LA REVISTA LÍDER DE MOTOR

coches 2000

SOLO 1'99 €

coches TV
Nº 181 II
ENERO
2025

PRUEBA ECO: RENAULT 5 E-TECH
COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 2025

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:

PRUEBA
OMODA 5 1.6 TGDI
NUEVO MOTOR DE GASOLINA Y MÁS SORPRESAS EN EL INTERIOR

7 l/100 km
145 CV

DOSSIER NOVEDADES

HYUNDAI INSTER · BMW SERIE 2 GRAN COUPÉ · EBRO s800 · FIAT GRANDE PANDA · OPEL FRONTERA

LAS PRINCIPALES NOVEDADES DE 2025
VIENE DE TODO Y PARA TODOS LOS GUSTOS

PRUEBA ECO
TESLA MODEL Y RWD GRAN AUTONOMÍA
COMPRA MAESTRA EN SU CLASE

CONTACTO
ŠKODA ELROQ
NUEVO SUV ELÉCTRICO A PRECIO DE COMBATE

Autonomía: hasta 581 km

220 CV
Autonomía: 610 km

210 CV
Autonomía: 523 km

COMPARATIVA ECO
RENAULT SCENIC E-TECH 220 CV GRAN AUTONOMÍA VS. PEUGEOT E-3008 ELÉCTRICO 210
DUELO CON CHISPA Y DE LARGO RECORRIDO

8 413042 747734 00181

CON LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA

VER CAMPAÑA

CONDUCE —SIEMPRE— COMO SI LLEVARAS EL PLATO PRINCIPAL DE LA COMIDA DE NAVIDAD

CONDUCIR **ES CONVIVIR**

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

SUMARIO

Nº 181 II ENERO 2025

19. CONTACTO
SEAT LEÓN e-HYBRID
Disponible en berlina y familiar Sportstourer, esta nueva versión híbrida enchufable da 204 CV y alcanza 133 km eléctricos. ¡Y el precio es bárbaro!

30. PRUEBA ECO
ŠKODA OCTAVIA DESIGN 1.5 eTSI 150 DSG
A fondo la nueva generación de una berlina magistral, aquí con sello ECO desde su mecánica de gasolina de 150 CV con cambio automático DSG.

40. COMPARATIVA ECO
FIAT 600 HYBRID LA PRIMA vs. FORD PUMA ST-LINE X 1.0 ECOBOOST mHEV 125 CV AUTO
Mano a mano dos interesantes crossover semiurbanos con potencia para echarse a carretera. De nuevo, la hibridación depara interesantes réditos.

85. AVANCE
AUDI Q5 SPORTBACK
Segunda entrega del seductor SUV cupé medio de los aros, ahora con mecánicas ECO o CERO, cambio automático y tracción quattro en casi toda la gama.

Y ADEMÁS:

4. **Noticias**
6. **Contacto:** Lexus NX Overtrail
7. **Contacto:** Isuzu D-Max
10. **Prueba:** Omoda 5 Premium 1.6 TGDI 145 CV
13. **Contacto:** Opel Frontera
14. **Superdeportivo:** Lamborghini Temerario
16. **Contacto:** Volkswagen Golf R
17. **Contacto:** Škoda Elroq
18. **Contacto:** Livan X3 Pro
20. **Prueba ECO:** Peugeot E-5008 GT Eléctrico 210
24. **Dossier:** Las principales novedades de 2025
33. **Contacto:** EBRO s700 / s800
34. **Comparativa ECO:** BYD Seal U Design vs. Skywell BE11 Luxury
46. **Avance:** Lynk & Co 01
47. **Contacto:** Volvo XC40
48. **Comparativa ECO:** Hyundai i30 TGDI 1.5 140 CV 48V DT N Line 5P vs. Škoda Scala Design 1.5 TSI 150 CV M6
54. **Prueba:** Škoda Kamiq Design 1.0 TSI 115 CV DSG
57. **Contacto:** Peugeot 308 Hybrid
58. **Prueba ECO:** BMW 120d
61. **Contacto:** Ford Puma Gen-E
62. **Prueba ECO:** Renault 5 E-TECH 150 CV 52 kWh iconic cinq
65. **Contacto:** Audi A5
66. **Comparativa ECO:** Volkswagen ID.3 PRO 204 CV 59 kWh vs. Volkswagen Golf Style 1.5 eHYBRID 204 CV
72. **Comparativa ECO:** Peugeot E-3008 Eléctrico GT 210 vs. Renault Scenic E-TECH iconic 220 CV Gran Autonomía
78. **Prueba ECO:** XPENG P7 RWD Long Range
81. **Contacto:** BYD Sealion 7
82. **Prueba ECO:** Tesla Model Y RWD Gran Autonomía
86. **Ofertas del mes**
87. **Guía de precios**
98. **Coches del mundo**

19 SEAT LEÓN e-HYBRID

30 ŠKODA OCTAVIA DESIGN 1.5 eTSI 150 DSG

40 FIAT 600 HYBRID LA PRIMA vs. FORD PUMA ST-LINE X 1.0 ECOBOOST mHEV 125 CV AUTO

85 AUDI Q5 SPORTBACK

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:

BÚSCANOS EN:
TikTok
cochesTV

CARTA DEL DIRECTOR

Los que menos gastan

La OCU ha listado los vehículos a la venta de menor consumo según motor: combustión (diésel y gasolina), eléctricos, híbridos... Hay para todos los gustos según segmentos, y cada categoría recoge las 5 estrellas más frugales conforme a la homologación del cada vez más cacareado ciclo WLTP. De tipo A apunta los de gasolina Toyota Aygo X (4,8 l/100 km), Mitsubishi Space Star 120 MPI (4,9), Škoda Fabia TSI 116 CV, Hyundai i10 1.0 MPI 67 CV y Peugeot 208 100 (5). Similares en diésel, Renault Clio dCI 100 CV (4,1), Škoda Octavia TDI 116 CV (4,3), Volkswagen Golf TDI 115 CV (4,3) y Audi A3 30 TDI y BMW 118d (4,6). Ya en microhíbridos, los Kia Ceed 1.6 CRDI MHEV (4,4), Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid (4,4) y Opel Corsa Hybrid 1.2, Lancia Ypsilon Ibrida y Peugeot 208 Hybrid (los 3, mismo motor y 4,5). Un paso más, los híbridos Mazda 2 Hybrid (3,8), Toyota Yaris 120H (3,9), Renault Clio E-TECH full hybrid 145 (4,2) y Mitsubishi Colt 160 HEV (4,3). En híbrido enchufable, Volkswagen Golf 1,5 eHybrid (0,3) y Mercedes-Benz C 330 de, Škoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV, Volkswagen Tiguan 1.5 TSI eHybrid y Škoda Superb Combi 1.5 TSI eHybrid (0,4). Los eléctricos, Fiat 500e (13 kWh/100km), Tesla Model 3 tracción trasera (13,2), Ford Capri Rango Extendido RWD (13,3), Mini Cooper E (13,8) y Hyundai IONIQ 6 53 kWh (13,9). De GLP, los Dacia Sandero 74 kW (3,6 kg/100 km), Renault Clio TCe 100 GLP (3,9), Dacia Sandero Stepway, Renault Captur (4,3) y Dacia Jogger (4,3). Y finalmente con GNC, SEAT Ibiza TGI (3,6 kg/100 km) y Arona (3,7), Škoda Kamiq (3,7) y Octavia (3,8) y SEAT León (4).

Eduardo Cano

BREVES

CUPRA LEÓN, TAMBIÉN DIÉSEL

Cupra acaba de actualizar su compacto León y ha aprovechado para añadir una mecánica que hasta ahora nunca había estado disponible en España. Se trata del motor diésel 2.0 TDI de 150 CV, un propulsor que hace todavía más interesante la gama para quien haga kilómetros. Asociado siempre a un cambio automático de 7 marchas, cierra el 0-100 km/h en 8,5 segundos y declara un gasto medio de 4,8 l/100 km. Está disponible en carrocerías 5p y familiar a un precio de salida de 37.080 €.

JAECOO 7 PHEV: POR 40.990 €

La variante híbrida enchufable o PHEV del Jaecoo 7 ya está a la venta en nuestro país a un precio que arranca en 40.990 € sin ayudas. Disponible en dos acabados, de serie ya incorpora faros LED adaptativos, control de crucero adaptativo, climatizador, multimedia con navegador y conexiones Android Auto y Apple CarPlay... La mecánica combina un motor de gasolina con otro eléctrico para un total de 340 CV de potencia. A todo ello, propone un esquema de tracción delantera y gracias a una batería de 18,3 kWh homologa un rango eléctrico de 90 km; puede recargar en CC hasta 40 kW.

JAGUAR TYPE 00 CONCEPT

Jaguar renace de sus cenizas con un prototipo que pretende dar una vuelta al enfoque de la marca. Se llama Type 00 y se materializará como modelo de producción en 2025. Tal cual se ve bajo estas líneas es un ejercicio de diseño que derivará en un cupé de dos puertas, en una berlina de 4 tipo Porsche Panamera y en un crossover, todos con mecánica 100% eléctrica. Jaguar quiere reposicionarse en el mercado del alto lujo, de modo que este abanico de producto no bajará de 120.000 libras, unos 145.000 € al cambio.

EL PAPA REPITE CON UN CLASE G

Quizá uno de los modelos más singulares de todos los que forman la colección de Papamóviles sea el Mercedes-Benz Clase G, y para este año el máximo responsable del Vaticano repite modelo, solo que ahora 100% eléctrico. Se trata de un G580 debidamente adaptado, con una trasera que permite al Papa Francisco cumplir su agenda sin emisiones. El coche ha sido adaptado a las bajas velocidades propias de sus apariciones públicas y se ha pintado en un pulcro color blanco perla. Será, sin duda, la estrella del Jubileo de 2025.

F1 IN SCHOOLS

EL EQUIPO VELOTECH, SUBCAMPEÓN

F1 in Schools España tiene como objetivo traer el emocionante desafío STEM F1 in Schools y una experiencia educativa a los estudiantes de patrios, y que F1 in Schools se convierta en un nombre reconocido en nuestro país. Para participar en F1 in Schools lo equipos han tenido que construir un coche a escala (un poco mayor que un iPhone) propulsado por aire comprimido que puede llegar a alcanzar una velocidad punta de ¡75 km/h! Estos minibólidos participan en una competición en la que deben recorrer una pista de 25 metros. El equipo español Velotech ha desarrollado su vehículo a partir de las aplicaciones que utilizan los ingenieros de la Fórmula 1 profesional. Para confeccionar el cuerpo del vehículo han utilizado una máquina de CNC que permite esculpirlo. Mientras, para fabricar el resto de las piezas, como las ruedas, o los alerones frontal y trasero, han empleado una impresora 3D. El resultado ha sido un coche rapidísimo. Así las cosas, el combinado español Velotech ha logrado el subcampeonato en 2024 en la Professional Class, unas finales mundiales celebrada en Arabia Saudí.

RENAULT 5 E-TECH

MEJOR COCHE DEL AÑO ABC 2025

El ganador de la edición 2025 a Mejor Coche del Año ABC ha sido el nuevo Renault 5 E-Tech, urbano eléctrico (prueba en este mismo número) elegido frente a un total de 12 finalistas elegidos por la sección de motor del diario ABC. El jurado, compuesto por profesionales entre el que nos encontramos (70% de la puntuación), suscriptores ABC Premium (25%) y usuarios registrados de ABC (5%) ha primado al 5 E-Tech en base a criterios como comportamiento, motorización, diseño, consumo y relación calidad-precio. En la edición 2025 el ganador ha competido con los Cupra Terramar y Citroën C3 (segundo y tercer clasificados), Peugeot 3008, Alfa Romeo Junior, Nissan Qashqai, Lexus LBX, Dacia Duster, Fiat 600, Audi A3, Toyota C-HR y Omoda 5. Esta victoria resulta, además, especialmente emocionante para la marca, pues el Renault 5 también fue el ganador de la primera edición de estos premios allá por 1973. Además, se trata de la 11ª ocasión en la que la marca recibe el galardón, convirtiéndose en la más laureada del certamen, con los Renault 5 (1973), Renault 18 (1979), Renault 9 (1983), Renault 21 (1987), Renault 19 (1989), Renault Clio (1991), Renault Twingo (1994), Renault Laguna (1995), Renault Mégane (1997) y Renault Arkana (2022). ¡Enhorabuena!

Saber comunicar

es una parte muy importante de tu empresa

Y también de la nuestra

¿Sabes qué es el branded content?

¿Cómo es el mundo cookieless?

¿Qué es el full funnel?

¿Qué es performance marketing?

Las respuestas a tus preguntas sobre comunicación publicitaria en

www.comunicatalks.com

am Asociación de Agencias de Medios

Para que la comunicación funcione

LEXUS NX OVERTRAIL

Más SUV que nunca

Pensado para aquellos que no solo compran un SUV por moda, el Overtrail es el NX más capaz fuera de la carretera. Suspensiones, neumáticos... lo ponemos a prueba por pistas de Lanzarote.

EDUARDO LAUSÍN

Cuando una marca te invita a probar su coche en Lanzarote sabes automáticamente que vas a salir del asfalto. Es exactamente lo que Lexus quería que hiciera con su nuevo NX Overtrail, versión pensada precisamente para aquellos usuarios que puntualmente, o habitualmente, necesitan salir de lo negro con garantías. Este Overtrail es, en suma, el NX más SUV de todos.

Lejos de quedarse en simple maquillaje, que también hay, el NX Overtrail experimenta una ligera preparación para hacerlo más robusto sobre pistas o caminos sin asfaltar. Se diferencia de cualquier otro NX por numerosos elementos pintados en negro: retrovisores, railes de techo llantas de 18"... Además, estrena el tono exclusivo Moon Desert (en imagen) y, dentro, viste tapicería de cuero sintético negra con detalles caqui.

MÁS OFFROAD

Pero lo que más lo caracteriza es su suspensión, pues deja el coche 15 mm más alejado de suelo, con un total de 20 cm de altura libre. No es una cifra espectacular, pero sí interesante para rodar por terreno irregular con poca preocupación por dañar los bajos (los ángulos también mejoran, claro). A ello suma neumáticos mixtos Dunlop Grandtrek AT5 de verano, pero con marcaje M+S, una goma más robusta que proporciona muy buen compromiso en carretera y fuera de ella.

El interior, similar a cualquier otro NX, destaca en este Overtrail por su tapicería negra con acentos color caqui y por las molduras de madera.

Al menos así lo he percibido durante mi periplo por la isla de los cien volcanes, una aventura en la que he recorrido una buena suma de kilómetros fuera de pista. El Overtrail juega además con una puesta a punto de suspensión específica, que hace más placentera la circulación sobre superficies irregulares sin que penalice en asfalto. Añade, por cierto, el llamado modo Trail, algo más offroad y que ajusta diversos sistemas para optimizar adherencia. ■

SOLO 4X4

El NX Overtrail es siempre de tracción total, esquema basado en la adición de un segundo propulsor eléctrico en el eje trasero; este libera 54 CV. El sistema híbrido es el de la gama convencional, es decir, el FullHybrid de 243 CV totales con la eficiencia que caracteriza al exclusivo SUV medio. Es, de hecho, la única motorización disponible, imposibilitando combinar este acabado campero con el motor PHEV o con la tracción delantera.

Las claves

- Versión campera situada entre acabados Executive y F Sport
- 15 mm extra de altura libre y gomas offroad
- Detalles de diseño exclusivos
- Solo con motor híbrido de 243 CV y solo 4x4
- A la venta por 71.100 €

MÁS ALTURA LIBRE Y NEUMÁTICOS OFFROAD

ISUZU D-MAX

Duro como pocos

Al volante de uno de los pocos pick up aún a la venta en España, un refrescado D-Max que resuelve bien en carretera y aún más en campo. Lleva mecánica turbodiésel de 164 CV.

E. CANO

Homologada como N1 (comerciales), la nueva pick up Isuzu D-Max devuelve protagonismo a un nicho de mercado en el que casi militan solos los Ford Ranger, Toyota Hilux y nuevo EVO Cross 4. El D-Max no ha dejado de venderse en España, o lo que es igual, no debuta como tal, pero sí lo hace con credenciales actualizadas. De entrada, llega de la mano del importador para toda Europa Midi, empresa italiana que monta en Verona algunos de los camiones que el fabricante nipón vende en el Viejo Continente.

NUEVA CARA

Entre tanto, exhibe una leve evolución estética que aporta frontal refrescado, nuevos pilotos, estribos, llantas, colores de carrocería (naranja Namibu Orange) y molduras decorativas.

El D-Max, que de paso se pone al día en la normativa de seguridad europea GSR2 (cámara estéreo optimizada, nuevas ADAS como la alerta y freno por tráfico trasero cruzado...), disfruta ahora de cuadro digital de 8 o 9", según versión, display central de 7,2... Lo hay de 4 plazas y cabina alargada Space, con semipuertas traseras que abren en sentido opuesto a las delanteras, y Crew o doble cabina, con 4 puertas y 5 plazas bastante aprovechables (poco las traseras del anterior). Con 5,35 metros de longitud, la caja trasera admite alrededor de una tonelada, según versión. En cuanto al motor, toda la gama, de momento automática (cambio Aisin), acude a un probado turbodiésel 1.9 de 164 CV/360 Nm que mueve al conjunto con destreza. Un conjunto que, por cierto, incluye selector de modos de avance Rough Terrain Mode System (funciona como un bloqueo de diferencial, compatible con el ESC activo y la tracción en posiciones 2H, 4H y 4L). ■

Terminación robusta y sencilla, pero convincente. No va mal aislado y está bien servido en multimedia.

Las claves

- Carrocerías Space (cabina extendida y 4 plazas) y Crew (doble cabina y 5 plazas)
- Pequeña evolución estética: frontal, llantas, pilotos, portezuela, estribos, molduras...
- Motor diésel 1.9 (164 CV)
- Desde 34.200 a 43.800 €+IVA

FIABLE

Isuzu fabrica desde 1916 y es famosa por la sencillez mecánica, pero sobre todo por la robustez global de sus productos. En España suma 56 concesionarios más 9 puntos adicionales de postventa, y modelos como el D-Max contemplan garantía de 5 años o 100.000 km. Este vehículo se ofrece con multitud de posibilidades de transformación, según necesidades profesionales.

ENTRE OTROS, ACTUALIZA EL DISEÑO FROTAL

ESPECIAL

NUEVOS CITROËN ë-C3 Y C3

Nuevo referente urbano

El Nuevo Citroën C3, disponible desde 99 €/mes o por 14.990, renueva una saga de la que firma de los chevrones acumula 1,5 millones de unidades producidas desde 2016. Este exitoso icono sacude ahora el segmento B a partir de un concepto innovador que concentra un diseño único y robusto, gran confort y espaciosidad (junto a un maletero de 310 litros), con un práctico equipamiento concebido para facilitar la vida a bordo.

Todo en él ha sido pensado para potenciar la sencillez y el bienestar, comenzando por la variante Turbo 100 de gasolina con cambio manual de seis velocidades (5,6 l/100 km). Por encima, y gracias a su plataforma SmartCar diseñada para ser versátil y multienergética, figura la declinación Hybrid 100 con tecnología de 48V: rinde un par máximo de 205 Nm, es un 10% más eficiente (en ciclo mixto, 117 g/km de CO_2), asocia nueva caja de cambios automática electrificada de doble embrague ë-DCS6 (integra el propulsor eléctrico ë-Motor de 21 kW, fabricado en Francia) y luce el favorable distintivo ECO de la DGT. Un excelente acceso a la electrificación, pues asegura hasta el 50% de los trayectos urbanos sin emisiones ni limitación por recarga, ajustando presupuesto y huella medioambiental.

Por último, la declinación 100% eléctrica ë-C3 anuncia más de 300 km de autonomía (desde 99

Salpicadero C Zen Lounge: gana serenidad gracias a su estilo despejado, con instrumentación de tipo Head-Up Display, por encima del compacto volante.

Cambio manual de seis marchas en la versión térmica de acceso, turbo y con 100 CV de potencia.

Asientos Adavanced Comfort con 100 mm adicionales de espuma, garantía de comodidad para cada trayecto.

4,01 METROS DE LONGITUD Y SILUETA SUV

Con la tecnología de seguridad y asistencia más avanzada

€/mes o por 22.590, antes de restar ayudas oficiales).

Citroën monta por primera vez en el Nuevo C3 su innovadora y exclusiva suspensión con amortiguadores hidráulicos progresivos (en vez de topes mecánicos, acude a sendos cojines hidráulicos combinados con el amortiguador y el muelle, uno para compresión y otro para descompresión), complemento a los envolventes asientos Citroën Advanced Comfort (100 mm extra de espuma y más sujeción lateral) y a la arquitectura minimalista de salpicadero C Zen Lounge, que gana serenidad con su estilo despejado, Citroën Head-Up Display (según equipamientos) y compacto volante.

TODO FACILIDADES

Sentirse bien también significa subir y bajar del coche con facilidad y disfrutar de espacio a bordo en toda circunstancia. Para ello, el Nuevo C3 aumenta altura libre al suelo (con 197 mm, sortea de paso badenes con soltura) y altura (1,57 metros sin barras, +100 mm frente a su antecesor) sin comprometer longitud: con 4,01 metros (+19 mm) es ágil y práctico en ciudad (solo 10,6 metros de radio de giro). Y, por supuesto, contempla todos los equipamientos para hacer de cada trayecto un momento de relax: faros LED, navegación incluso conectada 3D en pantalla táctil de hasta 10,25", climatización automática, carga y mirroring inalámbricos... Un repertorio de inteligentes y prácticas soluciones que le configura como la síntesis óptima de diseño, confort y tecnología. ■

OMODA 5 PREMIUM 1.6 TGDI 145CV

Más convincente

Sin apenas casi tiempo de asimilar su éxito comercial, en solo seis meses este modelo se refuerza con un motor más eficiente y una dinámica más ágil gracias a los nuevos ajustes de chasis. Y aprovecha para redecorar interior y recrearse con su atractiva relación precio-equipamiento. E. CANO PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

OMODA 5 PREMIUM 1.6

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.598 cm^3
POTENCIA	145 CV
PAR MÁXIMO	275 Nm
V. MÁXIMA	195 km/h
ACELERACIÓN	10,1 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	7,0 l/100 km
MEDIDAS	4.373 / 1.824 / 1.588 mm
NEUMÁTICOS	215/55 R 18
PESO EN VACÍO	1.530 kg
MALETERO	370-1.149 litros
PRECIO	29.900 €
GAMA DESDE	27.900 € (dto. 26.265 €)
CUOTA MENSUAL*	149 €/mes
LANZAMIENTO	Noviembre 2024

*Más información en omoda.es

Omoda es la marca china que nos toca más cerca. Apenas tiene un par de años de trayectoria y ha elegido la barcelonesa Zona Franca (antiguas instalaciones de Nissan) para iniciar desembarco europeo. Y lo hace con el 5, un aparente SUV compacto. Allí se ensambla, que no fabrica: las piezas llegan de fuera. Quizá esa cercanía haya motivado parte de su éxito comercial en España. Desde luego, otra razón es su atractiva relación entre lo que pagas y lo que brinda.

MÁS LIMPIO

Todo iba viento en popa y llega su primera actualización en apenas 6 meses. La principal, el motor: hasta el momento montaba uno de gasolina de 1,6 litros y 186 CV; ahora conserva el mismo propulsor turboalimentado, pero limitado a 145 CV.

La razón estriba en la normativa de emisiones Euro6e. Tampoco ha sido mayor problema porque la nueva mecánica ya estaba en casa: es la que porta el JAECOO 7, primo hermano en el grupo chino Chery. Y ya puestos aprovecha para actualizar otros parámetros estéticos y técnicos.

Apunta, no hay cambios en la transmisión automática, de doble embrague y 7 marchas. Tampoco hace falta ser adivino para saber

PRECIO: 29.900 €

Techo eléctrico
De serie

EL NUEVO MOTOR CEDE ÍMPETU, PERO ES AGRADABLE Y MÁS EFICIENTE

LA SUSPENSIÓN ES AHORA MÁS FIRME Y LA DIRECCIÓN, UN PUNTO MÁS PRECISA

Alerta de tráfico cruzado trasero
De serie

Cámara 360º
De serie

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

que el rendimiento de esta segunda fase del Omoda 5 es inferior al de su antecesor, pues se ha dejado de camino 41 CV y 15 Nm de par máximo. Por eso firma un 0-100 km/h de 10,1 segundos (antes 7,8). Menos preocupante es la merma en velocidad punta: 195 km/h frente a los 206 de antaño.

CONSUMO MENOR

Con esos números perdemos algo de 'chispa', sobre todo en carretera, donde habrá que medir con mayor anticipación al adelantar. A cambio nos beneficiamos de un consumo menor: 7 l/100 km, 0,5 litros menos. Y su impuesto de matriculación cotiza en un tramo inferior, ahora del 4,75%, nada mal. Eso sí, sin electrificación que valga su etiqueta medioambiental es C.

En marcha este nuevo propulsor es voluntarioso y agradable de funcionamiento, aunque de vuelta al gasto real se acerque a 9 litros en ciudad. El cambio no es excesivamente rápido y carece de levas de volante para actuar de manera secuencial, si bien se puede hacer en la palanca.

En otro capítulo, y como anticipaba, la puesta al día trae consigo mejoras de chasis. La suspensión goza ahora de una calibración más firme, algo que se agradece porque sin pasar demasiada factura al →

SUS RIVALES

KGM KORANDO G15T 6AT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.497 cm³
POTENCIA	163 CV a 5.000 rpm
CONSUMO	8,1 l/100 km
PRECIO	32.200 €

Es más potente y contempla versión con cambio manual de 149 CV que cuesta 26.600 €. Mide 4,45 metros de largo, luce una habitabilidad similar y 423 litros de maletero. Muy bien equipado y de calidad parecida.

MAZDA CX-30 2.5 E-SKYACTIV AT6 PRIME-LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, MHEV 24V
CILINDRADA	2.488 cm³
POTENCIA	140 CV
CONSUMO	6,5 l/100 km
PRECIO	33.090 €

Cambio automático de convertidor, tracción delantera y motor con sistema híbrido ligero y etiqueta ECO. Más calidad, menos gasto, mejor dinámica y tacto general más agradable. Mide 4,40 metros de longitud.

1 El cuadro digital es de 12,3" y ofrece una información muy completa. **2** La gestión del cambio se ha trasladado a esta palanca ubicada en la columna de la dirección, mejor. **3** Pantalla táctil multimedia de 12,3": presenta menús más intuitivos. El asistente de conducción ofrece modos de marcha ECO, Normal y Sport. El último genera un artificial sonido que puedes desconectar.

Faros con tecnología full LED de serie. También incorpora intermitentes dinámicos delante y detrás.

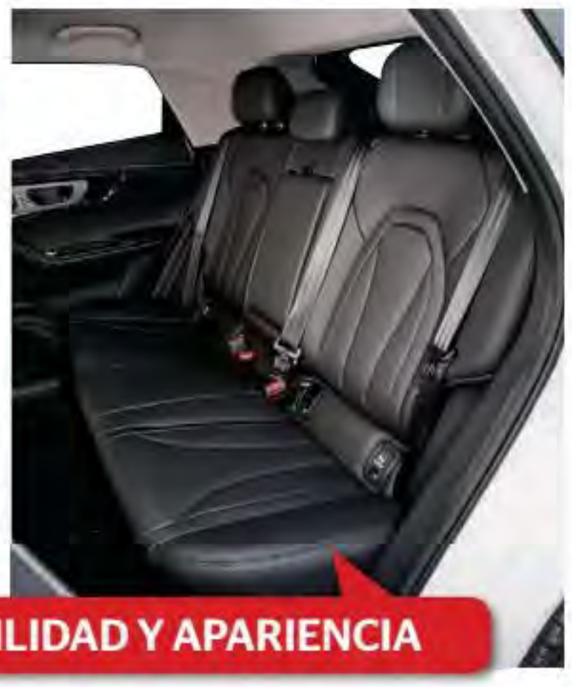
No es una capacidad que abrume conforme al tamaño exterior. El portón goza de movimiento eléctrico.

confort la carrocería no queda tan suelta si afloran curvas. De hecho, ha reducido severamente los balanceos ante fuertes apoyos.

LA DIRECCIÓN SÍ, PERO...

También ha retocado el mapa de la dirección eléctrica. En esta las mejoras no son tan evidentes, pero se notan. Y eso que sigue resultando demasiado asistida, incluso en su posición más deportiva (hay dos perfiles a elegir, en marcha). Contribuyen a la mejora dinámica los nuevos neumáticos Kumho instalados.

Asimismo convence más en el interior. El salpicadero ha sido redibujado y las pantallas digitales que acoge crecen a 12,3", con menús más intuitivos, oferta multimedia superior y control de voz a activar desde cualquier plaza. Sin cambios, por cierto, en cuanto a su generosa habitabulidad, si bien la consola central es más práctica en esta iteración. Y el maletero sigue dando 370 litros, bastante pocos para el tamaño de este calibrado compacto, en parte condicionados al diseño exterior. Eso sí, no defrauda una dotación de serie supergenerosa, otra virtud que, fijo, tendrás en cuenta. ■



BUENAS HABITABILIDAD Y APARIENCIA

EL PROBADOR OPINA

Llegó, vio y triunfó: el Omoda 5 ha sorprendido por su gran aceptación en nuestro país. Y ahora, en plena borrachera de éxito, se actualiza con un propulsor más eficiente y agradable, aunque algo menos prestacional. Suma puntos en terrenos como la dinámica y el interior, más aparente y mejor equipado. Y todo sin incrementar precio. Fijo: no bajará de la ola buena.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Freno de estacionamiento eléctrico; alerta fatiga conductor; control del ángulo muerto; llantas aleación de 18"; cámara 360º; sensores de parking tras./del.; frenada de emergencia; control de presión en neumáticos; control de velocidad de crucero; recordatorio del límite de velocidad; alerta por cambio involuntario de carril; frenada de emergencia autónoma; control de velocidad de crucero adaptativo; alerta de colisión frontal; alerta de tráfico cruzado trasero; asistente de atascos; faros full LED; intermitentes con luz dinámica; carrocería exterior bitono; volante de cuero y calefactable; asientos delanteros eléctricos, calefactables y ventilados; climatizador automático bizona; acceso y arranque sin llave; portón trasero motorizado; vidrios traseros privacidad; techo panorámico eléctrico; retrovisores exteriores abatibles eléctricamente; llamada de emergenca e-Call; panel de instrumentos de 12,3"; pantalla táctil multimedia de 12,33"; control por voz; carga inalámbrica para móviles Qi e integración Android Auto/CarPlay.

OPEL FRONTERA

Nada que ver, pero...

El Frontera de 2024 no tiene nada que ver con su antecesor, pero se adapta mucho mejor a las necesidades del mercado. Destaca por su comedido precio, por polivalencia y por gama mecánica.

EDUARDO LAUSÍN

No es, desde luego, el Frontera de los 90, pero es que la demanda ha cambiado. El nuevo Opel Frontera es un SUV sencillo, de 4,38 metros de largo que en realidad apunta al nicho B-SUV low cost: hay muy pocos de su tamaño más económicos y los más cercanos son los Dacia Duster y MG ZS. Opel pide por él un mínimo de 24.500 €.

Por contra, frente a aquellos destaca por un maletero mucho mayor (470 litros) y por la posibilidad de colocar una tercera fila de asientos en la que transportar a un total de 7 ocupantes. Esto llegará el próximo año.

CONCEPTO SIMPLE

El Frontera es un producto simple, en su gama y en sus acabados. La presentación es correcta, pero todo se cubre de plástico duro y algo basto. Simple también es su equipamiento, que no incluye ni siquiera pantalla multimedia central en el acabado base. Opel lo solventa con un soporte para móviles o, en su lugar, con una opción que por 700 € añade lo necesario: pantalla, navegador, cargador Qi...

El acabado básico no incluye multimedia central.

La gama es fácil de entender: solo hay una opción híbrida ligera con etiqueta ECO, además del eléctrico del que te hablo en el cuadro adjunto. Más adelante llegará una declinación ECO, automática y de gasolina, con 100 CV, pero ahora solo hay la de 136 equiparable común a multitud de modelos Stellantis y capaz de moverlo puntualmente en eléctrico. Es correcta por respuesta, pues el Frontera es ligero (1.344 kg) y devuelve, a falta de una prueba exhaustiva, un consumo comedido. Al mismo tiempo, es cómodo, al que uno se adapta rápido y que aporta un alto nivel de polivalencia. ■

Y ELÉCTRICO

La otra alternativa mecánica del Frontera es 100% eléctrica. Equipa motor de 113 CV movido por una pila 44 kWh que da como resultado una autonomía homolgada de 305 km. Por 24.500 € antes de ayudas (el precio mínimo roza 17.000) es de los eléctricos más asequibles del mercado, pero también de los menos potentes y de menor autonomía en su clase. Con todo, es muy solvente en uso urbano y con una respuesta mayor de la que, a priori, promete su escasa potencia. Como en el híbrido, vende dos acabados, aunque el básico con un equipamiento muy justo.

HASTA 7 PLAZAS, ECO Y DESDE 24.500 €

Las claves

- Nueva generación. 4,38 metros de largo
- 470 litros de maletero y 5 o 7 plazas
- Motores microhíbridos (ECO): 100 y 136 CV
- Eléctrico (113 CV); 305 km de autonomía
- A la venta desde 24.500 €

LAMBORGHINI TEMERARIO

Morlaco con chispa

El sustituto del Huracán es este híbrido enchufable de 920 CV con el que Lamborghini termina de sentar las bases de su entrada definitiva en el mundo de la electrificación.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

FICHA TÉCNICA
LAMBORGHINI TEMERARIO

TIPO DE MOTOR	Híbrido, 8 cilindros en V, turbo
CILINDRADA	3.995 cm³
POTENCIA	920 CV
PAR MÁXIMO	n.d.
VEL. MÁXIMA	343 km/h
ACELERACIÓN (0-100 KM/H)	2,7 segundos
CONSUMO (L/100 KM)	n.d.
MEDIDAS (L/A/AL)	n.d.
NEUMÁTICOS	255/35 R20 (del.)-325/30 R21 (tras.)
PESO EN VACÍO	n.d.
MALETERO	112 litros
PRECIO BASE	320.369 €
LANZAMIENTO	Agosto de 2024

Este flamante superdeportivo protagoniza la consolidación de la transición energética de Lamborghini hacia la nueva era. Tras los avances puntuales de las series limitadas Sián y reeditado Countach, que en cierta forma sirvieron como pruebas piloto, la llegada del nuevo Temerario completa la oferta de deportivos de motor central híbridos de la firma de Santa Ágata. Un portfolio renovado en apenas un año donde el Revuelto encarna la punta de lanza con un V12 híbrido enchufable. El Urus SE termina por completar un catálogo que, en consecuencia, ya cuenta con versiones electrificadas a todos los niveles y en el que asoma, para 2028, un futuro GT 2+2+ 100% eléctrico desde el prototipo Lanzador.

Si se mantienen los ciclos de vida proyectados, serán los pilares de la Lamborghini para los próximos 10 años. Añade que la marca tiene en marcha un prometedor proyecto deportivo dentro del Campeonato del Mundo de Resistencia, con su primer hypercar híbrido (el SC63), por lo que queda constatado que el salto ha sido definitivo, sin retorno.

La permuta ha dejado por el camino una de las piezas a las que Lamborghini ha sacado un mayor rédito en lo que va de siglo: el propulsor atmosférico V10 del Grupo Volkswagen (compartido con el Audi R8, entre otros) que hizo que, primero Gallardo y después Huracán, fuesen sus modelos de mayor éxito comercial. El nuevo Temerario equipa un 4.0 V8 biturbo, un motor que, nuevamente, comparte con los modelos más vigorosos de la gama RS de Audi y que, en esta declinación, eroga

Según Lamborghini, hay más espacio para los ocupantes: puede acomodar a personas de 2 metros de altura equipadas con casco.

799 CV, a los que suma el aporte de 3 motores eléctricos de 110 kW (150 CV) cada uno.

TRACCIÓN TOTAL

El primero actúa directamente sobre el cigüeñal de la mecánica térmica y hace labores de motor de arranque y generador para transformar la energía cinética en electricidad para llenar batería; los otros van en el eje delantero completando un sistema de tracción total cuya intervención queda en manos de la gestión electrónica.

A su vez, el cambio es una ultracompacta caja automática de doble embrague y 8 marchas rediseñada para dejar sitio a la batería, esta alojada en el túnel central con capacidad útil de 3,8 kWh, apta para recargar a 7 kW en alterna (permite completar el relleno en algo más de media hora puesto a una toma de ese calibre).

En fin, un superdeportivo híbrido enchufable con modos de conducción a demanda Sport y Corsa (920 CV, o pleno rendimiento); Strada (da 800) y Cittá (190 CV 100% eléctricos). Y sí, sus prestaciones son de vértigo: 343 km/h y 0-100 km/h en 2,7 segundos. Claro, Lamborghini se ha electrificado, pero a su manera... ■

El nuevo Temerario acude a un propulsor de origen Audi, 4.0 V8 biturbo, y otros 3 eléctricos. Es 4x4.

VOLKSWAGEN GOLF R

R de redondo

Volkswagen redondea un poquito más su gama deportiva con un Golf R que mejora en potencia y en equipamiento, además de brindar mejor experiencia en circuito. Lo ponemos a prueba.

EDUARDO LAUSÍN

Lausitzring es un circuito de gran envergadura. De hecho, allí han anidado campeonatos de altísimo nivel, como el DTM. También es el lugar en el que nos cita Volkswagen para probar su nuevo producto R, el Golf. Bueno, nuevo no es, pero la marca lo ha actualizado de manera intensiva para hacer de él un vehículo aún más completo.

Al margen de una estética retocada, como en el Golf convencional, y un interior con nuevo multimedia (una de las grandes pegas de la pasada iteración), este Golf R añade más potencia gracias a una mecánica heredada directamente de los Golf R 20 Aniversario presentados hace dos años. El 2.0 TSI de gasolina da ahora 333 CV (+13), gracias a una nueva gestión electrónica y a un nuevo turbo con precarga.

NO SOLO POTENCIA

Con esta actualización llega también otra para la gestión del cambio: ahora en los modos más deportivos permite llevar el motor al corte de inyección (mediante las levas), dando prioridad a las órdenes del piloto. En otras palabras, el último Golf R es más deportivo si cabe, algo que he comprobado, como decía, en pista.

En este terreno se perciben los límites del chasis, muy altos. La tracción total es clave, especialmente si sumamos diferencial trasero Torque Splitter, capaz de enviar el 100% de la fuerza a una sola rueda del eje posterior. ¿Resultado? Paso por curva más cerrado, más si abrimos gas y la zaga termina de guiar el coche hasta la salida. De paso, estrena nuevas llantas forjadas opcionales con un peso un 20% inferior y mayor poder de refrigeración para los frenos; estos han aguantado estoicos tan duro test de circuito.

Es una declinación muy divertida por comportamiento, noble pero con guiños que hacen al conductor sudar lo justo. Y a la par es polivalente. De hecho, la suspensión adaptativa totalmente regulable viene ahora de serie, elemento que aporta un plus de confort y usabilidad para el día a día mientras mantiene la compostura al entrar, justo, en pista. ■

GTI CLUBSPORT

Junto al R Volkswagen lanza también su GTI Clubsport, que es la versión más evolucionada de la familia GTI y la más enfocada a uso en circuito. Frente al R, emplea un esquema de tracción delantera, si bien el motor no es tan distinto, un 2.0 TSI de gasolina para la ocasión con 300 CV. También pude ponerlo a prueba en el mismo circuito y, aunque no tan rápido como el R, es más ligero. Destaca por un eje delantero muy incisivo, con una dirección, a mi juicio, muy lograda. No en vano, ha sido ultimado por el antiguo jefe de pruebas de Bugatti. ¿Más divertido que el R? Diría que distinto. Este permite jugar más con las masas y, en definitiva, pide un extra de concentración al conductor para llevarlo al límite.

A diferencia del resto de Golf, en el R el volante mantiene mandos táctiles, más comprometidos.

Las claves

- Cambios estéticos ligeros
- Variantes 5p y familiar
- Motor 2.0 TSI de 333 CV y traccion total
- Torque Splitter en el eje trasero
- Nueva gestión electrónica del cambio
- Desde 58.315 € sin descuentos

DISPONIBLE EN 5 PUERTAS Y FAMILIAR VARIANT

ŠKODA ELROQ

Sensatez en cada esquina

El segmento eléctrico de acceso se está poniendo más que interesante. La sensatez en cuanto a precios llega gracias a modelos como este Elroq: práctico, capaz y por menos de 25.000 €.

EDUARDO LAUSÍN

Adquirir un coche eléctrico por menos de 25.000 € era posible, hasta ahora, a cambio de renunciar a prestaciones, autonomía y tamaño. Con el Elroq (y el aluvión de nuevos automóviles a pilas del segmento SUV de entrada, tipo Citroën C3 Aircross, Kia EV3 y Opel Frontera) esta barrera desaparece. Hablando en plata: el nuevo Škoda Elroq tiene un precio mínimo de 24.100 € con todos los descuentos y ayudas.

¿QUÉ OFRECE?

A cambio, la firma checa brinda un vehículo tremendamente práctico. Mide 4,49 metros de largo (similar al Škoda Karoq) y ofrece gran espacio interior: las plazas traseras son muy generosas y el maletero de 470 litros cubre sobradamente las necesidades de 4 personas.

Es también un coche simple. Me refiero al manejo de sistemas, la gran mayoría integrados en la súper pantalla de 13" de serie, aunque mantiene algunos botones físicos que facilitan la tarea de interactuar con las diversas funciones del vehículo. Que no son pocas, pues a través de un par de paquetes opcionales el cliente obtiene un vehículo que nada tiene que envidiar a segmentos superiores en lo que a tecnología refiere: faros LED matriciales, conducción semi-autónoma de nivel 2...

Hemos 'catado' la versión de acceso (Elroq 50 de 170 CV de potencia), quizá el grueso de ventas de la gama: promete hasta 375 km de rango gracias a una pila 52 kWh útiles. Me parece una combinación honesta: se mueve sobradamente y, a falta de pruebas más exhaustivas, el gasto es contenido, por debajo de los 17 kWh/100 km. De paso, la puesta a punto del chasis es muy equilibrada, pues proporciona un confort elevado al mismo tiempo que mantiene el tipo en carreteras reviradas. Eso sí, no ofrece al usuario ningún tipo de 'picante', sino un chasis neutro que no pone en aprietos al conductor. ■

Interior minimalista pero muy agradable. La calidad, sin ser sobresaliente, es correcta tanto al techo como a la vista.

Las habituales soluciones Škoda de compatimentación para el maletero (470 litros) hacen de este coche heredero de los extintos monovolúmenes.

VERSIÓN BÁSICA DE 170 CV CON HASTA 375 KM DE RANGO

Las claves

- SUV de 4,49 metros de largo
- Eléctrico de 170 CV (Elroq 50) y 286 CV (Elroq 80); llegarán versiones 60 y 85x (4x4)
- Gran espacio interior y maletero
- A la venta desde 34.490 € (24.100 con descuento y ayudas)

LIVAN X3 Pro

El precio lo es todo

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

Livan es una nueva firma de origen chino que pone solución a un problema en nuestro mercado: la escasez de productos de muy bajo coste. El X3 Pro es su nueva apuesta.

EDUARDO LAUSÍN

Surgida de la mano del gigante chino Geely y aterrizada en España con Invicta a los mandos, Livan es una firma que en su primer recorrido comercial quiere atacar un sector cada vez más descubierto: los vehículos de acceso de muy bajo coste.

De ahí el X3 Pro, su primer modelo y está a la venta por 16.995 € sin financiación. O lo que es lo mismo, compite con las versiones básicas de coches tipo Dacia Sandero. Con todo, es un producto de aire SUV parejo a un SEAT Arona. Mide 4 metros justos, dentro caben 5 personas y su maletero de 400 litros es muy generoso. Más o menos a la par que el equipamiento, dispuesto para cubrir necesidades estándar: control de crucero, multimedia con pantalla de 8", sensores de parking traseros con cámara posterior, aire acondicionado, cierre centralizado y 4 elevalunas eléctricos... Todo ello de serie, eso sí, pues hay un solo acabado.

BÁSICO A MÁS NO PODER

Como cabría esperar, es un automóvil básico en todos los aspectos, también en cuanto a calidad interior, correcta a la vista, pero donde no encontramos ni un solo panel de plástico mullido. Es el peaje a pagar para hacerse con un precio tan afinado.

Lo mismo sucede con el motor, un esencial 1.5 de 4 cilindros atmosférico (sin turbo) con 103 CV y un par máximo de 140 Nm. No hay ningún tipo de hibridación y va atado exclusivamente a un cambio manual de 5 marchas. Correcto para uso urbano, me ha parecido agradable y suficiente siempre que suplas la falta de empuje con anticipación. Preveo no tendrá un consumo demasiado alto (7,5 l/100 km en homologación), si bien el usuario no podrá ver la cifra media en el tablero. ■

Las claves

- B SUV de 4 m de largo
- Un solo nivel de acabado
- Mecánica gasolina de 103 CV y 140 Nm de par
- Cambio manual de 5 marchas
- Por 16.995 € (14.995 € con financiación)

Calidad justa y equipamiento básico. Lleva Android Auto y Apple CarPlay, pero con cable, aunque Livan quiere vender un accesorio inalámbrico.

« Calidad, equipamiento, motor... todo aquí es básico »

POR 14.995 € CON FINANCIACIÓN

FUTURO CLARO

Aunque Livan es una marca joven y acaba de lanzarse en España, ya está pensando en su futuro catálogo de producto. Además del X3 Pro, en 2025 sumará un segundo modelo, el X6 Pro, todocamino de segmento compacto que vuelve a prometer un bajo precio. Más adelante llegará el RL7, primero 100% eléctrico, SUV de tamaño medio que para 2026 lanzará una variante de rango extendido de la que, de momento, no tenemo información.

SEAT LEÓN e-HYBRID

Más interesante que nunca

La firma española pone al día su popular compacto con una serie de cambios que afectan, principalmente, a la gama mecánica y al equipamiento. Ya lo hemos conducido.

EDUARDO LAUSÍN

El SEAT León es el tercer compacto más vendido en la historia de España, y eso es fácil de entender echando un vistazo a la evolución del modelo, la última recién salida de horno. Y es que el León acaba de actualizar gama, ligeramente, pero con interesantes novedades.

Por ejemplo la oferta mecánica, cuya versión de acceso de gasolina, de 115 CV, parte ahora de un propulsor 1.5 de 4 cilindros. Se suma a diversas opciones a gasolina y diésel, con o sin microhibridación, de hasta 150 CV, aunque más importante es su variante híbrida enchufable. Denominada e-Hybrid, y completamente nueva, también actualiza propulsor térmico, un más evolucionado 1.5 TSI, que junto al eléctrico de 116 CV depara un global de 204, igual que antes. La verdadera novedad es la batería, que alcanza 25,7 kWh (antes eran 13,2), lo que permite realizar bastantes más kilómetros en posición eléctrica.

MAYOR AUTONOMÍA

De hecho, esta es una de las principales ventajas del último León e-Hybrid frente a su no tan amplia competencia: homologa 133 km de rango sin emisiones. En condiciones reales la cifra no es tan alta, pero sí supera 100 km por carga, que es mucho. El coche cubre sobradamente las necesidades de desplazamiento diario de la gran mayoría sin acudir a sin plomo, y además a buen ritmo, porque los 116 CV de la máquina eléctrica mueven de forma solvente a este compacto de unos 1.600 kg. Ahora, cuando ambos motores trabajan al unísono este León es un coche muy rápido y, con todo, eficiente, con medias de consumo que, en la mayoría de casos, quedan por debajo de i5 l/100 km!

La pila carga a una potencia de hasta 11 kW en CA y, por primera vez, de hasta 50 en CC.

Finalmente, y esto también es novedad, la carga en CA alcanza ahora 11 kW y, por primera vez, puede recuperar en CC a un ritmo de 50 (0-80 % en 26 minutos). ■

25º ANIVERSARIO

SEAT celebra el 25 aniversario de su León (cuya primera generación data de 1999) con una edición especial sobre los acabados Style y FR. Denominados 25º Aniversario, pueden asociar tanto la carrocería de 5 puertas como el familiar Sportstourer e instalan algunos elementos de diseño exclusivos como logotipos o umbrales de puerta decorados con el nombre de la edición. El equipamiento de serie siempre incluye faros full LED, multimedia con Android Auto y Apple CarPlay, climatizador y control de crucero. Sobr el motor propuesto para estos 25º Aniversario, es siempre el 1.5 TSI de 115 CV manual o MHEV (ECO) con cambio automático.

Las claves

- Carrocerías 5p y familiar
- Faros LED matirciales de serie
- Multimedia mejorado
- Mecánica PHEV de 204 CV
- Nueva batería con hasta 133 km de rango eléctrico
- Desde 41.350 € antes de descuentos y ayudas

ETIQUETA CERO Y MÁS DE 100 KM DE RANGO ELÉCTRICO

PRUEBA ECO

PRECIO: 55.710 €

Techo en negro brillante De serie

Cierre seguridad niños De serie

PEUGEOT E-5008 ELÉCTRICO 210 GT

Amplio y sostenible como pocos

La firma del león fuerza el pulso eléctrico a lo grande, con un todocamino de 7 plazas capacitado para afrontar largas travesías con algo de planificación. Cómodo, tecnológico y bien hecho, es una alternativa que, de momento, casi carece de competencia.

E. CANO JUAN PABLO ESTEBAN

Asistente adaptativo luz carretera
De serie

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

BAJAR DE 17 KWH/100 KM DE MEDIA REAL NO ES FÁCIL, PERO TAMPOCO EXIGE MUCHO MÁS

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

SUS RIVALES

TESLA MODEL Y GRAN AUTONOMÍA TRACCIÓN INTEGRAL

TIPO DE MOTOR	Doble motor eléctrico
POTENCIA	378 kW-514 CV
BATERÍA	Ión litio, 75 kWh
AUTONOMÍA	533 km
PRECIO	55.470 €

De precio similar, es mucho más potente. Penaliza el espacio en la tercera fila de asientos, no tan amplia como en el E-5008 probado, pero es de tracción total, su red de supercardores es imbatible y también es más rápido y frugal.

Primero lo condujimos en la bella costa sueca báltica, luego en Madrid y ahora entramos de lleno en la prueba del primer SUV eléctrico del león con aforo (de serie) para 7. Un E-5008 que llega a ocupar el espacio de su antecesor térmico 5008, de buen rédito comercial, que además de totalmente EV también lo hay 5008 Hybrid, con 136 CV y viñeta ECO de Tráfico, y 5008 plug-in, con 195 CV y un alcance eléctrico homologado de 82 km, este con el favorable sello CERO.

Es, de hecho, el mismo que porta nuestro protagonista, que Peugeot también comercializa en 231 y 326 CV, el último con doble tracción y motor. El intermedio, con batería de 97 kWh, es el de mayor rango: 651 km oficiales. Por su parte, el Dual Motor AWD logra 500 con pila de 73 útiles, mismo acumulador montado en el que ves, sobre el papel capacitado para afrontar, desde luego, ese mismo trayecto: 499 km.

BIEN HECHO

Voy antes con otros. Este coche es casi un 3008 alargado, idénticos hasta el pilar central. Esto es, las excelencias de aquel, que son muchas (y sus, por así llamarlos, lunares, bastante menos), son extrapolables aquí. Por ejemplo, una cabina luminosa, aislada y bien hecha, con materiales no suntuosos pero tampoco ajenos a referencias Premium equiparables, en todo caso de ensamblaje riguroso.

También un ergonómico puesto de conducción donde el diseño i-Cockpit (volante pequeño, ya no tanto, e instrumentación digital por encima de él) se rodea de una elevada consola que pone todo a mano y desaloja prácticos espacios vaciabolsillos. A mi juicio hay un brillante intercambio de colores y texturas que deparan un ambiente acogedor, moderno y avanzado.

Por lo demás, hablaba de 7 plazas de serie en configuración 2+3+2. A saber, hasta un ocupante alto se acomoda bien al fondo, por mucho que entrar y salir de allí no sea precisamente fácil, como en cualquier todocamino de este aforo, hasta más grande. Bien equipado en esta terminación GT (hay un Allure por debajo más asequible), disfruta de todo el compendio de seguridad y confort vigente (control de crucero adaptativo con parada y arranque automáticos, faros matriciales, climatizador trizona, si bien la bomba de calor que gana eficiencia va aparte, navegador conectado con el casi imprescindible, →

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT E-5008 ELÉCTRICO 210 GT

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	157 kW-213 CV
PAR MÁXIMO	125 Nm
BATERÍA	Ión litio, 73 kWh (útiles)
AUTONOMÍA	499 km
TIEMPO CARGA	6,6 horas (CA a 11 kW) 46 minutos (CC a 160 kW)
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERACIÓN	9,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	16,7 kWh/100 km
MEDIDAS	4.791 / 1.895 / 1.694 mm
NEUMÁTICOS	235/50R20
PESO EN VACÍO	2.293 kg
MALETERO	259-748-1.815 litros
PRECIO	55.710 €
GAMA DESDE	37.560 €
CUOTA RENTING*	364 €/mes
LANZAMIENTO	Octubre de 2024

*Condiciones en peugeot.es

Faros LED matriciales en este acabado, una apuesta sólida y eficaz. Los pilotos traseros también son de LED.

Llantas de 20" en el nivel GT analizado, de diseño semicarenado para ganar eficiencia, más de la que imaginas.

El volumen de carga llega a ser tremendo: 1.815 litros dejando 2 plazas hábiles. Con 5 son 748 y con 7 ocupantes, 259 litros.

siendo eléctrico, planificador de rutas, volante calefactable, cortinillas en lunas laterales traseras, apertura y cierre del portón de maletero automatizados...)

NO ES BARATO

Digamos que lo esperable en un producto que no es justamente de saldo: 50.000 € largos antes de abordar ayudas tipo Moves y otros. Y eso sin entrar a valorar que su único rival directo en este momento es un Model Y de Tesla con bastante más potencia, misma tarifa y doble tracción.

Ya que hablo de mécanica, esta variante eléctrica básica es de todo punto solvente: acelera con fuerza (recuerda, como eléctrico que es, par límite al primer toque de acelerador), fija máxima a 170 km/h y ataca con poder y todo el pasaje subido ritmos elevados sostenidos o adelantamientos sin

En puntos rápidos admite 160 kW. En alterna hasta 11.

pega. Poderío eléctrico, vaya, que no es menudo.

¿Y el consumo? De acuerdo, si vas 'a fuego' drenarás la batería en un abrir y cerrar de ojos, pero haciendo las cosas como dicta la ley logra moverse en promedios reales de unos 17-17,5 kWh/100 km, lo que no están nada mal. A todo ello, autoriza recargar en tomas rápidas de hasta 160 kW, o lo que es igual, media hora para subirlo del 20-80%, que será una de las operaciones más habituales. ■

EL PROBADOR OPINA

Peugeot no ha llegado a un buen coche así por casualidad, y si bien su base es multienergía, la eficiencia de este 210 es pareja a la de eléctricos nativos similares. Y es amplio, tan cómodo como silencioso y aislado, facilísimo de llevar (sí claro, automático de una marcha)... y va bastante equipado, aun dejando algunos de interés (Pack 360 Vision & Drive Assist Plus...) entre los opcionales.

ES UN MODELO CÓMODO Y HAST FIRME, APRECIABLE YENDO RÁPIDO EN CURVAS

PUESTO DE CONDUCCIÓN I-COCKPIT, POCO A POCO MÁS RECONCILIADO CON LA MAYORÍA

Multitud de huecos vaciabolsillos en la consola, parcialmente cubierta en textil.

1 Cuadro de 10” con gráficos a la última. **2** Selector de modos de conducción Drive Mode, a mano. **3** Pantalla multimedia (con CarPlay/Android Auto sin cable), bajo la misma pieza ‘flotante’ que la instrumentación (total, 21”), de buen contraste y accesible posición convexa. Hay otra inferior con i-Toogles configurables para acceso rápido a funciones recurrentes.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Cable recarga modo 3 trifásico 22 kW; pantalla panorámica curva 21”; cámara tras.+sensores parking y control crucero adaptativo+Stop&Go.
OPCIONES Pack 360 Vision & Drive Assist Plus: incluye anticipación recomendación velocidad, ayuda parking lateral, cambio semiautomático carril, camára 360º, detector ángulo muerto, vigilancia tráfico tras., recarga inalámbrica Qi (15W) y alarma (1.500 €); interior Alcantara Executive: incluye asiento conductor memoria, tras. calefactables y del. AGR con ajuste eléctrico, masaje y tapicería TEP Alcantara (1.600 €); climatización bomba calor (800 €); Pack techo panorámico: incluye techo panorámico practicable y filtro aire Clean Cabin (1.450 €) y pint. metalizada (650 €).

FILA INTERMEDIA 40:20:40 Y TRASERA 50:50, ESTA CAPAZ PARA ADULTOS

LAS PRINCIPALES NOVEDADES DE 2025

Fuerte marejada

El año que empieza podría ser el del despegue eléctrico, sobre todo por una normativa de emisiones cada vez más estricta que hará que muchas marcas paguen fuertes multas. Entre tanto, el goteo de novedades es incesante, como puedes ver en estas páginas.

KARAM EL SHENAWY

Tras un 2024 relativamente estable, llega un 2025 que promete fuerte marejada, al menos en lo que a regulación medioambiental refiere. Y es que el 1 de enero entra en vigor la norma CAFE 2025, que reduce drásticamente la media de emisiones que han de cumplir los fabricantes de automóviles. Una medición que merma en nada menos que un 15% el valor vigente hasta el 31 de diciembre, dejando el límite en 93,6 gr/km de CO_2 (21,6 menos). Toda marca que no cumpla tendrá que pagar cuantiosas multas económicas que, sin duda, pueden derivar en fuertes brechas en sus presupuestos y estimaciones comerciales. Por eso, muchos grupos han solicitado moratorias hasta, al menos, 2027, cuando está prevista la entrada de la normativa Euro 7. Otros estudian la compra de los denominados bonos de CO_2 que permiten agrupar emisiones de otras marcas, incluyendo aquellas que solo venden vehículos 100% eléctricos.

FUTURO INCIERTO

En caso de no lograr 'fusionarse' los fabricantes reducirán gamas de motores de combustión y aumentarán la electrificación de estos. Es por ello que en 2025 veremos nuevos modelos que gastan kilovatios y no sin plomo. Prueba de esto es que muchas de las novedades que te acercamos a este dossier solo se alimentan de electricidad. Según la patronal de concesionarios Faconauto, las multas por estos objetivos podrían costar al mercado español 175.000 ventas en 2025 si no se alcanza una cuota de eléctricos del 25%, algo que ahora parece imposible: en 2024 rozó el 5%.

HYUNDAI INSTER

Será de las primeras novedades del año y la demostración de Hyundai de que la electrificación puede ser accesible para muchos, pues se espera que cueste menos de 25.000 € antes de ayudas. El Inster es un urbano de 3,83 metros de largo que compite con el Dacia Spring, aunque ofreciendo un interior más amplio y un maletero capaz: 351 litros. Podrá escogerse entre dos versiones: una de 97 CV y batería de 42 kWh, que homologa 300 km de autonomía; y otra de 115 CV con 49 kWh y unos 350 km de rango. Podrá además conectar a tomas rápidas CC de 150 kW.

ABARTH 600e

La versión más prestacional del Fiat 600e no defrauda. Puesto a punto de manera específica, arroja un rendimiento de 240 CV en versión Turismo y 280 en la Scorpionissima, limitada a 1.949 unidades. En ambos la batería es de 54 kWh; homologa 317 km en el mejor de los casos. Para mejorar comportamiento sobre el Fiat 600e cuenta, entre otros, con diferencial autoblocante mecánico, vías ensanchadas, suspensión más firme, neumáticos Michelin Pilot Sport EV y frenos más grandes. Acelera de 0-100 km/ en 6,4 segundos y contempla elementos de equipamiento de corte muy deportivo.

Desde 38.700 €

ALPINE A290

Podría considerarse heredero del mítico Renault 5 Turbo 'culo gordo' de los años 80. Desde luego es la versión radicalizada del actual Renault 5 E-TECH. Presenta puesta a punto enfocada a la deportividad, con elementos como frenos más grandes, neumáticos con mejor agarre y mecánica más potente. En este último apartado hay dos niveles de potencia: 177 CV (acabados GT y Premium) y 218 (Performance y GTS); pasa de 0-100 km/h, en el mejor de los casos, en 6,4 segundos. Todos equipan batería de 52 kWh con la que homologa hasta 379 km de alcanza. Puede conectar a tomas rápidas de 100 kW y ofrece funciones como la carga bidireccional.

AUDI A6 e-tron

Autonomía: +750 km

La berlina media de Audi evoluciona a eléctrica. Desarrollada sobre la plataforma PPE (la misma que el Q6), da a escoger tanto la carrocería berlina o Sportback como el familiar Avant. Mide 4,93 metros de largo y llega a tener un maletero de hasta 520 litros. Una de sus principales virtudes reside en un depurado coeficiente aerodinámico Cx de solo 0.21; le permite homologar autonomías de más de 750 km. Del mismo modo, puede conectar a tomas ultrarrápidas de 270 kW, donde invierte menos de 20 minutos en llenar al 80%. Hay alternativas de un solo motor, trasero, con 326 y 367 CV, o de tracción total quattro, con 462 y 551 CV (S6 e-tron). Y dos capacidades de batería: 83 y 100 kWh brutos. Los precios arrancan en 67.980 € para el Sportback y en 70.480 € para el Avant. Llegará un RS 6 e-tron.

AUDI Q5 SPORTBACK

La nueva generación Q5 mantiene las carrocerías SUV y Sportback. Del mismo modo, la gama Q de Audi se renueva con la llegada de la última generación Q3 (segundo semestre de 2025). En el caso del todocamino medio, está hecho sobre la nueva plataforma PPC que también da vida al A5. Mejora conectividad al tiempo que su gama mecánica se electrifica con versiones híbridas ligeras (de etiqueta ECO) e híbridas enchfuables con autonomías eléctricas de 140 km. ¡Ah! y mantiene un SQ5 de gasolina con 367 CV y un 0-100 km/h 4,5 segundos.

BMW SERIE 2 GRAN COUPÉ

Es la carrocería más práctica del Serie 2. Mide 4,55 metros de largo, suma 4 puertas, 5 asientos y maletero desde 430 litros. La mejora frente al Coupé e incluso comparado con el Serie 1, con los que comparte plataforma, se centra en la mayor habitabilidad de las plazas traseras. Inicialmente, la gama estará formada por 4 alternativas: dos gasolina de 170 (220) y 300 CV (M235 xDrive) y dos diésel con 150 (218d) y 163 CV (220d). Ambos 220 cuentan con sistema híbrido ligero de 48 voltios y lucen etiqueta ECO. También en 2025 llegarán versiones híbridas enchufables con una autonomía eléctrica de unos 100 km. Los precios arrancan en 42.500 €. Más adelante se añadirá un interesante i2 Gran Coupé completamente eléctrico.

NOVEDADES

BMW X3

La cuarta generación del todocamino medio bávaro cambia en todos los aspectos, más aún lo estético y lo tecnológico. Incluso en tamaño: mide 4,77 metros de largo, 5 cm más. Mejora capacidades, con un maletero básico enorme, que ahora cubica 570 litros (+20). La gama mecánica está formada por 4 versiones, todas electrificadas mediante un sistema híbrido ligero a 48 voltios para las declinaciones de gasolina de 208 y 500 CV (M50 xDrive) y el diésel de 197 (20d xDrive). Y hay un híbrido enchufable de 300 CV con batería de 20 kWh para ofrecer una autonomía eléctrica de 90 km. A mediados de año llegará el eléctrico puro iX3. Ya a la venta, parte de 63.100 €.

DACIA BIGSTER

Mide 4,57 metros de largo (+23 cm frente al Duster, con el que comparte muchos elementos) y tiene un maletero estándar de 500 litros que puede llegar a 1.600 con solo dos asientos hábiles. Es en lo mecánico se dota de mecánica turbo de gasolina TCe 140 con hibridación ligera a 48V capacitada para circular con gas GLP. También es el primer modelo del Grupo Renault con versión Hybrid de 155 CV, combinación de un motor 1.8 de gasolina con batería de 1,2 kWh. Un microhíbrido que genera 140 CV en versión 4x2 y 130 en el 4x4. Aún sin precio, el objetivo es dejarlo por debajo de 25.000 €. Dará a elegir 4 acabados: Essential, Expression, Extreme y Journey.

CITROËN C3 AIRCROSS Y ë-C4

El C4 se actualiza tras 4 años en el mercado; las primeras unidades ya han empezado a ensamblarse en la fábrica madrileña de Villaverde. Cambia ligeramente por fuera y menos por dentro, aunque ofrece variaciones en su gama mecánica, cambios que tocan al C4 X (carrocería sedán). De entrada, desaparecen los diésel y de gasolina previos, que dan paso a híbridos ligeros de 48V con 100 y 136 CV. Sí ¡ mantiene la dupla eléctrica ë-C4, con 136 y 156 CV, alimentadas por baterías de 46 y 51 kWh, respectivamente, y autonomías de 360 y 420 km. Del mismo modo, y tras un breve retraso, el nuevo B-SUV C3 Aircross iniciará comercialización en febrero.

EBRO S700 Y S800

La icónica marca española vuelve a la vida tres décadas después y lo hace bajo el paraguas del Grupo chino Chery, propietaria de Omoda y Jaecco. Dos son los modelos con los que llegará, dos SUV medios que podrán escogerse con un motor de gasolina o un híbrido enchufable. El S700 mide 4,51 metros frente a los 4,72 del S800 que le permite sumar una tercera fila de asientos. La autonomía eléctrica en el caso de los phev, la autonomía eléctrica es de 90 km. En cuanto a los precios, parten de los 29.990 € para el S700 y 36.990 € para el S800.

FIAT GRANDE PANDA

Pese a que podría considerarse la nueva generación Panda, este utilitario de 4 metros de largo convivirá con aquel, que ha cambiado de nombre por Pandina, al menos hasta 2029. Comparte plataforma con los nuevos Citroën C3 Aircross y Opel Frontera, lo que implica mecánicas electrificadas. Su primer escalón es un híbrido ligero de 100 CV. Y de ahí al 100% eléctrico, que da una potencia de 113 CV y una autonomía de 320 km, gracias a la batería de 44 kWh. Durante 2025 aparecerá otra variante eléctrica con menor potencia y ¡ rango eléctrico cercano a 200 km. El objetivo de FIAT con este prometedor coche es restar ventas al popular Dacia Sandero y situarse de nuevo en los puestos altos del mercado, para lo que entre otros establecerá un precio por debajo de 20.000 €, en el caso del híbrido, y de 25.000 el eléctrico debutante.

FORD CAPRI

El legendario cupé de finales de los 70 vuelve a la vida en formato SUV eléctrico. Mide 4,63 metros de largo y puede catalogarse como el cupé del nuevo Explorer, con el que comparte interior y mecánicas. La base de ambos es la MEB de los Volkswagen ID.3 y CUPRA Born. Estéticamente guarda rasgos con el Capri original, como el frontal o la ventanilla trasera oval. Cifra una autonomía máxima de 627 km en el Extended Range RWD que acude a un motor trasero de 286 CV con batería de 77 kWh útiles. Por encima, el Extended Range AWD con tracción total y 340 CV instala pila de 79 kWh y homologa un máximo de 592 km. La gama arranca en 48.094 € antes de ayudas.

HYUNDAI IONIQ 9

Recarga hasta 350 kW

Similar al Kia EV9, se sitúa en la cúspide de la familia eléctrica IONIQ de Hyundai. Mide 5,06 metros de largo y tiene configuración interna para 6 o 7 ocupantes, con un maletero de 620 litros con todas las plazas desplegadas y más de 900 solo con 5. Al menos en Estados Unidos, en la definición para 6 pasajeros la segunda fila puede pivotar y enfrentarse a la tercera, al mejor estilo salón doméstico. Podrá escogerse en dos versiones mecánicas, una de propulsión trasera con 218 CV y otra de tracción total y 435, que pasa de 0-100 km/h en 5,2 segundos. La batería es común, de 110,3 kWh, y homologa hasta 620 km mientras recarga en tomas rápidas de 350 kW, en las que invierte 24 minutos para llenar del 10-80%. Llegará a final de 2025.

JAECOO 5, 7 PHEV Y 8

La gama del fabricante chino se ampliará, por un lado, con la versión phev del actual Jaecoo 7, con un total de 340 CV y una autonomía eléctrica de 90 km. Esta propulsión será común al Jaecoo 8, la declinación de 7 plazas, aunque en este caso con una potencia de 600 CV. No obstante, el foco estará puesto en el Jaecoo 5, un SUV de 4,38 metros de largo, maletero de 438 litros y un precio, se espera, ronde los 20.000 €, hasta 25.000. Estará disponible con propulsor de gasolina de 145 CV, así como con un híbrido enchufable del que todavía no hay especificaciones.

JEEP AVENGER 4XE

Ampliación de la gama Avenger con una versión dotada de mecánica híbrida ligera 4xe: suma propulsor de gasolina 1.2 Turbo de 136 CV y sistema eléctrico con batería de 48 voltios, pero a diferencia de otros del Grupo Stellantis es de tracción total con un segundo motor eléctrico en el eje trasero. Jeep lo lanzará con una serie limitada a 4.806 unidades hecha en colaboración con el fabricante de equipamiento de aventura The North Face. Además de diseño específico, con vinilos y molduras privativas, incluye tienda de campaña y caja-mochila. Además, durante 2025 llegarán los inéditos Wagoneer S (gran SUV eléctrico) y nuevo Compass.

KIA EV5

Tras el EV3, la familia EV seguirá ampliándose en 2025 con los EV5 y EV4. El primero es un SUV de aproximadamente 4,50 metros de largo con interior idéntico al EV9; todavía no se conocen datos técnicos para el mercado europeo, pero que en China rinde hasta 308 CV y tiene una autonomía de 720 km en ciclo local (unos 650 km según el europeo WLTP). Será parecido al coche de abajo. El EV4, por su parte, es una berlina cupé de aire Tesla Model 3, de amplio interior y formatos sedán y hatchback, que rondará 700 km de rango. Kia también venderá este año su inédita gama de comerciales eléctricos basados en la plataforma PBV y desvelará el utilitario eléctrico EV2.

NOVEDADES

LANCIA YPSILON HF

Inspiración en los rallyes

El primer modelo de la nueva Lancia mantiene vivo el espíritu de los rallys, disciplina a la que ha confirmado su vuelta, con esta versión de 240 CV sobre el Ypsilon eléctrico. Tiene suspensión rebajada y vías ensanchadas, y consigue una rapidísima aceleración de 0-100 km/h de 5,8 segundos. Se nutre de una batería de 50 kWh con la que homologa cerca de 400 km de autonomía. Estéticamente estrena logo e incluso puede vinilarse con los legendarios colores de Martini que decoraban los Lancia de competición en las décadas de los 80 y 90.

LEAPMOTOR B10

Llega a mitad de año

Es el tercer modelo de este nuevo fabricante chino, propiedad del Grupo Stellantis, tras los C10, SUV de 4,74 metros de largo y 5 plazas, y T03, urbano de 3,62. Como ellos, solo es eléctrico, si bien aún se desconocen sus detalles técnicos. Hablamos en todo caso de un todocamino compacto, para hacerse a la idea tipo SEAT Ateca, construido sobre la arquitectura LEAP 3.5, plataforma que integra los últimos avances tecnológicos de la marca. Al respecto, optimiza conectividad, autonomía, seguridad y asistencia (nivel 2 de conducción autónoma). Promete precios seductores.

Nuevo SUV eléctrico

MG ES5

Como parte de su crecimiento comercial, MG se mete de lleno en el segmento de los SUV compactos eléctricos con el ES5. Viene a heredar el hueco del ZS EV, pero sobre la plataforma del compacto eléctrico MG 4. Es por tanto competidor para los actuales BYD Atto 3 y Omoda 5 EV, entre otros, pues mide 4,48 metros de largo. Solo se saben las especificaciones del coche para el mercado chino, aunque sirven de guía: una sola potencia, 204 CV, y 3 baterías que dan autonomías de 425 a 525 km conforme al ciclo chino homologación CLTC, más permisivo que el europeo WLTP.

MINI JOHN COOPER WORKS

Con una gama completamente renovada en la que han aparecido nuevos actores como el eléctrico Aceman, la firma inglesa no ha querido dejar de lado las que son sus siglas más pasionales: JCW, o John Cooper Works. Desde su génesis simbolizan la experiencia de conducción más emocionante de la marca. En esta nueva era, además de asociar los motores de gasolina de mayor rendimiento, con 300 CV en el caso del Countryman, combinará alternativas completamente eléctricas. Si hablamos de los Cooper, Cabrio y Aceman, la potencia asciende a 258 CV. A estos añaden una función boost que aporta otros 20 kW. Los precios varían entre los 44.500 € del Cooper y los 59.600 del Countryman.

También eléctricos

OPEL FRONTERA

Opel se ha adelantado a Citroën en la comercialización del Frontera, primo hermano del C3 Aircross. Se trata de un SUV de 4,38 metros de largo que da a escoger entre un motor de gasolina híbrido ligero con tecnología de 48 voltios y 136 CV (porta etiqueta ECO) y otro eléctrico de 113 CV y 305 km de autonomía. En 2025 añadirá tanto una versión cero emisiones de menor rendimiento, recorrido y coste, como una alternativa de 7 plazas que sumará dos pequeñas butacas en la zona trasera. La gama arranca en 24.500 € para los motores iniciales.

5 y 7 plazas

Nuevos motores en 3008 y 5008

PEUGEOT E-408

La versión completamente eléctrica del crossover cupé francés ya se puede adquirir en dos niveles de acabado, Allure y GT, con precios que parten, respectivamente de 44.360 y 47.170 €. Rinde 213 CV y tiene una autonomía de 453 km gracias a una batería de 58,2 kWh que puede recargar en tomas de corriente continua de 120 kW. Igualmente, los aún flamantes eléctricos E-3008 y E-5008 estrenarán versiones de largo recorrido con cifras cercanas a 700 km, así como híbridos enchufables con casi 100 km de rango eléctrico homologado.

RENAULT 4 E-TECH

Tras resucitar al Renault 5, llega el turno a otro icno de la firma francesa: el 4. Propone un diseño tipo crossover de 4,14 metros de largo e interior para 5 y maletero de unos 400 litros. Mecánicamente cambia por completo: el 4L del siglo XXI es 100% eléctrico, en versiones de 122 CV y batería de 40 kWh (con una autonomía superior a 300 km) y 150 (pila de 52 kWh que ronda 400 km). Admite carga rápida hasta 100 kW. Costará unos 2.000 € más que el 5 E-TECH.

SMART #5

El Smart más grande

Cuando llegue al mercado durante el primer trimestre se convertirá en el Smart más grande de la historia, con 4,71 metros de largura. Ofrece una estética de claro acento campero e incluso propone el paquete Adventurers' Collection que prepara al vehículo para casi cualquier terreno. Como el resto de la gama, su motor es eléctrico, y aunque no se conocen las potencias definidas para Europa, en China lo hay con propulsor de 340 y de 363 CV, además de con tracción total con 588 y 646 CV. Lleva batería de 100 kWh y homologa 740 km en el ciclo chino CLTC. Solo exige 15 minutos para obtener el 80% de la pila en tomas rápidas de 280 kW.

SUZUKI e VITARA

El primer eléctrico en la historia de Suzuki llegará a España pasado el verano. Se ha desarrollado en colaboración con Toyota, aunque el grueso del modelo es de origen Suzuki. Mide 4,27 metros de largo y, al igual que el Vitara de combustión, promete una interesante aptitud offroad. Para ello cuenta con 18 cm de altura libre al suelo, un modo Trail específico para avanzar sobre terrenos de baja adherencia y una declinación con tracción total (doble mecánica) que entrega 183 CV. Habrá, no obstante, otras dos 4x2, con 144 y 174 CV, alimentadas por baterías de litio ferro-fosfato (LFP) de 49 y 61 kWh, respectivamente. Aún sin datos de autonomía, se espera llegue a 450 km. Los precios se conocerán en breve.

VOLKSWAGEN TAYRON

Viene a ser la declinación de 7 plazas del último Tiguan, se llama Tayron, mide 4,79 metros de largo y presenta tercera fila desplegable u ocultable en el piso de la cavidad de carga y segunda desplazable en sentido longitudinal. Precisamente, cuenta con un maletero de generosa capacidad: 835 litros con 5 plazas hábiles. Bajo el capó propone un motor turbo de gasolina híbrido ligero (sello ECO de Tráfico) con red auxiliar de 48 voltios y 150 CV, otros dos 2.0 TSI de 204 y 265 CV, sendos turbodiésel TDI de 150 y 193 CV (este con tracción total 4MOTION) y una pareja híbrida enchufable, o phev, que fija 204 y 272 CV, siempre con autonomía eléctrica superior a 100 km y capacidad para recargas rápidas de hasta 50 kW. Parte de 43.270 €, es decir, 3.000 por encima del Tiguan.

PRUEBA ECO

ŠKODA OCTAVIA DESIGN 1.5 TSI 150 CV DSG

Sensato como pocos

El nuevo Octavia es uno de los pilares de la firma checa, y también uno de los coches más sensatos del mercado. Aterriza con nueva tecnología y una gama electrificada que asegura prestaciones, bajo consumo y, como este 1.5 TSI que probamos, viñeta ECO.

EDUARDO LAUSÍN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

ŠKODA OCTAVIA DESIGN 1.5 TSI 150 CV DSG

TIPO DE MOTOR	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	110 kW-150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	229 km/h
ACELERACIÓN	8,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,9 l/100 km
MEDIDAS	4.698 / 1.829 / 1.470 mm
NEUMÁTICOS	205/55 R 17
PESO EN VACÍO	1.387 kg
MALETERO	600-1.555 litros
PRECIO	34.800 €
GAMA DESDE	32.400 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Mayo de 2024

*consultar condiciones en skoda.es

El Škoda Octavia es un clásico entre clásicos, uno de los grandes superventas para la marca allá donde se vende. Alejado de la moda SUV, se mantiene como berlina semi-clásica. Y digo semi porque, aunque parezca un 3 volúmenes, en realidad es un 5 puertas con un gran portón de maletero que, precisamente, le da mucho sentido. Es muy práctico, empezando por ese gran baúl del que te hablo: anuncia 600 litros, y eso que no hablamos de la versión familia Octavia Combi, que añade otros 40 y formas aún más aprovechables.

GRANDE DENTRO Y FUERA

Claro que el Octavia es, a día de hoy, un coche de gran tamaño. Mide 4,7 metros, 20 cm más que su primera generación, por fijar una referencia, aunque eso tiene otras ventajas. Y es que no solo el maletero es grande, también lo es el habitáculo: las plazas traseras son enormes y el acceso, fácil. Es casi una pequeña limusina.

De paso, ofrece al usuario un interior de calidad más que adecuada, simple, pero bien rematado. En esta última actualización ha ganado tecnología, especialmente en lo que a multimedia y conectividad refiere, uno de sus puntos flacos

PRECIO: 34.800 €

Pintura metalizada 660 €

Control de crucero De serie

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

precedentes. El nuevo multimedia de 13" no solo es más grande, sino que acude a hardware y software más evolucionados. Es más rápido y más capaz, si bien sigue abusando de botones táctiles para controlar prácticamente cualquier función. Por suerte, Škoda ha mantenido algunos accesos directos en formato físico que simplifican la interacción con el vehículo.

Hablando de tecnología, este Octavia mejora con elementos como la iluminación LED matricial de nueva factura, con hasta un 40% más de potencia, y en seguridad, con sistemas como la detección de fatiga, capaz de tomar más datos del conductor. Por otro lado, el asistente de aparcamiento automático es más avanzado y hasta se ocupa de mover el coche de manera completamente autónoma, en lugar de girar solamente el volante.

MOTOR REDONDO

Pasando a otro tema, la gama Octavia mantiene casi invariada su oferta mecánica y, salvo algún cambio de calado como que ya no existe el motor gasolina de base 1.0 (sustituido por un 1.5), todo sigue igual. Bueno, eso y que ahora todos los de gasolina emplean sistema de hibridación ligera a 48 V que apareja etiqueta ECO. La razón es que todos los Octavia, →

SUS RIVALES

CITROËN C4 X HYBRID 136 ë-DSC6 MAX

TIPO DE MOTOR	Gasolina MHEV, 3 cilindros, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	100 kW (136 CV)
CONSUMO	4,7 l/100 km
PRECIO	31.400 €

Es algo más pequeño pero también más barato. Su tecnología microhíbrida puede moverlo de forma 100% eléctrica y es muy cómodo.

TOYOTA COROLLA SEDAN 140H STYLE PLUS

TIPO DE MOTOR	Híbrido eléctrico-gasolina, 4 cilindros, atmosférico
CILINDRADA	1.798 cm³
POTENCIA	103 kW (140 CV)
CONSUMO	4,5 l/100 km
PRECIO	34.350 €

Muy bien equipado, pero de maletero menos práctico. La mecánica híbrida brinda un buen gasto, más en ciudad.

1 El cuadro digital ofrece numerosas y variadas vistas, pero el modo de navegar por ellas, mediante los botones del volante, no me parece el más intuitivo. 2 Hay multitud de asistentes a la conducción de serie, en opción otros más avanzados por apenas 500 €. 3 El multimedia, además de una pantalla más grande, gana en fluidez. Un paso adelante.

Iluminación de serie en tecnología LED. Estrena diodos matriciales en opción con más potencia.

Baúl enorme, más venciendo el respaldo trasero (el portón facilita acceder). Arriba, paraguas en el canto de la puerta

LA CALIDAD ES MUY CORRECTA Y EL AMBIENTE INTERIOR MUY AGRADABLE. ESTÁ BIEN HECHO

salvando el diésel de entrada, instalan de serie cambio automático DSG.

Es el caso de este 1.5 TSI de 150 CV, de momento la mecánica más potente exceptuando el RS de 265 CV (en 2025 llegará otro de 204). Es el archiconocido propulsor del grupo Volkswagen, que casa a la perfección con el coche. Sus prestaciones son correctas, y es que con menos de 1.400 kg de este Octavia se puede considerar hasta ligero, lo que aporta otras ventajas, como el consumo: es muy fácil realizar medias a menos de 6 l/100 km; en nuestra prueba ha devuelto un gasto de 5,8 l/100 km. Excelente.

MUY EQUILIBRADO

Y eso es porque exprime al máximo el sistema híbrido, apagando la mecánica cuando avanza por inercia, lo que reduce décimas en el cómputo global. Con todo, cierto es que se muestra más sensible al uso que en un diésel equivalente, también disponible.

Para terminar, me ha gustado mucho la puesta a punto. Es un vehículo confortable, que cuida muy bien al pasaje y con el que devorar kilómetros y kilómetros con muy poco cansancio. En definitiva, un producto muy equilibrado que cumple en todo. ■

INTERIOR EN ACABADO SUITE COÑAC

EL PROBADOR OPINA

Es indiscutiblemente un coche redondo. Salvo por tamaño, que puede ser un handicap, es amplio, tiene un buen equipamiento y su mecánica devuelve un excelente consumo medio. El precio puede resultar elevado, pero realmente no hay alternativas de su nivel en esta categoría.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automático; elerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; control de velocidad de crucero; lector de señales de tráfico; detector de fatiga; asistente de luz de carretera; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; climatizador bizona; cuadro digital; multimedia con pantalla táctil 13"; Bluetooth; navegador; Android Auto /CarPlay; cargador inalámbrico móvil Qi; retrovisores interior y conductor fotocromáticos; entrada/arranque sin llave; portón manos libres; tapicería tela/cuero sintético y llantas 17".
OPCIONES Pintura metalizada (660 €); llantas de 18" (600 €); interior Lounge (1.235 €); suspensión adaptativa (1.060 €); pack Assisted Drive: incluye control de crucero adaptativo+guiado de carril+asistente parada emergencia (500 €); pack Luz&Visibilidad Plus: incluye faros matriciales, lavafaros y pilotos LED con animación (1.270 €); Head-up display (925 €) y asientos del. eléctricos+memoria (1.150 €).

EBRO s700 / s800

Retorno al presente

La histórica marca española renace de la mano del Grupo Chery. Un proyecto que se hace realidad en dos primeros SUV y en la reindustrialización de la Zona Franca de Barcelona. JUAN PABLO ESTEBAN

Ver cómo una marca automovilística española vuelve a la realidad casi tres décadas después de su desaparición siempre es buena noticia, aunque la nueva Ebro que se abre paso tiene poco que ver con la se forjó en 1954 y fue conocida por sus vehículos todoterreno, furgonetas, camiones y tractores. La Ebro actual resurge con la china Chery para desembarcar con varios productos que esta primera fase se concretan en los SUV s700 y s800.

Ambos plasman una línea de estilo definida en un poderoso frontal, con el nombre de la marca en grande sobre una enorme calandra y rasgos que agradan, sin diseños arriesgados. El primero es un todocamino de 4,55 metros de largo por 1,86 de ancho y 1,69 metros de alto, directo al segmento más demandado de mercado. Mientras, el segundo se sitúa en un escalón superior por tamaño (4,72 de largo, por 1,86 de ancho y 1,70 metros de alto) y por percepción de calidad, aunque en este sentido los dos lucen bastante bien.

El equipamiento es muy completo. En el s800 hablamos de asientos eléctricos ventilados y con masaje, iluminación ambiental de 64 colores, cámaras de visión panorámica y un interior con 7 plazas, segunda fila desplazable, hasta 1.930 litros de maletero... Orientación familiar con buena amplitud, aunque sus dos últimos asientos queden reservados a niños o personas de poca envergadura ante el poco hueco restante para piernas, altura y anchura.

BUENA PRESENCIA

El habitáculo presume de buena terminación. Las puertas, por ejemplo, cierran con suavidad. El plano tecnológico, más allá de incorporar hasta 21 asistentes a la conducción (esto en los dos coches), destaca por la gran pantalla de central de 15,6" e instrumentación digital de 10,25, además de por el Head-up display o por altavoces integrados en los reposacabezas. El s700 (5 plazas) también hacen gala de una dotación notable, con mucho de serie. Asocia dos pantallas de 12,3", como las del Omoda 5 (esta marca también proviene de la matriz Chery)

Desde diciembre se pueden pedir con motor de gasolina 1.6 de 4 cilindros y turbo, con 147 CV, asociado a un cambio automático de doble embrague y 7 marchas. En el primer trimestre de 2025 incorporarán un potente combinado híbrido enchufable Q Power con batería de 18,3 kWh (promete unos 90 km de autonomía eléctrica), 346 CV y 525 Nm de par límite. ■

EL S800 MIDE 4,72 M DE LARGO Y TIENE 7 PLAZAS

BASE ESPAÑOLA

Ebro ensambla sus coches en la antigua planta de Nissan, en la Zona Franca de Barcelona, aunque a lo largo de 2025 también incorporará procesos de soldadura, pintura y montaje completo. Ya cuenta con 12 puntos de venta (previsión de llegar a 50 en el primer trimestre de 2025) y ofrece una garantía de 7 años y 150.000 km. El s700 vende acabados Comfort, por 29.990 €, y Luxury, desde 32.990. El s800 cuesta 36.990 € en versión Premium y 38.990 el Luxury.

Las claves

- Renacimiento de la marca española Ebro: ensamblaje en Barcelona
- Dos modelos SUV: s700 desde 29.990 € y s800, con 7 plazas desde 36.990 €
- Motores a gasolina 1.6 turbo 147 CV y phev de 347
- 7 años de garantía y 150.00 km

BYD SEAL U DESIGN vs. SKYWELL BE11 LUXURY

China no para

Las reglas del juego están cambiando y la electrificación es, en parte, culpable de ello. En ese escenario se mueven a gusto nuestros protagonistas, dos modernos SUV eléctricos, confortables en marcha, generosos en espacio, alicatados hasta el techo en cuanto a equipamiento y a precios interesantes.

E. CANO PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

BYD SEAL U DESIGN

MOTOR	Eléctrico delantero, síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	160 kW-218 CV
PAR MÁXIMO	330 Nm
BATERÍA	LFP 87 kWh
AUTONOMÍA	500 km
TIEMPO CARGA	43 minutos (10-80%) a 140 kW (CC) 9,3 h a 11 kW horas (CA)
V. MÁXIMA	175 km/h
ACELERACIÓN	9,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	20,5 kWh/100 km
MEDIDAS	4.785 / 1.890 / 1.668 mm
NEUMÁTICOS	235 / 50 R19
PESO EN VACÍO	2.147 kg
MALETERO	552-1.440 litros
PRECIO	45.790 € (dto. 35.580 €)
GAMA DESDE	42.290 € (dto. 32.080 €)
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Junio de 2024

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2023 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 90% · CHILD OCCUPANT 86%
PEDESTRIAN 83% · SAFETY ASSIST 77%

PRECIO: 45.790 €

MAYOR AUTONOMÍA Y RENDIMIENTO EN EL SEAL U

Control del ángulo muerto
De serie

Reconocimiento de señales
De serie

Hace unos años hubiera sido complicado enfrentar a dos modelos chinos en latitudes europeas. Pero los tiempos cambian y el buen hacer de muchos fabricantes de ese país, sobre todo en materia eléctrica, está complicando la vida muy mucho a las firmas europeas de siempre.

Vale que el precio sigue siendo una de sus razones de peso para consolidarse, pero no es la única. Productos como el Seul U de BYD o el BE11 de Skywell dan fe de ello porque se rodean de una tecnología y de una calidad que nada tiene que envidiar a alternativas occidentales. Hay temor a esta especie de 'tsunami' chino y razones para albergar cierto recelo.

Conocíamos el Seal U, un aparente SUV eléctrico de 4,79 metros de largo y 218 CV que se puede elegir con dos capacidades de batería: 71,8 y 87,0 kWh, la más generosa con 500 km de autonomía homologada según ciclo WLTP.

También su rival, más novedoso en nuestro mercado, ofrece dos versiones. En este caso la potencia es de 204 CV y lo que da a elegir es la capacidad de la pila, con capacidades de 72 y 86 kWh y hasta 477 km como radio de acción de una sola carga.

SIMILARES

Como cabe apreciar, sus números son bastante similares en la parcela técnica. Si nos preocupa el rendimiento, cumplen, aunque sin abrumar. Cierto que su respuesta es inmediata porque el par motor está disponible siempre, y eso ayuda, pero están en los 9,6 segundos en el 0-100 km/h. Bien, sin más.

FICHA TÉCNICA

SKYWELL BE11 LUXURY

MOTOR	Eléctrico delantero, síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	150 kW-204 CV)
PAR MÁXIMO	320 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 72 kWh
AUTONOMÍA	400 km
TIEMPO CARGA	0,5 horas (CC 20-70%) 11 horas (CA a 6,6 kW)
V. MÁXIMA	150 km/h
ACELERACIÓN	9,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	15,6 kWh/100 km
MEDIDAS	4.698 / 1.908 / 1.696 mm
NEUMÁTICOS	235 / 50 R19
PESO EN VACÍO	1.955 kg
MALETERO	467-1.141 litros
PRECIO	43.900 € (dto. 36.900 €)
GAMA DESDE	40.900 € (dto. 33.900 €)
CUOTA MENSUAL*	n.d.
LANZAMIENTO	Abril de 2024

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

En el caso del BE11 la sensación de rendimiento parece más agresiva porque pierde algo de rueda cuando pisas a fondo el acelerador en parado. Los dos recurren a la tracción delantera para impulsarse y deben gestionar pesos ya considerables, aunque en esto llama la atención el BE11, que no llega a dos toneladas. Claro que porta menos batería y es 9 cm más corto.

También es muy similar su confort de marcha y sus maneras dinámicas: brillan más en el primer aspecto que en el segundo. Dentro reina el silencio y el mimo por sus ocupantes porque el tarado de la suspensión es de perfil suave y amable. Buena noticia para neutralizar las irregularidades del firme, si bien son evidentes algunos balanceos de carrocería cuando cambiamos de escenario y aso- →

EURO NCAP
NO DISPONIBLE

UNA GRATA SORPRESA. OFRECE DOS CAPACIDADES DE BATERÍA: 72 Y 86 KWH

PRECIO: 43.900 €

Faros láser y función matricial
De serie

Control de descensos
De serie

El Seal U apuesta por la tecnología LED para todas las funciones de iluminación. E incorpora asistente de luz de carretera.

Llantas de aleación de 19" con neumáticos 235/50. Son más aerodinámicas que las de su rival.

El maletero es más amplio que en su oponente. Piso a fijar entre dos alturas.

man curvas. El eje trasero apuesta por elaborados esquemas multibrazo en ambos. Además, la dirección esta muy asistida: se mueve en los dos modelos sin aparente esfuerzo, pero en virajes transmiten más bien poco y no son directas, precisamente. Claro que su enfoque familiar tampoco pide más, no nos volvamos locos.

¿Y EL CONSUMO?

El consumo registrado tampoco experimenta grandes variaciones. Con los datos facilitados por el fabricante el Seal U se ajusta más a la realidad, ya que ha exigido 20,5 kWh/100 km de media. A su vez, el BE11 ha firmado 19,3 kWh. lejos de los 15,6 que homologa.

En cambio, el BYD es más eficaz a la hora de recargar batería.

Carga a una potencia de 140 kW en CC, no bate récords en este sentido. Eso sí ofrece carga bidireccional V2L. La batería es de LFP.

Lo puede hacer hasta 140 kW en corriente continua y dispone de función bidirecciónal V2L para llenar, por ejemplo, una bici eléctrica. También su compatriota, que contempla reposiciones en CC en solo 30 minutos al 70%.

Pasemos al interior, donde ambos deparan una grata impresión. Están bien presentados, los materiales empleados transmiten calidad y se rodean de múltiples y prácticos huecos. Apuestan por la moda de las consolas flotantes, que hacen ganar espacio pero que, en ocasiones, se convierten en un incordio para coger cosas o conectar cables a las tomas USB, aunque portan cargadores inalámbricos del móvil.

Más allá de eso, el BE11 dispone de gadgets curiosos, como la iluminación ambiental a ritmo de la música o la respiración. Además contempla modos Fiesta, que convierte el vehículo en una discoteca; modo Camping, que abre el portón trasero y crea una conexión con la naturaleza (con pajaritos incluidos); y modo Descansa, en el que las butacas delanteras reclinan 170º mientras elevan unos re- →

PRESENTACIÓN MUY APARENTE, TOTALMENTE DIGITAL Y CON BUENA CALIDAD PERCIBIDA

Consola central flotante e interior práctico, con sendos cargadores inalámbricos Qi para smartphones.

1

2

1 Panel de mandos de 12,3", poco personalizable pero claro en su información. 2 Desde del volante multifunción se activan funciones de seguridad o del control de velocidad adaptativo. 3 Pantalla táctil central de 15,6". Goza de buena resolución, pero lo más destacado es que rota sobre sí misma de manera eléctrica.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros full LED adaptativos; control del ángulo muerto; frenada de emergencia automática; control de velocidad de crucero inteligente; asistente de mantenimiento de carril; asistente de tráfico trasero con frenado automático; reconocimiento de señales de tráfico; control de descensos; asistente de luces de carretera; acceso y arranque sin llave; sensores de aparcamiento con cámara 360º; techo solar panorámico; portón trasero eléctrico con función manos libres; asistente de arranque en pendiente; llantas de aleación de 19"; asientos delanteros eléctricos y climatizados; tapicería de cuero vegano; volante calefactable; iluminación ambiental dinámica; instrumentación digital de 12,3"; alerta de fatiga del conductor; Head-up display; cargador inalámbrico Qi para 2 móviles; puertos USB-C/USB-A; sistema de purificación del aire; multimedia con pantalla táctil de 15,6" rotatoria; funciones OTA y servicios en la nube (10 años gratuitos); asistente de voz Hi-BYD; sistema de sonido Infinity con 10 altavoces; integración Apple CarPlay/Android Auto; climatizador bizona con bomba de calor y carga bidireccional V2L. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.000 €).

CONFORTABLE DELANTE Y MUY ESPACIOSO DETRÁS; EL TAPIZADO ES DE CUERO VEGANO

LA CALIDAD PERCIBIDA ES ALTA; EL TACTO DEL PEDAL DE FRENO ES MEJORABLE

Interior amplio y práctico por la multitud de huecos que presenta, algunos debajo de la consola flotante.

1

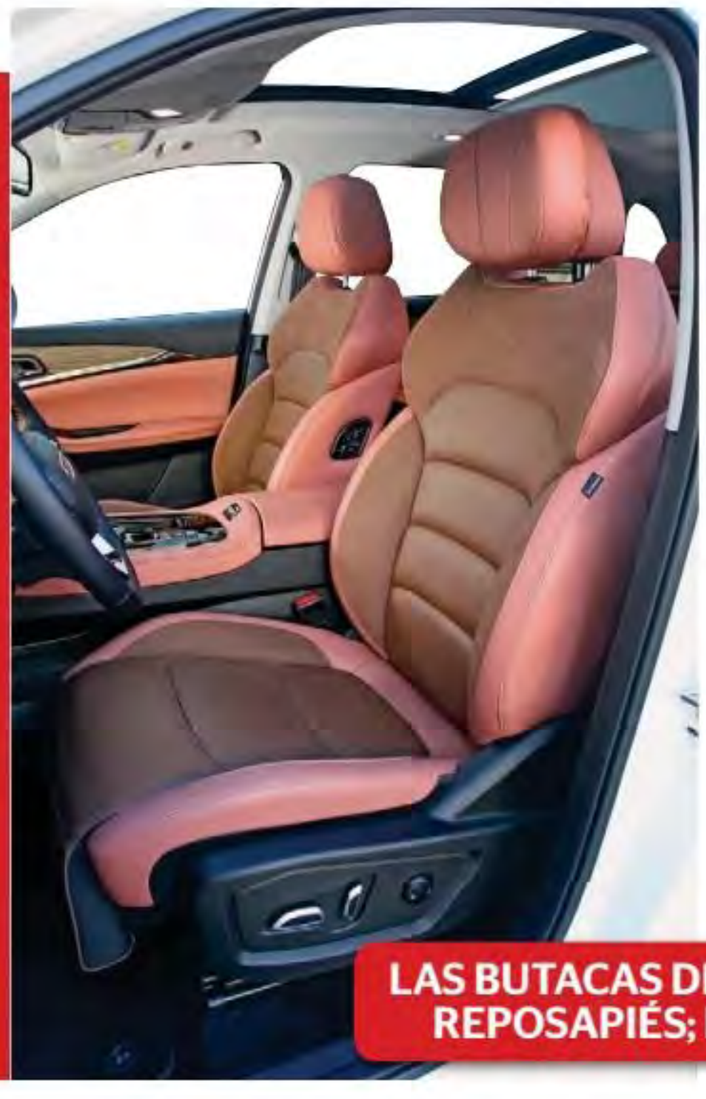
2

1 Cuadro digital tipo LDC de 12,3" de tamaño. Cambia de configuración si lo deseas. 2 La gestión del cambio se realiza mediante este mando giratorio. Ofrece un programa deportivo. 3 Pantalla táctil de 12,8", casi todo se gestiona desde ella. También la climatización, que no terminó de convencernos en su regulación de temperatura. Contempla WiFi, 4G e Inteligencia Artificial.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros láser con tecnología matricial; asistente de arranque en pendiente y de mantenimiento de carril; frenada de emergencia automatizada; control del ángulo muerto; control de descensos; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; conducción autónoma L2.5; control de velocidad de crucero con asistente para la congestión del tráfico; reconocimiento de señales de tráfico; asistente automático de luces de carretera; alerta por cambio involuntario de carril; estacionamiento automático; cámara 360º; cámara de visión trasera; techo panorámico eléctrico; lunas traseras tintadas; acceso y arranque sin llave; portón trasero eléctrico con función manos libres; retrovisor interior electrocromático; purificador de aire; climatizador automático; asientos delanteros con reglaje eléctrico, calefactados, ventilados y con reposapiés; cuadro de mandos tipo LCD de 12,3"; pantalla táctil de 12,8"; ordenador de viaje; Internet; conectividad 4G; control por voz; cargador inalámbrico del móvil; selector con 4 modos de conducción; llantas de aleación ligera bicolor de 19"; control de la presión del aire en los neumáticos; luz ambiental con 128 colores y tapizado interior en cuero.



LAS BUTACAS DELANTERAS CONTEMPLAN REPOSAPIÉS; DETRÁS ES MUY AMPLIO

EN MARCHA ES MUY CONFORTABLE

En una toma de corriente continua, en apenas 30 minutos la batería de 72 kWh carga al 80%.

posapiés que hasta ahora solo hemos visto en las plazas traseras de grandes limusinas. En el Seal U lo más llamativo es la rotación eléctrica de su enorme pantalla táctil de 15,6" (12,8 y fija en su rival) y la incorporación de un Head-up display ausente de aquel.

Detrás sobresale el increíble hueco para las piernas que reservan y sus generosas cotas de anchura; la banqueta es fija en ambos. Por su parte, la capacidad del maletero también resulta reseñable, si bien los 552 litros del BYD parecen inalcanzables para los 467 de su compatriota, recordemos más comedido en tamaño exterior. Y al abatir el respaldo, si queremos que el piso de carga quede plano, habrá que bascular previamente la banqueta del BE11. Está claro que no son tan glamurosas como las delanteras.

HASTA ARRIBA

Por último, y otro punto a favor en uno y otro, es su generosa dotación de serie. Salvo la pintura, no dejan nada en la carta de opciones, pues lo llevan todo, o casi todo, en materia de seguridad, infoentretenimiento y confort. Volvemos a la casilla de salida, porque la relación entre lo que se paga y lo que se disfruta es realmente atractiva. China no para... ■

EL PROBADOR OPINA

Opciones muy similares que transmiten calidad, confort y suavidad, una dotación de serie tremenda y una habitabilidad más que generosa. También el precio es atractivo si nos acogemos a descuentos y Plan MOVES. Por rendimiento y consumo sale algo mejor parado el BYD, pero el 'desconocido' Skywell sorprende...

Delante sorprende con faros matriciales dotados de tecnología láser de serie para largas. Detrás el logo de la marca se ilumina.

Techo eléctrico panorámico De serie

Llantas de aleación de 19" con neumáticos 235/50. El diseño resulta muy llamativo, pero no son demasiado aerodinámicas para tratarse de un modelo eléctrico.

La capacidad del maletero no es lo mejor, también penalizada por los acusados pasos de rueda. El portón es eléctrico con función manos libres, bien.

COMPARATIVA ECO

FIAT 600 HYBRID LA PRIMA vs. FORD PUMA ST-LINE X 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV AUTO

Con estilo y etiqueta

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O acceda al código QR

Los motores de gasolina con hibridación ligera se han adueñado del segmento todocamino urbano, campo donde el Puma lleva mucho ofreciendo el distintivo medioambiental ECO. A esa moda, y sus beneficios, se ha unido más recientemente el estiloso 600 a partir de la mecánica Hybrid que Stellantis está repartiendo por buena parte de sus marcas.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA / J.P.E.

FICHA TÉCNICA

FIAT 600 HYBRID LA PRIMA

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo MHEV
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	100 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	205 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	184 km/h
ACELERACIÓN	10,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,9 l/100 km
MEDIDAS	4.178 / 1.779 / 1.525 mm
NEUMÁTICOS	215/55 R18
PESO EN VACÍO	1.280 kg
MALETERO	385-1.256 litros
PRECIO	30.300 € (dto. 28.523 €)
GAMA DESDE	25.300 € (dto. 23.823 €)
CUOTA RENTING	119 €/mes
LANZAMIENTO	Junio de 2024

*Importe para 2 años y 20.000 km anuales. Condiciones en fiat.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

PRECIO: 30.200 €

A LA VENTA EN VERSIONES HYBRID Y ELÉCTRICA

Asistente en atascos 400 €

Portón eléctrico De serie

Con la vista puesta en la normativa de emisiones contaminantes, que prevé restricciones y multas a los fabricantes que superen ciertos niveles de CO_2, una solución pasa por dotar a los motores de gasolina de tecnología mildhybrid, sistemas que, además de aportar etiqueta ECO, reducen consumos y emisiones en el global de las marcas. Por ejemplo, en el segmento SUV urbano, con gran peso de ventas, el volumen de ahorro total es importante.

Por ello, Ford apostó hace tiempo por su EcoBoost mHEV, capital en el Puma: toda su gama es ECO y acaba de añadir el inédito eléctrico E-Gen, con información en este número. Para Fiat la situación es distinta porque estrena una interesante versión Hybrid, complemento al eléctrico inicialmente ofertado en catálogo. Centrándonos concretamente en este motor, el 600 establece dos niveles de potencia: 100, el aquí comparado, y 136 CV. Su potencia no enamora de entrada, pero este propulsor tricilíndrico de 1,2 litros con turbo mueve sin demasiada lentitud al SUV italiano. No tienes esa sensación de acelerar y quedarte corto, al menos en los escenarios urbanos a los que el coche debería ir con más asiduidad.

CASI FULL HYBRID

En ese entorno su tecnología de microhibridación está un paso por delante de la que ofrece el Puma y muchos de sus competidores. Stellantis implementa un sistema a 48V compuesto por una pequeña mecánica eléctrica adicional y una batería de 0,43 kWh con las que apoya al motor de gasolina en aceleración y facilita un arranque y parada automáticos más rápidos (no sin una clara vibración en la puesta en marcha). Lo mejor de su tecnología es que en algunas situaciones funciona casi como un full Hybrid, ya que logra maniobrar y circular con poca carga de acelerador como un eléctrico (motor de combustión apagado) a intervalos por debajo del kilómetro.

Prestación, en cambio, no posible en el Ford Puma, dotado de una hibridación a 48V más convencional. Hay ayuda eléctrica (menor, de 16 CV por los 29 del italiano), pero no para moverse en eléctrico. Así y todo, se muestra más enérgico y esos 25 CV de potencia se notan. Ford comercializa este mismo bloque de 3 cilindros y apenas un litro con potencias de hasta 160 CV en la versión ST, aunque esta de 125 →

FICHA TÉCNICA

FORD PUMA ST-LINE X 1.0 EcoBoost mHEV 125 AUT.

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo mHEV
CILINDRADA	998 cm³
POTENCIA	125 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	220 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	190 km/h
ACELERACIÓN	9,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,8 l/100 km
MEDIDAS	4.186 / 1.805 / 1.550 mm
NEUMÁTICOS	215/50 R18
PESO EN VACÍO	1.334 kg
MALETERO	456-1.216 litros
PRECIO	33.603 € (dto. 27.828 €)
GAMA DESDE	28.172 € (dto. 23.347 €)
CUOTA FINAN.	427 €/mes
LANZAMIENTO	Febrero de 2024

*Ford Multiopción sin entrada a 49 meses

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

SIEMPRE DE GASOLINA MHEV Y AHORA TAMBIÉN ELÉCTRICO

PRECIO: 33.603 €

Suspensión deportiva De serie

EURO NCAP
FOR SAFER CARS
TEST 2022
ADULT OCCUPANT 75%
CHILD OCCUPANT 84%
PEDESTRIAN 70%
SAFETY ASSIST 69%

Paquete Tech ADAS 1.237 €

SU MECÁNICA NO ES TAN RÁPIDA, PERO GASTA MENOS

Faros full LED y antiniebla con función cornering, de serie. También monta asistente de luces de carretera.

El acabado La Prima viene con estas llantas de 18". En la variante de acceso son de acero de 16, con tapacubos.

Sin llegar a las cotas del rival, el espacio de carga da juego. El portón, eléctrico.

ya se desenvuelve bien. También es algo más áspero y ruidoso en aceleración.

DOBLE EMBRAGUE

Los dos aparejan cambios automáticos de doble embrague, de transición más o menos rápida. El Puma, con una palanca tradicional y uso más intuitivo, pese a carecer de levas de volante para manejo secuencial. El 600 plantea un sistema a través de botones en la consola más incómodo: la marcha engrana sin dilación, pero cuando quieres maniobrar obliga a buscar esa botonera.

En ambos se percibe cierta retención mecánica cuando actúa la frenada regenerativa para cargar la batería, al soltar el pedal del acelerador. Es más acusada

El 600 Hybrid se comercializa en versiones de 100 y 136 CV, siempre asociadas a cambio automático.

en el Fiat, que de paso, a veces te sorprende con una deceleración menos progresiva, supuesto tampoco perfecto en el de Ford. Respecto a los consumos, la balanza se decanta a favor del italiano: medio litro de ahorro para firmar un gasto combinado real sobre 6,5 l/100 km.

Al mismo tiempo, hay diferencias palpables en la forma e moverse. Te das cuenta al momento: el Puma ofrece más feeling con la conducción gracias a una puesta a punto más deportiva, de las mejores de su clase. La dirección es más directa y el coche se maneja con bastante agilidad en los cambios de apoyo.

Por su parte, el 600 proporciona un guiado fácil, sin reacciones nerviosas; es amable para circular sin preocupaciones. Su dirección es más cómoda para maniobrar, pero sin la precisión del rival.

En su segmento dan la talla en lo que a espacio refiere, situados en un término medio. En todo caso, el del óvalo azul da algún centímetro extra en casi todas las cotas y gana de calle por maletero: supera los ya buenos 385 litros del 600 para posicionarse co- →

PREDOMINA EL USO DE MATERIALES, DUROS AUNQUE CON UNA PRESENTACIÓN AGRADABLE

En la consola hay un gran compartimento para dejar distintos objetos.

1 El cuadro de relojes es más sencillo, sobre display de calidad inferior a la del Ford. **2** Aunque libera hueco en la consola, el cambio mediante botones no es cómodo en una maniobra rápida. **3** El sistema de infotainment se maneja sin mucha complicación. El climatizador se mantiene fuera, con mandos específicos.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; advertencia colisión frontal; 8 airbags; alerta de cambio involuntario de carril; control de ángulo muerto; reconocimiento de señales; supervisión atención conductor; control crucero adaptativo; asistente en atascos Fiat Co-Driver; selector de modos de conducción; sensores aparcamiento delanteros, laterales y traseros; cámara trasera; faros full LED; asistente luz carretera; pilotos traseros LED; luces antiniebla con función cornering; portón trasero eléctrico; cristales traseros sobretintados; retrovisores exteriores eléctricos y calefactables; espejo interior fotocromático; acceso y arranque sin llave (arranque botón); iluminación ambiente configurable; asiento del conductor eléctrico y con masaje; asientos delanteros calefactables; tapicería símil piel marfil; climatizador automático; cargador teléfono inalámbrico Qi; cuadro digital de 7"; sistema multimedia con pantalla de 10,25" y navegación; Bluetooth; CarPlay/Android Auto+reconocimiento; volante multifunción con levas y forro símil piel y piso de maletero regulable.
OPCIONES Pintura metalizada (700 €) y pintura bicolor (900 €).

ESPACIO CORRECTO DENTRO DE SU CLASE; DESTACA EL EQUIPAMIENTO

FORD PUMA ST-LINE X

SALPICADERO RENOVADO CON MENOS MANDOS Y GRAN PANTALLA

Este motor se vende con cambio manual de 6 machas o con este automático de doble embrague y 7 relaciones.

1 La instrumentación es colorista; cambia ligeramente según el modo de conducción. **2** Algunos de los asistentes se pagan aparte, como el crucero activo con cambio de carril, operativo desde el volante. **3** El Puma ha recibido un gran display multimedia y nueva operativa de control. Ya no hay climatizador aparte, sino integrado en la pantalla, menos intuitivo.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; asistente de cambio de carril; reconocimiento de señales; asistente de arranque en pendiente; control de crucero con limitador; detector de fatiga; asistente de luces de carretera; faros full LED; suspensión deportiva; selector de modos de conducción; portón trasero eléctrico; cristales privacidad; sensores de aparcamiento traseros con cámara; asientos deportivos; tapicería de tela y cuero; instrumentación digital; AppLink con Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico; multimedia SYNC4 con pantalla táctil de 12,8"; navegador con tráfico en tiempo real y sonido Bang&Olufsen 10 altavoces. **OPCIONES:** Pintura metalizada (600-928 €); techo en negro (526 €); Paquete Tech ADAS: incluye control de crucero adaptativo y centrado de carril, control de ángulo muerto y tráfico trasero, aparcamiento asistido y cámaras 360º (1.247 €); faros matriciales (873 €); techo panorámico (1.289 €) y Paquete Invierno: incluye asientos y volante calefactables (600 €).

DETRÁS DA MÁS MARGEN PARA LAS PIERNAS; A LO ALTO, JUSTO PARA MÁS DE 1,80 METROS

COMPORTAMIENTO: DE LOS MEJORES DEL SEGMENTO

La terminación ST-Line X es la segunda más alta de la gama, disponible con motor EcoBoost mHEV de 125 o 155 CV.

mo líder de la categoría, con 456 litros gracias a un ingenioso hueco bajo el piso que cuenta hasta con tapón de desagüe.

Aparte, al Puma le ha venido muy bien la última actualización, sobre todo interior, aderezada con un multimedia de generoso panel. Gana empaque pero no tanto operatividad, porque prescinde de muchos botones e integra casi todo en pantalla. Esto no pasa tanto en el 600, estructurado con zonas de control más diferenciadas (climatizador fuera de la pantalla) y huecos para guardar objetos, como en la consola, más amplios. Los acabados de ambos son correctos: predominan materiales duros, aunque bien presentados.

¿Y EL PRECIO?

En esta batalla a los puntos el italiano da la cara en dos aspectos importantes. Uno, el precio, cerca de 3.000 € por debajo en los acabados analizados, que en Fiat es el más alto posible y en el Ford el segundo mejor dotado.

Al primero no le falta de nada e incluye de serie hasta masaje para el conductor, asistente en atascos, control de ángulo muerto... En el amerciano, en cambio, hay que pagar por el importante paquete que integra los ADAS más avanzados, entre otros equipos adicionales. ■

EL PROBADOR OPINA

No hay un ganador claro, pero sí apartados donde cada uno destaca. El Puma lo hace en dinamismo, de los mejores, y en prestaciones. Mientras, el 600 es algo más frugal, viene más equipado a menor precio y saca más partido a su sistema híbrido ligero para proporcionar, en ciertas situaciones, movimiento eléctrico puro.

Más prestaciones: elemento añadido en la última actualización, los faros LED matriciales, que son opcionales.

De serie viene con llantas de 18" y el catálogo de opcionales contempla de hasta 19 con acabado bitono.

Maletero excelente, de los mejores de la categoría. Bajo el piso cuenta con un hueco cuadrado de 80 litros con desagüe.

LYNK & CO 01

Remozado

Modificaciones para el C-SUV híbrido enchufable conocido en las grandes urbes españolas por su modalidad de uso por suscripción. Recibe cambios estéticos pero, casi mejor, de rendimiento y equipamiento.

E. CANO

El Lynk & Co 01, SUV de tamaño medio (4,54 metros de largo y 1,86 de ancho, con un peso en báscula de 2.350 kg y maletero de 466 litros a 1.213, venciendo los respaldos traseros asimétricos), únicamente provisto de motorización híbrida enchufable, estrena cambios de diseño y mejoras de equipamiento y rendimiento. A la venta desde 40.995 €, en España debutó en 2020 en formato de pago por suscripción mensual, sin concesionarios, exclusivamente en www.lynkco.com (se entrega a domicilio). También propone fórmulas tipo carsharing.

Pero vamos con las mejoras. Por fuera estrena parrilla en negro brillante, diseño de llantas y cambios en todos los pilotos. Y hay 3 nuevos colores de carrocería Crystal White (blanco), Sparkling Black (negro) y Mineral Green (verde oscuro).

MÁS ENJUNDIA

Dentro recibe una inédita pantalla central de 15,4" (antes 12,7) para el sistema multimedia, este renovado y con procesador Qualcomm Snapdragon 8155 de mayor potencia, fluidez y rapidez de respuesta. Diseño de volante y sus mandos son igualmente de nuevo cuño.

El 01, que sigue siendo híbrido enchufable como hasta la fecha, rinde ahora un conjunto de 280 CV, que son 19 adicionales, y agranda par máximo a 535 Nm (110 más). Comprende motores de gasolina 1.5 de 139 CV y eléctrico de 145. Por su parte, la autonomía eléctrica se mantiene en 75 km, conforme al ciclo de homologación WLTP. A todo ello, suma batería de 17,7 kWh que recarga a un máximo de 6,6 kW, exclusivamente en corriente alterna (la operación al completo exige algo más de 2,5 horas).

Con todo, su rendimiento global es francamente brillante: 200 km/h de velocidad punta y sprint de 0-100 km/h en 7,7 segundos a cambio de un gasto promedio oficial de 1,9 l/100 km (ojo, solo 42 litros de depósito) ■

MUCHO COMÚN

El 01 de Lynk & Co, marca del gigante chino Geely, comparte estructura mecánica con un conocido de la afición hispana: el popular Volvo XC40 en la declinación híbrida enchufable que ya no se vende por aquí. Y es que la escandinava, aunque gobernada desde Suecia, también pertenece a la corporación asiática, ¿estabas al tanto?

Estrena una pantalla sensiblemente más grande (15,4 por las 12,7" precedentes) dotada de un procesador superior. Y estrena volante.

LYNK & CO 01 ANTERIOR

GANA POTENCIA, MANTIENE ALCANCE ELÉCTRICO

Las claves

- Cambios estéticos: parrilla, colores, faros, llantas...
- Nuevo volante, pantalla y sistema multimedia...
- Mayor rendimiento: 280 CV y 535 Nm; 75 km eléctricos
- Desde 40.995 €

VOLVO XC40
Fundamentales relanzados

El C-SUV sueco XC40 recibe un ligero empujón para seguir animando ventas, por cierto, las más exitosas de la marca en nuestro mercado. Ahora lo hay, de paso, Black Edition, como en el XC60, este también con nuevo motor ECO B5. E. CANO

Apunta: hasta fin de año Volvo vende el XC40 Essential, el más accesible, bien equipado, desde 32.900 € con financiación, motor turbo de gasolina 2.0 de 4 cilindros B3 de 163 CV/265 Nm (8,6 segundos de 0-100 km/h, 180 km/h y 6,5 l/100 km), tracción delantera y cambio automático de doble embrague y 7 marchas. Y como monta hibridación ligera MHEV a 48 V adosa la viñeta ECO de Tráfico.

NUEVA SERIE ESPECIAL

A la vez, Volvo lanza el acabado Black Edition, desde 49.893 € en el XC40 B3 o por 52.338 si es el más potente XC40 B4, que fija 197 CV/300 Nm y que también es de gasolina con hibridación ligera ECO 2.0 de 4 cilindros todo suavidad (hasta el arranque, justo por el añadido MHEV), empuje y progresividad, con idéntica transmisión automática; despacha un 0-100 km/h de 7,6 segundos, consigue 180 km/h y registra 6,6 l/100 km.

EL INÉDITO XC40 BLACK EDITION SE OFRECE EN B3 Y B4

Las claves

- Nueva terminación Black Edition con motores B3 (49.893 €) y B4 (52.383 €), ambos ECO, en negro Onyx, con dotación específica
- Nueva pantalla multimedia (9") con Android Auto
- Gama XC40 desde 32.900 € con financiación
- Nuevo motor de gasolina B5 (250 CV MHEV con sello ECO) para XC60, desde 43.600 € con financiación

Como los refrescados XC40 Plus y Ultra, el Black Edition, con dotación específica, recibe infotainment inserto en una nueva pantalla con Android Auto.

Estos Black Editon exhiben el color negro Onyx de las imágenes, tonalidad que extienden al lettering de la variante y al emblema de marca Volvo Iron Mark. También a las llantas, específicas semicarenadas de 20" (sobre cubiertas 245/45) o a la parrilla brillante.

En el habitáculo, un XC40 Black Edition apuesta por una selección en negro que incluye techo color Charcoa y tejido Connect Suede para la tapicería microtech, garante de mayor sensación de firmeza. Combina todo ello con costuras y ribetes blancos a contraste, además de con revestimientos e inserciones decorativas (molduras de tablero y puertas) específicos.

Entre tanto, la refrescada gama XC40, y el Black Edition no es excepción, recibe nueva pantalla multimedia táctil de 9" para los acabados tope de gama Plus y Ultra, como anteriormente dispuesta en posición vertical, en el centro del salpicadero, con conexión Android Auto y capacidad para instalar apps de forma nativa. Por lo demás, estrena la inédita tonalidad de carrocería Sand Dune, ya vista en el flamante alto de marca eléctrico EX90. ■

MOTOR B5 PARA EL XC60

Sobre el SUV medio XC60, recibe mecánica de gasolina B5 de 250 CV semihíbrida MHEV a 48 V con distintivo ambiental ECO. Parte de 43.600 € con financiación, rinde 350 Nm de par máximo y conecta cambio automático de convertidor y 8 velocidades y tracción integral AWD. Para el 0-100 km/h en 6,9 segundos, brillante, y además de los consabidos 180 km/h homologa un promedio de 7,7 l/100 km . Por cierto, Volvo estrenó el acabado Black Edition justo en el XC60, terminación que hace extensiva al nuevo propulsor. Con especificación similar a la del XC40 Black Edition y llantas de 21", el XC60 B5 Black Edition Plus arranca en 65.064 €, en 73.168 si es T6 híbrido enchufable CERO (350 CV, 81 km eléctricos), desde 72.452 € el XC60 B5 Black Edition Ultra y por 78.069 el T6 Black Edition Ultra.

COMPARATIVA ECO

HYUNDAI i30 TGDI 1.5 140 CV 48V DT N LINE 5P vs. ŠKODA SCALA DESIGN 1.5 TSI 150 CV M6

Almas paralelas

Pueden no ser las opciones inmediatas para el comprador de un compacto, pero son de las más redondas por diversos motivos. Desde luego, equipamiento, rendimiento y comportamiento les sitúan en posición privilegiada. Veamos qué decide la elección.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

HYUNDAI i30 TGDI 1.5 140 CV 48V DT N LINE 5P

TIPO DE MOTOR	Gasolina, turbo 4 cil., microhíbrido
CILINDRADA	1.482 cm³
POTENCIA	140 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	253 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	197 km/h
ACELERACIÓN	9,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6,3 litros / 100 km (mixto)
MEDIDAS	4.340 / 1.795 / 1.455 mm
NEUMÁTICOS	225/40 R18
PESO EN VACÍO	1.387 kg
MALETERO	395 litros
PRECIO	33.425 €
GAMA DESDE	20.850 €
CUOTA RENTING	n.d.
LANZAMIENTO	Septiembre de 2024

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2017 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 88% · CHILD OCCUPANT 84%
PEDESTRIAN 64% · SAFETY ASSIST 68%

EL ACABADO N LINE APORTA UN TOQUE MÁS SEDUCTOR AL i30

PRECIO: 33.425 €

Aviso de cambio de carril
De serie

Pintura metalizada
500 €

En una inmersión en el segmento C más ortodoxo nos hemos fijado en estas dos opciones en el umbral del centenar y medio de caballos con notable equipamiento de tecnología y confort, en el entorno de los 30.000 €. El i30 de Hyundai y el Scala de Škoda son coches que apuntan a amplio rango de clientes: desde los que buscan un producto robusto de aspecto algo más dinámico a aquellos que se decantan por la versatilidad llevada al límite que las proporciones permiten sin saltar de categoría.

Son algunos posibles titulares en estas alternativas inscritas en una de las ramas comerciales menos popular, el segmento compacto, por mucho que la implacable dictadura SUV no les reste ni un ápice de valía.

Empecemos por el coreano. La persecución infatigable a la caza del Volkswagen Golf ha convertido al modelo de Hyundai en un producto sobresaliente con el paso de los años, prácticamente a la altura del destronado rey de Europa. Ese afán por alcanzar al icono de Wolfsburg ha sido, posiblemente, la vía que mejor ha enseñado a la firma coreana a entender al cliente europeo. Pero no ha sido la única, pues estrategias como su dilatado programa de competición en el Mundial de Rallyes (acaban de encumbrar a su primer Campeón del Mundo de pilotos, Thierry Neuville) o su presencia en los campeonatos de turismos también han sido clave para que Hyundai mejore el comportamiento de sus modelos, dotándoles de una identidad que les ha permitido sorteando el riesgo de convertirse en copia del referente, pero sin personalidad.

FICHA TÉCNICA

SKODA SCALA DESIGN 1.5 TSI 150 CV M6

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cil. turbo
CILINDRADA	1.498 cm^3
POTENCIA	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	221 km/h
ACELERACIÓN	8,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,4 litros / 100 km (mixto)
MEDIDAS	4.362 / 1.793 / 1.531 mm
NEUMÁTICOS	205/50 R17
PESO EN VACÍO	1.269 kg
MALETERO	467 litros
PRECIO	30.405 €
GAMA DESDE	19.650 €
CUOTA RENTING	150 €/mes
LANZAMIENTO	Diciembre 2021

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

DENTRO Y FUERA

Para eso también vale la competición, para desarrollar ingeniería e impulsar a los equipos a imprimir un gen competitivo en las compañías dentro y fuera de las carreras. Todo ello se plasma en un maduro i30, uno de los compactos más equilibrados y mejor hechos de la categoría. El que comparamos equipa motor de gasolina 1.5 turbo con microhibridación a 48V que otorga la viñeta ECO de la DGT. Un propulsor que, en esta declinación, entrega 140 CV y asocia caja de cambios de doble embrague DCT de 7 marchas como única alternativa.

La respuesta de esta mecánica es, sencillamente, redonda. La entrega de potencia es lineal →

PRESENCIA ELEGANTE PARA EL ACABADO DESING DEL SCALA

PRECIO: 30.405 €

Pintura metalizada 580 €

Pack Convenience Plus 447 €

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2019 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 97%
CHILD OCCUPANT 87%
PEDESTRIAN 81%
SAFETY ASSIST 76%

MECÁNICA VIVA: EL CAMBIO DE DOBLE EMBRAGUE APORTA DEPORTIVIDAD Y FLUIDEZ

El diseño de los faros full LED otorga nueva presencia a la imagen frontal del Hyundai. También los pilotos son de diodos.

Estas nuevas llantas bicolor de 18" forman parte del equipamiento de serie en esta versión.

Maletero correcto dentro de las proporciones de un modelo hatchback de medidas compactas.

en un amplio rango de revoluciones beneficiada por el cambio secuencial, ya sea en conducción sosegada (los engranajes son imperceptibles) como ante un uso más exigente en modo Sport (hay ECO y Normal). Y eso que echo en falta un puntito más de libertad para apurar marchas yendo de forma secuencial.

Sobre el consumo, en uso cotidiano resuelve con una media de entre 6-7/100 km. En cuanto al quehacer del chasis, como digo, brilla el trabajo de ingeniería efectuado por Hyundai. El i30 monta un esquema de suspensiones independientes bien equilibrado entre confort y dinamismo. A todo ello, su terminación deportiva N Line es la única posible para esta versión, con estética diferencial

Esta versión electrificada del compacto coreano es de las opciones más redondas por prestaciones y equipamiento.

desde elementos como las llantas de 18" o los paragolpes específicos. También en el interior, con envolventes asientos de buena factura y firmeza.

En el habitáculo conviven con acierto cuadro de instrumentos digital y pantalla táctil multimedia de 10,25" y mandos físicos para la climatización, todo tratado con materiales y ajustes de buen tacto. Unas plazas traseras suficientes y un maletero de casi 400 litros ahondan en el sentido práctico.

EL TAPADO PRÁCTICO

Škoda también presenta un acabado de acento deportivo para el Scala, el Monte Carlo: incrementa unos 2.000 € el coste del nivel Design. El último, terminación comparada, apuesta y contrasta con su aquí rival a partir de un aspecto, digamos, más elegante.

En todo caso bien resuelto, el checo es más discreto, pero también más sofisticado gracias, por ejemplo, a las molduras cromadas exteriores. Dentro damos con asientos delanteros tipo baquet, con resposacabezas integrados y respaldos que recogen de cine. La combinación de materiales →

CALIDAD Y TECNOLOGÍA BIEN INTEGRADA SIN PRESCINDIR DE MANDOS FÍSICOS

La caja de cambios de doble embrague y 7 marchas es la única alternativa para este propulsor de 140 CV.

1

2

1 El cuadro de mandos es digital y cambia de grafismos y colores en función del modo de conducción elegido. 2 Cambio automático: añade levas detrás del volante, este con diversos mandos mecánicos (control de velocidad, volumen...), para el manejo manual/secuencial de sus 7 marchas. 3 La pantalla táctil central de 10,25" presenta nuevos menús completos y de fácil manejo para el sistema multimedia.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Airbag de conductor, pasajero, de cabeza y laterales delanteros y traseros; asistente a la frenada de emergencia con detección de vehículos, peatones y ciclistas; alerta de cambio involuntario de carril; reconocimiento de señales de tráfico; sensores de aparcamiento delantero y trasero; sistema de parada y arranque automáticos Start & Stop; luces full LED; paquete N Line; llantas de aleación de 18"; tapicería de tela N Line; cuadro de instrumentos digital de 8"; sistema de infoentretenimiento sobre pantalla táctil de 8,25"; cámara de visión trasera y Android Auto & Apple CarPlay inalámbricos.
OPCIONES Pintura sólida (250 €) o metalizada (500 €).

ASIENTOS Y TAPICERÍA N LINE SON CONFORTABLES Y APORTAN UN TOQUE DEPORTIVO AL INTERIOR

BUENA COMBINACIÓN DE MATERIALES PARA GANAR SENSACIÓN DE CALIDAD PERCIBIDA

Cambio manual con 6 relaciones bien escalonadas. La opción automática DSG, 1.800 €.

1 El cuadro de instrumentos de serie es digital, de 8", de serie. Este de 10,25 forma parte de un paquete opcional. 2 En la base de la consola encontramos el botón para seleccionar entre diferentes modos de conducción. 3 La pantalla táctil de infoentretenimiento que ves es de 9,2", opcional. De serie trae otra más pequeña, de 8,25.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alerta fatiga del conductor; sistema de parada y arranque automáticos Start&Stop; cámara trasera; faros full LED; reconocimiento señales tráfico; climatizador Climatronic bizona; asientos delanteros deportivos; techo panorámico; tapicería de tela Dynamic; CarPlay/Android Auto y llantas de 17". **OPCIONES** Pintura metalizada (580 €); llantas 18" (480 €); suspensión deportiva (722 €); pack conducción asistida: incluye asistente de centrado en carril y control de crucero adaptativo con Stop&Go (722 €); paquete conducción asistida Plus: incluye asistente de centrado en carril, control de crucero adaptativo con Stop&Go y detector de vehículos en ángulo muerto (935 €); paquete Luz y Visibilidad Plus: incluye asistente dinámico de luz de carretera y faros Matrix LED con iluminación adaptativa (878 €); paquete Invierno: incluye indicador de nivel de líquido limpiaparabrisas, asientos delanteros calefactables y eyectores de lavaparabrisas calefactables (260 €); paquete Convenience Plus: incluye apertura del portón trasero sin manos (pedal virtual) y cuadro de instrumentos digital de 10,25" (447 €) y sistema de navegación: incluye cuadro de instrumentos digital de 10,25", control por voz, conectividad online por 3 años, navegador y pantalla táctil de 9,2" (847 €).

ASIENTOS DELANTEROS CON REPOSACABEZAS INTEGRADOS Y MÁS HUECO TRASERO DE PIERNAS

EL 1.5 TSI, EN ESTA VERSIÓN DE 150 CV, TIENE PEGADA Y UN CONSUMO CORRECTO

La lista de asistentes a la conducción, dentro de los paquetes opcionales, contempla algunos como el control activo de velocidad, con rádar frontal.

y textiles en salpicadero y puertas transmite calidad y las pantallas asumen menor protagonismo que en el Hyundai por tamaño, pero lo igualan en cuanto a funcionalidad y ergonomía. Es netamente superior por espacio para los pasajeros y especialmente por capacidad de maletero, digna de una carrocería familiar.

¿MÁS RESOLUTIVO?

En cuanto a prestación, su motor de gasolina viene a ser parecido, un 1.5 turbo de 4 cilindros que entrega 150 CV, canalizados en esta unidad a través de una caja de cambios manual de 6 marchas. Esta mecánica es de lo mejorcito de Škoda en catálogo y tumba por prestaciones puras a su adversario en claro contraste con su imagen más sosegada. La falta de hibridación le penaliza en consumo urbano, que no en largas tiradas.

Por chasis, es cómodo y bien plantado sobre el asfalto, con un punto más de confort y un grado menos de dinamismo, aún con opciones a valorar como la suspensión deportiva para equiparar las cosas.

A igualdad de equipamiento (lo que decía, el N Line es el tope de gama en Hyundai, lo que no sucede con el Design de Škoda), completo en el coreano y no tanto en el checo, el precio base de ambos se iguala bastante, si bien al cierre de estas líneas la coreana tiene en vigor una promoción de 5.700 € que deja tarifa en unos contundentes (y bastante más apetecibles) 27.725 €. ■

EL PROBADOR OPINA

Depende de lo que primes, pero apunta: el Hyundai exhibe una imagen más deportiva y sobre todo lleva cambio automático y es ECO. Por su parte, el Škoda arroja mejores prestaciones y es más práctico por amplio. En este acabado se aprecia más discreto, no es ECO y su dotación de serie, correcta, no iguala la del coreano, aunque oferta un catálogo con opciones a valorar. Eso sí, al final sale claramente más caro...

Faros full LED de serie. Dentro del catálogo de extras están disponibles otros matriciales adaptativos, aún mejores.

Este Scala equipa de serie llantas de aleación de 17". Estas que ves son más grandes, de 18, tienen un precio de 480 €.

La capacidad de carga del maletero convierte al Scala en uno de los compactos más versátiles del mercado.

Cámara trasera De serie

ŠKODA KAMIQ DESIGN 1.0 TSI 85 115 CV DSG

El líder checo

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
o escanea el código QR:

Nos ponemos a los mandos del modelo más vendido de la marca, al menos en el mercado español, en concreto ante una de las versiones más interesantes atendiendo a equilibrio entre precio y rendimiento global.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ PALOMA SORIA RAMOS

FICHA TÉCNICA

ŠKODA KAMIQ DESIGN 1.0 TSI 115 CV DSG

TIPO DE MOTOR	3 cilindros, gasolina, turbo
CILINDRADA	999 cm³
POTENCIA	85 kW-116 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	200 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	195 km/h
ACELERACIÓN	10,2 segundos (0-100 km/h)
CONSUMO	5,6 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.241 / 1.793 / 1.531 mm
NEUMÁTICOS	205/55 R17
PESO EN VACÍO	1.254 kg
MALETERO	400 litros
PRECIO	31.005 €
GAMA DESDE	20.350 €
CUOTA RENTING*	398 €/mes
LANZAMIENTO	Enero 2024

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

El Kamiq se es el modelo de mayor éxito de Škoda en España. Con el refresco de imagen y equipamiento de 2024, el B-SUV checo perpetúa una de las opciones más razonables por tamaño, calidad, precio y rendimiento.

MÁS QUE SUFICIENTE

Aquí probamos la versión de motorización intermedia de las 3 disponibles: 95, 115 y 150 CV, todas de gasolina y etiquetadas con la viñeta C de la DGT. Para alguno, la última puede ser punto de mejora. De hecho, hay rivales que cuentan con la ECO y hasta con sello CERO, al ser eléctricos.

Volviendo a nuestro protagonista, porta el 3 cilindros turbo de casi un litro compartido por otros del Grupo Volkswagen, entre ellos competidores como los SEAT Arona y VW T-Cross. Esta mecánica da a elegir tanto caja de cambios manual como, por 1.800 €, automática DSG de doble embrague y 7 marchas, todo un plus de confort para ir por el entorno preferente del Kamiq: la ciudad.

Ambas opciones gestionan bien los 115 CV que libera esta motorización, potencia con la que el checo se desenvuelve con solvencia . Por ejemplo, acelera de 0-100 km/h en poco más de 10 segundos y supera 190 de máxima, más que suficiente y bien complementado

x.com/byneontelegram
byneon Neon147

PRESTACIONES CORRECTAS Y GASTO AJUSTADO; ES UN 3 CILINDROS TURBO

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2019 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 96%
CHILD OCCUPANT 85%
PEDESTRIAN 80%
SAFETY ASSIST 76%

Pintura metalizada 755 €

ES EL ŠKODA MÁS ÉXITOSO EN ESPAÑA

Pack Tecnología Plus 225 €

por un gasto ajustado: si gestionas con normalidad es fácil moverte en 5-6 l/100 km de promedio con una autonomía de 600 a 700 km.

El análisis dinámico es otro punto a favor del Kamiq, gracias a una puesta a punto que siempre resulta cómoda, hasta sobre mal firme, con la constante sensación de pisada aplomada. También la dirección es precisa y, anota, las llantas de 18" y bajo perfil disponibles en opción (de serie, 17) no penalizan en ningún momento.

BUENA SENSACIÓN

Pasemos aquí al interior. En este entorno encontramos el habitual buen hacer de Škoda, tanto en el tratamiento de superficies como, sobre todo, en el aprovechamiento del espacio.

Para empezar, nos reciben envolventes y firmes asientos delanteros tapizados en un agradable tejido con reposacabezas integrados (son de serie y restan algo de visibilidad sentados detrás). La postura de conducción no es demasiado elevada, aunque se nota por encima de la de un turismo tipo Škoda Fabia.

Cómodo y ergonómico en todo caso, a nuestro alcance advertimos materiales bien ajustados que combinan plástico acolchado y tramos vestidos en textil que aportan sensación de calidad y →

SUS RIVALES

PEUGEOT 2008 ALLURE HYBRID 136 e-DCS6

TIPO DE MOTOR	Gasolina, turbo MHEV
POTENCIA	100 kW-136 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	230 Nm a 1.750 rpm
CONSUMO	4,9 l/100 km
PRECIO	29.390 €

Rival por excelencia del Kamiq (mide 4,30 metros de largo), destaca la nueva mecánica semi híbrida (llega a mover el coche sin gasolina a baja velocidad) de 136 CV, solo con cambio automático. Su maletero es algo más capaz: 434 litros de base.

SEAT ARONA 1.0 TSI DSG X-EXPERIENCE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, turbo
POTENCIA	85 kW-116 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	200 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm
CONSUMO	5,7 l/100 km
PRECIO	30.110 €

Comparten plataforma, motor, cambio... y hasta cliente, aunque es un coche un poco más pequeño. Algo más ágil, al cierre de este número descuenta 3.200 € en ciertos acabados.

1 El cuadro de mandos es el llamado digital Virtual Cockpit, disponible hasta en formato de 10,25". 2 Entre los opcionales da a elegir el ajuste electrónico de la suspensión, que actúa en función del modo de conducción. 3 Pantalla central: puede ser de 9,2"; de serie la trae de 8.

Los faros de serie son de full LED. En el catálogo de extras también figuran unos matriciales dentro del paquete Luz y Visibilidad Plus, por 880 €.

La capacidad de maletero es estupenda, con formas regulares y buena altura para facilitar la carga y descarga.

COMBINACIÓN DE MATERIAL PLÁSTICO Y TEXTIL EN EL SALPICADERO: BUENA SENSACIÓN GLOBAL DE CALIDAD

rigor. Las pantallas de serie, tanto para el cuadro de instrumentos como la del equipo multimedia, son de 8". Es más, talonario en mano cabe pedirlas de mayor tamaño al cerrar la compra.

También detrás el espacio es correcto hasta para una pareja de ocupantes de buena talla (o, sin ir más lejos, para acomodar a 3 chavles), con buena altura libre al techo (más que anchura) y hueco para las piernas. Culmina la jugada un aprovechable y diáfano maletero, con piso a situar entre dos posibles alturas. Da 400 litros, que son 1.395 venciendo el respaldo trasero (partido en secciones 40:60).

DOTACIÓN CORRECTA

Entre tanto, el equipamiento de serie satisface, aunque no deslumbra. Digamos que viene con lo imprescincible en un modelo por el vamos a pagar un mínimo de 31.000 €, que no son pocos. Seguridad y ADAS conforme a regulación GSR2 (control activo de crucero, alerta de ángulos ciegos y de tráfico posterior), climatizador, llantas de 17"... Para ponerlo a placer hay un buen puñado de extras, muchos agrupados en packs. ■

ASIENTOS DELANTEROS DE CORTE DEPORTIVO

EL PROBADOR OPINA

Buen espacio interior, maletero excelente, fácil acceso, buena posición de conducción... Por motor y sobre todo por chasis es de los más agradables de su tipo, y también de los más fáciles de llevar. De paso, es un coche razonablemente frugal y globalmente competente a partir de esos 115 CV. ¿Un consejo? Si puedes, si te llega, llévatelo con cambio automático DSG: son 1.450 € bien invertidos, créeme.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alerta cambio involuntario carril+fatiga conductor; asistente distancia seguridad Front Assist; sensores parking del./det.; cámara tras.; faros full LED; climatizador; cuadro digital 8"; pantalla táctil infoentretenimiento 8,25"; integración inalámbrica CarPlay/Android Auto y llantas 17". **OPCIONES** Pintura metalizada (755 €); llantas 18" (500 €); pack conducción asistida Plus: incluye asistente centrado en carril, control crucero adaptativo Stop&Go y detector de ángulos muertos (935 €); pack Drive: chasis regulable y cuadro digital 26" (710 €); pack Convenience Plus (sin SAFELOCK): incluye acceso sin llave/arranque botón, apertura confort maletero (pedal virtual), cámara trasera, Virtual Cockpit, sensores parking del./det. y modos conducción (790 €); navegador Amundsen 9,2", Virtual Cockpit, radio DAB y control voz (850 €); pack Tecnología Plus: incluye USB, consola central y Bluetooth con cargador Qi (225 €) y pack Invierno: incluye asientos del. calefactables+indicador nivel limpiaparabrisas (265 €).

MEJORA PRESTACIONES Y CONSUMO

PEUGEOT 308 HYBRID e-DCS6

Refuerzo de base

Stellantis continúa con la introducción del nuevo motor Hybrid 136 en buena parte de sus marcas. Ahora recae en el compacto de Peugeot para dotarle de etiqueta ECO y un rendimiento muy equilibrado. JUAN PABLO ESTEBAN

Peugeot renueva la versión de acceso del 308, modelo que recibe, como otros coches del universo Stellantis, la nueva motorización Hybrid 136 e-DCS6.

Da relevo en la gama al anterior Puretech 130, y aunque parte de un esquema también tricilíndrico turbo de 1.199 mm, es un propulsor nuevo que incorpora cadena de distribución (antes por correa), además de sistema de hibridación ligera a 48V.

Así se vale del distintivo medioambiental ECO y logra mejores prestaciones. La clave está en que la tecnología de Stellantis, a diferencia de la mayoría presentes en otros fabricantes, permite que el vehículo se mueva como un eléctrico en situaciones de poca demanda sobre el acelerador o a baja velocidad (en intervalos máximos en torno a 1 km), por ejemplo, para maniobrar en el garaje y aparcar, aunque en espacios urbanos vemos a menudo como apaga el motor de combustión.

SIEMPRE AUTOMÁTICO

Esto es posible gracias a una unidad eléctrica de 21 kW integrada en el cambio automático de doble embrague e-DCS6, mientras que una pequeña batería va suministrando la energía necesaria para esos menesteres, e igualmente para facilitar mejores aceleración, consumo y arranque. Sobre prestaciones (son 136 CV de potencia máxima), es un motor muy equilibrado capaz de alcanzar 210 km/h de punta y firmar una aceleración de 9 segundos de 0-100 km/h. Su funcionamiento no es nada ruidoso (aquí la mecánica eléctrica sí se deja notar más que otros sistemas MHEV), gana velocidad de manera solvente y mantiene el consumo en cifras razonables. En esto, la marca declara una reducción de CO_2 del 16% (entre 106 y 112 g/km) y un gasto combinado entre 4,7 y 5 l/100 km.

La oferta 308 Hybrid 136 se articula en acabados Style, desde 30.800 € (26.500 con descuentos), Allure, por 32.500, y GT, por 35.350 €. Aparte, hay 308 en versiones BlueHDI 130, Plug-in Hybrid (180 y 196) y eléctrica (115 kW). ■

> El sistema Hybrid saca más partido yendo por ciudad

Las claves

- Nuevo motor de acceso híbrido de 136 CV
- Etiqueta ECO y mejores consumos
- Se mueve como eléctrico en determinadas situaciones
- Gama Hybrid desde 30.800 € (26.500 con dto.)

Y TAMBIÉN 408

Otro de los modelos que se nutre del nuevo motor Hybrid 136 e-DSC6 es el crossover compacto del león. Idéntico esquema mecánico al 308 que, como aquel, da buen resultado. Respecto al anterior 1.2 130, rebaja CO_2 un 15% y homologa un consumo de 5,1 l/100 km. Se vende en terminación Allure (PVP de 36.250 €) y GT (por 40.050). Y lo hay Plug-in Hybrid 225 y eléctrico 210 CV.

PRUEBA ECO

BMW 120d

Un clásico renovado

La firma de la hélice necesitaba relanzar su Serie 1 y se ha sacado de la manga una nueva generación... que es en realidad la que conocíamos con un profundo lavado de cara que aporta diseño fresco, más tecnología embarcada y una gama de motores ECO. Así va en la variante diésel más potente.

EDUARDO LAUSÍN PALOMA SORIA

Parece un coche completamente nuevo, pero si te fijas no deja de ser una fuerte actualización de la generación previa. Es, con todo, el nuevo BMW Serie 1, superventas para la firma en Europa que, al fin, se pone al día ante el fuerte envite de sus rivales Audi A3 y Mercedes-Benz Clase A.

Sí, necesitaba reseteo, pero BMW ha mantenido la plataforma de tracción delantera del anterior, de modo que esto no cambia, salvo por algún ajuste de rigidez que hace funcionar mejor la suspensión. De hecho, así es: la suspensión hace un trabajo superior, incluso en la terminación M Sport opcional equipada en la unidad probada, rígida y de marcado control del balanceo. Ahora, si el confort es prioridad, el equipo de serie es mejor alternativa.

Por otro lado, se reconoce claramente como BMW. Los mandos son muy directos, como la dirección, que mete el coche en curva sin rechistar con un margen de seguridad muy alto. Sigue siendo el compacto más adecuado para clientes que aplauden una conducción ágil y dinámica, característica que sigue muy presente.

PUESTA AL DÍA MECÁNICA

Donde sí hay grandes novedades es en la gama mecánica, que no modifica apenas cifras de potencia pero añade declinaciones microhíbridas con sello ECO de Tráfico. Concretamente, 120 de gasolina (pierde la i y ahora tricilíndrico) y 120d, el que nos ocupa, adquieren hibridación ligera que, teóricamente, reduce consumo y emisiones. El resto de la oferta prescinde de este añadido, de momento. Este es un 4 cilindros turbodiésel con un total de 163 CV que va exactamente igual que antes. BMW dice haber mejorado algo el aislamien-

FICHA TÉCNICA

BMW 120d

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo MHEV
CILINDRADA	1.995 cm³
POTENCIA	110 kW-150 CV entre 3.750 y 4.000 rpm
PAR MÁXIMO	360 Nm entre 1.500 y 2.500 rpm
V. MÁXIMA	222 km/h
ACELERACIÓN	7,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,3 l/100 km
MEDIDAS	4.361 / 1.800 / 1.459 mm
NEUMÁTICOS	205/55 R 17
PESO EN VACÍO	1.570 kg
MALETERO	300-1.135 litros
PRECIO	40.800 €
GAMA DESDE	34.100 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Junio 2019

*Consultar condiciones en bmw.es

ÚNICA MECÁNICA DIÉSEL EN SU CLASE Y DE ESTA POTENCIA CON ETIQUETA ECO

PRECIO: 40.800 €

Driving Assistant Professional 2.255 €

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖

SUS RIVALES

AUDI A3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.968 cm³
POTENCIA	110 kW-150 CV entre 3.000 y 4.200 rpm
CONSUMO	5,1 l/100 km
PRECIO	38.660 €

También actualizado recientemente, tiene un precio algo menor, pero su equipamiento es justo. El motor es más refinado y el consumo, contenido.

MERCEDES-BENZ A 200 d

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.950 cm³
POTENCIA	110 kW150 CV entre 3.400 y 4,400 rpm
CONSUMO	4,9 l/100 km
PRECIO	43.437 €

A precio similar, su mecánica da la misma potencia, pero con un gasto ligeramente superior. Tiene un maletero mucho más capaz.

to acústico, pero sigue siendo algo áspero y deja pasar cierta rumorosidad al habitáculo.

Prestacionalmente cumple de sobra y gasta poco: la media de consumo registrada durante nuestra prueba ha sido de 5,8 l/100 km. Ahora bien, hay un par de detalles que me dejan frío.

El primero es que todos los Serie 1 equipan ahora cambio automático como única alternativa, algo que no es problema per sé. Sin embargo, no hay rastro del popular modo vela (rodar por inercia, en punto muerto), al menos en esta unidad de pruebas. Lo que me lleva al siguiente contraargumento: al no tener modo vela, tampoco le saca todo el jugo posible al entramado híbrido. En vez de hasta apagar el propulsor al avanzar por inercia, este 120d apenas hace uso de la microhibridación para ofrecer un arranque suave tras una detención. Vamos, que es difícil ver qué ventajas aporta el sello ECO más allá de las fiscales. Una lástima, pues estoy convencido de que bajaría alguna décima adicional su de por sí contenido gasto. Eso sí, es el único de su tipología que ofrece tecnología microhibrida con mecánica diésel en esta potencia, gran ventaja comparativa.

Pasando a otro plano, BMW ha aprovechado para poner al día →

1 Las vistas seleccionables del cuadro digital son muy parecidas y no aportan mucho. 2 Levas de cambio al volante: la izquierda, si se mantiene, baja todas las marchas posibles. 3 A pesar de que el multimedia es el más desarrollado de la marca, en este 120d es tremendamente lento. Debe ser solventable mediante alguna actualización remota.

Aunque la iluminación en tecnología LED viene de serie, hay otra adaptativa más capaz, ya como opción.

La batería del sistema híbrido come hueco al maletero, que deriva en un volumen más bien discreto.

PASO AL MINIMALISMO INTERIOR, AUNQUE CON BUEN NIVEL DE CALIDAD AL TACTO Y LA VISTA

el interior, algo necesario. Se acoge a la habitual composición interior de la marca: cockpit con doble pantalla (instrumentación y multimedia) en un marco curvo panorámico. Solo con eso ya se ha quitado años de encima.

CENTRALIZADO

Añade la última generación del sistema operativo BMW, que suma conexión permanente a Internet y compatibilidad Android Auto y CarPlay sin cable, además de una larga lista de apps, tanto de entretenimiento como de utilidades. Lo que no me gusta es su rendimiento, muy lento.

En esto, he contado hasta 2-3 segundos entre que apretamos el botón de la función deseada y despliega el menú correspondiente. Toma especial relevancia porque todo se centraliza en el multimedia, de modo que toda operación obliga a retirar la mano del volante y la vista de la carretera más de lo deseable.

Por lo demás, el nuevo Serie 1 ofrece la tecnología habitual del segmento: capacidad de conducción autónoma de nivel 2, cargador inalámbrico Qi, iluminación LED adaptativa, Head-up display... aunque la mayoría en la lista de opcionales. Y es que sigue sin destacar por una gran dotación de fábrica. ■

ASIENTOS DEPORTIVOS QUE SUJETAN BIEN Y MANTIENEN UN ALTO GRADO DE CONFORT

EL PROBADOR OPINA

En conjunto es un gran coche, pero para lo que cuesta, un mínimo de 40.800 € en esta versión, me quedo con la sensación de que el cliente merece más. Ahora bien, si buscas buen equilibrio entre rendimiento y consumo, el 120d es tu coche.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alerta cambio involuntario carril; frenada emergencia automática; lector señales tráfico; control velocidad crucero+freno; avisador tráfico trasero cruzado+freno; detector fatiga; faros full LED; sensores luz+lluvia; sensores parking del.+tras.; cámara tras.; parking asistido; clima bizona; cuadro digital; multimedia táctil 10,7"; Bluetooth; navegador; integración Android Auto/CarPlay; arranque sin llave; asientos del. calefactables; tapicería en tela y llantas 17". **OPCIONES** Pintura metalizada (854 €); pack M Sport Pro: incluye kit estético M, dirección, frenos y suspensión adaptativa M, asientos del. deportivos, levas cambio, tapicería Alcantara-piel artificial y llantas 18" (7.630 €); Driving Assistant Professional: incluye asistente maniobras evasivas, cambio y centrado carril y control crucero+asistente atascos (2.255 €) e Innovation Package: incluye asistente luz carretera, faros adaptativos, cámaras 360º, Head-up display, retrovisores conductor e interior fotosensibles, acceso sin llave y cargador Qi (3.644 €).

Las claves

- Nueva versión eléctrica, 168 CV y 376 km de rango
- Recarga en CC hasta 100 kW (10-80%, 23 min).
- 0-100 km/h en 8 segundos, 160 km/h y 13,1 kWh/100 km
- Desde 23.600 € restando todas las ayudas

FORD PUMA GEN-E

Y además, eléctrico

Ford amplía la gama Puma con la versión GEN-E, 100% eléctrica, con 168 CV y autonomía oficial de 376 km, más de 520 yendo por ciudad.

E. CANO

Nueva apuesta de Ford en el campo 100% eléctrico, esta vez de la mano de un Puma que, no obstante, mantiene variantes EcoBoost de gasolina. Se trata del GEN-E, declinación de 168 CV a las ruedas delanteras y unos 1.500 kg de peso (250 más que el térmico equivalente), en línea con un rival como el Alfa Romeo Junior, que utiliza batería de ión litio de 43 kWh útiles (recarga en corriente continua hasta 100 kW, de 10-80% en 23 minutos, y en alterna a un límite de 11).

El coche hace en homologación 376 km, ponle 520 yendo exclusivamente por ciudad. Además, fija máxima en 160 km/h y marca un 0-100 km/h de 8 segundos, que no está nada mal tratándose, como es, de un producto eminentemente urbano.

Frente al resto de la gama Puma, sobre la que aumenta un par de centímetros la longitud, exhibe parrilla cerrada y otros aditamentos, como las llantas (hasta 19"), carenados para optimizar aerodinámica. También estrena tonos de carrocería (léase, el amarillo junto a estas líneas y un Digital Aqua Blue) y otros tan interesantes como el portón trasero motorizado o los faros LED matriciales. Y disfruta de la puesta al día de la gama Puma, con nuevo tablero de a bordo, cuadro digital de 12,8" y pantalla táctil de 12 para un multimedia que integra conectividad de última hornada SYNC 4.

Consola exclusiva con bahía de carga inalámbrica para móviles y selector del cambio en la columna de dirección; el resto, como en el remozado Puma de gasolina.

MÁS CAPAZ

A todo ello, la supresión de la batería del sistema mildhybrid de los Puma EcoBoost permite al GEN-E, disponible en una variante de acceso y en otra superior Premium (+2.300 €, con audio Bang & Olufsen Play en barra de sonido, el citado portón eléctrico, que es manos libres, llantas de 18" y no de 17, tapizado vegano...), ganar maletero: hay un mini hueco delantero para el cable de carga y sumando el espacio bajo el piso trasero, que la marca llama Gigabox, sin drenaje como en los Puma térmicos, ¡574 litros! (456 aquellos), unos 1.300 venciendo el respaldo trasero. Por cierto, el suelo interior es algo más alto al llevar la batería mecánica por debajo.

Dicho esto, y a falta de conducirlo (lo hemos 'catado' de forma estática), conviene señalar que, ya restados descuentos de marca (4.300 €) y ayudas oficiales (hasta 7.000), parte de 23.600, entre 1.200 y ¡3.600 €! menos que sus hermanos de gasolina. ■

Y ADEMÁS, CAPRI

Simultáneamente, la firma del óvalo azul también vende ahora el Capri, alternativa pseudo cupé al eléctrico Explorer con reminiscencias del clásico deportivo de los 70. Con 4,63 metros de largo, lo hay con batería de 52 kWh (y 170 CV), de 77 (286 CV) y de 79 kWh (340 CV y tracción total, trasera en el resto). El rango llega a 627 km, en el mejor escenario. Casi todas sus variantes admiten Plan Moves, de modo que aplicando todos los descuentos posibles arranca en 36.300 €, unos 2.500 por encima del Explorer pero, ojo, más de 7.000 € por debajo del Mustang Mach-E (4,87 metros de largo)

PRUEBA ECO

RENAULT 5 E-Tech 110 kW 52 kWh iconic cinc

¿Revolucionario?

Bajo el nombre de 'Renaulution', Renault cobija todos aquellos vehículos de la nueva era eléctrica, con el R5 como abanderado. Un coche urbanita, que hace apología del pasado y pretende revolucionar el segmento urbano. Pero, ¿verdaderamente lo hace?

EDUARDO LAUSIN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

RENAULT 5 E-Tech 110 kW 52 kWh iconic cinq

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	110 kW-150 CV
PAR MÁXIMO	245 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 52 kWh
AUTONOMÍA	409 km
TIEMPO CARGA	4,5 horas (CA a 11 kW) 30 min (CC a 100 kW)
V. MÁXIMA	150 km/h
ACELERACIÓN	8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	15,1 kWh/100 km
MEDIDAS	3.922 / 1.774 / 1.498 mm
NEUMÁTICOS	195 / 55 R18
PESO EN VACÍO	1.525 kg
MALETERO	277 litros
PRECIO	34.900 €
GAMA DESDE	27.900 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Mayo de 2024

*Consultar condiciones en renault.es

Creo que el Renault 5 no necesita presentación. Me refiero al original, al de los 70, pero también al nuevo. Y es que la marca lleva adelantando este último desde hace un par de años. El resultado, ya en la calle, el que ves en imagen, es muy fiel al prototipo que, seamos sinceros, enamoró a todos.

Mide algo menos de 4 metros, por lo que es muy compacto y, en definitiva, un coche 100% orientado a uso urbano. Algo que queda patente una vez pasamos al interior, que apenas deja viajar cómodos a una pareja de ocupantes. Las plazas traseras son muy pequeñitas (espacio longitudinal mínimo) y a poco que los pasajeros delanteros sean de tamaño grande, estas quedan casi inutilizadas. Algo que ocurre en prácticamente cualquier coche de esta categoría, incluidos sus dos grandes rivales: Fiat 500e y MINI. A cambio, Renault ha solucionado muy bien el maletero, con un volumen de 277 litros que está muy bien para un vehículo de tan reducida envergadura.

RETRO, QUE NO ANTIGUO

Aprovechando la inspiración retro de su diseño exterior, la francesa ha hecho multitud de guiños al pasado, también en el habitáculo, como la colorida tapicería o el acolchado de la parte central del salpicadero. Claro que eso camufla un acabado que, en realidad, es básico, con plásticos duros por doquier en busca del mayor ahorro de costes. En términos generales

MIDE MENOS DE 4 METROS Y SE INSPIRA EN EL RENAULT 5 ORIGINAL DE LOS 70

PRECIO: 34.900 €

ABC MEJOR COCHE DEL AÑO 2025

Pintura bitono 1.200 €

ES PEQUEÑO Y MUY ÁGIL EN CIUDAD Y EN CARRETERA

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖

La carga en CA se realiza a una potencia de 11 kW y en CC, hasta 100.

Pegatinas decorativas 600 €

es un producto correcto, pero también un coche de más de 30.000 € de precio de tarifa.

A este respecto, es posible llevarse a casa un R5 tope de gama por un coste interesante: restando descuentos y ayudas, cabe llegar a pagar menos de 26.000 €. A cambio, este iconic cinq lo lleva todo, o casi todo: control de crucero, asientos y volante calefactables, multimedia con Google, cargador inalámbrico Qi para móvil... En opción apenas deja un par de asistentes a la seguridad más avanzados y el tema de la personalización, que deberá ser de los pilares fundamentales sobre los que se sustentará la gama. Y hablo en futuro porque la marca pretende lanzar colecciones especiales y limitadas en el tiempo, una vez está más asentado en el mercado.

SOLO ELÉCTRICO

Otro tema, su mecánica. El R5 nuevo es 100% eléctrico. Ni hay otra opción mecánica ni está previsto que la haya, pues se construye sobre una plataforma estrictamente eléctrica. Lo que sí hay son 3 niveles de potencia: 95, 120 y 150 CV. Este último es el probado y el que asocia las terminaciones más completas. Es una motorización sobrada casi para cualquier circunstancia. Aunque no abruma por respuesta, como en →

SUS RIVALES

FIAT 500e 3+1 La Prima 87 KW

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
BATERÍA	42 kWh
AUTONOMÍA	307 km
POTENCIA	87 kW-118 CV
CONSUMO	14,6 kWh/100 km
PRECIO	39.000 €

Esta versión 3+1 añade una sola puerta trasera en un lateral, haciéndolo más o menos práctico. Hay menos potencia y autonomía, y su precio es superior.

MINI COOPER E Essential

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
BATERÍA	40,7 kWh
AUTONOMÍA	300 km
POTENCIA	135 kW-184 CV
CONSUMO	13,8 kWh/100 km
PRECIO	35.250 €

Es mucho más potente, pero también algo más caro y con menor autonomía. Tiene solo 4 plazas (5 el Renault) y el tamaño del maletero es menor.

1 Cuadro digital con varias vistas, pero con un ordenador de a bordo muy escueto. 2 El selector del cambio tras el volante es cómodo, pero poco preciso y tarda mucho en cambiar de D a R para hacer maniobras.
3 El multimedia es de los mejores de su clase, no por tamaño, sino por integrar los servicios de Google como Asistente de voz o Maps.

SALVO LA MOLDURA ACOLCHADA DE ESTILO RETRO, EL RESTO SON PLÁSTICOS DUROS

La iluminación es full LED de serie. El coche hace una pequeña animación (nos guiña un ojo) al acercarnos y cerrarlo.

Es un maletero grande para su segmento: caben 4 maletas de cabina. Y se pueden vencer los respaldos traseros (40:60).

otros eléctricos, es solvente. Eso sí, siempre que no activemos el modo Eco, que contribuye a bajar gasto a cambio de reducir prestaciones y limitar velocidad máxima a 115 km/h.

Hablando de gasto, no es un portento de la eficiencia. Con una media de 18,1 kWh/100 km en nuestra prueba se queda lejos de lo que podríamos considerar 'normal' en su tipo. De otra forma, a ese ritmo una batería no completa 300 km. Resuelve la recarga cotidiana en corriente alterna a una capacidad de 11 kW (debería, en algún momento, llegar a 22), mientras que para largas distancias admite puntos rápidos de continua de hasta 100 kW.

SIN ONE PEDAL

Finalmente, si hablamos de frenada regenerativa, es una pena que Renault se contente con dos intensidades y descarte los tan populares avance por inercia o conducción a un pedal.

Por otro lado, y termino, la firma gala ha dado en el clavo con la puesta a punto del chasis: es muy directo (la dirección más) y de firmeza justa para equilibrar el control del coche (siempre súper ágil) y el confort diario, especialmente en el entorno urbano. ■

EL PROBADOR OPINA

Tiene el 'wow factor', que dicen los anglosajones, un coche que gira cuellos y genera un sentimiento cálido en el público. Pero no dejo de tener la sensación de que no da más que el funcional Renault ZOE desde una bonita carrocería, sin gran evolución técnica. Con todo, salvando un precio aún no apto para todos, es un perfecto urbano.

ASIENTOS GUIÑO AL R5 ORIGINAL

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio y mantenimiento de carril; lector de señales de tráfico; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo; detector de fatiga; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; aparcamiento asistido; cámara de visión trasera; selector de modos de condución; climatizador; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 10,1"; Bluetooth; servicios de Google; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; entrada y arranque sin llave; retrovisor interior fotocromático; asientos delanteros calefactables; volante calefactable; freno de estacionamiento eléctrico y llantas de 18". **OPCIONES** Pintura bicolor Amarillo (1.200 €); llantas de 18" techno (200 €); pegatinas decorativas (600 €); sonido Harman Kardon (600 €) y paquete safety & easy drive: inlcuye control de ángulo muerto, alerta de colisión trasera y salida segura y conducción semiautónoma (650 €).

AUDI A5 Y A5 AVANT

A cual más tentador

La firma de los cuatro aros sintetiza en una gama las precedentes A4 y A5 Sportback: ahora solo es A5, aunque con carrocerías A5 hatchback y familiar A5 Avant, tan modernos como sofisticados.

E. CANO

Audi ha borrado de catálogo un A4 que pasa a ser A5 berlina (aún con portón trasero, como antes el A5 Sportback) y familiar A5 Avant. Recuerda que ahora la marca propone los números pares de sus denominaciones para vehículos eléctricos y reserva los impares, como aquí, a los térmicos. Este inédito A5 estrena además plataforma PPC y sube tamaño a 4,82 metros de largo (+7 cm, como en la distancia entre ejes, de 2,89 metros), con una estética más musculosa y la iluminación por protagonista, personalizable (luz diurna y pilotos traseros, con distintos patrones a elegir) y preparada para sistemas car-to-x que comunican con vehículos circundantes, para advertir peligros.

HASTA IA

El crecimiento dimensional no deriva en plazas traseras más holgadas: me he sentado en ellas y echo en falta más hueco bajo las butacas delanteras para meter bien los pies. Eso sí, calidad y moderna disposición al volante tipo Q6 e-tron: comparten botonería (tremenda la acumulación en la puerta del conductor...), cuadro e infotainment, de 11,9 y 14,5", con IA, software Android, OTA y compatibilidad con apps nativas. Como opción, una tercera pantalla de 10,9".

Hay diésel 2.0 TDI de 204 CV con hibridación ligera MHEV+, viñeta ECO y capacidad para mover el coche eléctricamente a baja velocidad (-0,4 l/100 km). Esta hibridación llega al tope de gama S5 de gasolina, V6 turbo (367 CV) de tracción total quattro, sonido embriagador y, sí, sello ECO. La oferta culmina en una pareja a gasolina 2.0 TFSI (150 y 204 CV) no MHEV+. El nuevo modelo también es familiar A5 Avant, con la zaga más cúbica de aire shooting brake. ¿Más resolutivo? Discutible: son 445 litros de maletero estánda, solo 31 más. Como referencia, el A5 parte de 51.050 € y el A5 Avant 2.260 por encima.

Los hemos conducido y el salto dinámico no es exponencial sobre el tándem A4/A5 Sportback, pero están hechos a conciencia, son sólidos, de excelente guiado, frenada (por cierto, electrónica, sin conexión mecánica pedal/discos, pero con buen tacto) resistente y dosificable, bien aislados y de confort sin tacha. ■

Puesto de conducción simétrico al del último Q6 e-tron, entre otros. La pantalla frente al acompañante, de 10,9", es un extra.

¿Y EL PLUG-IN?

El siguiente escalón en la oferta de propulsores del nuevo A5, prevista para el primer semestre de 2025, será la gran apuesta de la marca en este vehículo: la declinación híbrida enchufable. Y lo será no ya por el distintivo CERO de Tráfico, sino porque podrá recargar en postes rápidos de continua de hasta 50 kW (hasta 11 en puntos de alterna) y homologará algo más de 100 km circulando de forma estrictamente eléctrica. Con mecánica de gasolina de cuatro cilindros, podría alumbrar un doblete de altísimo rendimiento, con 300 y 400 CV, respectivamente.

Las claves

- Nueva generación, en berlina y familiar
- 4,82 metros de largo; maletero desde 445 litros
- Motores de gasolina (150, 204 y 367 CV, este MHEV+) y diésel (MHEV+) 204 CV; siempre automático
- A la venta desde 51.050 €, 2.260 más el Avant

DIFÍCIL ELECCIÓN: LAS DOS CARROCERÍAS DAN UNA FUNCIONALIDAD SIMILAR

VOLKSWAGEN GOLF STYLE 1.5 eHYBRID 204 CV vs. VOLKSWAGEN ID.3 PRO 204 CV 59 KWH

¿Menos o más enchufe?

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:

Sí, valoras un Golf 'eléctrico' para moverte son solvencia en recorridos diarios con apoyo de su motor de gasolina para llegar al fin del mundo, sin necesidad de cables, pero igual te surgen dudas comparado con el más barato ID.3, casi un clon eléctrico puro. Aquí los comparamos en todos los frentes para saber qué puede merecer más la pena y cuándo.

E. CANO PALOMA SORIA

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2022 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 88% · CHILD OCCUPANT 87%
PEDESTRIAN 74% · SAFETY ASSIST 82%

PHEV CON AUTONOMÍA ELÉCTRICA DE ¡142 KM!

PRECIO: 47.020 €

Aparcamiento Park Assist De serie

Pintura metalizada 810 €

FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN GOLF STYLE 1.5 eHYBRID 204

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	150 CV entre 5.500 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 4.000 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	85 kW-116 CV
PAR MÁXIMO	330 Nm
BATERÍA	Iones litio-25,7 kWh
POTENCIA COMBINADA	150 kW-204 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	350 Nm
V. MÁXIMA	220 km/h
ACELERACIÓN	7,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	0,3 l/100 km
MEDIDAS	4.282 / 1.789 / 1.478 mm
NEUMÁTICOS	225 / 45 R17
PESO EN VACÍO	1.652 kg
MALETERO	273-1.129 litros
PRECIO	47.020 € (dto. 42.260 €)
GAMA DESDE	30.715 € (dto. 27.260 €)
CUOTA MENSUAL*	529 € / mes
LANZAMIENTO	Noviembre de 2024

*Más información en volkswagen.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Se habla mucho de electrificación, pero la que recurre a un enchufe todavía levanta recelo. Seamos claros: los vehículos eléctricos no son aún la solución para gran parte de la población. ¿Y los híbridos enchufables? Pues ganan atractivo porque poco a poco incrementan autonomía eléctrica y generan (o suprimen) menor ansiedad al contar con motor térmico.

Hay, por tanto, debate. Volkswagen brinda ambas opciones en el segmento compacto. El incombustible Golf tuvo en su día una variante eléctrica. Ya no, entre otros porque su ID.3 llegó para cubrir ese hueco con mayor eficacia. Pero justo las variantes PHEV del Golf convencen más cada día. Por ello los enfrentamos. Son de tamaño similar, ahí se acaban los parecidos. La plataforma del Golf acude a un sistema de tracción delantera con dos motores ubicados bajo el capó frontal. El ID.3 lleva todo detrás, generador eléctrico y motricidad.

GAMAS AMPLIAS

Dicho esto, este último ofrece versiones de 170, 204, 286 y 326 CV, además de 3 capacidades de batería: 52, 59, 77 kWh útiles. El Golf da un abanico de posibilidades aún más amplio, con propulsores de gasolina y diésel de 116 a 333 CV, además de alternativas híbridas ligeras y, sí, enchufables.

Igualamos contienda, tanto que nuestros protagonistas arrojan 204 CV. Apunta: el Golf 1.5 eHybrid ha incrementado la capacidad de la pila hasta plantarla en 25,7 kWh (19,7 útiles), también compartidos con el PHEV de 272 CV.

Lógicamente no llega a la autonomía EV o sin emisiones homologada del ID.3 Pro de 63 kWh, cifrada en 434 km. Pero los 142 como radio de acción exclusivamente eléctrico del Golf (183 si nos movemos solo por ciudad) hacen surgir dudas y cálculos.

Sí, pues ya es una distancia tan generosa que cubrirá las necesidades de un amplio abanico de conductores en sus necesidades cotidianas. De hecho, pocos superarán ese kilometraje en un solo día. Por tanto, disfrutaremos de las ventajas del ID.3 para ir y venir del trabajo, hacer la compra o recoger a los niños en la misma jornada sin recurrir al motor térmico. Pero este último está. Se trata de un propulsor de gasolina de 1,5 litros que rinde 150 CV (116 el eléctrico) gestionado por un cambio automático DSG de 6 marchas.

Vayamos al 'encontronazo'. El Golf da mayor rendimiento y su →

FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN ID.3 PRO 150 KW (204 CV) 59 KWH

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	150 kW-204 CV
PAR MÁXIMO	265 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 63 kWh
AUTONOMÍA	434 km
TIEMPO CARGA	6,5 horas (CA a 11 kW) 24 min. (CC a 165 kW)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERACIÓN	7,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	15,3 kWh/100 km
MEDIDAS	4.264 / 1.809 / 1.564 mm
NEUMÁTICOS	215 / 55 R18
PESO EN VACÍO	1.815 kg
MALETERO	385-1.267 litros
PRECIO	38.585 € (dto. 33.655 €)
GAMA DESDE	33.880 € (dto. 28.430 €)
CUOTA MENSUAL*	680 €
LANZAMIENTO	Septiembre de 2023

*Más información en volkswagen.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

3 CAPACIDADES DE BATERÍA Y 4 NIVELES DE POTENCIA

PRECIO: 38.585 €

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2020 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 87%
CHILD OCCUPANT 89%
PEDESTRIAN 71%
SAFETY ASSIST 88%

Bomba de calor 1.065 €

Alerta por fatiga del conductor De serie

EN MODO ELÉCTRICO RECORRE 115 KM REALES SIN PROBLEMAS

Faros full LED de serie. En opción ofrece los Matrix LED IQ. LIGHT con más funciones de alumbrado, por 1.000 € en el pack Hola Visión.

Llantas de serie de 17". Estas con neumáticos 225/40 R18 cuestan 755 €.

La batería de iones de litio pasa factura. Al menos el umbral de carga es más cómodo.

comportamiento dinámico es más ágil y estable que el del ID.3. No parece extraño, si tenemos en cuenta que es más bajito y también 163 kg más ligero.

VA MÁS FINO

Además tiene un tacto de conducción más riguroso, su dirección es más precisa y frena mejor; el ID.3 monta tambores en el eje trasero, solución cada vez más extendida entre los eléctricos.

El consumo medio de este ha sido de 16,4 kWh durante nuestros días de uso. Eso se traduce en una autonomía que ronda 400 km reales. En el Golf es una montaña rusa. En EV por los mismos escenario firma 15,6 kWh/100 km; si lo hacemos en posición híbrida se conforma con 4 litros y sube a 6 si la batería se vacía. Con estos números la autonomía total dobla con creces la del ID.3 ante un largo desplazamiento.

El Golf eHybrid ofrece una capacidad de carga en CC de 40 kW: en 26 minutos la batería repone al 80%, brillante.

Justo en el Golf contamos con la opción de reservar el nivel de la batería y hasta de recargarla ligeramente por efecto de la frenada regenerativa. Cuando llega la hora de reposiciones externas serias, vaya, con cable, el ID.3 admite 165 kW en CC (24 minutos al 80%); el Golf eHybrid alcanza 40, mucho en un PHEV (26 minutos al 80%).

Vauamos ahora con los interiores. Te acomodas en el Golf 1.5 eHybrid y constatas que se presenta con más rigor y calidad que su rival, pese a que este, tras su última actualización, cuida más los detalles. Sin embargo, la pantalla táctil, de 12,9" en ambos, no está retroiluminada en la zona inferior, la que gestiona el volumen y el clima en el ID.3, los mandos sensoriales del volante no son tan precisos como los del Golf y el conductor sigue contando con dos mandos para gestionar 4 ventanillas.

Delante nos gusta más la ergonomía del Golf; detrás su rival reserva más hueco para las pier- →

VOLKSWAGEN GOLF STYLE

MAYOR SENSACIÓN DE CALIDAD, TACTO GENERAL MÁS AGRADABLE Y MEJOR ERGONOMÍA

Cambio automático DSG, de 6 marchas. Desde las levas del volante permite gestionarlo de forma secuencial.

1 Cuadro Digital Cockpit Pro de 10,25" configurable, con varias presentaciones. **2** En el salpicadero contempla varios mandos para gestionar funciones como los modos de conducción, los asistentes ADAS, el climatizador o el aparcamiento asistido. **3** Pantalla táctil multimedia, de 12,9": gran resolución y mejoras evidentes del sistema comparada con la del ID.3.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros LED Plus; control de velocidad de crucero adaptativo; conectividad Android Auto y Apple CarPlay inalámbrica; asistente cambio carril; asistente salida aparcamiento; asistente arranque en pendiente; climatizador trizona; frenada de emergencia Front Assist; freno de estacionamiento electrónico; acceso y arranque sin llave; Pre-Crash 360º; cámara visión trasera; radio digital DAB; retrovisor interior electrocromático; retrovisores exteriores abatibles eléctricamente; sistema de aparcamiento automatizado Park Assist; asistente de luz de carretera; sistema de control de presión del aire en los neumáticos; sensores de luces y lluvia; alerta de fatiga del conductor; Travel Assist, con asistente de conducción con aviso de mantenimiento de carril Lane Assist y asistente de emergencia; sistema de infotainment con pantalla táctil de 12,9"; selección de perfiles de conducción; Digital Cockpit PRO multicolor y cable de carga Mode 3 Tipo 2. **OPCIONES** Pintura metalizada (665-810 €) o perlada (1.055 €); techo panorámico (1.060 €); suspensión adaptativa DCC (815 €); sistema de navegación Discover (855 €); Hola Confort (1.350 €); Hola Tecnología (660 €) y Hola Visión (1.000 €).

BUTACAS DELANTERAS MUY CÓMODAS; DETRÁS HAY MÁS ALTURA.

HA INCREMENTADO CALIDAD, PERO HAY DETALLES MEJORABLES

La consola es muy práctica y no se une al salpicadero para dar mayor sensación de habitabilidad.

1

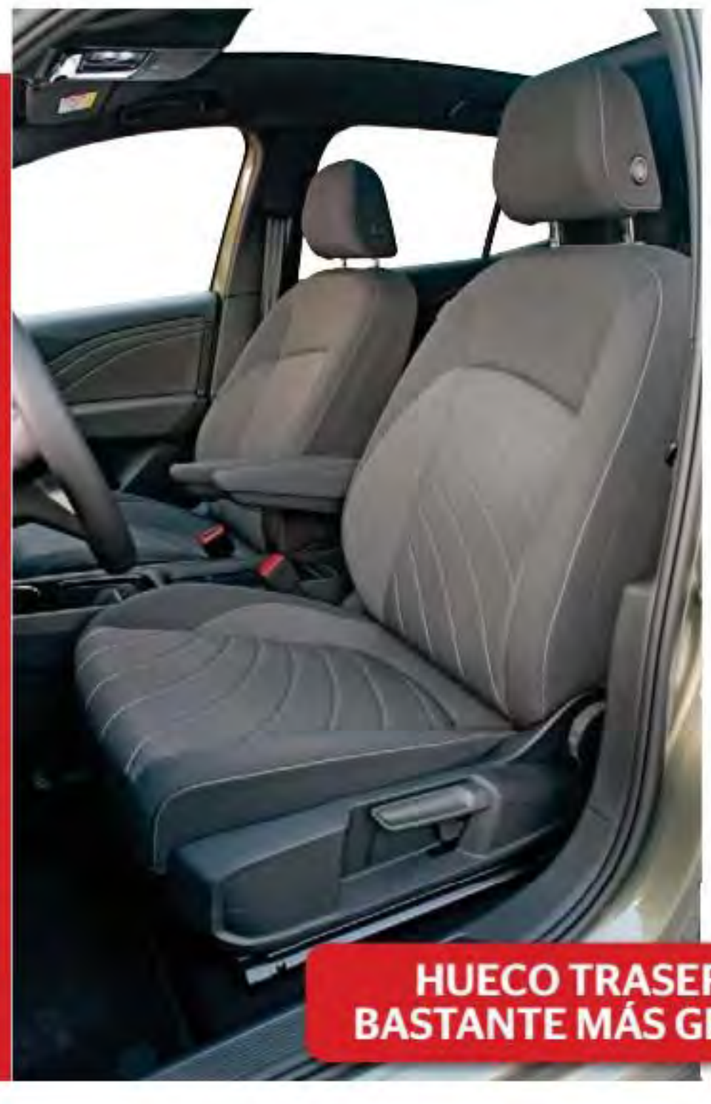
2

1 El panel de mandos es de 5,3", suficiente para mostrar toda la información eléctrica. **2** Selector del cambio: se ubica detrás del volante. Contempla una función B (Brake) que incrementa la intensidad de la frenada regenerativa. **3** La pantalla táctil, de 12,9", goza de gran resolución, pero los mandos táctiles inferiores, que gestionan el clima y el volumen, no están iluminados.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Control de velocidad de crucero adaptativo con limitador de velocidad; App-Connect Wireless para Apple CarPlay y Android Auto; climatizador; control por voz; alerta de fatiga del conductor; faros full LED; frenada de emergencia Front Assist, con detección de peatones; acceso y arranque sin llave; función de frenada de emergencia al girar y sistema de asistencia para evitar obstáculos; alerta de cambio involuntario de carril con función de mantenimiento de la trayectoria; sensores de aparcamiento delanteros y traseros Park Pilot; radio Ready 2 Discover Max; retrovisor interior electrocromático; asistente de modos de conducción; reconocimiento de señales de tráfico; control de presión de los neumáticos y llamada de emergencia e-call.
OPCIONES Pintura metalizada (710 €); bomba de calor (1.065 €); Paquete Confort: incluye climatizador bizona, asientos delanteros calefactados, navegación Discover Pro, volante multifunción en cuero, sensor de lluvia y carga inalámbrica del móvil (1.640 €) y Paquete de asistentes: incluye Pre-Crash, cámara trasera, aparcamiento asistido Park Assist Plus y acceso y arranque sin llave (1.350 €).



HUECO TRASERO PARA LAS PIERNAS BASTANTE MÁS GENEROSO QUE EN EL GOLF

CONFORT DE MARCHA Y BUENA AUTONOMÍA

Capacidad de carga de hasta 165 kW en CC: en 24 minutos la batería de 59 kW se repone al 80%.

nas (casi 5 cm, que no son lo que se dice pocos en productos de sus dimensiones), igualan en la cota de anchura... pero los altos irán mejor en el Golf por su mayor generosidad hasta el techo. La banqueta es fija en uno y otro, aunque en el ID.3 queda más cerca del piso.

Abre en este punto el maletero. Pues bien, verás que el 100% eléctrico germano parte de un mínimo de 385 litros, volumen, digamos, aceptable, que no para 'tirar cohetes'. En todo caso, mucho mejor que los escasos 273 litros que propone su aquí oponente, claramente penalizado por la reubicación de la batería de ión litio del sistema recargable y hasta por el propio depósito de combustible.

EL ID.3, MÁS ASEQUIBLE

Llegamos por fin al tema precios. El Golf 1.5 eHytbrid solo vende con acabado Style, muy completo por equipamiento de serie pero similar a la dotación que apareja este ID.3. Sin embargo, el precio se dispara frente al último, que recientemente ha bajado tarifas, en concreto dos veces en 2024. Total, la diferencia es importante: 47.020 €, o lo que es lo mismo, 8.435 más que el ID.3. Apunta: los dos pueden acogerse a los mismos beneficios del Plan MOVES. ■

EL PROBADOR OPINA

El incremento en la autonomía eléctrica del Golf híbrido enchufable ya es suficiente para las exigencias diarias de la mayoría de conductores. Por eso pueden surgir dudas frente al ID.3, una suerte de clon exclusivamente eléctrico de trato más confortable, aún menos dinámico, que se defiende con un precio mucho más atractivo.

Faros delanteros Full LED. En opción con el Paquete Exterior (1.985 €) ofrece unos sofisticados matriciales IQ.LIGHT.

Las llantas de serie son de 18" y de acero. Estas de aleación de 19" cuestan 1.290 € en la carta de opciones. Detrás monta frenos de tambor.

La capacidad del maletero es muy superior a la del Golf 1.5 eHybrid. El volumen se sitúa en la media de sus rivales eléctricos directos.

COMPARATIVA ECO

RENAULT SCENIC E-TECH ICONIC 220 CV GRAN AUTONOMÍA vs. PEUGEOT E-3008 GT ELÉCTRICO 210 CV

Cambio de ciclo

Radicalmente distintos a los productos que antes conocíamos, Scenic y 3008 han tomado la senda de la electrificación para dar forma a dos interesantes propuestas compactas en el segmento eléctrico. Nuevo enfoque en casi todo a base de tecnología, autonomías razonables y prestaciones solventes.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA / J.P.E.

FICHA TÉCNICA

RENAULT SCENIC E-TECH ICONIC 220 CV GR. AUTON.

MOTOR	Eléctrico delantero
POTENCIA	160 kW-220 CV
PAR MÁXIMO	300 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 87 kWh
AUTONOMÍA	610 km
TIEMPO CARGA	9 horas (CA a 11 kW) 37 min (CC a 130 kW)
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERACIÓN	7,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	17,2 kWh/100 km
MEDIDAS	4.470 / 1.864 / 1.571 mm
NEUMÁTICOS	235 / 45 R20
PESO EN VACÍO	1.947 kg
MALETERO	545 - 1.449 litros
PRECIO	50.900 € (dto. 45.810 €)
GAMA DESDE	39.900 € (dto. 35.910 €)
FINANCIACIÓN*	516 €/mes
LANZAMIENTO	Diciembre de 2023

*Consultar condiciones en renault.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖ ✖ ✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖ ✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖ ✖
CONSUMO	✖✖✖✖ ✖

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TEST 2022 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 88% · CHILD OCCUPANT 89%
PEDESTRIAN 77% · SAFETY ASSIST 85%

PRECIO: 50.900 €

CARROCERÍA MÁS PEGADA AL SUELO; SOLO ES ELÉCTRICO

Control de ángulo muerto De serie

Pack augmented vision 1.020 €

Los nuevos tiempos demandan nuevos automóviles, y aunque aquí tenemos a dos viejos conocidos, por el nombre, su realidad interpela a otros argumentos. Curioso: ambos fabricantes han dado un giro bastante evidente a dos de sus pesos pesados, tanto en formas como en fondo.

El Renault Scenic de esta comparativa tiene poco que ver con el de antaño, antes monovolumen y ahora rendido a la moda crossover con rasgos SUV. Derroteros parecidos para el Peugeot 3008, que ya venía con aires todocamino y que ahora se atreve con una línea más cupé y deportiva.

Pues aquí están ahora, en la categoría a la cabeza del mercado donde se reparten los mejores dividendos. La inversión en el caso del rombo va todo a un valor, pues ya no hay motores térmicos y la apuesta es toda eléctrica en dos alternativas: 170 y 220 CV, la primera asociada a una batería de 60 kWh y la segunda de 87 (datos de capacidad bruta). Esta última combinación entra en disputa con el E-3008. Sí, el del león también apoya la electromovlidad, pero deja espacio a otro tipo de motores dentro de una oferta multidisciplinar: hay híbridos ligeros, enchufables y estos eléctricos.

COMPETITIVOS

Mientras la potencia les pone en un mismo nivel (220 para Renault y 210 en Peugeot), en cuanto a pila el Scenic se adelanta con mayor capacidad, al menos en esta comparativa para la que todavía no hemos podido contar con la versión más rutera del rival. Si este aquí se presenta con 74 kWh, cabe apuntar que hay un más ambicioso Long Range de 96 kWh asociado a un motor de 230 CV y habrá, más adelante, hasta una variante Dual Motor con tracción total y 320 CV.

Números al margen, la verdad es que los dos fabricantes proponen productos muy completos. Solo en el apartado prestacional sus motores eléctricos (en posición delantera, como el eje motriz) son garantes de una respuesta totalmente solvente, con la habitual entrega de par inmediata (pero bien modulada en ambos) que les hace muy ágiles a la hora de sortear diferentes escenarios de conducción. Limitan velocidad máxima a 170 km/h, si bien el Renault es un poco más rápido en el paso de 0-100 km/h.

La igualdad también es clara en cuanto a consumo. He medido →

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT E-3008 GT ELÉCTRICO 210 CV

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	157 kW-210 CV
PAR MÁXIMO	345 Nm a 250 rpm
BATERÍA	Iones de litio, 74 kWh
AUTONOMÍA	523 km
TIEMPO CARGA	4,5 horas (CA 11 kW) 30 minutos (CC 160 kW)
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERACIÓN	8,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	16,7 kWh/100 km
MEDIDAS	4.542 / 1.895 / 1.641 mm
NEUMÁTICOS	235 / 50 R20
PESO EN VACÍO	2.108 kg
MALETERO	520-1.480 litros
PRECIO	52.610 € (dto. 50.110 €)
GAMA DESDE	48.160 € (dto. 45.660 €)
FINANCIACIÓN*	327 €/mes
LANZAMIENTO	Diciembre de 2023

*Consultar condiciones en peugeot.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

OFERTA MUTIDISCIPLINAR Y DISEÑO MÁS CUPÉ

PRECIO: 52.610 €

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

Drive Assist De serie

Bomba de calor 800 €

UN PUNTO MÁS DE FIRMEZA, AUNQUE ES BASTANTE CÓMODO

La iluminación del E-3008 es matricial, más avanzada: aúna potencia y luz adaptada al tráfico. Detrás, pilotos LED en 3D.

Como su compatriota, reserva llantas de 20" para la terminación GT.

Cumple de sobra. La base se puede colocar a dos alturas y el portón cuenta con apertura eléctrica gestual.

un gasto parejo en vías rápidas a la máxima legal, esto es, rondando 20 kWh/100 km. Un registro que baja, obviamente, en carretera y más aún ciudad, hasta dejar una media combinada en torno a 19. En estos entornos, aunque por la mínima, el Scenic necesita menos kilovatios para hacer el mismo recorrido. Y como apuntaba, su batería más grande asegura viajes entre recargas sobre 450 km, ampliables a más de 500 al practicar una conducción más mimada; en el Peugeot serían unos 50 km menos en cada caso. Son cifras menos optimistas que un consumo homologado anunciado en más de 500 km, en el E-3008, y por encima de 600, el Renault.

La potencia de carga es similar: en corriente alterna llegan a 11 kW,

El cargador embarcado permite reponer en corriente alterna a 11 kW. En continua llega a 160.

con opción a 22 (en el del león estará disponible a lo largo de 2025). En continua, Scenic soporta picos de 150 y su compatriota, de 160.

Curiosamente, el E-3008 es más pesado pese a contar con menos reserva de energía, quizá penalizado por un cuerpo de dimensiones algo más generosas: es 7 cm más largo y mínimamente más ancho y alto. Y su carrocería va más alta que la de aquel. Premisas que no impiden comportarse con cierta agilidad, en contraposición al tono más confortable (aunque el E-3008 también agrada), del Scenic.

Siendo exigentes, este exhibe un feeling con el freno que exige más aprendizaje para conseguir una parada más progresiva, algo que también sucede con al acelerador a baja velocidad.

FRENADAS MODULABLES

En el E-3008 encuentras una adaptación más inmediata, aunque en los dos me ha gustado lo bien que resuelven sus diferentes niveles de deceleración (momento que el coche recarga energía en la frenada), a través de las levas del volante. →

PEUGEOT E-3008 GT

ASPECTO INTERIOR UN POCO MÁS SOFISTICADO; EL TRATAMIENTO TEXTIL DEL SALPICADERO DA MUY BUENA IMPRESIÓN

Estos espacios de almacenamiento quedan alejados del puesto de mando.

1

2

1 La nueva pantalla curva del i-Cockpit, con relojes y multimedia, se ve realmente bien. 2 Levas de volante: permiten ajustar la frenada regenerativa. El diminuto selector de cambio se ubica en el salpicadero. 3 Buena gestión táctil del panel, con apoyo de los Virtual i-Toggles inferiores: accesos rápidos personalizables.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia; mantenimiento de carril; reconocimiento de señales; detector de fatiga; Drive Assist (crucero adaptativo Stop&Go); asistente luces de carretera; faros PIXEL LED; sensores de aparcamiento con cámara trasera; portón eléctrico gestual; llantas 20"; acceso y arranque sin llave; asientos y volante calefactables; iluminación ambiental; Peugeot Panoramic i-Cockpit 21"; Mirror Screen inalámbrico para Android Auto y Apple CarPlay; cargador de móvil inalámbrico 15 W; Peugeot i-Connect Advanced con navegación conectada 3D Tom Tom y EV routing; Virtual i-Toggles; control por voz lenguaje natural y 4 USB-C.
OPCIONES Pintura metalizada Azul Obsession (sin coste) y resto de colores (650 €); tapicería TEP/Alcantara con asientos delanteros AGR eléctricos con memoria y función masaje, y traseros calefactables (1.600 €); Pack 360 vision & Drive Assist Plus: incluye control de ángulo muerto y tráfico trasero, cambio semiatuomático de carril, cámaras 360º y alarma (1.450 €); HIFI Premium Focal con 10 altavoces (850 €); techo panorámico (1.450 €) y bomba de calor (800 €).

AMPLITUD ADECUADA PARA CUATRO, SIN DESTACAR: A LO ANCHO ES MEJOR QUE EL SCENIC

CONSTRUCCIÓN SÓLIDA Y DISEÑO MODERNO, CON MATERIALES TIRANDO A DUROS

Buena organización de elementos. Cómoda base de carga inalámbrica Qi, que sujeta bien el móvil.

1 Cuadro de relojes grande y configurable; podría mostrar más datos, pero se lee bien. 2 El selector del cambio va situado tras el volante, cómodo, por mucho que quede junto a otras dos palancas (limpiaparabrisas y radio) demasiado cercanas. 3 Infotainment con Android Automotive y Google integrado, de magnífico uso.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada emergencia automática; alerta cambio involuntario y mantenimiento carril; detector tráfico trasero cruzado; lector señales tráfico; control ángulo muerto; control crucero adaptativo con centrado de carril; detector fatiga; asistente de luz de carretera; faros full LED; sensores parking delanteros y traseros; cámara trasera; selector modos conducción Multi-Sense; climatizador bizona; bomba de calor; cuadro digital de 12,3"; multimedia openR link con pantalla táctil 12" y Google integrado; Bluetooth; Android Auto/CarPlay; cargador inalámbrico Qi de móvil; retrovisor interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; portón trasero eléctrico; asiento conductor eléctrico con masaje; asientos delanteros y volante calefactables; sonido premium Harman Kardon y llantas de 20".

OPCIONES Pintura metalizada (700 €) y bitono (1.300 €); cargador AC 22 kW+cable (1.520 €); pack Augmented Vision: incluye parking asistido, sensores de parking laterales, cámara de visión 360º con imagen 3D y retrovisor digital (1.020 €) y techo de cristal fotosensible Solarbay (1.520 €).

TEJIDO RECICLADO MUY AGRADABLE; DETRÁS, ASIENTOS MÁS BAJOS

ENFOQUE MÁS CONFORTABLE; ES MUY AGRADABLE

Carga rápida parecida: máximo de 150 kW en corrriente continua. En alterna, hasta 22, pero en opción.

tas y salpicadero que refuerza esa buena impresión a bordo. El asunto es que se mide a un Scenic dotado de un infotainment de lo mejorcito de su clase, un multimedia con Google Automotive que transforma nuestra pantalla casi en smartphone: integra Google Maps, apps nativas, asistente de voz... Todo ello funciona de maravilla.

Son coches en todo caso muy amigables en el día a día, bien insonorizados y con un aspecto moderno en el habitáculo. Peugeot ha conseguido llevar su concepto i-Cockpit (volante pequeño con relojes por arriba) a su mejor expresión: buena visión de toda la información a través de un panel curvo de calidad y gestión fluida. Y a eso suma un tratamiento textil muy conseguido en puertas y salpicadero que refuerza esa buena impresión a bordo. El asunto es que se mide a un Scenic dotado de un infotainment de lo mejorcito de su clase, un multimedia con Google Automotive que transforma nuestra pantalla casi en smartphone: integra Google Maps, apps nativas, asistente de voz... Todo ello funciona de maravilla.

FAMILIARES

Aparte, como familiares ofrecen un espacio interior adecuado. El E-3008 asegura una anchura interior algo mejor, pero el Scenic le gana en el siempre clave hueco trasero para las piernas. Eso sí, en este los asientos están más bajos y, como consecuencia, las rodillas viajan más altas. Por maletero uno y otro cumplen, y además desde una capacidad pareja. ■

EL PROBADOR OPINA

Por prestaciones están muy igualados (potencia más que de sobra) y los dos son muy agradables de conducir. El Scenic, desde un enfoque algo más cómodo y familiar; el otro, más dinámico. Antes de MOVES, los dos son caros en estos acabados altos, sobre todo el E-3008 que si nos fuéramos a la versión con batería grande, su desventaja sería aún mayor.

La iluminación corre a cargo de los faros Adaptive Vision con función antiniebla; no son matriciales.

El acabado Iconic es el más alto de la gama y se distingue, entre otros elementos, por estas aerodinámicas llantas de 20".

Maletero muy cúbico, con un gran hueco bajo el piso donde guardar los cables de carga. Pero el umbral de acceso es alto.

PRUEBA ECO

XPENG P7 RWD LONG RANGE

Golpe de efecto

XPeng acaba de llegar al mercado con tres versiones eléctricas, dos SUV y esta berlina de aire dinámico que gusta por su magníficos números en precio, rendimiento, consumo o autonomía. Es muy cómoda y técnicamente avanzada.

E. CANO JUAN PABLO ESTEBAN

FICHA TÉCNICA

XPENG P7 RWD LONG RANGE

MOTOR	Eléctrico trasero
POTENCIA	203 kW-276 CV
PAR MÁXIMO	440 Nm
BATERÍA	Ión litio, 86,2 kWh (82,7 útiles)
AUTONOMÍA	576 km
TIEMPO CARGA	29 minutos (10-80% en CC a 175 kW)
V. MÁXIMA	200 km/h
ACELERACIÓN	6,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	16,8 kWh/100 km
MEDIDAS	4.888 / 1.896 / 1.450 mm
NEUMÁTICOS	245 / 50 R18
PESO EN VACÍO	2.095 kg
MALETERO	440 litros
PRECIO	51.990 €
GAMA DESDE	51.990 €
FINANCIACIÓN	n.d.
LANZAMIENTO	Octubre de 2024

Ya nadie pone en duda que China va un paso por delante en cuanto a electrificación. Poco a poco los fabricante de ese país se van introduciendo en Europa. Uno de los últimos en llegar es XPeng. Con apenas 10 años de historial, ya ofrece un producto tan interesante como este P7, gran berlina eléctrica de 4,89 metros de largo que pone en aprietos a rivales como Hyundai IONIQ6, su compatriota BYD Seal, el exitoso Tesla Model 3 o el Volkswagen ID.7.

Y no es palabrería. Este vehículo está bien muy bien hecho, es amplio y tremendamente confortable, va bien dinámicamente y ofrece un autonomía homologada de hasta 576 km. Es el caso concreto de nuestro protagonista, versión de entrada que eroga 276 CV gracias a un generador eléctrico trasero. Hay otra variante con doble motor, tracción total y 473 CV, con 505 km por radio de acción. La batería, de 82,7 kWh de capacidad, es compartida por ambas.

VIAJAR SIN ANSIEDAD

Con tan generoso alcance el P7 permite viajar con solvencia. Y cuando toca cargar de camino, en apenas 29 minutos lo hace del 10-80% ciento en tomas rápidas.

Para entonces ya habremos comprobado que es una balsa de aceite y que no desentona para

PRECIO: 51.990 €

Cámara 360º De serie

Bomba de calor De serie

CONFORT DE MARCHA EXCEPCIONAL Y GRAN AUTONOMÍA

MOTOR Y PROPULSIÓN TRASERA, BUEN RENDIMIENTO Y ACEPTABLE DINÁMICA

Alerta de tráfico cruzado trasero De serie

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

nada en carretera, incluso si es sinuosa, pese a sus 2.090 kg. Es que ni frena mal, presumiendo de discos Brembo de serie.

Otro factor a favor es el consumo. Con todo lo dicho hasta ahora llama la atención que durante la prueba se haya contentado con apenas 17,5 kWh/100 km por vías rápidas, y con 15,5 en labores más urbanas. No desentonan para nada con los 16,8 kWh/100 km que homologa en ciclo mixto WLTP. Por cierto, también ofrece información sobre autonomía dinámica, más realista, si nos da por correr.

Justo entonces responde con fuerza a las órdenes del acelerador. No es un pura sangre, pero los 6,7 segundos que registra en el 0-100 km/h y su magnífica recuperación (reprís) autorizan adelantar con gran solvencia. Al activar los intermitentes asoma0 una imagen del ángulo muerto correspondiente en la pantalla del salpicadero. Por su parte, un asistente de conducción da a elegir entre perfiles de marcha Eco, Normal y Deportivo, junto a una opción Individual que configura al gusto parámetros de entrega de potencia o regeneración de la energía de frenado.

Puertas sin marco en las ventanillas dan paso a un interior intachable en cuanto a calidad, por materiales y ensamblaje global. →

SUS RIVALES

TESLA MODEL 3 GRAN AUTONOMÍA TRACCIÓN TRASERA

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	208 kW-283 CV
BATERÍA/RANGO	75 kWh/702 km
CONSUMO	12,5 kWh/100 km
PRECIO	43.780 €

Algo más corto, su funcionalidad es la del P7 analizado. El americano es más eficiente y sobre todo más barato, va bien equipado y su rango es de cine.

VOLKSWAGEN ID.7 PRO MÁS 210 KW 77 KWH

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	210 kW-286 CV
BATERÍA/RANGO	88 kWh/616 km
CONSUMO	14,2 kWh/100 km
PRECIO	54.920 €

Es muy largo (4,96 metros) y súper habitable, desde luego con mucho más maletero. Con cualquiera de sus baterías vence por autonomía.

1 El cuadro de instrumentos digital de 10,25" es original en la presentación de información. 2 Equipo de sonido de alta fidelidad XOPERA con 8 altavoces, los dos frontales escamoteables. 3 La pantalla táctil, de 15,6", aglutina casi toda las funciones: desde la climatización al sistema multimedia, pasando por diversas configuraciones del vehículo.

Faros con tecnología LED para todas las funciones de alumbrado. El diseño de los grupos ópticos es, como poco, llamativo.

La trampilla de carga desliza eléctricamente desde la pantalla táctil; carece de luz. Admite hasta 175 kW en CC.

El maletero es muy profundo, pero no excesivamente generoso. El respaldo trasero abate 40:60.

GRAN CALIDAD DE ACABADOS Y AJUSTES: LA PUESTA EN ESCENA ES MUY MINIMALISTA

No busques mandos físicos más alla del volante: tendrás que recurrir a la pantalla táctil de 15,6" para configurar funciones de rendimiento, navegación, climatización o multimedia.

También podrás hacerlo a través de un avanzado asistente de voz que autoriza gestionar hasta la iduración de la conversación! y activar un modo meditación con varias configuraciones de pantalla y sonido para relajarnos en un interior amplio y luminoso, gracias a su doble techo panorámico. Menos atractivo y práctico es el maletero, profundo pero de solo 440 litros, inferior a muchos rivales.

TREMENDA

Pero a cambio sí es demoledora la dotación de serie, tanto en seguridad, bajo el paraguas XPILOT que da cabida a lo último en asistencias de marcha o ADAS, como en materia de confort o infotainment, con sistema operativo Xmart a actualizar vía OTA. De hecho, todo ello completa un envase en el que, sencillamente, no existen opciones a añadir, pues hasta la tradicional pintura metalizada, casi siempre un extra, está incluida en el precio. ■

CUERO NAPPA O SINTÉTICO A ELEGIR

EL PROBADOR OPINA

Las grandes berlinas no pasan por su mejor momento en Europa, pero XPeng demuestra con el P7 magníficos mimbres para competir con lo más selecto de la categoría, ojo, en materia eléctrica. Es muy confortable, presume de una excelente calidad, consume lo justo y goza de notable autonomía. Tecnológicamente también saca muy buena nota.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Asistente aparcamiento frontal, trasero y lateral; alerta sonora para peatones; alerta tráfico trasero cruzado; ayuda arranque en cuesta; asistente cambio involuntario carril; control crucero adaptativo; sensores crespuscular y lluvia; asistente luz carretera; faros full LED; cámara 360º; apertura NFC; tapizado en cuero sintético; asientos delanteros eléctricos y calefactables; respaldo posterior abatible 60:40; apertura/cierre automático de maletero; asientos traseros calefactables; cuadro digital 10,25"; pantalla central 15,6"; doble cargador inalámbrico Qi; Bluetooth; navegador; acceso a contenidos online; comunicación remota con vehículo; mando órdenes verbales; volante multifunción calefactable eléctricamente ajustable; pintura metalizada; techo panorámico cristal; climatizador bizona; bomba calor; cierre suave y automático puertas; difusor fragancias; carga bidireccional V2L; cable carga modo 3 (CA hasta 11 kW y CC 175); preinstalación de alcoholímetro y llamada de emergencia eCall.

BYD SEALION 7

Concentrado de marca

La ultima tecnología de la casa, equipamiento de clase Premium y una carrocería que fusiona imagen SUV y cupé se reúnen en el último BYD. Un potente coche eléctrico directo a competir con lo más granado del segmento.

JUAN PABLO ESTEBAN

En apenas dos años, la china BYD ha conformardo un catálogo de productos extenso que toca diferentes palos del mercado. La apuesta, eminentemente eléctrica (solo el SUV Seal U se comercializa como híbrido enchufable DM-i) se refuerza con el que podemos considerar su coche (el octavo) más ambicioso, por tecnología y calidad general.

Es el Sealion 7, que acabamos de conducir y que se emparenta más con la berlina Seal que con el todocamino Seal U, aunque establece elementos diferenciadores. El primero, su carrocería de 4.8 metros y aspecto de crossover cupé, en línea con posibles rivales tipo Audi Q6 e-tron Sportback o Polestar 4. Un posicionamiento Premium que BYD consolida a partir de varios argumentos.

PODEROSO

Por ejemplo, una oferta mecánica que cuenta con versiones de propulsión y 313 CV o de tracción total, doble motor y 530 CV. Utiliza la Blade Battery LFP (litio ferro-fosfato) de la marca, con tecnología Cell to Body (forma parte del chasis), en capacidad de 82,5 o 91,3 kWh, según versión, para asegurar autonomías de 456 a 502 km.

La de menor capacidad carga a 150 kW en toma rápida, mientras que en el caso del tope de gama (pila grande, AWD y 530 CV) lo hace con picos de 230 kW: 24 minutos del 10-80%.

Al volante del BYD Sealion 7 más enérgico destacan sus prestaciones y una entrega de fuerza muy resolutiva: 4,5 segunds de 0-100 km/h y 215 de punta. Dinámicamente, aunque la marca enfatiza su carácter deportivo, es cómodo y de rodar refinado.

El puesto de conducción encaja más con el concepto SUV, elevado, y dentro ofrece mucho espacio, especialmente para las piernas de los pasajeros. El maletero es de 520 litros, hasta 1.789 abatiendo respaldos; hay otro delante de 58 para cables y poco más.

De gran calidad, el equipamiento, de serie contempla bomba de calor, carga bidireccional, pantalla central táctil rotatoria de 15,6", cargador inalámbrico de 50 W, amortiguación adaptativa, 'mil' asistentes de conducción y control de reparto de par en el AWD. ■

La calidad de fabricación es elevada, transmite muy buena impresión. Es un coche amplio y dotado de un extenso equipamiento en todas las versiones.

Las claves

- Crossover de 4,8 m muy equipado de tipo cupé
- Con 313 CV o 530 (doble motor y tracción total)
- Blade Battery de 82,5 y 91,3 kWh; carga máxima hasta 230 kW
- Autonomía de hasta 502 km

TRES VERSIONES

El BYD Sealion 7 arranca en versión Comfort de 313 CV y batería de 82,5 kWh en 47.990 € (39.780 con Plan MOVES III y descuento de marca). Por encima se sitúan dos variantes de tracción total y 530 CV: Design, con pila de 82,5 kWh (51.500 o 43.290 € con descuentos), y Excellence, con batería de 91,3 (54.390 o 46.180, en cada caso).

TESLA MODEL Y RWD GRAN AUTONOMÍA

El milagro continúa

Lo diga quien lo diga, la cartera de modelos Tesla, sí, toda eléctrica, sigue siendo la más competitiva, y mejor aún, eficiente en su ámbito. Incluso más que utilitarios con esta tecnología y nueva creación. Ahí va un ejemplo de manual: el Model Y que consigue más alcance entre recargas. E. CANO JUAN PABLO ESTEBAN

FICHA TÉCNICA

TESLA MODEL Y RWD GRAN AUTONOMÍA

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	255 kW-347 CV
PAR MÁXIMO	n.d.
BATERÍA	Ión litio, 75 kWh (útil)
AUTONOMÍA	600 km
TIEMPO CARGA	6,8 horas (CA-11 kW) 30 minutos (CC-250 kW)
V. MÁXIMA	217 km/h
ACELERACIÓN	5,9 s (0-100 km/h)
CONSUMO	15,5 kWh/100 km
MEDIDAS	4.751 / 1.921 / 1.624 mm
NEUMÁTICOS	255 / 45 R19
PESO EN VACÍO	2.034 kg
MALETERO	753+117 litros
PRECIO	46.990 €
GAMA DESDE	44.490 €
CUOTA RENTING*	548 €/mes
LANZAMIENTO	Abril de 2021

*Más información en tesla.com/es

Lo cierto es que la firma norteamericana capitaneada por el cuando menos singular Elon Musk tiene una capacidad para sorprender al respetable absolutamente permanente, y me incluyo. Un día se descuelga con una bajada de precios que deja la gama, la que más vende, los Model 3 e Y, al nivel (si no por debajo) de vehículos pura y simplemente utilitarios, cuando los suyos rayan el estadio Premium y al menos cifran 4,72 metros de longitud. Otro anuncia incrementos de rango en los de por si elevados valores habituales. Entre tanto, y tras diversas pruebas, queda claro, más bien cristalino, que sus modelos son de los más eficientes del mercado: si acaso hay algún otro que llega a igualar sus valores, que no mejorarlos. Y eso por no entrar en la prodigiosa (por nutrida y efectiva) red de supercargadores instalada por el fabricante.

En fin, a veces toca rendirse a la evidencia: parecía que esta gente iba de startup, casi de burbuja tecnológica, y a la postre no solo ha puesto patas arriba la industria de la automoción, toda, sino que sigue marcando el paso sin que parezca imprescindible renovar su oferta cada dos por tres.

Buen ejemplo es el Model Y, que en España llega a nuestras manos procedente de la factoría Tesla de Berlín. Está mejor hecho que nun-

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

ca, hablando de rigor de materiales y ensamblaje, y perpetúa virtudes fuera de discusión, como una proverbial espaciosidad interior (recuerda, ahora lo hay de hasta 7 plazas a un coste extra de 3.710 €, aunque la pareja que conforma la última, metida en parte del maletero, reserva un hueco justito), buen confort de marcha (y eso que el coche tira a duro, a firme, algo que algunos agradecerán puestos a ir rápido en tramos virados) y desde luego elevado estándar dinámico.

CUMPLE SOBRADAMENTE

No, no es un vehículo para ir de carreras, por mucho que corra, y vaya si lo hace, pero dirección (fíjate, solo 2 vueltas de volante entre topes y unos muy razonables 12,1 metros de diámetro de giro entre bordillos, por lo que maniobra mucho y bien) y frenos (estos dentro de lo razonable para un modelo que pone 2 toneladas largas en báscula conductor a bordo) cumplen sin tacha.

De verdad, no soy fanático de los eléctricos, pero sin ser fanboy de Tesla, que no soy, me cuesta entender la cantidad de heaters que tiran (más bien tratan de tirar) por tierra las virtudes de un producto así, mitad SUV mitad monovolumen a partir de un singular y avanzado diseño con un coeficien- →

SUS RIVALES

AUDI Q4 e-TRON 45 S LINE

TIPO DE MOTOR	Eléctrico, tracción trasera
AUTONOMÍA	553 km
POTENCIA	210 kW-286 CV
CONSUMO	16,4 kWh/100 km
PRECIO	61.060 €

En la práctica, el de los cuatro aros es casi tan eficiente, pero no recarga más allá de 135 kW en postes rápidos, es más caro y va menos equipado.

XPENG G6 RWD LONG RANGE

TIPO DE MOTOR	Eléctrico; tracción trasera
AUTONOMÍA	570 km
POTENCIA	210 kW-286 CV
CONSUMO	17,5 kWh/100 km
PRECIO	49.990 €

Es un estrechísimo rival para el Model Y, nacido para hacerle la contra en cada faceta. Es más, la autonomía es similar y sube recarga a 280 kW CC.

1 Las dos únicas ruedas del volante son mandos multfunción hasta para ajustar aro y espejos; se mueven longitudinal y transversalmente. 2 Mantiene selector del cambio automático en la caña de dirección, útil y bien situado. 3 La pantalla asume todo: instrumentación, infotainment con apps nativas... Su quehacer es muy efectivo, de libro.

LA GESTIÓN DE TODO VA EN LA PANTALLA CENTRAL; EL ACABADO GLOBAL CONVENCE

Faros matriciales capaces (el diseño no tardará en cambiar al estilo Model 3). La carga máxima es a 250 kW, en CA a 11.

El maletero es gigantesco, pues debajo del piso hay otro hueco casi equiparable, y bajo el capó un cofre bastante capaz.

te aerodinámico de los que sacan colores a la inmensa mayoría: Cx de solo 0,23.

GASTO DE RISA

Es, junto a su súper capacidad para recuperar energía en marcha en frenadas y retenciones (ajustable), al soltar acelerador y avanzar por inercia, uno de los motivos por los que la generosa batería de 75 kWh útiles en este Gran Autonomía (merecen la pena los 2.500 € extra sobre el Y más accesible), cunde tanto. El resto, la electrónica de gestión, cosa de los 'milagrosos' técnicos a sueldo de Musk

Sí, porque hablamos de un vehículo que no precisa de tracción total (aquí es trasera) y que despacha medias reales de homologación, en la frontera de 16 kWh/100 km. Y, sin exagerar, baja de ahí y avanza tan pichi en promedios de 12, como en atascos y tráfico denso. Alucinante. Perfecto para el día a día o tirarse a carretera.

¿Que qué no me gusta de él? La obsesión por meter toda la gestión (hasta la instrumentación) en la pantalla central: distrae más que ayuda. Y eso que aún mantiene brazos de intermitencia y selector del cambio, por poco, parece... ■

ENORME: ES REALMENTE AMPLIO

EL PROBADOR OPINA

Bien equipado, bien construido, eficiente como pocos, rápido, con buen comportamiento y facilidad total de conducción... Si planeas sumergirte en la movilidad eléctrica pura tienes que valorar un coche como este, sí o sí. Es más, hay campañas puntuales que bajan la gama de 30.000 € con todas las ayudas aplicadas. ¡Ni los nuevos modelos chinos parecidos llegan a tanto!

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Advertencia anticolisión+freno emergencia automática; airbags rodilla del.;asistente mantenimiento carril sensores lluvia+crepuscular; piloto automático básico: incluye autogiro y control crucero adaptativo; aviso cambio involuntario carril; cámara trasera: alerta ángulo muerto; sensores parking del./det.; volante multifunción ajustable eléctricamente; portón motorizado; acceso/arranque sin llave; tarjeta inteligente; tapizado cuero vegano; climatizador doble y filtro aire HEPA; 4 asientos calefactables, delante con ajuste elétrico y memoria; techo panorámico ultravioleta; pantalla táctil central 15", navegador, WiFi y audio Premium; modo uso limitado Valet Mode y llantas Gemini 19". **OPCIONES** Pintura metalizada (de 1.300-2.600 €); llantas Induction 20" (rango 565 km, 2.100 €); bola remolque (1.350 €); piloto automático ("Capacidad conducción autónoma total", 7.500 €); Wallconnector (535 €) y Piloto automático mejorado: incluye Autopark, cambio carril automático y conducción autónoma autopista (3.800 €).

AUDI Q5 SPORTBACK

Aún mejor resuelto

Es de los SUV medios cupé más deseados y, en consecuencia, mejor vendidos. Bien, aquí tiene la nueva generación, que llega a España de forma inminente y arrastra consigo lo mejor de la casa de los cuatro aros en cuanto a mecánica y tecnología general. E. CANO

La segunda generación Audi Q5 Sportback, rival de BMW X4 y Mercedes-Benz GLC Coupé, con 4,72 metros de largo, 1,90 de ancho y de 1,62 a 1,66 metros de alto, según equipamiento. Frente al nuevo Q5 SUV, cede milímetros de altura y litros de maletero (50 el tope de gama SQ5 Sportback). Está hecho sobre la nueva plataforma de marca Premium Platform Combustion, o PPC, común al último A5 y específica para vehículos de combustión con mecánica longitudinal.

HASTA 367 CV

Hay Q5 Sportback diésel TDI de 204 CV y de gasolina TFSI con 204 (como el anterior, 2.0 turbo de 4 cilindros) y SQ5 de 367 CV (3.0 V6 turbo), todos automáticos de 7 marchas S tronic con hibridación ligera MHEV+ y sello de Tráfico ECO. Y son de tracción total quattro, aunque el de gasolina de 204 CV puede pedirse llevarla delantera. En 2025 llegarán híbridos enchufables TFSIe sobre 100 km eléctricos y capacidad para llenar batería a 50 kW en continua. Por cierto, la máquina eléctrica de la hibridación ligera MHEV+, a 48 V con pila LFP, da 24 CV/230 Nm, y mueve por si sola al coche a baja velocidad y poco tiempo. También actúa como motor de arranque y generador al decelerar.

Al volante es idéntico a los últimos Q5 y A5, con la misma pareja de pantallas en instrumentación (de 11,9") y multimedia (de 14,5), a las que cabe añadir una tercera opcional frente al acompañante (10,9") para infotainment. Estas dos llevan operativa Android Automotive OS, con actualizaciones OTA y capacidad para apps de terceros sin replicar Android Auto/CarPlay, estos inalámbricos. ¡Ah! también integra reconocimiento de órdenes vocales asistido por inteligencia artificial, para mejorar la calidad de respuesta.

En la misma línea, tampoco faltan sofisticados faros matriciales configurables en encendido y apagado, capaces de transmitir señales de advertencia/peligro a vehículos circundantes. ■

Q5 SPORTBACK ANTERIOR

Las claves

- Nueva generación Q5 Sportback; desembarco comercial inminente
- Disponible en diésel y gasolina, todos MHEV+ (ECO), y plug-in (CERO)
- Tracción delantera y, en casi todos, total quattro
- Siempre automático

Puesto de conducción simétrico al de Q5, Q6 e-tron y nueva gama A5, con la que comparte multitud de elementos técnicos y arquitectónicos.

LA ZAGA ES MÁS REDONDEADA Y HASTA ESBELTA

LA GAMA

Disponible con niveles de equipamiento advanced, S line y Black Line, junto a otro aparte más exclusivo para el SQ5 Sportback, propone, entre otros muchos, elementos al estilo de llantas de 18 a 21". Previsiblemente contará con menor altura libre para la cabeza en las plazas traseras que el Q5 SUV, en todo caso apta para adultos de buena talla, y parece que, como aquel, con ajuste longitudinal de la banqueta trasera (ese respaldo vendrá de serie con partición 40:20:40) por secciones asimétricas.

Descuentos de enero

Hasta nuevo aviso, con el año nuevo desaparecen las ayudas del Gobierno a la compra de eléctricos y phev. Siempre son bienvenidas, pero ofertas y stocks disponibles hacen que no perdamos las ganas de cambiar de coche. ANDRÉS IZURIETA

AUDI A6

El A6 saliente (el nuevo solo es eléctrico) es de esos modelos con un precio que depara gratas sorpresas. Echa si no un ojo a las unidades disponibles para entrega inmediata: es posible encontrarlas con descuentos de hasta 8.671 €. ¿Y un A8 con una rebaja de 12.526?

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH	
500 (stock)	-5.020 €
500e (stock)	-2.596 €
AIWAYS	
U5	-1.210 €
U6	-1.210 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-1.698 €
Stelvio (stock)	-2.520 €
Giulia (stock)	-2.925 €
Junior (stock)	-945 €
AUDI	
A1 Sportback (stock)	-2.499 €
A3 (stock)	-3.226 €
A4 (stock)	-3.753 €
A5 Coupé (stock)	-4.084 €
A6 (stock)	-8.671 €
A7 Sportback (stock)	-9.415 €
A8 (stock)	-12.526 €
Q2 (stock)	-3.811 €
Q3 (stock)	-3.905 €
Q4 e-tron (stock)	-4.813 €
Q5 (stock)	-4.505 €
Q6 e-tron (stock)	-8.879 €
Q7 (stock)	-6.954 €
Q8 (stock)	-7.119 €
e-tron GT (stock)	-8.101 €
BYD	
Sealion 7	-1.210 €
ATTO 3	-6.000 €
Dolphin	-8.700 €
Seal	-5.270 €
CITROËN	
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 (stock)*	-6.891 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-4.850 €
C5 X (stock)*	-7.850 €
CUPRA	
Formentor	-3.000 €
León	-2.500 €
Terramar	-3.120 €
Tavascan	-3.020 €
Born	-1.500 €
Ateca	-9.310 €
DS	
DS3 (stock)*	-1.998 €
DS4 (stock)*	-2.258 €
DS7 (stock)*	-2.780 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-1.491 €
500e (stock)	-2.681 €
500X (stock)	-2.863 €
Panda (stock)	-1.503 €
Tipo (stock)	-4.034 €
600 (stock)	-1.584 €
FORD	
Puma Cen-E*	-4.300 €
Capri*	-6.171 €
Focus*	-7.537 €
Puma*	-3.860 €
Kuga*	-6.528 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer Eléctrico*	-6.171 €
HONDA	
Jazz*	-1.500 €
HR-V*	-1.100 €
CR-V*	-2.700 €
ZR-V*	-2.050 €
e:Ny1*	-2.700 €
HYUNDAI	
i10*	-3.000 €
i20*	-4.200 €
i30*	-5.400 €
Kona Híbrido*	-4.000 €
Kona Eléctrico*	-11.410 €
Bayon*	-5.400 €
Tucson Híbrido*	-3.700 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-12.010 €
IONIQ 6*	-12.010 €
Staria*	-2.700 €
JAGUAR	
E-PACE*	-1.287 €
F-PACE*	-11.794 €
JEEP	
Renegade (stock)	-5.924 €
Avenger (stock)	-7.492 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-7.830 €
LAND ROVER	
Range Rover*	-4.235 €
Range Rover Sport*	-6.387 €
Range Rover Velar*	-3.302 €
Range Rover Evoque*	-6.782 €
Defender 110*	-1.830 €
Discovery Sport*	-6.729 €
LEXUS	
NX 350h Premium*	-2.950 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-3.850 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegant*	-2.800 €
MAZDA	
CX-80*	-1.500 €
CX-30*	-1.400 €
MX-30*	-1.500 €
Mazda2*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €
MG	
MG3	-1.000 €
ZS	-500 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-2.000 €
HS Plug-in Hybrid	-1.210 €
Marvel R	-3.210 €
MG5	-3.210 €
MG4	-5.210 €
MITSUBISHI	
Eclipse Cross PHEV	-8.500 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
OPEL	
Corsa (stock)	-2.000 €
Astra (stock)	-5.720 €
Mokka (stock)	-5.000 €
Crossland (stock)	-7.500 €
Grandland (stock)	-9.900 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-3.000 €
2008 (stock)	-3.500 €
308 (stock)	-4.700 €
408 (stock)	-5.800 €
3008 (stock)	-4.300 €
5008 (stock)	-3.600 €
508 (stock)	-3.500 €
RENAULT	
5*	-1.373 €
Clio*	-1.160 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-4.009 €
Austral*	-4.846 €
Espace*	-5.348 €
Rafale*	-3.841 €
Symbioz*	-2.739 €
SEAT	
Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León*	-1.200 €
Ateca*	-1.200 €
Tarraco*	-3.250 €
SKODA	
Karoq (stock)	-5.938 €
Fabia (stock)	-2.435 €
Scala (stock)	-2.771 €
Kamiq (stock)	-3.697 €
Enyaq (stock)	-8.745 €
Octavia (stock)	-4.983 €
Kodiaq (stock)	-6.827 €
SSANGYONG	
Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-10.000 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso Sports	-5.000 €
SUZUKI	
Ignis	-1.299 €
Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.450 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-3.300 €
Yaris	-4.000 €
Corolla	-5.800 €
Corolla Cross	-1.500 €
CH-R	-6.000 €
RAV4	-4.000 €
bz4x	-4.000 €
Camry	-4.000 €
Mirai	-4.000 €
Highlander	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-6.500 €
Land Cruiser	-9.000 €
VOLVO	
EC40 Single Core*	-7.520 €
V60 T6 eAWD Core*	-12.650 €
V90 T6 eAWD Core*	-13.790 €
EX30 Single Core*	-5.850 €
EX40 Single Core*	-5.820 €
EX90 Single Core*	-4.007 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-12.900 €
XC90 B5 Core*	-19.150 €
XC60 T6 Core*	-10.800 €
XC90 T8 eAWD Core*	-15.425 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
ABARTH											abarth.es
500e	Euro NCAP: N.D.										
500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185
600e	Euro NCAP: N.D.										
600e Turismo	45.000	-	E	240	2	4.189	1.808	1.505	19		360
600e Scorpionissima	49.000	-	E	280	2	4.189	1.808	1.505	19		360
AIWAYS											aiways-mobility.es
U5	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472
ALFA ROMEO											alfaromeo.es
Giulia	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 T V6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480
Stelvio	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 5p Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 T V6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385
Junior	Euro NCAP: N.D.										
Ibrida	29.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,0		415
Ibrida Speciale	31.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,2		415
Elettrica	38.500	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,5		400
Elettrica Speciale	41.000	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400
Elettrica Veloce	47.500	-	E	240	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400
ALPINE											alpinecars.es
A110	Euro NCAP: N.D.										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196-
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196-
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A290	Euro NCAP: N.D.										
GT	38.700	-	E	177	2	3.997	1.823	1.512	15,9		326
GT Premium	41.900	-	E	177	2	3.997	1.823	1.512	15,9		300
GT Performance	41.900	-	E	218	2	3.997	1.823	1.512	16,6		326
GTS	44.700	-	E	218	2	3.997	1.823	1.512	16,6		300
GTS Premiere Edition	46.200	-	E	218	2	3.997	1.823	1.512	16,6		300
ASTON MARTIN											astonmartin.com
DB11	Euro NCAP: N.D.										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	Euro NCAP: N.D.										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350
AUDI											audi.es
A1	Euro NCAP: ★★★★★										
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
40 TFSI S Tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
A3	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 30 TFSI S tronic Adva. MHEV	35.140	1.498	G	116	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 30 TDI S tronic Advanced	35.110	1.498	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,7		380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5		380
Sportback40 TFSIe Advanced	46.230	1.498	H	204	2	4.352	1.816	1.415	0,3		280
Sportback40 TFSIe S line	49.030	1.498	H	204	2	4.352	1.816	1.415	0,4		280
Sportback40 TFSIe Genuine Edition	51.960	1.498	H	204	2	4.352	1.816	1.415	0,4		280
Sportback45 TFSIe Competition	51.530	1.498	H	272	2	4.352	1.816	1.415	0,4		280
Allstreet 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	43.080	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,6		380
Allstreet 35 TDI S tronic Advanced	45.160	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Allstreet 40 TFSIe	49.720	1.498	H	204	2	4.353	1.816	1.457	0,3		280
Sportback S3 TFSI	66.240	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,2		325
RS3 Sportback	83.990	2.480	G	400	4	4.381	1.851	1.419	9,3		282
A5	Euro NCAP: N.D.										
Sedan Business TFSI S tronic 150	51.050	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,7		445
Sedan Advanced TFSI S tronic 150	53.050	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,7		445
Sedan S line TFSI S tronic 150	55.950	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,7		445
Sedan Business TFSI S tronic 204	54.250	1.984	G	204	2	4.829	1.860	1.444	6,7		445
Sedan Business TDI S tronic MHEV 204	54.350	1.968	D	204	2	4.829	1.860	1.444	4,8		445
Sedan Bus. quattro TDI S tr. MHEV 204	56.930	1.968	D	204	4	4.829	1.860	1.444	5,1		417
Sedan S5 TFSI quattro S tronic MHEV	90.940	2.995	G	367	4	4.835	1.860	1.444	7,6		417
Avant Business TFSI S tronic 150	53.310	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,8		476
Avant Advanced TFSI S tronic 150	55.310	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,8		476
Avant S line TFSI S tronic 150	58.210	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,9		476
Avant Business TFSI S tronic 204	56.510	1.984	G	204	2	4.829	1.860	1.444	6,8		476
Avant Business TDI S tronic MHEV 204	56.610	1.968	D	204	2	4.829	1.860	1.444	4,9		476
Avant Bus. quattro TDI S tr. MHEV 204	59.190	1.968	D	204	4	4.829	1.860	1.444	5,1		448
Avant S5 TFSI quattro S tronic MHEV	93.290	2.995	G	367	4	4.835	1.860	1.444	7,7		448
A6	Euro NCAP: ★★★★★										
40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2		530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3		530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2		530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	76		565
Avant 45 TDI quattro S Tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8		565
A6 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
Sportback e-tron performance	81.115	-	E	381	2	4.928	1.923	1.455	13,9		529
S6 Sportback e-tron	104.500	-	E	551	2	4.928	1.923	1.455	15,9		529
A7	Euro NCAP: N.D.										
Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380
A8	Euro NCAP: N.D.										
50 TDI quattro tiptronic	110.130	2.967	D	286	4	5.190	1.945	1.473	7,2		505
60 TFSIe quattro tiptronic	119.510	2.995	G	449	4	5.190	1.945	1.473	2,3		390
A8 L 50 TDI quattro tiptronic	113.150	2.967	D	286	4	5.320	1.945	1.488	7,2		505
Q8 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
50 quattro	84.610	-	E	340	4	4.915	1.937	1.633	20,3		631
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20,8		631
SQ8 e-tron quattro	106.510	-	E	503	4	4.901	1.935	1.629	27,5		631
Q8 e-tron Sportback	Euro NCAP: N.D.										
50 quattro	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattro	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590
e-tron GT	Euro NCAP: N.D.										
S	130.280	-	E	680	4	4.997	1.964	1.416	17,9		405
RS	153.830	-	E	857	4	4.997	1.964	1.396	18,4		350
RS Performance	166.900	-	E	925	4	4.997	1.964	1.396	18,7		350
Q2	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150	32.330	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	5,8		405
35 TFSI 150 s tronic	36.490	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	6,1		405
30 TDI 116	33.160	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,7		405
30 TDI 116 S tronic	35.420	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI 150 S tronic	40.520	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI quattro 150 S tronic	41.870	1.968	D	116	4	4.208	1.794	1.538	4,8		405
Q3	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 150 5p	42.240	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 5p S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 quattro 5p S tronic	46.870	1.968	D	150	4	4.484	1.856	1.616	5,8		530
35 TFSI 150 5p	43.060	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6		530
35 TFSI 150 5p S tronic	45.450	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6,4		530
40 TFSI 190 quattro 5p S tronic	48.630	1.984	G	190	4	4.484	1.856	1.616	7,2		530
45 TFSI 245 quattro 5p S tronic	58.200	1.984	G	245	4	4.484	1.856	1.616	7,3		530
45 TFSIe 245 5p S tronic	52.850	1.984	G	245	2	4.484	1.856	1.616	1,6		380
Sportback 35 TDI 150 5p	44.450	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 5p S tronic	46.840	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 quattro 5p S tr.	49.080	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	5,8		530
Sportback 35 TFSI 150 5p	45.270	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6		530
Sportback 35 TFSI 150 5p S tronic	47.660	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6,4		530
Sportback 40 TFSI 190 quattro 5p S tr.	50.950	1.984	G	190	4	4.500	1.856	1.616	7,2		530
Sportback 40 TDI 200 quattro 5p S tr.	55.040	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	6,6		530
Sportback 45 TFSI 245 quattro 5p S tr.	57.920	1.984	G	245	4	4.500	1.856	1.616	7,3		530
Q4 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★										
35 e-tron	53.180	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		520
40 e-tron	55.220	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		520
50 e-tron quattro Advanced	63.270	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
35 e-tron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		535
40 e-tron	56.870	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		535
50 e-tron quattro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		535
Q5	Euro NCAP: N.D.										
Advanced TFSI S tronic 204	61.600	1.984	G	204	2	4.717	1.900	1.625	6,4		520
S line TFSI S tronic 204	64.500	1.984	G	204	2	4.717	1.900	1.625	6,6		520
Black line TFSI S tronic 204	70.000	1.984	G	204	2	4.717	1.900	1.625	6,7		520
Advanced TFSI quattro S tronic 204	63.900	1.984	G	204	4	4.717	1.900	1.625	6,8		520
S line TFSI quattro S tronic 204	66.800	1.984	G	204	4	4.717	1.900	1.625	6,8		520
Black line TFSI quattro S tronic 204	72.300	1.984	G	204	4	4.717	1.900	1.625	7,1		520
Advanced TDI quattro S tronic 204	65.250	1.968	D	204	4	4.717	1.900	1.625	5,9		520
S line TDI quattro S tronic 204	68.150	1.968	D	204	4	4.717	1.900	1.625	6,0		520
Black line TDI quattro S tronic 204	73.650	1.968	D	204	4	4.717	1.900	1.625	6,1		520
SQ5 TFSI quattro S tronic 367	94.690	2.995	G	367	4	4.717	1.900	1.625	8,1		520
Q6 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
Advanced	71.710	-	E	292	2	4.771	1.965	1.648	16,1		526
S line	79.710	-	E	292	2	4.771	1.965	1.648	16,1		526
Black line	83.700	-	E	292	2	4.771	1.965	1.648	16,1		526
Advanced performance	76.420	-	E	326	2	4.771	1.965	1.648	16,8		526
S line performance	84.420	-	E	326	2	4.771	1.965	1.648	18,1		526
Black line performance	88.410	-	E	326	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Advanced quattro	79.990	-	E	443	4	4.771	1.965	1.648	17,2		526
S line quattro	87.980	-	E	443	4	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Black line quattro	91.970	-	E	443	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
SQ6 e-tron quattro	104.990	-	E	517	2	4.771	1.965	1.648	17,7		514
Q6 e-tron Sportback	Euro NCAP: N.D.										
Advanced	74.150	-	E	292	2	4.771	1.965	1.665	15,8		511
S line	82.140	-	E	292	2	4.771	1.965	1.665	15,6		511
Black line	86.130	-	E	292	2	4.771	1.965	1.665	16,9		511
Advanced performance	78.860	-	E	326	2	4.771	1.965	1.665	16,3		511
S line performance	86.850	-	E	326	2	4.771	1.965	1.665	16,1		511
Black line performance	90.840	-	E	326	2	4.771	1.965	1.665	17,5		511
Advanced quattro	82.430	-	E	443	4	4.771	1.965	1.665	16,8		511
S line quattro	90.420	-	E	443	4	4.771	1.965	1.665	16,7		511
Black line quattro	94.410	-	E	443	2	4.771	1.965	1.665	18,1		511
SQ6 e-tron quattro	107.430	-	E	517	2	4.771	1.965	1.665	17,4		499
Q7	Euro NCAP: ★★★★★										
45 TDI MHEV 231 quattro 5p tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro 5p tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
Q8	Euro NCAP: N.D.										
45 TDI 231 quattro 5p tiptronic	98.495	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	8,1		605
50 TDI 286 quattro 5p tiptronic	101.995	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	8,2		605
55 TFSI 340 quattro 5p tiptronic	102.995	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	10,4		605
55 TFSIe 394 quattro tiptronic	102.995	2.995	H	394	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
60 TFSIe 489 quattro tiptronic	109.745	2.995	H	489	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
SQ8 TFSI 507 quattro 5p tiptronic	131.995	3.996	G	507	4	4.986	1.995	1.705	12,3		605
RSQ8 TFSI 600 quattro 5p	168.335	3.996	G	600	4	4.986	1.995	1.705	12,7		605
RSQ8 Performance TFSI 600 quattro 5p	187.615	3.996	G	640	4	4.986	1.995	1.705	12,8		605
RS Q3	Euro NCAP:										
2.5 TFSI 400 quattro 5p S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530
RS5	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430
RS6	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant TFSI 600 quattro 5p tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	Euro NCAP: ★★★★★										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	Euro NCAP: ★★★★★										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ7	Euro NCAP: ★★★★★										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805
BENTLEY											madrid.bentleymotors.com
Bentayga	Euro NCAP: N.D.										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	Euro NCAP: N.D.										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	Euro NCAP: N.D.										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW

bmw.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
i4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive35 Gran Coupe	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupe	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
iX1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
iX3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
iX	**Euro NCAP: ★★★★**										
iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	**Euro NCAP: N.D.**										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	**Euro NCAP: N.D.**										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500
Serie 1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
116	34.100	1.499	G	122	2	4.361	1.800	1.459	5,9		380
120	40.500	1.499	G	170	2	4.361	1.800	1.459	5,3		300
118d	39.000	1.995	D	150	2	4.361	1.800	1.459	4,6		380
120d	40.800	1.995	D	163	2	4.361	1.800	1.459	4,3		300
M135 xDrive	34.100	1.998	G	300	4	4.361	1.800	1.459	7,6		380
Serie 2 Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	95.140	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	94.500	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	9,6		390
Serie 2 Gran Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	**Euro NCAP: N.D.**										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	2	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
M5	161.000	4.395	H	727	4	5.096	1.970	1.510	1,6		466
Serie 7	**Euro NCAP: N.D.**										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525
Serie 8	**Euro NCAP: N.D.**										
Cabrio 840i	121.00	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8.2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Gran Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540
18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490
X2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
sDrive20i	45.800	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	5,7		515
sDrive18d	47.300	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
xDrive20d	49.400	1.995	D	163	4	4.554	1.845	1.590	4,8		560
M35i xDrive	72.000	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
IX2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive20	50.700	-	E	204	2	4.554	1.845	1.590	15,3		525
xDrive30	58.200	-	E	313	2	4.554	1.845	1.590	16,3		525
X3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive 20 xDrive	63.100	1.998	G	208	4	4.755	1.920	1.660	6,9		570
xDrive 20d xDrive	64.900	1.995	D	197	4	4.755	1.920	1.660	5,8		570
xDrive 30e xDrive	66.700	1.998	H	300	4	4.755	1.920	1.660	0,9		460
xDrive M50 xDrive	89.000	2.998	G	398	4	4.755	1.920	1.660	7,7		570
X4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525
X5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40i 340 xDrive 5p Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 5p Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive 5p Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive 5p Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive 5p Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M 5p	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650
X6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive40i 340 5p Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 5p Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 5p Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 5p Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 5p	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580
X7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40d 352 xDrive 5p Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive 5p Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive 5p Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326
XM	**Euro NCAP: N.D.**										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527
Z4	**Euro NCAP: N.D.**										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	13.014	7,1		281

BYD

byd.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Dolphin	**Euro NCAP: N.D.**										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Atto 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Seal	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453
Seal U	**Euro NCAP: N.D.**										
EV Comfort	41.080	-	E	218	2	4.785	1.890	1.668	19,9		552
EV Design	44.580	-	E	218	2	4.800	1.875	1.460	20,5		552
DM-i PHEV Boost	34.990	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Comfort	40.500	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Design	41.990	1.498	H	325	2	4.785	1.890	1.668	1,2		425
Han	**Euro NCAP: N.D.**										
Han	69.990	-	E	218	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Esmerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Tang	**Euro NCAP: N.D.**										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440
Sealion 7	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort	46.780	-	E	313	2	4.830	1.925	1.620	19,9		578
Design AWD	50.290	-	E	530	4	4.830	1.925	1.620	21,4		578
Excellence AWD	53.180	-	E	530	4	4.830	1.925	1.620	21,9		578

CATERHAM

caterhamspain.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Seven	**Euro NCAP: N.D.**										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VVC0	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN

citroen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
AMI	**Euro NCAP: N.D.**										
AMI	7.790	-	E	8	2	2.410	1.390	-	-		-
C3	**Euro NCAP: N.D.**										
PureTech 100 You	14.990	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
PureTech 100 Max	19.200	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
ë-C3 You	22.590	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,1		310
ë-C3 Max	27.290	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,4		310
C3 Aircross	**Euro NCAP: N.D**										
PureTech 100 You	18.990	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
PureTech 100 You Pack Plus	21.190	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
ë-C3 Aircross You	25.280	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,1		460
ë-C3 Aircross You Pack Plus	27.480	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
ë-C3 Aircross Max	29.680	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
C4	**Euro NCAP: ★★★★**										
Hybrid 100 You	22.750	1.199	G	100	2	4.350	1.800	1.525	4,8		380
Hybrid 136 Plus	24.050	1.199	G	136	2	4.350	1.800	1.525	4,7		380
Hybrid 136 Business Edition	24.950	1.199	G	136	2	4.350	1.800	1.525	4,7		380
Hybrid 136 Max	24.950	1.199	G	136	2	4.350	1.800	1.525	4,7		380
e-C4 eléctrico You 136	30.240	-	E	136	2	4.350	1.800	1.525	15,5		380
e-C4 eléctrico Plus 136	31.690	-	E	136	2	4.350	1.800	1.525	15,3		380
e-C4 eléctrico Plus 154	32.690	-	E	154	2	4.350	1.800	1.525	14,9		380
e-C4 eléctrico Business Edition 154	33.590	-	E	154	2	4.350	1.800	1.525	14,9		380
e-C4 eléctric o Max 154	34.280	-	E	154	2	4.350	1.800	1.525	14,9		380
C4 X	**Euro NCAP: ★★★★**										
Hybrid 100 You	23.640	1.199	G	100	2	4.580	1.800	1.525	4,7		510
Hybrid 136 Plus	24.250	1.199	G	136	2	4.580	1.800	1.525	4,7		510
Hybrid 136 Business Edition	25.150	1.199	G	136	2	4.580	1.800	1.525	4,7		510
Hybrid 136 Max	26.500	1.199	G	136	2	4.580	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico You 136	31.590	-	E	136	2	4.580	1.800	1.525	15		510
e-C4 X eléctrico Plus 136	33.040	-	E	136	2	4.580	1.800	1.525	15		510
e-C4 X eléctrico Plus 154	34.040	-	E	154	2	4.580	1.800	1.525	14,5		510
e-C4 X eléctrico Business Edition 154	34.940	-	E	154	2	4.580	1.800	1.525	14,6		510
e-C4 X eléctrico Max 154	35.630	-	E	154	2	4.580	1.800	1.525	14,6		510
C5 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.4 30	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
C5 X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid ë-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA — cupraofficial.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Tavascan	Euro NCAP: ★★★★★										
286 CV 77 kWh First Edition	48.990	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2	0	540
286 CV 77 kWh	51.790	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2	0	540
VZ 340 CV 77 kWh AWD	65.060	-	E	340	4	4.644	1.861	1.597	15,2	0	540
Ateca	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 TSI 190 4Drive 5p S/S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1	ECO	485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive 5p S/S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4	ECO	485
Formentor	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 TSI 150	36.130	1.498	G	150	2	4.451	1.839	1.615	6,2	ECO	450
1.5 eTSI 150 DSG	38.180	1.498	G	150	2	4.451	1.839	1.615	5,9	ECO	450
2.0 TDI 150 DSG	40.990	1.968	D	150	2	4.451	1.839	1.615	5,1	ECO	450
1.5 eHybrid 204 DSG	45.500	1.498	H	204	2	4.451	1.839	1.615	0,4	0	345
VZ 1.5 eHybrid 272 DSG	56.180	1.498	H	272	2	4.451	1.839	1.615	0,5	0	345
VZ 2.0 TSI DSG 4Drive 333	57.490	1.984	G	333	4	4.451	1.839	1.615	8,8	ECO	420
León	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 eTSI 150 DSG	33.180	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	5,5	ECO	380
VZ e-Hybrid VZ 272 DSG	55.250	1.395	H	272	2	4.398	1.799	1.467	0,5	0	270
León Sportstourer	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1	ECO	620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9	ECO	620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2	ECO	620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6	ECO	620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3	ECO	620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2	0	470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3	0	470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4	0	470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8	ECO	620
Born	Euro NCAP: ★★★★★										
231 CV 58 kWh e-Boost Pack	38.490	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5	0	385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.990	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5	0	385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	41.850	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16	0	385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	43.350	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16	0	385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack	46.470	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15	0	385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack A. Plus	48.240	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15	0	385

DACIA — dacia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Spring	Euro NCAP: ★										
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-	0	270
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-	0	270
Duster 2024	Euro NCAP: N.D										
ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-	ECO	472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-	ECO	472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-	ECO	472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-	ECO	472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-	ECO	-
Jogger	Euro NCAP: ★★★										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7	ECO	708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7	ECO	708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6	ECO	708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7	ECO	708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6	ECO	708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7	ECO	565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6	ECO	565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7	ECO	565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6	ECO	565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7	ECO	607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7	ECO	506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7	ECO	607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7	ECO	506
Sandero	Euro NCAP: ★★★										
TCe 90 Essential	13.190	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3	ECO	328
ECO-G 100 Essential	13.790	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8	ECO	328
TCe 90 Expression	14.040	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3	ECO	328
ECO-G 100 Expression	14.640	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8	ECO	328
Sandero Stepway	Euro NCAP: ★★★										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3	ECO	328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8	ECO	328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3	ECO	328
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3	ECO	328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8	ECO	328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5	ECO	328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8	ECO	328

DEFENDER — landrover.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Defender	Euro NCAP: N.D.										
90 SE D250 AWD 3p	80.450	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6	ECO	297
90 X-DYNAMIC SE D250 AWD 3p	85.500	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6	ECO	297
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6	ECO	297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6	ECO	297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3	ECO	297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3	ECO	297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3	ECO	297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3	ECO	297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3	ECO	297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3	ECO	297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6	ECO	297
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6	ECO	297
110 SE D250 AWD 5p	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7	ECO	857
110 P400e AWD 5p	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6	0	670
110 SE P400 AWD 5p	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5	ECO	857
110 V8 AWD 5p	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8	ECO	857
130 SE D250 AWD 5p	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9	ECO	1015
130 SE P400e AWD 5p	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5	ECO	1015
110 OCTA	207.450	4.395	G	635	4	5.018	2.024	2.035	-	ECO	543

DFSK — dfsk.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500	Euro NCAP: N.D.										
500 Luxury	20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3	ECO	318
500 Intelligent	22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3	ECO	318
580	Euro NCAP: ★★★										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3	ECO	-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3	ECO	-
600	Euro NCAP: N.D.										
600 Luxury	28.499	1.499	G	184	2	4.720	1.865	1.710	8,6	ECO	465
Fengon 5	Euro NCAP: ★★★										
1.5 T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5	ECO	-
E5	Euro NCAP: N.D.										
E5 Intelligent PHEV	35.449	1.498	G	218	2	4.760	1.865	1.710	1,2	0	465

DISCOVERY — landrover.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Discovery	Euro NCAP: ★★★★★										
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D	249	4	4.956	2.000	1.888	8,4	ECO	723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D	300	4	4.956	2.000	1.888	8,4	ECO	723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G	360	4	4.956	2.000	1.888	10,4	ECO	723

DISCOVERY SPORT — landrover.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Discovery Sport	Euro NCAP: ★★★★★										
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D	163	2	4.597	2.069	1.727	6,3	ECO	454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D	163	4	4.597	2.069	1.727	6,8	ECO	454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D	204	4	4.597	2.069	1.727	6,8	ECO	454
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2	ECO	454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6	0	454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4	ECO	454

DODGE — amencars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Challenger	Euro NCAP: N.D.										
SXT	62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3	ECO	-
R/T	78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7	ECO	-
SRT Hellcat	140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8	ECO	-
Charger	Euro NCAP: N.D.										
R/T	93.500	6.417	G	485	2	5.100	1.905	1.467	11,4	ECO	-
SRT Hellcat	135.500	6.166	G	717	2	5.100	1.905	1.467	16,8	ECO	-
Durango	Euro NCAP: N.D.										
GT	79.700	3.604	G	295	2	5.101	1.924	1.851	12,6	ECO	-
R/T	88.500	6.417	G	360	2	5.101	1.924	1.851	12,6	ECO	-
SRT Hellcat	155.500	6.166	G	710	2	5.101	1.924	1.851	12,6	ECO	-

DS — dsautomobiles.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	Euro NCAP: N.D.										
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6	ECO	350
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	ECO	350
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6	ECO	350
1.5 BlueHDi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	ECO	350
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6	ECO	350
1.5 BlueHDi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	ECO	350
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6	ECO	350
1.5 BlueHDi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	ECO	350
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-	0	350
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-	0	350
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-	0	350
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-	0	350
4	Euro NCAP: ★★★★										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	ECO	439
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	ECO	439
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	ECO	439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	ECO	439
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	ECO	439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	ECO	439
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9	ECO	439
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9	ECO	439
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	ECO	439
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	ECO	439
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	ECO	439
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	ECO	439
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	ECO	439
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	0	390
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	0	390
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	0	390
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	0	390
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	0	390
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	0	390
7	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D	130	2	4.595	1.906	1.631	5,5	ECO	555
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G	225	2	4.570	1.895	1.620	1,2	0	555
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G	300	4	4.570	1.895	1.620	1,2	0	555
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G	360	4	4.570	1.895	1.620	1,8	0	555

DONGFENG — dongfeng-auto.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Box	Euro NCAP: N.D.										
Plus	25.995	-	E	95	2	4.030	1.810	1.570	15,6	0	326

EBRO — ebroauto/com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
S700	Euro NCAP: N.D.										
1.6 TGDI 147 CV Comfort	29.990	1.598	G	147	2	4.558	1.862	1.696	7	ECO	-
1.6 TGDI 147 CV Luxury	32.990	1.598	G	147	2	4.558	1.862	1.696	7	ECO	-
S800	Euro NCAP: N.D.										
1.6 TGDI 147 CV Premium	36.990	1.598	G	147	2	4.725	1.860	1.705	7,8	ECO	-
1.6 TGDI 147 CV Luxury	36.990	1.598	G	147	2	4.725	1.860	1.705	7,8	ECO	-

EVO — drautomobiles.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	Euro NCAP: N.D.										
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G	114	2	4.135	1.750	1.568	6,7	ECO	-
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G	108	2	4.318	1.750	1.568	4,7	ECO	-
4	Euro NCAP: N.D.										
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G	114	2	4.325	1.765	1.640	7,7	ECO	-
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G	106	2	4.325	1.765	1.640	5,2	ECO	-
5	Euro NCAP: N.D.										
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G	127	2	4.325	1.815	1.640	7,5	ECO	-
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G	120	2	4.325	1.815	1.640	5,2	ECO	-
7	Euro NCAP: N.D.										
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4	ECO	-
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4	ECO	-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-	ECO	-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-	ECO	-
Cross 4	Euro NCAP: N.D.										
Evo Cross4 2.0 Turbo Diésel pick-up	25.400	1.999	D	136	4	5.315	1.830	1.815	-	ECO	-

FERRARI — ferrari.it

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
296 GTB	Euro NCAP: N.D.										
296 GTB	279.055	2.992	G	829	2	4.565	1.958	1.187	6,4	ECO	-
SF90	Euro NCAP: N.D.										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-	ECO	-
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-	ECO	-
12 Cilindri	Euro NCAP: N.D.										
12 Cilindri Coupé	412.141	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-	ECO	270-
12 Cilindri Spider	486.646	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-	ECO	-
812 Competizione	Euro NCAP: N.D.										
812 Competizione	560.000	6.496	G	830	2	4.696	1.971	1.276	-	ECO	-
F8 Tributo	Euro NCAP: N.D.										
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-	ECO	-
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-	ECO	-
Portofino M	Euro NCAP: N.D.										
Portofino M	233.971	3.855	G	620	2	4.594	1.938	1.318	-	ECO	-
Roma	Euro NCAP: N.D.										
Roma	220.000	3.855	G	620	2	4.656	1.974	1.301	-	ECO	272
Purosangue	Euro NCAP: N.D.										
Purosangue	430.000	6.496	G	725	4	4.973	2.028	1.589	-	ECO	473

FIAT — fiat.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500	Euro NCAP ★★★										
1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3	ECO	185
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3	ECO	185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Hatchback	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3	ECO	185
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3	ECO	185
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3	ECO	185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Cabrio	22.400	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3	ECO	185
500 E	Euro NCAP ★★★★★										
500E Berlina 95	29.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Berlina 118	33.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Berlina 118	34.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E 3+1 118	35.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Cabrio 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Cabrio 118	36.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-	0	185
500E Cabrio

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
Panda	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 Hybrid 70	14.550	999	G	70	2	3.653	1.643	1.551	5,2		225
Cross 1.0 Hybrid 70	17.550	999	G	70	2	3.705	1.662	1.657	5,4		225
Tipo	**Euro NCAP: ★★★**										
Hatchback 1.0 T3 100	22.100	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95	23.350	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	27.100	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 City Cross	23.850	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
600	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid	23.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,8		385
Hybrid La Prima	28.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,9		385
600e Red	34.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,1		360
600e La Prima	39.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,2		360

FORD

ford.es

Focus	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,5		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046	999	G	125	2	4.672	1.825	1.497	5,5		635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492	999	G	155	2	4.672	1.825	1.497	5,3		635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
Kuga	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoBoost 150 ST Line	34.332	1.496	G	150	2	4.614	1.883	1.661	6,4		412
FHEV 2.5 Duratec 180 ST Line Aut.	36.013	2.499	G	180	2	4.614	1.883	1.678	5,3		412
FHEV 2.5 183 ST Line Aut AWD	37.870	2.499	G	183	4	4.614	1.883	1.678	5,7		412
PHEV 2.5 243 ST Line Aut.	40.768	2.499	H	243	2	4.614	1.883	1.678	0,9		412
Explorer Eléctrico	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Rango Extendido RWD 77 kWh 286	47.465	-	E	286	2	4.468	1.871	1.630	13,9		470
Premium Rango Ex. RWD 77 kWh 286	50.485	-	E	286	2	4.468	1.871	1.630	14,7		470
Rango Extendido AWD 79 kWh 340	56.355	-	E	340	4	4.468	1.871	1.630	15,7		470
Premium Rango Ex. AWD 79 kWh 340	59.375	-	E	340	4	4.468	1.871	1.630	16,6		470
Explorer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
Mustang	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.396	12,5		332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.396	12,8		332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.382	12,1		408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8	69.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	11,7		408
GTD	398.500	5.163	G	800	2	4.810	1.916	1.382	-		-
Mustang Mach-E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Mach-E RWD 269 CV 76 kWh	64.687	-	E	269	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872	-	E	269	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E RWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658	-	E	294	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067	-	E	351	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Puma	**Euro NCAP: ★★★★★**										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Puma Gen-E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
43 kWh 168 CV Tracción delantera	30.600	-	E	168	2	4.214	1.805	1.555	13,1		523
Premium 43 kWh 168 CV Tracción del.	32.900	-	E	168	2	4.214	1.805	1.555	13,1		523
Bronco	**Euro NCAP: N.D.**										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Capri	**Euro NCAP: N.D.**										
Rango Extendido RWD 77 kWh	48.094	-	E	286	2	4.634	1.872	1.626	13,3		572
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	51.114	-	E	286	2	4.634	1.872	1.626	14,0		567
Rango Extendido AWD 79 kWh	57.383	-	E	340	4	4.634	1.872	1.626	15,0		572
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	60.403	-	E	340	4	4.634	1.872	1.626	15,8		567
Tourneo Courier	**Euro NCAP: N.D.**										
Trend 1.0 EcoBoost	23.800	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7		570
Titanium 1.0 EcoBoost	25.340	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7		570
Active 1.0 EcoBoost Auto.	26.900	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7		570
Trend 1.0 EcoBoost Auto.	25.600	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7		570
Titanium 1.0 EcoBoost Auto.	27.200	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,9		570
Active 1.0 EcoBoost Auto.	28.700	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,9		570
E-Tourneo Courier Trend	36.500	-	E	136	2	4.337	1.800	1.817	17,5		614
E-Tourneo Courier Titanium	38.100	-	E	136	2	4.337	1.800	1.817	17,5		614
E-Tourneo Courier Active	39.700	-	E	136	2	4.337	1.800	1.817	17,5		614

HONDA

honda.es

Civic	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410
ZR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380
CR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617
e	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 154 5p Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171
e:Ny1	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

HYUNDAI

hyundai.es

i10	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
i20	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Tecno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352
i30	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
1.0 TGDi 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.0 TGDi 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5		395
1.0 TGDi 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7		395
1.0 TGDi 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4		381
CW 1.0 TGDi 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3		602
CW 1.0 TGDi 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1		602
Fastback 1.0 TGDi 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5		450
Fastback 1.5 TGDi 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7		450
Fastback 1.5 TGDi 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1		450

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4		450
BAYON	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 MPI Klass	20.655	1.197	G	80	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.2 MPI Maxx	21.905	1.197	G	80	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 48V Klass	22.405	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,2		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	23.655	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 7DCT 100 48V Maxx	24.755	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	25.455	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 7DCT 100 48V Tecno	26.555	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
IONIQ 6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416
IONIQ 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480
Kona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TGDi 120 Klass	23.590	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGDi 120 48V Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V Tecno	27.040	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V N Line	28.740	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 7DCT Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Kona 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466
Nexo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric FCEV 163 Style 5p Aut.	69.000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
Santa Fe	**Euro NCAP: N.D.v**										
Santa Fe Maxx 1.6 T-GDi HEV 4x4	55.020	1.598	H	215	4	4.830	1.900	1.770	7		628
Santa Fe Tecno 1.6 T-GDi HEV 4x4	58.270	1.598	H	215	4	4.830	1.900	1.770	7,3		628
Santa Fe Style 1.6 T-GDi HEV 4x4	61.520	1.598	H	215	4	4.830	1.900	1.770	7,4		628
Santa Fe Calligraphy 1.6 T-GDi HEV 4x4	63.570	1.598	H	215	4	4.830	1.900	1.770	7,4		628
Santa Fe Maxx 1.6 T-GDi PHEV 4x4	58.820	1.598	H	253	4	4.830	1.900	1.770	1,7		621
Santa Fe Tecno 1.6 T-GDi PHEV 4x4	61.070	1.598	H	253	4	4.830	1.900	1.770	1,7		621
Santa Fe Style 1.6 T-GDi PHEV 4x4	64.320	1.598	H	253	4	4.830	1.900	1.770	1,7		621
Santa Fe Calligr. 1.6 T-GDi PHEV 4x4	66.470	1.598	H	253	4	4.830	1.900	1.770	1,7		621
Staria	**Euro NCAP: N.D.**										
Staria Maxx 1.6 T-GDi AT.	52.440	1.598	H	225	2	5.253	1.997	1.990	7,6		831
Tucson	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDi 160 Klass	30.425	1.598	G	160	2	4.500	1.865	1.650	6,8		620
1.6 T-GDi 160 Maxx	32.175	1.598	G	160	2	4.500	1.865	1.650	6,8		620
1.6 T-GDi 160 Maxx 48V	33.675	1.598	G	160	2	4.500	1.865	1.650	6,5		577
1.6 T-GDi DCT 160 Maxx 48V	35.525	1.598	G	160	2	4.500	1.865	1.650	6,3		577
1.6 T-GDi DCT 160 Maxx 48V 4x4	38.325	1.598	G	160	4	4.500	1.865	1.650	6,8		577
1.6 CRDI 115 Klass	32.925	1.598	D	115	2	4.500	1.865	1.650	5,4		598
1.6 CRDi 136 Maxx 48V	36.525	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,1		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	38.375	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,2		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	41.175	1.598	D	136	4	4.500	1.865	1.650	5,6		546
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 215 Klass	37.325	1.598	G	215	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 215 N Line 4x4	50.525	1.598	G	215	2	4.500	1.865	1.650	6,6		616
PHEV 1.6 T-GDi 252 4x4 Tecno Sky	49.325	1.598	G	252	4	4.500	1.865	1.650	1,3		558
PHEV 1.6 T-GDi 252 4x4 N Line Style	53.775	1.598	G	252	4	4.500	1.865	1.650	1,3		558

INEOS

ineosgrenadier.com

Grenadier	**Euro NCAP: ★★★★★**										
UW 3.0 Turbo Gasolina 2 plazas	73.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 2 plazas	73.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Space N60 Nitro Sport 4x4 Aut.	58.400	1.898	D	163	4	5.280	1.835	1.790	8,9		-
Crew N60 B 4x4 Aut.	49.600	1.898	D	163	4	5.280	1.835	1.790	8,9		-
Crew N60 BB+ 4x4 Aut.	51.500	1.898	D	163	4	5.280	1.835	1.790	8,9		-
Crew N60 F+ 4x4 Aut.	57.200	1.898	D	163	4	5.280	1.835	1.790	9		-
Crew N60 Nitro Sport 4x4 Aut.	60.500	1.898	D	163	4	5.280	1.835	1.790	9		-

JAGUAR

jaguar.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
E-Pace	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6,4		470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6,5		470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 i4 250 Pure AWD 5p Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD 5p Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure 5p	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD 5p Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure 5p Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD 5p Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD 5p Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD 5p Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650
F-Type	Euro NCAP: N.D.										
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
I-Pace	Euro NCAP: N.D.										
S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
XE	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
XF	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	g	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JAECOO

jaecoo.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
7	Euro NCAP: N.D.										
Select 4x2	33.900	1.598	G	145	2	4.500	1.865	1.680	7,5		424
Exclusive 4x4	37.900	1.598	G	145	4	4.500	1.865	1.680	8		340
Select 4x2	40.900	1.500	H	340	2	4.500	1.865	1.680	-		-
Exclusive 4x2	42.900	1.500	H	340	2	4.500	1.865	1.680	-		-

JEEP

jeep.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Avenger	Euro NCAP: N.D.										
1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380-
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
Compass	Euro NCAP: ★★★★★										
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Renegade	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	Euro NCAP: N.D.										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee	Euro NCAP: N.D.										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA

kia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ceed	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech 5p ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	Euro NCAP: N.D.										
Electric 136 Concept 5p Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) 5p Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	Euro NCAP: ★★★★										
1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
e-Niro	Euro NCAP: ★★★★										
Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Picanto	Euro NCAP: ★★★										
1.0 DPI Concept	16.591	998	G	63	2	3.605	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI Drive	17.291	998	G	63	2	3.605	1.595	1.485	5,2		255
1.0 DPI GT-line	19.225	998	G	63	2	3.605	1.595	1.485	5,4		255
1.0 DPI GT-line Aut.	20.150	998	G	63	2	3.605	1.595	1.485	5,4		255
1.2 DPI GT-line	20.575	998	G	80	2	3.605	1.595	1.485	5,5		255
1.2 DPI GT-line Aut.	21.500	998	G	80	2	3.605	1.595	1.485	5,6		255
ProCeed	Euro NCAP: ★★★★										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594
Rio	Euro NCAP: ★★★										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
Sorento	Euro NCAP: ★★★★★										
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	46.431	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	5,9		616
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2	53.864	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	6,2		616
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	55.964	2.151	D	193	4	4.810	1.900	1.695	6,6		616
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2	45.725	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,6		608
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x2	50.925	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,6		608
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4	55.235	1.598	H	215	4	4.810	1.900	1.695	6,6		608
1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4	57.900	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		604
1.6 T-GDI PHEV Emotion 4x4	61.950	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		604
Sportage	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 CRDI 115 Drive	38.390	1.598	D	115	2	4.515	1.865	1.645	5,3		571
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	39.990	1.598	D	136	2	4.515	1.865	1.645	5,1		526
1.6 CRDI MHEV 136 Tech	42.890	1.598	D	136	2	4.515	1.865	1.645	5,1		526

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.6 CRDI MHEV 136 GT-line 7DCT	50.090	1.598	D	136	2	4.515	1.865	1.645	5,4		526
1.6 CRDI MHEV 136 GT-line 7DCT 4x4	53.690	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,8		526
1.6 T-GDI 160 Concept	34.140	1.598	G	160	2	4.515	1.865	1.645	6,9		591
1.6 T-GDI 160 Drive	35.590	1.598	G	160	2	4.515	1.865	1.645	6,9		591
1.6 T-GDI MHEV 160 Drive	36.590	1.598	G	160	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 T-GDI MHEV 160 Tech	39.490	1.598	G	160	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 T-GDI MHEV 160 Tech 7DCT	41.590	1.598	G	160	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 T-GDI MHEV 160 GT-line 7DCT	46.590	1.598	G	160	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 T-GDI MHEV 160 GT-line 7DCT 4x4	50.290	1.598	G	160	4	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 T-GDI HEV 215 Drive	41.590	1.598	H	215	2	4.515	1.865	1.645	5,6		587
1.6 T-GDI HEV 215 Tech	44.490	1.598	H	215	2	4.515	1.865	1.645	5,7		587
1.6 T-GDI HEV 215 Tech 4x4	47.390	1.598	H	215	4	4.515	1.865	1.645	6,3		587
1.6 T-GDI HEV 215 GT-line	49.590	1.598	H	215	2	4.515	1.865	1.645	5,8		587
1.6 T-GDI HEV 215 GT-line 4x4	53.190	1.598	H	215	4	4.515	1.865	1.645	6,4		587
1.6 T-GDI PHEV 265 Drive 4x4 Aut.	47.445	1.598	H	252	4	4.515	1.865	1.645	1,1		540
1.6 T-GDI PHEV 265 Tech 4x4 Aut.	50.345	1.598	H	252	4	4.515	1.865	1.645	1,1		540
1.6 T-GDI PHEV 265 GT-line 4x4 Aut.	56.145	1.598	H	252	4	4.515	1.865	1.645	1,1		540
Stonic	Euro NCAP: ★★★										
1.2 DPI 84 Concept	16.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	17.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Concept	18.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.2 DPI 84 Drive	18.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	19.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	20.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	20.482	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line	21.542	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,6		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	21.642	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	22.842	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
XCeed	Euro NCAP: N.D.										
1.0 T-GDi 120 Concept 5p ISG	19.913	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.0 T-GDi 120 Drive 5p ISG	21.127	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Drive	23.078	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Concept	23.103	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.0 T-GDi 120 Tech 5p ISG	23.428	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Drive	24.003	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.377	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,2		426
1.6 MHEV 136 Tech DCT	26.820	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,3		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	26.878	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 T-GDi 204 Emfion DCT	31.803	1.591	G	204	2	4.395	1.826	1.483	7,1		426
1.6 PHEV eDrive	28.342	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
1.6 PHEV eMotion	32.752	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
EV3	Euro NCAP: N.D.										
Air Standard Range	33.602	-	E	204	2	4.300	1.850	1.560	14,9		485
Earth Standard Range	35.102	-	E	204	2	4.300	1.850	1.560	14,9		485
Air Long Range	38.377	-	E	204	2	4.300	1.850	1.560	14,9		485
Earth Long Range	39.877	-	E	204	2	4.300	1.850	1.560	14,9		485
GT-line Long Range	45.377	-	E	204	2	4.300	1.850	1.560	14,9		485
EV6	Euro NCAP: N.D.										
RWD 170 58kWh	49.220	-	E	170	2	4.680	1.880	1.550	16,6		542
RWD 229 77kWh	53.122	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	16,5		542
RWD 229 77kWh GT Line	58.722	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	17,2		542
AWD 325 77kWh GT Line	62.722	-	E	325	4	4.680	1.880	1.550	18,0		510
AWD 585 77kWh GT	70.420	-	E	585	4	4.680	1.880	1.550	22,7		542
EV9	Euro NCAP: N.D.										
AWD GT-Line 7 plazas	85.100	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880
AWD GT-Line 6 plazas	86.200	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880

KGM

KGM.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Korando	Euro NCAP: N.D.										
G15T GLP Line	23.850	1.497	G	149	2	4.450	1.870	1.629	-		423
G15T GLP Urban Plus	27.050	1.497	G	149	2	4.450	1.870	1.629	-		423
G15T GLP Limited	30.550	1.497	G	149	2	4.450	1.870	1.629	-		423
G15T GLP Limited AT 4x4	34.650	1.497	G	149	4	4.450	1.870	1.629	-		423
G15T Urban

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	**Euro NCAP: ★★★★**										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574
KTM											ktm.com/es/x-bow/
X-Bow	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 285 GT	97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R	78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR	113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
LAMBORGHINI											lamborghini.com
Huracán	**Euro NCAP: N.D.**										
EVO 5.2 V10 640 2p	249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p	274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé	338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	**Euro NCAP: N.D.**										
S	265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante	296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616
LANCIA											lancia.es
Ypsilon	**Euro NCAP: N.D.**										
Ibrida	23.900	1.199	G	100	2	4.075	1.768	1.440	4,5		352
Elettrica	34.500	-	E	156	2	4.075	1.768	1.440	14,3		309
Elettrica Edizione Limitata Cassina	39.500	-	E	156	2	4.075	1.768	1.440	14,3		309
LEAPMOTOR											leapmotor.como.uy
T03	**Euro NCAP: N.D.**										
Design 37,3 kWh	18.942	-	E	95	2	3.620	1.652	1.577	16,3		210
C10	**Euro NCAP: N.D.**										
Style 69,9 kWh	34.969	-	E	218	2	4.739	1.900	1.680	-		435
LEXUS											lexusauto.es
ES	**Euro NCAP: ★★★★★**										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	**Euro NCAP: N.D.**										
LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
NX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	**Euro NCAP: N.D.**										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
LM	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
LINK & CO											linkco.com/es
01	**Euro NCAP: N.D.**										
Core	40.995	1.499	H	280	2	4.545	1.860	1.694	1,9		466
LIVAN											livanauto.es
X3 Pro	**Euro NCAP: N.D.**										
X3 Pro	16.995	1.498	G	103	2	4.005	1.760	1.575	7,7		245-
LOTUS											lotuscars.com
Emira	**Euro NCAP: N.D.**										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	**Euro NCAP: N.D.**										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
MAHINDRA											mahindra.es
KUV100	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 82 K6+ 5p	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 5p	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
MASERATI											maserati.com
Ghibli	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	g	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
GranCabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	209.600	-	E	761	4	4.966	1.957	1.365	23,4		151
Trofeo	263.000	2.992	G	550	4	4.966	1.957	1.365	10,4		172
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535
Modena	96.100	1.995	G	330	4	4.846	1.948	1.670	8,8		535
Trofeo	129.200	3.000	G	530	4	4.846	1.948	1.670	11,2		535
MC20	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé V6 630	265.388	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.221	11,6		150
Cielo V6 630	300.500	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.218	11,6		150
MAZDA											mazda.es
2	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Origin	20.606	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Homura	21.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Zenith	22.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Signature	23.781	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Pure Plus	24.225	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile	25.454	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile Comfort	26.579	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Select	27.994	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	4,0		286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 4p S/S	27.182	1.998	G	122	2	4.660	1.795	1.440	6,0		450
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 5p S/S	26.682	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,2		358
2.0 Skyactiv-G 122 Zenith 5p S/S	29.032	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,7		358
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 4p S/S	29.682	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.182	1.998	G	186	2	4.460	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p	32.032	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p Aut.	34.332	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p	30.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p S/S	32.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	4,4		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	4,7		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky Aut.	41.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.5 Skyactiv-G 194 Zenith Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.870	1.840	1.450	6,7		480
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 5p	30.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G Zenith White Aut.	37.375	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 5p	32.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	4,6		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.2 Skyactiv-D Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.805	1.840	1.480	4,8		522

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
WGN 2.5 Skyactiv-G Zen Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.805	1.840	1.480	6,8		522
CX-3	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.8 Skyactiv-D 115 Evolution 5p S/S	21.845	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,4		350
1.8 Skyactiv-D 115 Zenith 5p S/S Aut.	25.650	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,9		350
2.0 Skyactiv-G 121 Evolution 5p Aut.	23.245	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,1		350
2.0 Skyactiv-G 121 Origin 5p S/S	20.645	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,2		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p S/S	27.750	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	7		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p Aut.	29.550	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	6,7		350
CX-30	**Euro NCAP: N.D.**										
1.8 Skyactiv-D 116 Evolution 5p S/S Aut.	34.025	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	5,0		430
1.8 Skyactiv-D 116 Origin 5p S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin 5p S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin	30.900	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,7		522
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin 6AT	32.410	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	7,3		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Origin	33.900	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD 6AT Origin	36.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.5 Skyactiv-G 2WD 6AT Newground	38.180	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Newground	42.220	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Signature	46.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
CX-60	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
CX-80	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D AWD Exclusive-Line	56.748	3.283	D	254	4	4.995	1.890	1.705	5,7		566
e-Skyactiv D AWD Homura	62.678	3.283	D	254	4	4.995	1.890	1.705	5,7		566
e-Skyactiv D AWD Takumi	63.778	3.283	D	254	4	4.995	1.890	1.705	5,8		566
e-Skyactiv D AWD Homura Plus	66.228	3.283	D	254	4	4.995	1.890	1.705	5,8		566
e-Skyactiv D AWD Takumi Plus	67.328	3.283	D	254	4	4.995	1.890	1.705	5,8		566
e-Skyactiv PHEV AWD Exclusive-Line	56.544	2.488	H	328	4	4.995	1.890	1.705	1,6		566
e-Skyactiv PHEV AWD Homura	62.474	2.488	H	328	4	4.995	1.890	1.705	1,6		566
e-Skyactiv PHEV AWD Takumi	63.574	2.488	H	328	4	4.995	1.890	1.705	1,6		566
e-Skyactiv PHEV AWD Homura Plus	66.224	2.488	H	328	4	4.995	1.890	1.705	1,6		566
e-Skyactiv PHEV AWD Takumi Plus	67.324	2.488	H	328	4	4.995	1.890	1.705	1,6		566
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★**										
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**										
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130
MAXUS											maxus-motor.es
EUNIQ	**Euro NCAP: N.D.**										
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV	**Euro NCAP: N.D.**										
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-
MERCEDES-BENZ											mercedes-benz.es
AMG GT 4-Door Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T	**Euro NCAP: N.D.**										
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551
CLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460
CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shhoting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Clase A	**Euro NCAP: N.D.**										
A 180 136 5p	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 5p	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 5p	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 5p	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 5p	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335
A 250e 5p	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic 5p	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ 5p 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ 5p 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B	**Euro NCAP: ★★★★★**										
180 136 5p	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 5p	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 5p	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 5p	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 5p	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445
Clase C	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490
CLE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4		420
Clase E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E 200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9		540
E 220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7		540
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1		540
E 300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2		540
E 300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5		370
E 300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3		370
E 220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6		640
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5		640
E 220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8		640
E 300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6		640
E 300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7		480
E 300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3		480
Cabrio E 220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6		360
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8		360
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,9		360
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5		360
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3		385
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3		405
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6		405
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,7		405
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2		405
Clase G	**Euro NCAP: N.D.**										
G 450 d 5p Aut.	148.675	2.989	D	367	4	4.825	1.984	1.969	8,8		454
G 500 5p Aut.	159.650	3.000	G	449	4	4.825	1.931	1.969	11,1		454
G 580 con tecnología EQ Edition One	196.221	-	E	587	4	4.624	1.931	1.969	28,9		454
G 63 AMG Aut.	219.300	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,11		454
Clase S	**Euro NCAP: N.D.**										
S 350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0		550
S 350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4		550
S 580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6		350
S 63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4		330
Clase V	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6		610
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6		1410
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6		1030
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
EQA	**Euro NCAP: N.D.**										
250	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
250+	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
EQB	**Euro NCAP: N.D.**										
250	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
250+	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2		495
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.484	1.834	1.667	18,2		495
EQC	**Euro NCAP: N.D.**										
400 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-		500
EQE	**Euro NCAP: N.D.**										
300	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
EQE SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
350+	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5		520
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1		520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3		520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
EQS	**Euro NCAP: N.D.**										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7		610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5		610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21.4		610
EQS SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5		645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6		645
EQV	**Euro NCAP: N.D.**										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-		1030
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7		435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6		435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1		435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9		435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5		570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9		570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5		565
GLC	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2		600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2		600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4		600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6		600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2		545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2		545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4		545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6		545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLE	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1		630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3		630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7		630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655
Clase GLS	**Euro NCAP: N.D.**										
GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520
Marco Polo	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d tD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670
SL	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240
AMG GT COUPÉ	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321

MG

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
ZS	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automatico Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
Hybrid+ Comfort	22.990	1.498	G	194	2	4.430	1.818	1.635	5		443
Hybrid+ Luxury	25.990	1.498	G	194	2	4.430	1.818	1.635	5		443
HS	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.5 Turbo Comfort	23.440	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Comfort Aut.	25.440	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,7		463
1.5 Turbo Luxury	25.740	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Luxury Aut.	27.740	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,7		463
EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.610	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.610	1.876	1.685	1,8		463
HS 2025	**Euro NCAP: ★★★★**										
HS Plug-In Hybrid Comfort	35.780	1.500	H	339	2	4.670	1.890	1.663	0,6		441
HS Plug-In Hybrid Luxury	38.780	1.500	H	339	2	4.670	1.890	1.663	0.6		441
4 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363
5 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Marvel R ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357
Cyberster	**Euro NCAP: N.D.**										
Trophy Single Motor	63.590	-	E	340	2	4.535	1.913	1.329	16,7		249
Trophy Single Motor	68.590	-	E	510	4	4.535	1.913	1.329	19,1		249

MINI

mini.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460
MINI 3p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
MINI 5p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 5p Essential	31.350	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Classic	33.360	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Favoured	36.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,1		275
Cooper C 5p John Cooper Works	39.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,2		275
Cooper S 5p Essential	35.350	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Classic	37.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Favoured	40.830	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p John Cooper Works	43.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,4		275
ACEMAN	**Euro NCAP: N.D.**										
Aceman E Essential	37.250	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E Classic	41.920	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E Favoured	44.420	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E John Cooper Works	45.530	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman SE Essential	40.850	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE Classic	46.520	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE Favoured	48.020	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE John Cooper Works	49.130	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300

MITSUBISHI

mitsubishi-motors.es

Colt	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PHEV Motion 4WD	38.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki 4WD	40.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki+ 4WD	44.300	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
Space Star	**Euro NCAP: ★★★★**										
120 MPI 80 Spirit 5p S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Motion 5p S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1		235
ASX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100T Motion	21.390	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	5,8		422
130T MHEV Motion	22.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,7		422
130T MHEV Kaiteki	25.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,8		422
130T MHEV Motion DCT	27.690	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,9		42
160 HEV Kaiteki	29.190	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7		305
160 HEV Kaiteki+	32.690	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7		305
Outlander	**Euro NCAP: N.D.**										
PHEV Motion 4WD	48.200	2.360	H	306	4	4.719	1.862	1.750	0,8		495
PHEV Kaiteki 4WD	53.800	2.360	H	306	4	4.719	1.862	1.750	0,8		495
PHEV Kaiteki+ 4WD	56.400	2.360	H	306	4	4.719	1.862	1.750	0,8		495
PHEV First Edition 4WD	56.900	2.360	H	306	4	4.719	1.862	1.750	0,8		495

MORGAN

morgan-motor.co.uk

Plus	**Euro NCAP: N.D.**										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0		-
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9		-
Super	**Euro NCAP: N.D.**										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9		-

NISSAN

nissan.es

Ariya	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Advance 63 kWh 4x2 218	43.000	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Engage 87 kWh 4x2 242	45.000	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Advance 87 kWh 4x2 242	49.500	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh 4x2 242	53.700	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Advance 87 kWh e-4ORCE 306	52.700	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Evolve 87 kWh e-4ORCE 306	56.900	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Nismo 87 kWh e-4ORCE 435	60.181	-	E	435	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2		422
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
Leaf	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 40kWh 150 Acenta 5p Aut.	25.200	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 N-Connecta 5p Aut.	26.991	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 Tekna 5p Aut.	29.801	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	31.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	34.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Design	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Acenta	34.300	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Connecta	37.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Connecta	40.450	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Design	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Tekna	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna Premium	42.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 CVT Tekna Premium	44.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Design	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna Premium	44.960	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
e-Power 190 Acenta	36.700	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 N-Connecta	40.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 N-Design	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 Tekna Premium	47.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
X-Trail	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485

OMODA

omodaoficial.es

5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Comfort 1.6 TGDI	26.265	1.598	G	147	2	4.373	1.824	1.588	7		370
Premium 1.6 TGDI	29.900	1.598	G	147	2	4.373	1.824	1.588	7		370
EV Comfort 61 kWh	35.662	-	E	204	2	4.424	1.830	1.588	15,5		380
EV Premium 61 kWh	39.900	-	E	204	2	4.424	1.830	1.588	15,5		380

OPEL

opel.es

Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Electric	39.690	-	E	156	2	4.374	1.860	1.441	14,8		352
Corsa	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 75 Edition 5p S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3		309
1.2T 100 Edition 5p S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
1.2T 100 GS 5p S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
Hybrid 100 GS 5p S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 136 GS 5p S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6		309
Corsa-e	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV 50kWh 136 Edition 5p Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8		267
BEV 54kWh 156 GS 5p Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3		267
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7		350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6		350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4		350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0		350
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4		310
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2T Hybrid Edition	33.900	1.199	G	130	2	4.650	1.905	1.661	5,5		550
1.2T Hybrid GS	37.540	1.199	G	130	2	4.650	1.905	1.661	5,5		550
Plug-In Hybrid Edition	43.350	1.598	H	194	2	4.650	1.905	1.661	0,8		550
Plug-In Hybrid GS	46.990	1.598	H	194	2	4.650	1.905	1.661	0,8		550
Electric 73 kWh Edition	44.350	-	E	213	2	4.650	1.905	1.661	16,9		550
Electric 73 kWh GS	47.990	-	E	213	2	4.650	1.905	1.661	17		550
Electric 82 kWh GS	48.990	-	E	213	2	4.650	1.905	1.661	17,8		550
Frontera	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Edition	24.500	-	E	113	2	4.385	1.795	1.635	18,2		460
Electric GS	27.700	-	E	113	2	4.385	1.795	1.635	18,3		460

PEUGEOT

peugeot.es

208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active PureTech 75	18.350	1.199	G	75	2	4.055	1.745	1.430	5,4		309
Active PureTech 100	19.550	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5		309
Allure PureTech 100	21.150	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,1		309
GT PureTech 100	23.450	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,2		309
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,5		309
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800	1.199	G	136	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
E-208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active 100 kW	33.750	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
Allure 100 kW	35.550	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
GT 100 kW	37.650	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	16		265
Active 115 kW	38.650	-	E	156	2	4.055	1.745	1.430	14,4		265
2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Active 5p S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure 5p S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 GT 5p S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
e-2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
136 50KWh Active 5p Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7		434
156 54KWh Active 5p Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh Allure 5p Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434
3008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Plug-In Hybrid Allure e-DCT7	43.160	1.598	E	194	2	4.542	1.895	1.641	0,9		520
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
308	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420
408	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
E-408 Allure	44.860	-	E	213	2	4.687	1.844	1.651	15,1		471
E-408 GT	47.670	-	E	213	2	4.687	1.844	1.651	15,1		471
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Active Pack	35.149	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Active Pack EAT8	37.920	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 Bl

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.850	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 GT	40.250	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 GT EAT8	43.020	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	44.150	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
5008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
136 Hybrid e-DCS6 Allure	39.660	1.199	G	136	2	4.791	1.895	1.694	5,8		748
136 Hybrid e-DCS6 GT	43.460	1.199	G	136	2	4.791	1.895	1.694	5,8		748
196 Plug-In Hybrid e-DCS7 Allure	46.160	1.598	H	196	2	4.791	1.895	1.694	1		748
196 Plug-In Hybrid e-DCS7 GT	50.460	1.598	H	196	2	4.791	1.895	1.694	1		748
213 E-5008 Eléctrico Allure	49.160	-	E	213	2	4.791	1.895	1.694	17,7		748
213 E-5008 Eléctrico GT	53.460	-	E	213	2	4.791	1.895	1.694	17,9		748
508	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	38.510	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	40.660	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 Allure Pack e-EAT8	49.610	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
1.2 PureTech 130 GT EAT8	39.760	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	41.909	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		487
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		530

POLESTAR

polestar.com/es

Polestar 2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		446
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Polestar 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Single Motor	65.900	-	E	272	2	4.840	1.534	1.614	17,7		541
Long Range Dual Motor	72.900	-	E	544	4	4.840	1.534	1.614	18,6		541
Polestar 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Range Dual Motor	81.900	-	E	299	4	4.900	1.968	1.614	18,9		516
Long Range Dual Motor	88.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	19,7		516
Long Range Dual Motor Performance	95.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	22,1		516

PORSCHE

porsche.es

718 Boxster	**Euro NCAP: N.D.**										
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4		275
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275
GTS 4.0	102.112	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,9		270
GTS 4.0 PDK	105.825	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,1		270
Spyder	116.246	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
Spyder PDK	119.470	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
718 Cayman	**Euro NCAP: N.D.**										
Cayman	69.010	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.286	9,3		312
Cayman PDK	72.234	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.295	8,9		312
Cayman T	79.373	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	9,4		312
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	1.822	1.267	13,2		125
911	**Euro NCAP: N.D.**										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupe	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupe PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupe	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupe PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Coupe 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
911 2025	**Euro NCAP: N.D.**										
Carrera Coupé	149.302	2.981	G	394	2	4.542	1.852	1.338	10,1		135
Carrera GTS Coupé	198.102	3.591	G	541	2	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Carrera GTS Coupé	207.444	3.591	G	541	4	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Macan EV	**Euro NCAP: N.D.**										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	**Euro NCAP: N.D.**										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491
bateria Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17		491
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
4S bateria Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RANGE ROVER

landrover.es

Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**										
SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 D165 FWD MHEV 5p	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV 5p Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV 5p Aut.	45.550	1.997	D	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV 5p Aut. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
Range Rover Sport	**Euro NCAP: N.D.**										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

RENAULT

renault.es

5 E-Tech	**Euro NCAP: N.D.**										
5 E-Tech 122 CV 40 kWh evolution	26.784	-	E	122	2	3.920	1.770	1.500	14,5		277
5 E-Tech 122 CV 40 kWh techno	28.704	-	E	122	2	3.920	1.770	1.500	14,7		277
5 E-Tech 122 CV 40 kWh iconic cinq	30.624	-	E	122	2	3.920	1.770	1.500	14,8		277
5 E-Tech 150 CV 52 kWh techno	31.584	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	15		277
5 E-Tech 150 CV 52 kWh iconic cinq	33.504	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	15,1		277
Captur	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	21.039	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TCe 90 techno	23.270	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TCe 100 GLP techno	24.046	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TCe 160 MHEV EDC techno	28.120	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
TCe 160 MHEV EDC esprit Alpine	31.030	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid Evolution	26.665	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	28.896	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	31.806	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
Clio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TCe 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dCi 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	**Euro NCAP: N.D.**										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477
Arkana	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Symbioz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid evolution	29.643	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,6		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	32.026	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	33.466	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
Austral	**Euro NCAP: N.D.**										
TCe 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 160 MHEV Techno Espirit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Espirit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Espirit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Megane E-TECH	**Euro NCAP: ★★★★★**										
equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
evolution EV60 super charge	41.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 optimum charge	41.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
ionic EV60 optimum charge	47.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
Twingo	**Euro NCAP: ★★★★**										
Electric R80 Bateria 20 kWh Techno	24.540		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Electric R80 Bateria 20 kWh SL Urban	25.440		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Twizy	**Euro NCAP: ★★**										
Electric Life 45	12.105	-	E	5	2	2.337	1.234	1.454	-		31
Electric Life 80	12.985	-	E	11	2	2.337	1.234	1.454	-		31
ZOE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric R110 40kWh Equilibre	34.780	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R110 50kWh Evolution	36.530	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R135 50kWh Iconic	38.430	-	E	135	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Kangoo	**Euro NCAP: N.D.**										
Authentic 1.5 Blue dCi 75	25.493	1.461	D	75	2	4.486	1.919	1.838	5,4		775
Authentic 1.3 TCe 130	26.138	1.333	G	130	2	4.486	1.919	1.838	6,6		775
Electric E-TECH EV Equilibre	38.028	-	E	122	2	4.486	1.860	1.808	-		-
Scenic	**Euro NCAP: N.D.**										
evolution autonomía estándar confort	38.703	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno autonomía estándar confort	41.613	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno gran autonomía	45.493	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	16,8		545
esprit Alpine gran autonomía	48.015	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
iconic gran autonomía	49.373	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
Rafale	**Euro NCAP: N.D.**										
techno E-Tech full hybrid	41.807	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528
esprit Alpine E-Tech full hybrid	46.172	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528
esprit Alpine E-Tech 4x4 PHEV	50.537	1.199	H	300	4	4.710	1.866	1.613	0,5		465
atelier Alpine E-Tech 4x4 PHEV	55.387	1.199	H	300	4	4.710	1.866	1.613	0,7		465

ROLLS ROYCE

rolls-roycemotorcars-madrid.es

Cullinan	**Euro NCAP: N.D.**										
V12	290.000	6.749	G	571	4	5.341	2.164	1.835	15,6		560
Ghost	**Euro NCAP: N.D.**										
EWB 6.6 V12 570 Aut.	352.763	6.592	G	571	2	5.569	1.948	1.550	13,7		490
Phantom	**Euro NCAP: N.D.**										
6.75 V12 4p Aut.	480.504	6.749	G	571	2	5.842	1.990	1.638	14,8		460
EWB 6.75 V12 Aut.	565.484	6.749	G	571	2	6.092	1.990	1.640	14,7		460

SEAT

seat.es

Arona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Reference	18.650	999	G	95	2	4.138	1.780	1.543	5,4		400
1.0 TSI 110 Style	20.300	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 Style DSG	22.750	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 X-Perience	22.210	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 X-Perience DSG	25.125	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 FR DSG	25.855	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.5 TSI 150 DSG FR	28.240	1.498	G	150	2	4.138	1.780	1.543	6,1		400
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Reference	24.540	999	G	110	2	4.363	1.841	1.601	5,4		510
2.0 TDI 115 Reference	28.080	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style	30.030	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style DSG	32.510	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
2.0 TDI 150 Style	33.350	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 Style DSG	35.980	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 TDI 150 X-Perience DSG 4Drive	40.078	1.968	D	150	4	4.363	1.841	1.601	4,7		510
Ibiza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 116 Style	27.880	1.498	G	116	2	4.368	1.800	1.456	5,7		380
1.5 TSI 116 Style 25 Aniversario	27.180	1.498	G	116	2	4.368	1.800	1.456	5,7		380
1.5 eTSI 116 Style 25 Aniversario DSG	28.430	1.498	G	116	2	4.368	1.800	1.456	5,3		380
1.5 eTSI 116 Style DSG	29.460	1.498	G	116	2	4.368	1.800	1.456	5,3		380
1.5 TSI 116 FR 25 Aniversario	29.530	1.498	G	116	2	4.368	1.800	1.456	5,7		380
1.5 eTSI 116 FR 25 Aniversario DSG	32.010	1.498	G	116	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
2.0 TDI 116 Style	30.250	1.968	G	116	2	4.368	1.800	1.456	4,6		380
2.0 TDI 150 Style DSG	34.560	1.968	G	150	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
2.0 TDI 150 FR DSG	36.440	1.968	G	150	2	4.368	1.800	1.456	4,9		380
1.5 TSI 150 Style Special Edition	29.120	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,7		380
1.5 eTSI 150 Style Special Edition	30.330	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,3		380
1.5 TSI 150 FR Special Edition	30.780	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,7		380
1.5 eTSI 150 FR Special Edition DSG	35.590	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,8		380
1.5 eHybrid 204 FR DSG	36.450	1.498	H	204	2	4.368	1.800	1.456	0,4		270
Sportstourer 1.5 TSI 115 Style 25 Aniver.	28.640	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,8		620
Sportstourer 1.5 TSI 115 Style	29.340	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,7		620
Sportstourer 1.5 TSI 115 FR 25 Aniver.	30.950	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,9		620
Sportstourer e1.5 TSI Style 25 An. DSG	31.040	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,4		620
Sportstourer e1.5 TSI Style DSG	32.070	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,4		620
Sportstourer e1.5 TSI FR 25 An. DSG	33.390	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,4		620
Sportstourer e1.5 TSI FR DSG	35.020	1.498	G	115	2	4.642	1.800	1.448	5,4		620
Sportstourer 2.0 TDI 115 Style	31.630	1.968	D	115	2	4.642	1.800	1.448	4,6		620
Sportstourer 2.0 TDI 115 Style DSG	36.030	1.968	D	115	2	4.642	1.800	1.448	4,6		620
Sportstourer 2.0 TDI 150 FR DSG	37.760	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,9		620
Sportstourer 1.5 eHybrid 204 FR DSG	38.120	1.498	H	204	2	4.642	1.800	1.448	0,4		470
Tarraco	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoTSI 150 Style 5p S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus 5p S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

3	**Euro NCAP: N.D.**										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	**Euro NCAP: N.D.**										
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA

skoda.es

Fabia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
Kamiq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence 5p S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design 5p S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400
Karoq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Selection	35.005	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Selection	34.995	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Selection DSG	37.005	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 150 DSG 4X4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521
Kodiaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	35.950	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	5,9		-
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection 7 pl.	37.075	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
1.5 TSI mHEV 150 DSG Design	38.800	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6		-
2.0 TDI 150 DSG Selection	38.850	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 193 DSG 4x4 Selection	41.750	1.968	D	190	4	4.758	1.864	1.659	6		-
1.5 TSI iV PHEV 204 DSG Selection	42.300	1.498	H	204	2	4.758	1.864	1.659	0,4		-
1.5 TSI iV PHEV 204 DSG Design	45.100	1.498	H	204	2	4.758	1.864	1.659	0,5		-
1.5 TSI iV PHEV 204 DSG Sportline	46.300	1.498	H	204	2	4.758	1.864	1.659	0,5		-
Octavia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 116 DSG Design	33.400	1.498	G	116	2	4.698	1.829	1.470	4,9		600
1.5 TSI 150 DSG Selection	33.800	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,9		600
1.5 TSI 150 DSG Design	34.800	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,9		600
1.5 TSI 150 DSG Sportline	36.800	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,9		600
2.0 TDI 116 Selection	33.300	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 116 Design	34.300	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG Selection	35.800	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,5		600
2.0 TDI 150 DSG Design	36.800	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,5		600
2.0 TDI 150 DSG Sportline	38.800	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 265 CV DSG	45.000	1.984	G	265	2	4.709	1.829	1.457	6,9		600
Combi 1.5 TSI 116 DSG Design	34.100	1.498	G	116	2	4.698	1.829	1.470	5,1		600
Combi 1.5 TSI 150 DSG Selection	35.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	5		600
Combi 1.5 TSI 150 DSG Design	36.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	5		600
Combi 1.5 TSI 150 DSG Sportline	38.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	5		600
Combi 2.0 TDI 116 Selection	34.000	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,4		600
Combi 2.0 TDI 116 Design	35.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,4		600
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	36.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,6		600
Combi 2.0 TDI 150 DSG Design	37.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,6		600
Combi 2.0 TDI 150 DSG Sportline	39.500	1.498	G	150	2	4.698	1.829	1.470	4,6		600
Combi RS 2.0 TSI 265 CV DSG	45.700	1.984	G	265	2	4.709	1.829	1.457	6,8		600
Scala	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
Superb 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Enyaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 85	52.800	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85 Sportline	57.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV RS	62.100	-	E	340	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	49.200	-	E	180	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85	54.600	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85 Sportline	59.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV RS	63.900	-	E	340	4	4.653	1.879	1.622	-		570
Elroq	**Euro NCAP: N.D.**										
50	31.170	-	E	170	2	4.488	1.884	1.625	15,8		470
60	39.620	-	E	170	2	4.488	1.884	1.625	15,82		470

SKYWELL

skywellmotor.es

BE11	**Euro NCAP: N.D.**										
BE11 72 kWh Comfort	40.900	-	E	204	2	4.700	-	-	-		457
BE11 72 kWh Luxurt	43.900	-	E	204	2	4.700	-	-	-		457
BE11 Long Range 86 kWh Comfort	44.900	-	E	204	2	4.720	-	-	-		457
BE11 Long Range 86 kWh Luxury	47.900	-	E	204	2	4.720	-	-	-		457

SMART

smart.es

#1	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	2	4.300	1.822	1.636	18,2		288
#3	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

SUBARU

subaru.es

Forester	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHybrid Sport Plus	35.400	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive	37.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive Plus	39.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
Impreza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHYBRID Urban	31.250	1.995	G	150	4	4.475	1.775	1.515	-		340
Levorg	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i 150 Sport 5p S/S Lineartronic	28.900	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	7,2		522
2.0i GLP 150 Sport 5p S/S Lineartronic	30.650	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	8,5		522
Outback	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5i 175 Sport AWD 5p Lineartronic	32.900	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	-		559
2.5i GLP Executive AWD Lineartronic	38.400	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
2.5i GLP 175 Sport AWD Lineartronic	34.650	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
BRZ	**Euro NCAP: ★★★★★**										
BRZ	39.500	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,8		237
Solterra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Trek	50.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	16,1		452
Touring	55.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	18		441
XV	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6i 114 Sport 5p S/S CVT	23.300	1.600	G	114	4	4.465	1.800	1.595	-		-
2.0i 156 Sport Plus 5p S/S CVT	29.400	1.995	G	154	4	4.465	1.800	1.595	6,9		-

SUZUKI

auto.suzuki.es

Ignis	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid Red&White	14.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 Mild Hybrid GLE	15.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid Red&White	16.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid GLX	16.610	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	17.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid CVT GLX	17.800	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		260
S-Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T Mild Hybrid S1	24.945	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid S2	26.145	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S2	28.020	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,8		430
1.4T Mild Hybrid S3 Aut.	31.005	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,7		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 Aut.	32.800	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	6,1		430
Swift 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 S1 MHEV	20.100	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 MHEV	21.800	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 AUT. MHEV	23.300	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
1.2 S2 4WD S2 MHEV	23.300	1.197	G	83	4	3.860	1.735	1.495	4,9		265
1.2 S3 MHEV	22.700	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S3 AUT. MHEV	24.200	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
Vitara	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289
Across	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
Swace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM

swmmotors.es

G01	**Euro NCAP: ★★★**										
F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA

teslamotor.es

Model 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-		340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Model Y	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Model S	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Performance Plaid 5p Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Model X	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-		1273
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-		1141

TOYOTA

toyota.es

Aygo X Cross	**Euro NCAP: ★★★★**										
Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7		231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8		231
Camry											
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
C-HR	**Euro NCAP: N.D.**										
140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		3102
Corolla	**Euro NCAP: N.D.**										
Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0		361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Corolla Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9		414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5		414
GR Supra	**Euro NCAP: N.D.**										
Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3		290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
Land Cruiser	**Euro NCAP: N.D.**										
2.8 180D GX 5p	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		621
2.8 180D VX 5p Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		553
Prius	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Proace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-		180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plzAut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-		550
RAV4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
220H 218 Business 5p S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-		580
220H 222 Business 4x4 5p e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-		580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Highlander	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0		579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2		579
bZ4X	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance 4X2	34.500	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	14,4		452
Style 4X2	42.000	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	14,7		452
Luxury 4X4	49.000	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	17,9		452
Yaris	**Euro NCAP: ★★★★★**										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0		286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Businnes Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
GR Yaris 2024 RZ Manual 4x4	47.500	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
GR Yaris 2024 RZ Automático 4x4	55.000	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	9,5		174
GR Yaris 2024 RZ Man. 4x4 Ogier LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
GR Yaris 2024 RZ M.. 4x4 Rovanperä LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
Yaris Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
Mirai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
GR 86	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7		226
GR Yaris	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ 6MT	51.000	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
RZ 8AT Touring Pack	58.500	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	9,5		174

VOLKSWAGEN volkswagen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Golf	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 115	26.035	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG	27.640	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 115 Más	28.575	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
GTI 2.0 TSI 265 DSG	44.735	1.984	G	265	2	4.289	1.789	1.478	7,1		374
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5		611
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4		611
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2		611
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8		611
ID.3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15		385
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,2		385
ID.4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,5		543
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,3		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,8		543
GTX 340 CV 77 kWh	55.310		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1		543
ID.5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	46.720		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
GTX 340 CV 77 kWh	57.230		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4		549
ID.7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	57.055		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1		532
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
ID.Buzz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
Passat 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2		690
Polo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6		351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
Taigo	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5		438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9		438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1		438
T-Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 5p S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 95 5p S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 150 R-Line 5p S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9		385
T-Roc	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0		445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0		445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8		445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-		284
Tiguan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1		652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4		652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	D	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3		652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	D	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4		652
2.0 TDI 193 DSG 4Motion R-Line	52.700	1.968	D	193	4	4.539	1.839	1.660	5,6		652
1.5 TSI e-Hybrid 204 DSG Más	53.995	1.498	H	204	2	4.539	1.839	1.660	0,5		490
1.5 TSI e-Hybrid 272 DSG R-Line	57.030	1.498	H	272	2	4.539	1.839	1.660	0,5		490
Touareg	**Euro NCAP: N.D.**										
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9		810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4		810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7		610
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8		610
Amarok	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6		-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9		-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1		-
Touran	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6		743
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743

VOLVO volvo.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EX30	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Motor	36.770		E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7		325
Single Motor Extended Range	42.034		E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7		325
Twin Motor	48.265		E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3		325
XC90	**Euro NCAP: N.D.**										
B5 AWD Core	81.200	1.967	H	250	4	4.953	1.923	1.767	8,5		680
B5 AWD Plus	86.038	1.967	H	250	4	4.953	1.923	1.767	8,7		680
B5 AWD Ultra	92.183	1.967	H	250	4	4.953	1.923	1.767	8,7		680
T8 AWD Core	91.150	1.969	H	455	4	4.953	1.923	1.767	1,2		640
T8 AWD Plus	95.627	1.969	H	455	4	4.953	1.923	1.767	1,3		640
T8 AWD Ultra	100.104	1.969	H	455	4	4.953	1.923	1.767	1,3		640
EX90	**Euro NCAP: N.D.**										
Twin Ultra	104.895		E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9		692
Twin Performance Ultra	109.900		E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1		692
EC40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	44.600		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	52.880		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
C40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	48.884		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	57.343		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
S60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9		390
S90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
V60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4		529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5		529
V90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Momentum Pro Aut.	57.150	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Momentum Pro Aut.	61.650	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B4 R-Design Aut.	61.740	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
XC40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential B3	42.600	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,5		443
Core B3	45.500	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B3	48.070	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B3	50.700	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Core B4	48.000	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B4	50.500	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B4	53.150	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
EX40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential Single Motor	46.600	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441

XPENG xpeng.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
G6	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD Standard Range	44.990	-	E	258	2	4.753	1.920	1.650	17,5		571
RWD Long Range	49.990	-	E	286	2	4.753	1.920	1.650	17,5		571
AWD Performance	56.500	-	E	476	4	4.753	1.920	1.650	17,9		571
P7	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD Standard Range	51.990	-	E	276	2	4.888	1.896	1.450	16,8		440
AWD Performance	59.990	-	E	473	4	4.888	1.896	1.450	19,2		440
AWD Wing Edition	69.950	-	E	473	4	4.888	1.896	1.450	19,2		440
G9	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD Standard Range	58.970	-	E	313	2	4.891	1.937	1.680	19,4		731
RWD Long Range	62.990	-	E	313	2	4.891	1.937	1.680	19,4		731
AWD Performance	72.550	-	E	551	2	4.891	1.937	1.680	21,3		731

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR:

KIA TASMAN
NUEVOS HORIZONTES

Kia acaba de presentar un nuevo modelo... que no llegará a Europa. Se llama Tasman y es una pick-up que pone contra las cuerdas a la popular Ford Ranger. Sus atributos son variados, el diseño entre ellos, con un look muy atrevido para lo que es habitual en el segmento. Mide 5,38 metros de largo y viene en configuraciones de cabina simple o doble, que a su vez admiten diferentes transformaciones. Por ejemplo, una versión chasis cabina enfocada a preparaciones. Y hablando de capacidades, el Tasman tiene una carga útil de hasta 1.195 kg, una capacidad de remolque de hasta 3.500 y un volumen de la caja de carga de 1,16 m³.

Centrado en los mercados de Australia, Oriente Medio y África, la gama de motores se compone de un propulsor de gasolina de 281 CV junto a un diésel que libera 210. Para los más aventureros, Kia ofrecerá una gama de accesorios todoterreno al mismo tiempo que anuncia una altura de vadeo segura de hasta 80 cm.

SCOUT TRAVELLER Y TERRA
VUELTA A LA VIDA

Scout (o más bien International Harvester, aunque su producto comercial más conocido fue el Scout) es una marca muy querida entre los aficionados en Estados Unidos, una firma que ahora está de vuelta gracias a... Volkswagen. La compañía alemana ha puesto en marcha la nueva Scout, y de momento han mostrado dos modelos casi de producción. Llamados Traveller y Terra, son casi gemelos, con la salvedad de que uno es un todoterreno tradicional y el otro una pick-up. No llegarán al mercado hasta 2027 y son completamente eléctricos, aunque con una interesante novedad: podrán ampliar autonomía gracias a un extensor de rango. De este modo, las versiones convencionales podrán pasar de aproximadamente 560 km en homologación a más de 800. Chasis de largueros y travesaños, bloqueos de diferencial... Traveller y Terra son todoterrenos auténticos, ambos con más de

5,20 metros de largura. Aunque no hay demasiados detalles técnicos avanzados, sabemos que se basarán en una arquitectura eléctrica de 800 V que garantiza recargas de muy alta potencia (hasta 350 kW) y que ofrecerán carga bidireccional, lo que abre un mundo de posibilidades a usuarios camper, comerciales... Ambos tendrán un precio en Estados Unidos, mercado al que van dirigidos, de unos 60.000 dólares y tiran de nostalgia desde un diseño retro que tratará de atraer al mayor número posible de clientes.

Director:
Eduardo Cano
(ecano@grupov.es)

Redacción:
Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín

Portada y Maquetación:
Jorge Molina

Directores de Publicidad:
Ana Cid (acid@grupov.es) y
Carlos Martín (cmartin@grupov.es)

Fotomecánica: Carlos Esteso
y Roberto del Barco

Secretaria de redacción: Elena García

Colaboradores:
Karam El Shenawy, Andrés Izurieta,
Álvaro Ruiz y José A. Gómez

GRUPO V

Editor:
Martín Gabilondo Viqueira

Director Comercial:
Sergio Herráez

Director de producción y distribución:
Martín Gabilondo Sánchez

Directora Financiera:
María Pérez Acín

Director de Arte:
Javier Corral

Redacción, publicidad y suscripciones:
C/ Valportillo Primera, n.º 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37 • Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

Suscripciones:
suscripciones@grupov.es

E-mail: coches@grupov.es

Imprime: Rotocobrhi

Distribuye: SGEL

Depósito Legal: M-51777-2009

ISSN: 2255-0143

Publicación controlada por

*NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Precio: 1,99 euros (Incluido IVA) Canarias: 2,14 euros (sobreprecio aéreo)

* La vigencia de todos los precios publicados está sujeta a los periodos de validez y cambios estipulados por el fabricante.

ESPECIAL

SUPER NINTENDO

¡164 PÁGINAS DE PURA NOSTALGIA!

POR LOS EXPERTOS DE **Gadget** &Pad

YA EN TU QUIOSCO

¡MÁS DE **230 JUEGOS MEMORABLES!**

La historia de Super Nintendo

LOS JUEGOS QUE MARCARON UNA GENERACIÓN INOLVIDABLE • TODOS SUS MODELOS Y PERIFÉRICOS • COMPAÑÍAS Y TALENTOS RESPONSABLES DE SU ÉXITO • EL CEREBRO DE LA BESTIA, ANALIZADO A FONDO

Una publicación de Grupo V
www.grupov.es

Imprescindible para coleccionistas*

El instinto
no pide opinión

T-Roc desde **24.200€**
sujeto a financiación*

No es su diseño exterior único. Ni sus faros LED Matrix. Tampoco sus asientos ergoActive. Lo que te lleva siempre a elegir un T-Roc es ese nosequé difícil de explicar, pero que puedes llamar "instinto".

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Volkswagen T-Roc "T-Roc" 1.0 TSI 85 kW (115 CV) 6 vel. (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario, y bonificaciones de Volkswagen Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 31/01/2025 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 15.000€ con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Modelo visualizado: T-Roc R con opcionales. Gama T-Roc: consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 4,8 a 8,9. Emisión CO_2 combinado WLTP (g/km) de 125 a 200.