

autopista

conduciendo tu pasión desde 1961



FORD EXPLORER

A LOS MANDOS DEL ELÉCTRICO POPULAR



PORSCHE 718 CAYMAN RS

LA PRUEBA MÁS EXCITANTE

ELECTRIFICACIÓN SUV

PEUGEOT
E-5008



AUDI
Q6 E-TRON

Y ADEMÁS

FUTURO DACIA BIGSTER // CONTACTOS SUZUKI VITARA Y S-CROSS

NOVEDADES ALFA ROMEO JUNIOR // LANCIA YPSILON // ALPINE A290

NISSAN X-TRAIL
E-POWER E-FORCE

PROBAMOS LA ALTERNATIVA



MUSTANG GTD

SIMPLEMENTE BRUTAL



LUCES LED'S

ANALIZAMOS TODA LA OFERTA



Nº 3.221 / 4,5 €

SEPTIEMBRE 2024



03221

8 414520 000013

La forma más sofisticada de pensar en uno mismo.



Nuevo Audi
Q6
e-tron

El SUV premium más vanguardista con hasta 639 km de autonomía (WLTP).



Alguien dijo que quererse a uno mismo es el inicio de una historia de amor eterna. Y el nuevo Audi Q6 e-tron es el escenario más sofisticado para vivirla. Su futurista interior te envuelve haciéndote sentir que eres el centro de sus revolucionarias innovaciones. Sus 8 firmas lumínicas personalizables te permiten elegir la que mejor expresa tu estado de ánimo. Y su autonomía 100% eléctrica de hasta 639 km (WLTP)* te da una libertad sin precedentes para disfrutar del dinamismo y precisión de la tracción quattro eléctrica. Sí, piensa en ti y, también, en las emociones que vivirás con él.

Audi A la vanguardia de la técnica.

*La autonomía varía entre 540 y 639 kilómetros dependiendo del equipamiento seleccionado del vehículo. Emisiones combinadas de CO₂: 0 g/km. Consumo eléctrico combinado eléctrico: 17,0-19,4 kWh/100 km.



AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador: www.caroftheyear.org

Autopista (España)	Automobil Revue (Suiza)
Firmenauto (Alemania)	Autocar (GB)
Auto (Italia)	Vi bilägare (Suecia)
Autovisie (Holanda)	Auto Trends (Bélgica)
	L'Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguara (jieguara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroncero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Luis Carlos Cáceres, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es
Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE: Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRIHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejón De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG



© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es



PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es



JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguara@slib.es

Vacaciones eléctricas

Cuando llega el verano, el automóvil se convierte en un foco de atención. Los desplazamientos se multiplican y las carreteras se masifican. A mí me gusta mucho conducir, y me gusta mucho viajar en coche, pero cuando llegan estas fechas me suelo plantear seriamente si merece la pena ir en coche. Sobre todo una persona como yo que viaja solo y que me puedo permitir el lujo de desplazarme en otros medios de transporte. Pero normalmente acabo por decidirme por el coche, pero necesito planificar el viaje de cara a no pillar demasiados atascos en determinadas carreteras. Los que vivimos en una gran ciudad como Madrid sufrimos mucho de esta pandemia de las retenciones masivas dentro de un automóvil y acabas huyendo de este problema.

El año pasado, a pesar de tener cuidado y planificar con el navegador los desplazamientos, acabé pillando varios atascos en autovías y autopistas. A veces es casi imposible evitarlos. Porque se originan en cualquier instante y por cualquier detalle. En el fondo provocan un estrés que no viene nada bien para que un conductor tenga todas sus atenciones en una labor tan importante como es la de conducir. Por todo ello siempre he defendido que el estrés hay que eliminarlo de la conducción en la medida de lo posible. Los imprevistos ya provocan bastante desasosiego y no tenemos que añadir nosotros más gratuitamente.

Pero con la nueva tendencia de movilidad ha llegado un nuevo integrante para provocar estrés. Se trata de los coches eléctricos y la necesidad de cargar las baterías en medio de un viaje. Normalmente un coche eléctrico no tiene autonomía suficiente para llegar al destino sin paradas. Y por eso desde que salimos de casa, se supone que de vacaciones y para relajarnos, resulta que ya estamos estresados pensando en dónde o cómo vamos a cargar. Más todavía si estamos en una operación salida —o llegada— de vacaciones donde los desplazamientos se multiplican y los cargadores de electricidad de las carreteras pueden estar saturados. Porque cuando estoy metido en un atasco con miles de coches a mi alrededor siempre pienso: si todos ellos fuesen eléctricos y decidiesen parar a cargar sus baterías, no habría infraestructura suficiente para dar abasto. Si ya hemos vivido colas largas en las estaciones de servicio para llenar de combustible un coche normal, que podría pasar si esos coches tuvieran que cargar una batería donde la operación en lugar de ser de 5 minutos se acaba convirtiendo mínimo en una hora.

Pues bien, llegados a este punto, si tuviésemos que desplazarnos en vacaciones con un coche eléctrico, creo que lo mejor es plantearse un punto intermedio donde haya una localidad con muchos puntos de carga para asegurar la operación. Y si no fuese posible, pues siempre poder quedarte a pernoctar. No que sea un punto de carretera donde, si por lo que fuese hubiera una cola inmensa o el cargador esté estropeado, acabarás quedándote tirado como una colilla. Convirtiendo el inicio de unas vacaciones en una pesadilla. Lo que debería ser una fiesta, arranca como un infierno.

Cuando estoy metido en un atasco siempre pienso: si todos estos coches fuesen eléctricos y decidiesen parar a cargar sus baterías, no habría infraestructura suficiente para dar abasto

SUMARIO

Toda la información al minuto en [autopista.es](https://www.autopista.es)

[Nº 3.221 | SEPTIEMBRE 2024]



38
PORSCHE
718 SPYDER
RS

COCHES

- 12 Alfa Romeo Junio
- 14 Lancia Ypsilon
- 18 Alpine A290
- 20 Dacia Bigster
- 24 Audi Q6 e-Tron
- 28 Ford Explorer

- 32 Peugeot 5008
- 50 Suzuki Vitara / S-Cross
- 54 Mustang GTD
- 62 Nissan X-Trail E-Power E-Force
- 92 Seat Ibiza

20
DACIA
BIGSTER
COUPÉ



54
MUSTANG
GTD



76

LUCES LED'S

84
AERODINÁMICA
EN LA F1



DEPORTE

84 Aerodinámica en la F1



70
PASAPORTE
DE LAS
BATERÍAS

REPORTAJES

70 Pasaporte de las baterías
76 Análisis de las luces Led's



Zona de consulta

Todas las características de los coches con etiqueta ECO y "0"

PÁG.
96





IMPACTO

SAN FERMINI

Un año más, el concesionario MINI Lurauto, con instalaciones en Noain (Navarra) y Oiartzun (Gipuzkoa), ha organizado la tercera edición consecutiva de su emblemático encierro San FerMINI. Este peculiar evento se desarrolló el pasado domingo 30 de junio a las 7:00 de la mañana, llevando a la nueva familia y generación de MINIs a realizar el tradicional recorrido del encierro de San Fermín, desde los Corrales de Santo Domingo, pasando por el Ayuntamiento, la calle Mercaderes y la mítica calle Estafeta, para terminar el peculiar encierro en el Callejón de la Plaza de Toros.

çLos 'toros' eléctricos de Mini cuentan con una batería de 40,7 kWh que permiten alcanzar al Cooper SE los 100 km/h en 7,3 segundos. Además, tienen una potencia de 184 CV y una autonomía de 305 kilómetros.

FOTOS: LURAUTO



[IMPACTO]

25 años

Con motivo del 25 aniversario del primer Audi RS4 Avant, la firma de Ingolstadt lo celebra con una edición especial limitada a 250 unidades que se denominará así, RS4 Avant Edition 25 Years. El motor V6 biturbo tiene más potencia, hasta los 470 CV y al mercado español solo llegarán 6 unidades. En la foto se puede ver una vista cenital de esta exclusiva versión realizada en las instalaciones de la marca en Alemania. No se aprecia bien el coche, pero como fotografía de impacto merecía estar en esta sección.

FOTO: AUDI







[RETRO]

CONTRA EL RUIDO

A partir de 1988, la homologación en Europa establecía un límite de 74 dB (A) para el ruido exterior de un coche. Durante el desarrollo, había que verificar el de rodadura y para eso Porsche creó este vehículo.

Tenía que ser lo más silencioso posible para captar solo los neumáticos.

Partieron de un 928 con el que podían acelerar en marchas largas, por su V8. Con esos enormes silenciadores atenuaban el ruido de admisión y de escape. Situaron el radiador en el exterior para eliminar el ventilador; si era necesario, dos extractores sacaban calor del vano. Las fuentes de ruido que no se pudieron silenciar se encapsularon: el motor, la caja de cambios y la transmisión. Estuvo en servicio en el centro de Weissach mucho tiempo. De hecho, las ruedas que lleva son las de un 911 de la generación 991. Ahora está en el museo.

FOTO: PORSCHE

[NOVEDADES]





ALFA ROMEO JUNIOR

OTRO IMPULSO PARA LA MARCA

Si en su momento el Tonale significó un impulso para las ventas de Alfa Romeo, con el Junior, un nuevo SUV, pero de menor tamaño (4,17 m), lo normal es que siguiera la misma tendencia. Nacido bajo la tutela del equipo de diseño de Alejandro Mesonero-Romanos es un modelo que en las distancias cortas impresiona, con un cuidado esmero por los detalles entre los que destaca el "Scudetto" del frontal que tendrá dos variantes diferenciadas, Progresso y Leggenda, u otros diferentes elementos repartidos por el resto de su carrocería o interior. Tampoco termina de parecerse a sus hermanos de gama, con los que coge cierta distancia para marcar un nuevo estilo dentro de la firma, mientras

que su zaga recuerda a modelos comercializados en los años 60 del siglo pasado.

Toda esa deportividad que se transmite desde el exterior la encontraremos una vez superamos el umbral de la puerta. Aspectos como que la pantalla multimedia de 10,25" se oriente hacia el conductor o como la consola central separa claramente a ambos ocupantes delanteros lo reafirman. Y eso sumamos un panel de instrumentación digital, del mismo tamaño que la anterior, con formas redondeadas en su exterior o la posibilidad de montar unos asientos "Corsa" creados por el especialista Sabelt que con sus grandes pétalos laterales abrazan sugerentemente tu cuerpo. Mientras,

las plazas traseras cumplen, pero no destacan por su amplitud, al contrario que un maletero que con 415 litros (un poco menos en el eléctrico) está bien aprovechado.

A este nuevo integrante de la firma italiana le esperamos en los concesionarios para septiembre-octubre en donde llegará con dos acabados: uno como base y por encima el Speciale en edición limitada. Ambos pueden ser mejorados con una serie de packs opcionales. Y en cuanto a sus motorizaciones, las primeras serán la "Híbrida", un híbrido ligero de 136 CV (29.000 €), y la "Elettrica", el eléctrico con 156 CV (38.500 €), aunque la guinda la pondrá el Veloce a final de año con su propulsor "a pilas" de 207 kW (280 CV).

SABELT

Con los asientos fabricados por el especialista el interior se vuelve más racing y están tapizados mezclando el ante con el cuero en negro y rojo.





YA ESTÁ AQUÍ

EL LANCIA YPSILON A LA VENTA POR 23.900 EUROS

Lancia vuelve y lo hace a lo grande. Llega primero con un utilitario del segmento B premium, el único del Grupo Stellantis y que retoma el nombre de un mito como es el Ypsilon. Ya hemos hablado mucho de su estética y ese estilo muy italiano y muy premium, diferente y que lo destaca al resto del mercado. Ya se pueden hacer pedidos que se entregarán a partir de octubre. Un coche que se fabrica en Zaragoza y que puede suponer un impulso al lanzamiento de una marca como es Lancia. De momento llega como 100% eléctrico y como un híbrido con etiqueta

ECD. Este segundo es el que tendrá más aceptación en nuestro mercado con un precio de 23.900 euros que permitirá adquirirse con una cuota de 150 euros al mes durante 36 meses dando una entrada de 5.400 euros. el eléctrico cuesta 34.500 euros que con el plan MOVES III incluido puede adquirirse con una cuota de 190 euros al mes durante tres años y una entrada de 6.000 euros. Este nuevo Ypsilon disfruta de la plataforma CMP2 con el que se han logrado dos trofeos del Car of the Year. En eléctrico cuenta con un motor eléctrico de 156 CV asociado a una batería de 51 kWh que le permite

anunciar una autonomía de 403 km. El "híbrido" como lo llaman en italiano es de 101 CV con un cambio de doble embrague de seis relaciones. Es un MHEV, o sea un microhíbrido más que suficiente para mover a este utilitario de poco más de 4 metros de largo. Más adelante, para mediados de 2025 habrá una versión HF con motor eléctrico de 240 CV. Y es que la tradición deportiva tiene que ir implícita en la renovada marca, hasta el punto de que habrá un programa de rallies que comenzará en Italia de manera progresiva y empezando desde abajo, fomentando jóvenes pilotos.

Nuevo Ford Puma[®] Híbrido

Para la ciudad que amas.
Para la ciudad que odias.



Por **151**€/Mes

Con 4 años de mantenimiento y garantía*

Entrada 9.050€ / Cuota final 13.522€

*En los términos señalados en ford.es

Ford

ACERCANDO
EL MAÑANA

Gama Ford Puma sin opciones: Consumo WLTP ciclo mixto de 4,5 a 6,7 l/100km. Emisiones de CO2 WLTP de 121 a 141 g/km, medidas conforme a la normativa vigente. Las emisiones de CO2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado.

Nuevo Puma Titanium 1.0 EcoBoost MHEV 92kW (125CV). La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 15.000 kms/año. **Precio Final Financiando 23.888,79€.** **Importe total del crédito 14.838,79€.** **Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 5.931,21€.** **Comisión de apertura 0€.** **TIN 10,25%.** **TAE 10,75%.** **Importe total adeudado 20.770€.** **Precio total a plazos 29.820€.** **Precio de adquisición al contado 24.992,23€.** Sistema de amortización francés. La oferta incluye Ford Protect y Ford Protect Mantenimiento a 4 años o 60.000 km (lo que antes suceda), con garantía comercial adicional extendida y las revisiones oficiales según los intervalos de mantenimiento pautados por Ford, sujeto a los términos y condiciones aplicables al contrato ofrecido por Ford España, S.L. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta el 30/09/24. No compatible con otros dtos.



TAG HEUER Y PORSCHE

EL CRONÓGRAFO UNIÓN DE DOS ICONOS

El Carrera Chronograph x Porsche 963 está limitada a una edición de 963 unidades. Combinando la ingeniería automovilística con la relojería, las subesferas presentan cuatro bloques de Super LumiNova (SLN), inspirados en el innovador diseño de luces LED de Porsche en el moderno icono, el Porsche 911. En la oscuridad, los bloques SLN de la esfera, junto con el indicador de fecha revestido de SLN, iluminan los elementos de diseño inspirados en Porsche. La esfera está esqueletada con formas tubulares que recuerdan al chasis de los coches de com-

petición, mientras el bisel es de carbono. La forma de la correa de caucho del reloj se inspira en el conducto de aire de baja resistencia tipo NACA. Los tonos elegidos para el reloj son los emblemáticos colores de competición de Porsche: blanco, rojo, y negro. Cada TAG Heuer Carrera Chronograph x Porsche 963 está numerado individualmente XXX/963 y se presenta en un exclusivo estuche, que incluye una bolsa de viaje y una mención a su condición de edición limitada. Y todo ello por un precio de 9.050 euros.

FORD CAPRI

VUELVE LA LEYENDA

El Capri marcó una época dorada en Ford y ahora está dispuesto a recuperar el nombre para un productor moderno y, cómo no, electrificado. Comparte la plataforma con el explorador por lo que se trata de un coche 100% eléctrico. Y su nombre se recupera para dar ese toque nostálgico aunque no tenga nada que ver con el concepto de coche que era el original, o sea un coupé preciosos y ahora es más bien un SUV con línea aerodinámica. Se trata de repetir el traslado de emoción que supuso el Mustang Mach e y que puede tener un buen encaje en la clientela más veterana que ha conocido esos modelos.

Este Capri mide 4,63 metros de longitud, 1,87 de anchura y 1,63 de altura, o sea, 16,6 centímetros más largo que un Explorer. Cuenta con dos versiones, la Extended Range RWD con un motor, tracción trasera y 286 CV; y la Extended Range AWD con dos motores, tracción total y 340 CV. La autonomía homologada es de 627 y 592 kilómetros, respectivamente.



MCLEGO

EL MCLAREN DE LEGO

Lego te da la oportunidad de tener un McLaren. Si no te da la cartera para comprar un modelo de la casa de Woking de verdad, pues ya te puedes comprar una réplica de juguete de la firma de Lego. Se trata de un McLaren P1 a escala 1:8 que consta de 3.893 piezas y cada coche cuenta con un número de serie único. El modelo cuenta con una caja de cambios de 7 velocidades con 2 bombines de cambio, suspensión, motor de pistones V8, alerón trasero ajustable y puertas diédricas de apertura con mecanismo avanzado, todo lo cual garantiza una experiencia de construcción envolvente de principio a fin que resulta auténtica para el genuino McLaren P1™.

El LEGO Technic McLaren P1 set estará disponible en www.LEGO.com/McLaren y LEGO Stores a partir del 1 de agosto de 2024 a un precio de 449,99 €. Al comprar el set entre el 1 y el 7 de agosto de 2024, los LEGO Insiders recibirán el Logotipo LEGO Technic McLaren P1 de regalo con la compra.



ALA CARRETERA
NO LE IMPORTA
CUÁNTO HAS BEBIDO



VER CAMPAÑA



SOLO O TIENES
CONSECUENCIAS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



DGT
Dirección General
de Tráfico





ALPINE A290

EL COMIENZO DEL “DREAM GARAGE”

El A290 marcará el punto de entrada al nuevo “garaje de ensueño” que ha proyectado Alpine para los próximos años y que alcanzará hasta siete miembros en 2030. Se trata de un utilitario “juguetón” con 3,99 metros de largo que te servirá tanto para ir a la compra de forma animada, como para salir los fines de semana con los amigos a disfrutar de la carretera. Su diseño recuerda mucho al próximo R5 y es normal porque ambos parten de la misma base, pero se le han aplicado los suficientes elementos diferenciadores para evocar el espíritu deportivo de la marca. Quizás el más claro sea esa firma lumínica de cuatro puntos cuadrados con una clara inspiración en los rallyes, pero también encontraremos unos paragol-

pes mucho más esculpidos, juegos de llantas que parten desde las 19 pulgadas en vías más ensanchadas o esas líneas en las puertas traseras que recuerdan al 5 Turbo de antaño. No habrá, eso sí, muchos colores para la carrocería pues al azul Alpine Vision de las fotografías apenas se añaden un negro, un blanco y un gris. Dentro nos esperan unos asientos de esos que están diseñados a conciencia para que sujeten al conductor y su copiloto de la mejor manera, tapizados con tejidos respetuosos con el medio ambiente. Pero quizás impresiona más su volante de tres radios, en el que se han incluido dos reminiscencias claras a la Fórmula 1 con un mando rotatorio en azul para ajustar el nivel de regeneración o una

palanca extra en rojo para activar el “Overtake”, con el que disfrutaremos de 10 segundos de potencia al máximo. En materia digital incorpora la tecnología de Android Automotive, mostrada en grandes pantallas que superan las 10 pulgadas y con algunas aplicaciones dedicadas a los amantes de la conducción con muchos datos específicos. El otro punto para diferenciarse del Renault, más allá de la puesta a punto más picante de su chasis, lo marcarán sus motores eléctricos que alcanzarán los 132 kW (180 CV) y 162 kW (220 CV). Para ambos se utilizará una batería de 52 kWh con los que esperan homologar unos 380 kilómetros y que tendrá tecnología V2L para cargar otros dispositivos.

DEL A110

Para el cambio automático hay tres botones colocados en la consola central inspirados en los que tiene el A110. Sin olvidar las grandes pantallas.



TELA DE ARAÑA

Cada nueva gama electrificada de un fabricante rival es una oportunidad para que Dacia siga creciendo y tejiendo su plan, ofreciendo una creciente familia coches de combustión electrificados. Bigster y C-Néo son las firmes promesas de Dacia.

RAÚL RONCERO. ILUSTRACIONES: C. SCHULTE

BIGSTER COUPÉ

A partir de 2025, el Renault Arkana le cederá el testigo a Dacia para que lo 'envuelva' con la poderosa imagen del Bigster, el SUV más grande de la marca, con capacidad para siete plazas, que se presentará en su versión definitiva unos meses antes.

Y ADEMÁS...

Crecimiento constante hacia abajo con nuevos coches urbanos, pero también en territorio compacto con la nueva familia C-Néo, basada también en el Bigster y con dos formatos de carrocería: un crossover de diseño familiar y un fastback de líneas más afinadas."



BIGSTER PICK-UP

Vuelven a estar de moda como vehículo recreacional. Basada técnica y estéticamente en el Bigster, pero con la batalla del Jogger, llevaría también la nueva generación de motores de GLP electrificados y contaría con versiones de tracción total mecánica o eléctrica, mediante un motor auxiliar en el eje posterior



NUEVO 1.8 HYBRID Y PHEV

El grupo trabaja ya en una evolución del actual híbrido que se estrenará en el Bigster, pasará al Duster y será empleado por la nueva generación de turismos compactos de la marca.

Denominado HR18, tendrá un motor de 1.8 litros atmosférico de ciclo Atkinson y, aunque en su versión PHEV no se esperan autonomías de récord, sí reducirá el consumo del actual HR16.

TRACCIÓN E4X4

Una nueva caja de cambios de doble embrague, denominada DW23, dispondrá de un motor eléctrico incorporado que asistirá al motor térmico delantero. Atrás, la tracción total eléctrica del Bigster utilizará una pequeña unidad eléctrica que se alimentará de baterías con una capacidad de alrededor de 1 kWh.

PROPULSORES GLP 48V

La tecnología ECO-G se da la mano con la microhibridación a través del bloque 1.2, dando lugar a una familia con potencias de entre 120 y 160 CV que se puede beneficiar del combustible fósil más barato del momento.



**COMÚN**

Ahorro estratégico: no sólo una plataforma común para todos los coches de combustión de la marca, también un habitáculo con diseño, equipamiento y tecnología digital estándar.



Dacia ha sabido leer bien el terreno. Poco a poco sus coches ganan calidad y son más vistosos, y con el tiempo, su oferta será más tentadora porque habrá categorías que reducirán notablemente las versiones de combustión, o incluso quedarán despobladas. Ajena al coche eléctrico de tamaño medio o grande, al menos a diez años vista —sí se especializará en coche urbano y habrá nuevo bombazo en 2027 desdoblando el actual Sandero—, a Dacia le surgen ahora oportunidades que no va a desaprovechar creciendo

en gama de vehículos, pero también desarrollando nuevas tecnologías de propulsión con ventajas reales para el cliente. Y es que, si con sus actuales versiones GLP o microhíbridas, cubriría las necesidades de usuarios que necesitan una etiqueta ECO, próximamente Dacia las combinará para gozar de una ventaja mayor: conseguir reducir aún más las emisiones por la electrificación, pero utilizando el combustible fósil más barato. Este motor ECO-G con tecnología de 48V —también habrá versiones de 12V para los niveles de potencia

más bajos— estará basado en el actual 1.2 del Duster, dispondrá de versiones automáticas con una nueva caja de cambios de doble embrague y será también el propulsor que se empleará para vehículos con tracción total eléctrica mediante un motor auxiliar en el eje posterior.

En cuanto al libro de ruta, la familia Bigster —código R1310 en su versión de 5/7 plazas— se lanza a partir de 2025 para cubrirle las espaldas al Duster, ofreciendo un vehículo más polivalente y de más capacidad en su versión SUV con tres filas de asientos, mientras que en su versión Coupé de cinco asientos, basada en el Arkana de Renault, Dacia también lanza un primer globo sonda para ver cómo responde el cliente a coches más emocionales. La familia C-Néo, por su parte, proyectará una gama de vehículos compactos, basada también en CMF-B, con dos carrocerías inicialmente: un sedán con un pequeño tercer volumen —código B1320, la denominación del modelo que lanzó Dacia en 1987 con base R12— y un familiar a caballo entre un Shootingbrake y un crossover —K1320—. [A](#)

OPINIÓN

Raúl Roncero

STEPWAY, ABRAN PASO

Sandero y Duster son las dos espinas dorsales de Dacia en Europa, y sobre ellas, toca añadir especialización extra. Si el Bigster

lo hace hacia arriba respecto al Duster, Stepway lo hará hacia abajo, desligándose del Sandero para convertirse en versión única para competir en el segmento SUV-B con un producto que tendrá identidad propia a partir de 2027 y contará con toda la nueva tecnología de la marca.

DACIA NECESITA PROYECTAR UN
TERCER PUNTO DE PRODUCCIÓN Y
POSIBLEMENTE SERÁ LA PLANTA DE
NOVO MESTO, EN ESLOVENIA, YA CON
HERRAMIENTAS DE CMF-B

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2025

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/>



LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.

[104.990 € | 517 CV | 17,7 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

MATCH BALL

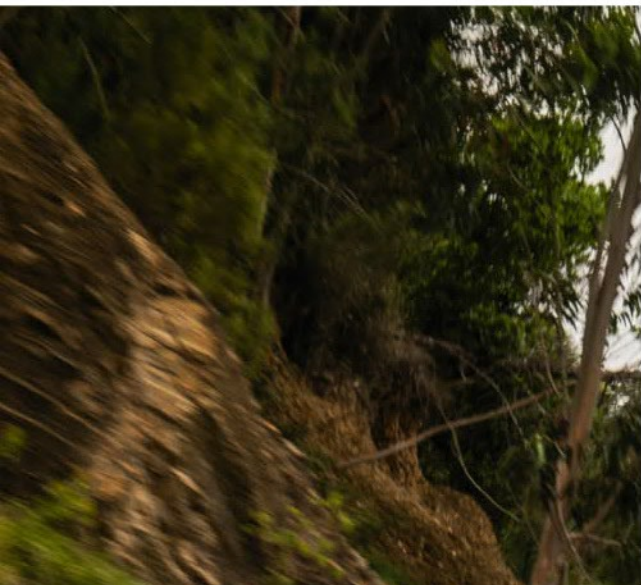
Con el Q6 e-tron, Audi da un golpe de efecto en el mercado con un SUV eléctrico muy vanguardista que ofrece autonomías de hasta 639 km sin renunciar a un concepto premium bajo un tamaño para nada exagerado pero sí muy aprovechado.

JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: AUDI

El nuevo Audi Q6 e-Tron pertenece a la nueva generación de coches eléctricos estrenando en la marca la plataforma PPE con 800V que comparte desarrollo con el Porsche Macan. Hay tres versiones, siendo la más básica la de solo propulsión trasera que cuenta con la mayor autonomía de todas, con 639 km. Esto es gracias a una batería de 100 kWh (94,9 kWh reales) que comparte todas las versiones y que alimenta unos motores eléctricos de nueva generación que se fabrican en Győr (Hungría) con mayor tasa de bobinado (65%) con nueva refrigeración. En el eje trasero, la serie Q6 e-tron está equipada exclusivamente con motores síncronos de imanes permanentes (PSM) especialmente compactos, que también están acoplados a una caja de cambios de dos etapas y una velocidad, con un diseño de ejes paralelos.

La versión básica es un tracción trasera con un motor de 240 kW (con overboost) y aceleración de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos. Aunque su principal atractivo es que cuenta con la mayor autonomía de la gama con esos 639 km. El siguiente en la gama es un Q6 e-tron Quattro con motor también delante y 326 kW en total. Y el tercero y tope de gama es el SQ6 e-tron con 380 kW (517 CV), 0 a 100 km/h en 4,3 segundos y una autonomía de 590 km. El peso va desde los 2.200 kg del básico hasta los 2.350 kg del SQ6. Y en cuanto a las características de rendimiento de la batería permite una carga de 255 km en solo 10 minutos (con potencia de 270 kW). Pero lo más destacable es que el Audi Q6 e-tron es el primer vehículo que ofrece la denominada "bank charging" en estaciones de carga que funcionan con tecnología de 400 voltios. En esos casos, la batería de 800 voltios se divide automáticamente en dos baterías a igual tensión, que pueden cargarse en paralelo con hasta 135 kW. De serie lleva un cargador de a bordo de 11 kW pero pueden montar de 22 kW desde el Quattro.







CALIDAD DE RODADURA

A los mandos sientes una calidad de rodadura propia de esta vanguardista plataforma. En el eje delantero se ha dispuesto por vez primera en un Audi, los brazos de control por delante de los brazos de suspensión, para dejar así más espacio para las baterías. Otra característica es que los neumáticos traseros son más anchos que los delanteros. En nuestra toma de contacto probamos la suspensión neumática adaptativa opcional que regula automáticamente la altura del vehículo y el tarado de la amortiguación. Como hay varios modos se puede modificar la altura y llega a alcanzar alturas muy altas para evitar obstáculos propios de todo terreno. En el modo off-road la suspensión neumática se eleva hasta 28 mm. Con la función de elevación se puede aumentar la altura de la carrocería en 45 mm. La posibilidad de bajar la parte trasera 50 mm mediante un botón en el maletero facilita el acceso a la zona de carga y el acoplamiento de un remolque. El nivel normal de la suspensión neumática adaptativa es 28 mm más bajo que el de la suspensión de confort estándar.

Lo cierto es que la comodidad es insuperable e incluso en la variante de conducción deportiva la firmeza de la suspensión no es nada incómoda. Controla muy bien el balanceo

de la carrocería, algo que se agradece ya que el coche pesa mucho. Solo la batería pesa 590 kg y menos mal que va colocada muy abajo en esa nueva plataforma.

Por ello los consumos nunca pueden ser de récord. No lo pudimos comprobar perfectamente pero en conducciones normales nos movimos en cifras de alrededor de los 20 kWh/100 km. Seguro que en recorridos más habituales y favorables se podrá llegar a cifras más bajas que permitan esas autonomías tan altas.

Lo que no defraudan son las prestaciones, y eso que las potencias son más que razonables y no se ha dejado llevar por cifras de cara a la galería. Con 436 CV en la suma de los dos motores en la versión más potente SQ6 e-tron

me parece más que suficiente incluso para esta variante de talante algo más deportivo.

Uno de los aspectos que más me gustaron en su conducción es la capacidad regenerativa y, por tato, de frenada, usando las levas detrás del volante. Se puede sacar mucho provecho incluso conduciendo rápido por carreteras de montaña. Para esos recorridos se agradece que este Q6 sea más compacto de lo que parece y no tienes esa sensación de anchura y que no entras por los sitios como tienes cuando llevas un Q8. Por ello este Q6 e-tron me parece más lógico y racional porque dispones ya de un habitáculo suficientemente grande, sin que luego arrastres un camión para moverte por ciudad o carreteras estrechas. [a](#)

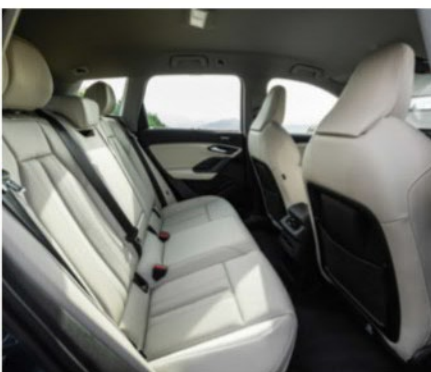
LA VERSIÓN BÁSICA ES UN TRACCIÓN TRASERA CON UN MOTOR DE 240 KW. SU PRINCIPAL ATRACTIVO ES QUE CUENTA CON LA MAYOR AUTONOMÍA DE LA GAMA CON ESOS 639 KM



TAMAÑO MEDIO Y PREMIUM

El Q6 e-tron mide 4,7 metros pero el aspecto exterior da la sensación de mayor categoría. Es un SUV medio y se aprecia mejor en el interior. Sentado a sus mandos ya no tienes una sensación de gran amplitud, parece más estrecho de lo que aparenta exteriormente. Eso no quiere decir que falte espacio. No, hay más que suficiente. Aunque lo que más te llama la atención es su excelente acabado, a la altura de un Audi. Y eso que emplea materiales reciclados y sostenibles. La línea de pantallas es muy grande y más que

suficientes, muy bien orientados al conductor, ya que el copiloto no necesita al tener su propia pantalla delante de su asiento, en el salpicadero encima de la guantera, con 10,9 pulgadas. Detrás tienes esa misma sensación, de no excesiva anchura pero muy amplio para piernas y para cabeza. Y es que el puesto de mandos está muy bien adelantado aprovechando que no hay que montar motor delante. Bajo el capó hay un hueco de 64 litros que se suma a un maletero detrás de 526 litros [1.529 litros si se abaten asientos].



SUFICIENTE. Por fuera parece más grande de lo que es. Por dentro no sobresale por su anchura, pero destaca en el resto de las cotas. El maletero delante desahoga más el espacio para dejar objetos.

DATOS TÉCNICOS

Precio **104.990 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	517 CV
Par global del sistema	855 Nm
Tipo	Sincrono delantero
Tensión nominal	800 V
Potencia máxima	140 kW
Par máximo	275 Nm
Tipo	trasero asincrono
Tensión nominal	800V
Potencia máxima	280 kW
Par máximo	580 Nm
Transmisión	Tracción total con cambio automático de 1 marcha

Baterías

Tipo	ion litio
Capacidad total / útil	100 kWh/94,9 kWh
Tensión nominal	800V
Potencia carga CA	11 kW
Tiempo de carga CA	10 horas
Potencia carga CC	270 kW
Tiempo de carga CC	0 a 80% en 21'

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Paralelogramo deformable
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Discos de acero 375 mm
Frenos traseros	Discos de acero 350 mm
Dirección	Cremallera asistida
Neumáticos	255/45 R21 delante y 285/40 R21 detrás
Coefficiente Cx	0,3
Largoxanchoxalto	4,771/1,965/1,648 mm
Batalla	2,899 mm
Peso oficial	2,425 kg
Maletero	526 + 64 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	230 km/h
Acel. 0-100 km/h	4,4 s
Consumo combinado WLTP	17,7 kWh/100 km
Autonomía	590 km
CO ₂	0

OPINIÓN



Juan I Eguíara

UNA NUEVA ERA
Con el Q6 e-tron Audi entra en una nueva era en materia de electrificación. Con la nueva plataforma PPE que comparte con el Porsche Macan propone ya cualidades dinámicas y autonomías más que suficientes para un todo uso adecuado. Tiene calidad en todos los sentidos y los precios empiezan a ser más razonables.

[51.765 € | 286 CV | 13,9 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

MAGNÍFICO

Por y para Europa es el mensaje que transmite el nuevo Ford Explorer en su nueva concepción: un SUV medio eléctrico con hasta 602 km de autonomía que luce orgulloso una personalidad que para nada hace pensar en su ADN oculto.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS:

Aunque la denominación resuene en la memoria del lector fiel de Autopista, este Explorer tiene tan poco que ver con el SUV aparecido antes incluso de que se inventasen los SUV como con el imponente híbrido enchufable de origen norteamericano. En cambio, este SUV compacto, 4,47 m de longitud, se ha desarrollado y se fabrica en el corazón de la vieja Europa, en Alemania, reinterpretando en clave Ford la plataforma eléctrica MEB del Grupo Volkswagen, a la que se añade personalidad estética y una conducción característica que evidencian cómo no se han limitado a cambiar emblemas y tapicerías y estamos ante un coche con mucho que contar.

Exhibe rotundidad en el diseño exterior y no son pocos los rasgos de imagen como la tapa del maletero o la parrilla delantera que recuerdan al gran Mustang Mach E, el gran SUV eléctrico. Pero a diferencia de aquel, de ambición mundial, éste es un coche plenamente europeo, lo que se traduce en unas dimensiones, una dinámica de conducción y un tipo de equipamiento ante los que el consumidor europeo puede sentirse identificado. También encontramos detalles ciertamente interesantes en el interior, como la pantalla de 14,6", una versátil consola central de la que extrayendo los elementos de sujeción







de botellas podría albergar botellas de 1,5 l o un ordenador personal de 15", o los asientos, generosos en sus dimensiones y con una propuesta opcional ergonómica de lo más atractiva. Su maletero, con 465 l de capacidad anunciada hasta los reposacabezas se sitúa en una zona media.

MUY CAPACITADO

En su primera aparición el Ford Explorer está disponible con dos variantes mecánicas diferenciadas por 7.000 euros, por el tamaño y potencial de recarga de sus baterías y potencia. Ambos comparten estructura de la batería, de litio y tipo NMC con 77 y 79 kWh de capacidad útil, con potencial de carga rápida de 135 y 185 kW respectivamente. La primera de ellas alimenta a un único propulsor de 210 kW (286 CV) que acciona las ruedas traseras mientras que la segunda surte a dos propulsores, uno sobre cada eje, con una potencia máxima conjunta de 250 CV (340 CV) que, lógicamente es más rápida en aceleración, 5,3 s en el 0-100 por unos más que buenos 6,4 de la versión menos potente, y un consumo superior que reduce su autonomía máxima hasta los 566 km WLTP —por 602 el de propulsión trasera—.

En la toma de contacto con el Explorer nuestras impresiones de conducción se correspondieron lo que unas horas después nos contaban los responsables del desarrollo había sido el objetivo a conseguir. Es un coche que manteniendo ese aislamiento de rodadura que tanto caracteriza a Ford, muestra una altísima conexión con la carretera. Da la sensación pues de aplomo con una amortiguación equilibrada —más bien firme pero para nada extraordinariamente rígida— y una dirección fiel, de tacto bastante natural y notable precisión.

Son elementos, junto con los umbrales de actuación de las ayudas a la conducción que han sido puestos a pun-

to con libertad, evidenciando cómo si bien la estructura es común, producto de una alianza de producción, los ajustes son tan importantes que marcan la diferencia. Eso sí, algunos de ellos como el sistema de salida de carril son bastante conservadores —lógico, dada la legislación— y nos recordará en zonas de curvas que estamos con un automóvil más voluminoso de lo que su conducción aparenta. Y nos hubiera gustado conducirlo más tiempo para hacernos una idea del consumo energético real, pero en cualquier caso nos aventuramos a decir que los 16,6 kWh de consumo máximo anunciado para el 340 CV puede ser alcanzable y distanciar las recargas unos 450 km. [a](#)

ESTE EXPLORER HA SIDO DISEÑADO Y
DESARROLLADO EN EUROPA CON LA
PLATAFORMA ELÉCTRICA MEB DE
VOLKSWAGEN COMO PUNTO DE PARTIDA



EXCELENTEMENTE EQUIPADO

Las posibilidades de elección en la gama Explorer pasan por el tamaño de batería —que también implica una potencia mayor o menor y tracción total o trasera— y por dos acabados comerciales diferentes llamados Explorer y Explorer premium, ambos con un equipamiento de partida generoso. Así, el control de crucero adaptativo, sensores de parking delanteros y traseros, de ángulo muerto o asistente precolisión son una constante en am-

bos, como también incluyen los asientos calefactados, la conectividad de smartphone y carga inalámbrica y los retrovisores plegables. El acabado superior añade los faros matriciales, el maletero de apertura manos libres y el equipo de audio premium con 10 altavoces y ambos pueden complementarse con la calefacción por bomba de calor, los asientos ergonómicos AGR y el paquete Driver con Head Up Display, Park Assist y centrado de carril.



BUENAS SENSACIONES. Espacio y sensación de calidad son buenos; aportan comodidad a personas de más de 1,85 m de estatura. El maletero anuncia hasta 470 l hasta el borde de los asientos.

DATOS TÉCNICOS

Precio **51.325 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global sistema	252 CV
Par global sistema	n.d.
Motor térmico	
Tipo	Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Gasolina
Cilindrada y cotas	1.598 cc y 75,6x89 mm
Alimentación	Inyección directa y turbo
Compresión	10,5:1
Potencia máxima	117,6 kW CEE (160 CV) a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm CEE (27,04 mkg) de 1.500 a 3.500 rpm

Motor eléctrico

Tipo	Síncrono, de imanes permanentes. Delantero
Potencia máxima	72 kW CEE (97,9 CV)
Par máximo	304 Nm CEE (31,02 Mkg)
Transmisión	Tracción integral permanente. Cambio automático de 6 rel.
Embrague	Doble

Baterías

Tipo	iones de litio
Capacidad total	13,8 kWh
Potencia carga en CA	7,2 kW
Tiempo carga en CA	1h50'

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Multibrazo
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos macizos
Dirección	Eléctrica, de cremallera.
Neumáticos	235/55 R18
Coefficiente Cx	n.d.
Largoxanchoxalto	4.510 / 1.865 / 1.650 mm
Batalla	2.680 mm
Peso oficial	1.814 kg
Depósito comb.	42 l
Maletero	558 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	186 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,1 s
Consumo combinado WLTP	1,3 l/100 km
Auton. eléctrica CO ₂	63 km / 29 g/km

OPINIÓN



Óscar Díaz

MUY PERSONAL

Tan importante como el ADN es el desarrollo final de un producto en conducción aspecto y materiales, entre otros. Así, pocos detalles, los tambores

traseros entre ellos, evidencian el origen plataforma MEB del Ford Explorer, desarrollado e interpretado en clave Ford en cuanto a suspensión, dirección y aislamiento de rodadura. Su personalidad va más allá de la estética y atañe plenamente a la conducción.

[49.160-53.460 € | 213 CV | 17,7-17,9 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

¿PREPARADOS PARA VIAJAR?

¿Tú, o el propio E-5008? Ya sabes que eléctrico y planificación van de la mano, pero Peugeot te pondrá en bandeja versiones que superan los 600 km. Y si no puedes o no te ves aún preparado, el 5008 también se desmarca de rivales ofreciendo dos tecnologías de propulsión adicionales. 100% eléctrico o no, es uno de los siete plazas más completos.

RAÚL RONCERO. FOTOS: PEUGEOT





déntico al Peugeot E-3008/3008 hasta el pilar C, pero diseñado para meter una fila extra de asientos; vamos, como en anteriores generaciones, pero ahora hecho sobre una plataforma multienergía completamente nueva.

A mí particularmente me gusta su estilo rompedor y que las dos carrocerías tengan zagas diferenciadas, pero en esencia, ambos SUV comparten el mismo criterio técnico. Se ha diseñado el coche más perfilado posible atendiendo a tres necesidades: que su factor de resistencia sea lo más bajo posible —consigue un valor de 0,77, sólo dos décimas peor que el 3008—, que la capacidad interior sea máxima y que el confort “postural” sea óptimo, y esto que puede parecer baladí, puede acabar resultando el aspecto más determinante.

La tendencia del coche eléctrico es hacer aerodinámicas más eficientes para conseguir más alcance, pero condicionado a estructuras que albergan baterías en su piso y minimizan la altura entre el suelo del coche y el techo. Uno de ejemplos más extremos podría ser el Renault Scenic E-TECH, por ser excepcionalmente bajo además, en el que, exagerándolo un poco, vas sentado con una postura similar a como te sentarías en la tercera fila del Peugeot 5008 o del Renault Espace: el trasero va muy bajo y, por ende, las rodillas quedan muy elevadas. Lo dicho, no es que falte espacio, sino que la forma de sentarse no es todo lo natural que esperas de un coche con tanto volumen interior.

DE ATRÁS HACIA DELANTE

El nuevo Peugeot 5008 tiene una longitud de 4,79 m, una anchura de 1,89 m, 1,69 m de altura y 2,89 m de batalla, casi en el límite superior que puede acoger la plataforma STLA Medium en la que está basado. Todos los 5008 vendrán de serie con tres filas de asientos y 7 plazas; con ellos levantados, la capacidad de maletero es de 259 dm³, ofreciendo un doble fondo con tapa de aproximadamente 80 donde se pueden guardar los cables de carga, bolsas o la bandeja cubreobjetos, o incluso dejar levantada para introducir maletas rígidas de forma vertical. Las dos plazas posteriores se extraen o guardan con suma facilidad, tienen más anchura de respaldo o longitud de base de lo normal, están bien contorneadas para que quien se sienta en ellas tenga suficientemente sujeto el cuerpo, aunque el espacio disponible es en realidad más adecuado para niños o adultos que no sean demasiado altos o corpulentos. Su acceso se realiza levantando y desplazando cualquiera de las secciones de la segunda fila, ofreciendo un espacio bastante generoso para poder girar el cuerpo una vez que estamos dentro del habitáculo y dejar el trasero apuntando hacia el asiento hasta dejarnos caer; sí, hay que ser mínimamente ágil, pero está bastante bien resuelto.

La fila central está dividida en secciones 60/40 en el sentido de la marcha, dispone de 15 cm de recorrido longitudinal



y respaldos con una amplia horquilla de regulaciones. Peugeot ha configurado dos plazas laterales con excelentes butacas y una central que no sólo es claramente más estrecha, sino que no tiene un diseño anatómico que recoja el cuerpo ni un mullido tan cómodo. Afortunadamente, el piso es prácticamente plano y hay espacio de sobra para que cualquier pasajero pueda mover pies, tobillos y piernas para “despejarlas” cuando lo desee. Delante, es obvio que lo más llamativo es el nuevo i-Cockpit panorámico. Hay dos configuraciones en función del acabado. Los Allure llevan en realidad dos pantallas de 10 pulgadas montadas en un marco de 21 pulgadas. Los GT disponen de una pantalla dividida en zona de información y multimedia con ese mismo tamaño. Superada la primera prueba, que no es otra que comprobar que no interfiere en el campo de visión, hay una característica que, probablemente por alguna manía mía, me ha incomodado en ciertas ocasiones: su perfil su-

perior no queda paralelo con el marco inferior del parabrisas y hay situaciones en las que “asoma” un vértice detrás del cuadro en el que acabo poniendo la mirada, pero no deja de ser algo anecdótico para quien no tenga estas manías de “orden geométrico”.

Para el pasajero, el posible inconveniente es que la parte dedicada al sistema multimedia está orientada al conductor. Adicionalmente, la consola dispone de los denominados i-Toogles,

una barra digital táctil en la que se pueden configurar hasta diez accesos directos, algo que me parece especialmente cómodo e inteligente. Los Allure disponen del sistema multimedia i-Connect, con función de rutas eficientes. Los GT equipan de serie el i-Connect Advanced, con planificador de rutas para vehículo eléctrico. El Peugeot 5008 puede disponer de hasta 40 asistentes de seguridad, y la buena noticia es que los que están integrados en el sistema

NO ES UN COCHE BARATO, PERO EN SUS
TRES TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN
TIENE PRECIOS MÁS COMPETITIVOS QUE
SUS RIVALES DIRECTOS



ISA, obligatorio para todos los coches nuevos, y que por norma general suelen resultar molestos o intrusivos —como podría ser el aviso de velocidad o el sistema de mantenimiento de carril— se deshabilitan con facilidad.

TACTO EXQUISITO

En las condiciones que he podido probar el Peugeot E-5008 de 213 CV con baterías de 73 kWh he obtenido unos consumos que no son realmente muy representativos para quienes conducimos por un país con una geografía y red de carreteras como la nuestra. La toma de contacto ha sido, principalmente, en Suecia, donde los desniveles son anecdóticos y los límites de velocidad, muy estrictos, de 110 km/h como máximo en autopista. Con una temperatura exterior bastante suave —unos 20° de promedio—, el consumo durante los tres primeros recorridos en los que hemos conducido principalmente por carreteras secundarias con límites de 70 y 90 km/h fue de 15,2 kWh/100 km.

EN CLAVE

Un habitáculo muy vistoso, de gran calidad y bien aprovechado, gran confort de marcha, amplio equipamiento y un chasis con un extraordinario equilibrio de suspensiones.



TRES EN UNO

Híbrido, Plug-in o eléctrico. El Hybrid e-DSC6 —desde 39.660 euros— tiene un precio inferior al de modelos como el Seat Tarraco, Nissan X-Trail o Renault Espace, pero es cierto que su motorización podría quedarse un poco justa para quien se mueve habitualmente con mucha carga.

A condición de tener un punto de carga en casa o en la oficina para poder aprovechar debidamente las ventajas de su tecnología, el híbrido enchufable Hybrid Plug-in e-DCT7 podría ser la mejor opción de toda la gama. Tiene un precio de partida desde 46.190 euros, también más bajo que modelos como el Kia Sorento, Hyundai Santa Fe, Mazda CX-80 o incluso que otros PHEV de tamaño no mucho menor y que sólo tienen cinco plazas. Con 195 CV, te garantizas solvencia mecánica para cualquier situación, puedes realizar algo más de 80 km en modo eléctrico y apuesto a que no gastarás mucho viajando en modo híbrido.

En cuanto a motorizaciones 100% eléctricas, también el Peugeot E-5008 atesora no pocos hitos, como ser el modelo de su categoría que se puede comprar al precio más bajo, desde 49.160 euros en su versión de 213 CV, tracción delantera y baterías de 73 kWh, una cifra inferior a su inmediato competidor en la lista de precios, el Mercedes-Benz EQB 250 de 190 CV —desde 56.609 euros—. La versión de 231 CV del Peugeot E-5008 sería uno de los modelos con más energía almacenada entre sus 2,89 m de batalla gracias a la batería de 96 kWh con la que este SUV estima superar los 600 km.



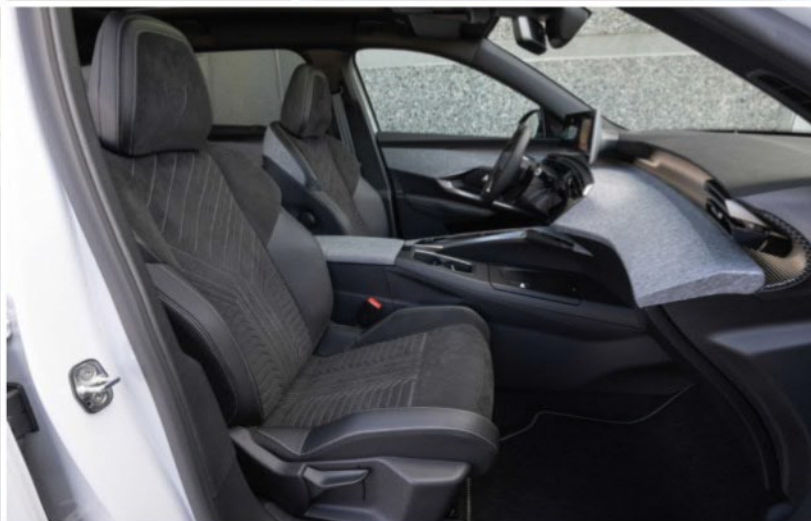
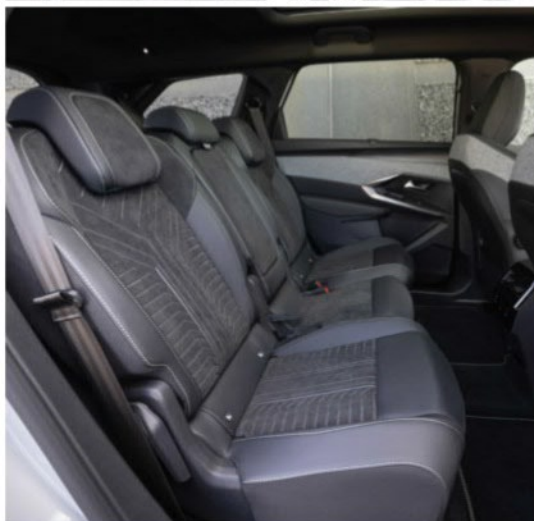
HYBRID E-DSC6

Detalle de su caja de cambios en cuyo interior alberga una unidad eléctrica de 29 CV y 55 Nm de par. El motor térmico 1.2 PureTech ya viene con cadena en la distribución y turbo de geometría variable.



NUEVO ECOSISTEMA

El i-Cockpit panorámico está ligeramente adelantado —o más cerca del conductor— que las pantallas de otros modelos, y también hay que regular el volante en una posición baja para ver la zona inferior de la instrumentación, pero es un sistema verdaderamente completo en forma y fondo. La calidad y presencia del coche es impresionante. El pequeño y grueso volante dispone de botones físicos que se accionan con facilidad. Según pleguemos asientos, el maletero se puede configurar con volúmenes de 259, 748 y 1.815 litros de capacidad.





En un tramo de 120 km exclusivamente de autopista, a los rigurosos 110 km/h de velocidad de crucero, el consumo medio fue de 20,9 kWh. La primera cifra, como os digo, me resulta muy baja pero poco representativa; la segunda, sin embargo, me parece algo alta para la velocidad y condiciones de circulación dadas.

Esta versión anuncia 499 km en los modelos con acabado Allure y 502 km en los GT —las versiones que hemos probado—; aunque el consumo de los tres primeros trayectos que realizamos fue inferior a la media que anuncia el fabricante —entre 17,7 y 17,9 kWh/100—, cuando al día siguiente nos volvieron a entregar la misma unidad completamente cargada, el indicador de autonomía marcaba la misma autonomía oficial y no un valor mayor. El Peugeot E-5008 puede cargarse a 160 kW de potencia en cargadores de corriente continua, como es habitual, con curva de carga óptima entre el 20% y el 80%, porcentaje que, según Peugeot, se puede recuperar en 30 minutos de carga. El cargador de corriente alterna embarcado de serie admite potencias de hasta 11 kW, pudiendo equipar opcionalmente el de 22 kW.

Dentro de las pocas posibilidades que hemos tenido de probar chasis o motor, más allá de acelerar hasta la velocidad máxima permitida, girar levemente el volante para girar en curva o decelerar utilizando en la mayoría de las ocasiones la frenada regenerativa, destacaría

ALLURE Y GT, DE 213 A 326 CV.

Los dos extremos de la gama por potencia emplean la batería de 73 kWh de capacidad mientras que la versiones de dos ruedas motrices y 231 CV utiliza la megabatería de 96 kWh.

estas características: al menos con esta motorización, la capacidad de aceleración destaca por ser más lineal y suave que intensa. Hay quien prefiere que sea así. A mí particularmente me gusta disponer de una mayor espontaneidad de respuesta, aunque no la utilice. Lo que sí creo es que, pese a que esta versión pesa 2.293 kilos, ofrece una capacidad dinámica más que satisfactoria. Como es habitual en la marca, el Peugeot E-5008 también dispone de diferentes modos de conducción que afectan al rendimiento global disponible. En modo ECO entregaría 170 CV y 270 Nm de par, con una sensación muy perezosa al acelerador. Normal la limita a 190 CV y 300 Nm y resulta perfectamente adecuada para moverse con normalidad. Lo mejor de Sport no es tanto que despliega los 213 CV y 345 Nm de par que la batería le permite rendir al motor, sino que la respuesta a la aceleración es mucho más directa, pero sin ser molesta. Del chasis nos traemos, por ahora, una magnífica impresión por el funcionamiento de las suspensiones, tirando a firmes, pero con muchísima calidad de amortiguación. [E](#)

COMO EN EL 3008, DESTACA UNA CALIDAD INTERIOR EXTRAORDINARIA Y UN TACTO DE CONDUCCIÓN IMPECABLE, CON LA FIRMA CARACTERÍSTICA DE PEUGEOT

DATOS TÉCNICOS

Precio **49.160-53.460 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Motor eléctrico

Tipo	Una unidad eléctrica en el eje delantero
Potencia máxima	157 kW/213 CV
Par máximo	345 Nm

Baterías

Tipo	Iones de litio, ubicadas en el piso
Capacidad útil	73 kWh
Potencia de carga en CA	11 kW de serie, 22 kW opcional
Potencia de carga en CC	160 kW (30 minutos al 80%)

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado de 365 mm
Frenos traseros	Disco ventilado de 356 mm
Dirección	Cremallera eléctrica. Diámetro de giro: 11,2 m
Neumáticos	235/55 R19
Largoranchoxalto	4.791 x 1.895 x 1.694 mm
Batalla	2.901 mm
Peso oficial	2.293 kg
Maletero	259/748/1.815 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	170 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,7 s
Consumo combinado WLTP	17,7 kWh/100 km
Autonomía eléctrica	502 km

OPINIÓN



Raúl Roncero

DIVIDE Y VENCERÁS

Eléctrico, sí, pero no limitante a una tecnología única. Periodo de transición cubierto por motores que pueden satisfacer otras diferentes necesidades, y todo ello en un mismo coche, amplio, funcional y de impecable calidad. Cuesta entre 2.000 y 2.500 euros más que un 3008 equivalente, poco para la capacidad adicional que ofrece.



[180.709 € | 500 CV | 13 L/100 KM | ETIQUETA C]

SIN FILTROS

Consciente de que los 718 viven sus últimos días de gloria antes de que la electrificación acabe con ellos, Porsche pone la guinda a la saga con el Spyder RS, un deportivo con ADN de competición pero desarrollado específicamente para disfrutar por carretera abierta. No es tan radical como el GT4, pero sí uno de los coches más fascinantes creados por Porsche.

RAÚL RONCERO. FOTOS: PORSCHE/AMS





Cada cual tendremos una visión del paraíso diferente; la mía era muy básica: sencillamente, apretarme un Gin Tonic viendo la puesta de sol en Café del Mar, Ibiza, mientras la brisa acaricia suavemente mi cuerpo. Desde ahora, lo representa conducir el Porsche 718 Spyder RS por las 365 curvas de la carretera GC-200, en las Islas Canarias. Mejor sin techo —aunque para quitarlo necesitarás casi el mismo tiempo que el coctelero del Macera Taller Bar en prepararme mi bebida espirituosa de cabecera— para mantener ese elemento de conexión paradisíaca, la brisa o el aire, elemento por cierto vital para que el 718 Spyder RS pueda trasladar al asfalto la perfección técnica con la que ha sido desarrollado, sea en términos aerodinámicos o mecánicos. Porque tampoco nos olvidemos, tras la espalda de los pasajeros ruge uno de los motores más emblemáti-

cos de la marca, el MA275, el 4.0 Bóxer atmosférico del mismísimo 911 GT3, compartido a su vez con el Cayman GT4 RS.

¿QUÉ PINTA EL 718 SPYDER RS EN LA GAMA?

Quizás, la mejor definición de qué es exactamente este coche nos la da Andy Preuninger, jefe de la división de Porsche GT, quien admite abiertamen-

te que no es el más rápido de los 718 desarrollados por la marca, sino el mejor coche descapotable homologado para circular por la calle. Menos crítico, igual de emocional a nivel mecánico, pero asequible para nuestros empastes "ochenteros" o nuestra dolorida espalda, e incluso dócil para manos no del todo experimentadas siempre que no falte algo de sentido común al volante. Porque de lo que no cabe duda

LA CAPOTA ES UNA GORRA EXPUESTA AL VIENTO HURACANADO A PARTIR DE 190 KM/H. SUS 308 KM/H DE PUNTA SE HOMOLOGAN CON ELLA QUITADA

AERODINÁMICA

Por motivos técnicos y estéticos, alerón del GT4 es incompatible con el nuevo diseño posterior del Spyder RS y se cambia por uno con diseño "cola de pato" algo más discreto. Para conseguir el equilibrio aerodinámico, el difusor delantero es más corto y se han eliminado las aletas que inducen carga aerodinámica sobre ese eje.



EL ÚLTIMO

Las versiones RS del 718 serán las últimas con motor térmico en posición central en la marca. A diferencia de los 718 Cayman y Boxster normal, resisten las imposiciones de la UE al considerarse series limitadas, pero acabarán con ellas la nueva generación de deportivos con propulsión 100% eléctrica.



es que este 718 Spyder RS es un coche endiablidamente rápido. Aunque basado en el Spyder "a secas" —con solo 400 CV, aerodinámica y puesta a punto más conservadora—, en realidad el punto de referencia es el Cayman GT4 RS, uno de los Porsche más extremos, eficaces y divertidos del momento, pero con modificaciones para que el RS Spyder pueda ser más utilizable por carretera abierta.

El techo en sí es el elemento más característico y a la vez crítico de este coche, una suerte de toldo que requiere de enganches específicos en la zona posterior al ubicar las tomas de admisión del motor a sendos lados de los arcos antivuelco. Porsche recomienda no circular con él puesto a velocidades superiores a los 190 km/h. Es ciertamente un engorro quitarlo y guardarlo en su compartimento, ya que además corremos el riesgo de perder algún elemento o no ajustar debidamente alguna fijación. A diferencia de otros roads-

ters, eliminar el techo metálico supone también quitarse algún kilo de encima, y hasta 8 kilos adicionales si además lo sacamos del vehículo. Así, el 718 Spyder RS firma solo 1.410 kilos, 40 kg menos que el 718 Spyder normal o incluso 5 kg menos que un Cayman GT4 RS. Como él, su eje delantero también deriva del 911 GT3 de la generación 991.2 con sus característicos muelles auxiliares en la columna MacPherson, pero la rigidez de la amortiguación es un 55% más suave respecto a su homólogo de carrocería cerrada, un 43% en el caso del eje trasero.

Es cierto que para ser el tipo de coche que es, la suspensión ofrece una calidad de rodadura envidiable, pero el cuerpo, al menos en mi caso, pide una amortiguación más retenida y firme incluso para circular con normalidad con el motor a punta de gas, algo que se consigue a golpe de botón gracias al chasis PASM con amortiguadores regulables. Aunque los elementos

de unión al chasis se realizan mediante rígidas rótulas que aumentan la precisión de conducción y aportan una conexión más directa entre coche y conductor, el ajuste más deportivo me sigue pareciendo una verdadera delicia para conducir diariamente, siendo a su vez lo suficientemente firmes para pilotarlo entre curvas, toda una muestra de la altísima calidad de componentes que esconde este coche. La mayor suavidad de sus elementos elásticos también ha obligado a modificar la respuesta de la dirección respecto al GT4 RS, adoptando una respuesta más lineal aunque permite seguir teniendo una lectura perfectamente clara de los límites del tren delantero una vez que las Michelin Pilot Sport Cup 2 han alcanzado una temperatura óptima de trabajo.

Sobre el eje posterior, el 718 Spyder RS también cuenta con el Porsche Torque Vectoring que combina la actuación selectiva de los frenos con la del diferencial autoblocante, tarado al 30% en aceleración y al 37% en retención. La dinámica de conducción es, sencillamente, espectacular, ofreciendo el comportamiento típico de coche de motor central, muy neutro siempre que marquemos la trayectoria con tiralíneas, con cierta tendencia a que el morro arrastre si pretendemos abrir gas en curva antes de tiempo, y como es lógico, crítico ante errores de conducción, si pretendemos conducirlo muy por encima de nuestras habilidades o busquemos sacar de quicio al eje al trasero. Eso sí, nuevamente, los Sport Cup 2 puede ser el origen de algún repentino susto al circular sobre la pintura húmeda del asfalto o traspasar límites de carril. Afortunadamente, Porsche tiene el mejor control de estabilidad, con modos que permiten disfrutar de fuertes emociones incluso con él activo, pero siempre alerta. Quizás lo más exquisito de este coche es la naturalidad con la que fluye sobre el asfalto,



TOPLESS
Quitar la capota es un verdadero engorro al que no te puedes aventurar sin ayuda —ni tutorial— si no tienes un mínimo de práctica, aunque el 718 Spyder probablemente sea un coche que guardes en tu garaje en topless y disfrutes muy ocasionalmente de su conducción. Gracias a tomas de aire colocadas a un palmo de los oídos, se siente con absoluta nitidez respirar a "la bestia" que llevamos a las espaldas. Tejido Race-Tex, baquets con estructura de fibra de carbono, palanca PDK que emula por diseño un cambio manual, relojes analógicos... toda una exclusiva combinación de clasicismo y pureza.





ajeno a inercias, con una precisión de tiralíneas pero, a su vez, con una agilidad incluso propia del 911 GT3, o incluso superior pese a tener 25 mm más de distancia entre ejes, consiguiendo jornadas de diversión entre curvas con mínima exigencia física... salvo que estemos dispuestos a exprimir los 500 CV de su motor atmosférico y se empiece a acumular demasiado trabajo de verdad, algo que sólo sería recomendable hacer, obviamente, en pista cerrada.

Solo hay una transmisión posible, la PDK de siete marchas con desarrollo corto, y por más vueltas que le queramos dar, la explicación es fácil: no hay una manual en la saga 718 que aguante el envite de este motor. La combinación es idílica... por cómo suena el propulsor, con tomas de admisión y escape de acero modificados respecto al GT3, por lo rápido que actúa el cambio, por la efectividad de los frenos. El cambio interpreta perfectamente nuestras intenciones en modo automático, lo borda en modo Sport incluso en modo "piloteaje", aunque deja vía libre para que el conductor decida qué hacer en cada momento a través de las levas. El pedal de freno es muy firme, pero es casi imposible agotar sus posibilidades en carretera abierta. Sí te reconozco que, acostumbrados al poderío de motores turboalimentados, algunos de los me-

PURO BÓXER

El sonido del motor es reconocible como auténtico bóxer "made in Porsche" desde cientos de metros de distancia. Entre 4.000 y 9.000 rpm, su aullido es verdaderamente embriagador.

jores del mundo, por cierto, de la propia marca, la respuesta de este motor atmosférico puede desilusionar si bajamos la guardia y somos demasiado conservadores, pero es solo cuestión de bajar una o dos marchas para que el 6 cilindros bóxer de 4.0 litros desate la furia y nos lleve con estiradas de hasta 9.000 rpm a disfrutar de auténticas sensaciones de carreras por empuje, tacto y sonido. Lo queramos o no, al menos hasta ahora, todo lo que nos se llame 911 tiene un comienzo y un fin, y el de los 718 está a la vuelta de la esquina. En realidad, ha llegado ya a los Cayman y Boxster que no son RS —a estos se les consideran unidades limitadas— por requisitos en protección de peatones y seguridad cibernética impuesto por la Unión Europa, aunque los RS tienen también los días contados porque Porsche ya ha anunciado que lo convertirá en un deportivo eléctrico. En fin, me vuelvo a Ibiza.... Camarero, ¡un Gin Tonic, por favor! [a](#)

EL 4.0 BÓXER DE 6 CILINDROS DERIVADO DEL 911 GT3 TIENE ESCAPE Y ADMISIÓN ESPECÍFICA, ALCANZAR 9.000 RPM Y SUSURRA EN NUESTROS OÍDOS UNA RADICALIDAD SIN IGUAL

DATOS TÉCNICOS

Precio **180.709 €**



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Tipo	6 cilindros bóxer en posición central trasero longitudinal
Cilindrada y cotas	3.996 cm ³ - 102 x 81,5 mm
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Compresión	13,3:1
Potencia máxima	368 kW (500 CV) a 8.400 rpm
Par máximo	450 Nm a 6.750 rpm
Transmisión	Tracción trasera, cambio automático de doble embrague bañados en aceite

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente McPherson
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco ventilado
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	Del: 245/35 R20 - Tras: 295/30 R20
Coefficiente Cx	N.D.
Largoxanchoxalto	4.418 x 1.822 x 1.2252 mm
Batalla	2.482 mm
Peso oficial	1.485 kg
Depósito comb.	54 litros
Maletero	150 litros (delantero)

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	308 km/h
Acel. 0-100 km/h	3,4 s
Consumo combinado WLTP	13 l/100 km
CO ₂	294 g/km

OPINIÓN



Raúl Roncero

CABRIO TRAMPANTOJO

Tardas en abrirlo, tardas en cerrarlo, pue-

de liarla al montar su techo de lona sin ayuda y estás supeditado a no superar cierta velocidad cuando lo llevas puesto, pero está claro que este es un segundo o tercer coche que guardarás en el garaje descubierto, pero tapado con sábana de seda esperando que salga un día primaveral. Motor y chasis son una verdadera pasada, el primero por sus deslumbrante equilibrio entre efectividad, neutralidad, más que razonable comodidad e incluso facilidad para ir más que rápido sin mucho estrés, aunque sólo los expertos podrán saborear sus límites; el segundo, porque es de lo más parecido a llevar conducir un propulsor de competición, en la calle.

VALOR AÑADIDO

Al Seat Ateca se puede considerar todo un abanderado del "consumo responsable". Con una sólo una generación en vigor y los cambios necesarios para mantener el tipo, sigue siendo un SUV con mucho que decir y aún más que aportar en su clase.

R.R.F. - FOTOS: SEAT





Meter a sus principales coches entre los más vendidos del mercado —dominio del Arona en su categoría, magnífica plaza del Ibiza entre utilitarios, competitivo León entre los compactos y un más que constante ritmo de cruce en el caso del Ateca dentro de la categoría más competitiva del mercado— deja claro que Seat tiene un posicionamiento de lo más inteligente.

Cambian los coches, pero el comprador de masas sigue teniendo el mismo perfil: astuto ante el engaño y, sobre todo, sensible a quien da más por menos dinero. A estas alturas, a nadie le coge por sorpresa que Seat juegue un nuevo "rol" en el mercado del automóvil, aunque en muchos aspectos de la

economía e industria su política sería recibida con los brazos abiertos: si algo funciona, da un más que buen servicio e incluso eres puntero por ciertas características, para qué retirarlo. El Ateca es un buen ejemplo, un coche que en realidad nace y se desarrolla con los estándares de la década pasada, cuando se daban más prioridades a aspectos puramente mecánicos que digitales, y que con actualizaciones acertadas no sólo sigue estando perfectamente al día, sino que es además uno de los SUV de su categoría con más calidad de chasis o el mejor tacto de conducción, pero también uno de los coches con mejor relación entre volumen/tamaño de carrocería y aprovechamiento interior o capacidad de maletero. Eso sí, es cierto que su arquitectura tiene incompatibilidad con tecnologías que permiten dis-

EL 1.5 ECOTSI NO PUEDE MONTAR
MICROHIBRIDACIÓN EN EL ATECA, PERO
ES UN PROPULSOR MAGNÍFICO POR
RENDIMIENTO Y TACTO MECÁNICO





CALIDAD

El Ateca es un vehículo de gran calidad que Seat ha sabido mantener perfectamente al día actualizando su equipamiento. Los FR Special Edition tienen ese puntito deportivo en su imagen o comportamiento y un completísimo equipamiento de serie.

poner de una etiqueta ECO en su gama, pero sí dispone de motores que merecen tal calificativo por su eficiencia y excelente rendimiento.

FR SPECIAL EDITION

Quien tuvo, retuvo. Seat ha sido uno de los fabricantes más reconocidos por la puesta a punto de sus chasis, en especial, por el equilibrio de sus versiones FR. Consciente del valor que el cliente da al equipamiento, y más en especial, a la digitalización y conectividad, el an-

terior Ateca FR evoluciona a FR Special Edition. Aunque básicamente se trata de una versión con un equipamiento más abundante y exclusivo, en realidad este modelo en cuestión y toda la gama en general añade nuevos alicientes para ser uno de los SUV más interesantes, entre ellos, la posibilidad de contar con hasta diez años de garantía, incluyendo cobertura por Europa, y con cinco años de mantenimiento incluido. Tranquilidad y confianza máxima por un coste ínfimo, de tan solo 500 euros. Aunque en el configurador de la marca puedes encontrar disponibilidad de versiones FR Special Edition con el motor 1.0 TSi de 116 CV, el perfecto punto de equilibrio para esta dinámica definición se consigue con el motor 1.5 EcoTSi con 150 CV, disponible tanto con cambio manual como automático DSG/7. Se trata del mismo motor térmico que utiliza el Seat León y aunque, como se ha dicho, el Ateca no admite

SEAT ATECA FR SPECIAL EDITION

PRECIOS

1.0 TSi Manual 6 vel: **31.100 €**
 1.5 EcoTSi Manual 6 vel: **34.183 €**
 1.5 EcoTSi DSG/7: **36.803 €**

DATOS TÉCNICOS (1.5 ECOTSI)

- Motor: 4 cilindros en línea, inyección directa de gasolina, turbo, intercooler y sistema de desconexión de cilindros
- Potencia máxima: 150 CV a 5.000-6.000 rpm
- Par máximo: 250 Nm a 1.500-3.500 rpm
- Transmisión: tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades o DSG de doble embrague de 7 marchas
- Velocidad máxima: 202 km/h
- Aceleración 0-100 km/h: 9 s
- Consumo medio: 6,6 l/100 km
- Etiqueta: C
- Peso. Man: 1.413 - DSG/7: 1.418 kg
- Maletero: 510 litros

EQUIPAMIENTO DESTACADO

- Llantas de aleación de 18"
- Paquete Safe&Driving L
- 7 Airbag
- Sensor de presión de neumáticos
- Front Assist con asistente de frenado de emergencia
- Isofix con Top Tether en las plazas laterales traseras
- Asistente de luces cortas/largas
- Reconocimiento de señales de tráfico
- Detección de ángulo muerto
- Asistente precolisión
- Inmovilizador electrónico
- Faros delanteros y traseros FullLed
- Faros Led antiniebla con iluminación en curva
- Función Coming&Leaving Home
- Asistente de aparcamiento con sensor delantero
- Paquete exterior negro (barras de techo y pasos de rueda)
- Iluminación ambiental
- Apertura confort del portón del maletero (pedal virtual)
- Elevallunas eléctricos delanteros y traseros
- Freno de mano eléctrico
- Paquete de almacenamiento bajo los asientos delanteros
- Cámara de visión 360°
- Pack apertura portón manos libres
- Sistema de navegación High con actualización de la cartografía con pantalla táctil de 9,2" cm
- Receptor de radio digital
- Asientos Dinamica en negro
- Reposabrazos delanteros con cajón, posavasos integrado y salidas de aire
- Reposabrazos posterior
- Sistema Kessy de arranque sin llaves
- Asientos delanteros con ajuste lumbar y en altura
- Connectivity Box (cargador inalámbrico en consola central)
- Climatizador bizona
- Toma de 12V en zona delantera
- Seat Connect por 10 años
- Control por voz
- Sensor de lluvia y luces

electrificación, el propulsor sí dispone de un sistema de desconexión de cilindros que permite ahorrar eficazmente combustible. En realidad, se trata de uno de los mejores cuatro cilindros de potencia media, constante en su entrega de potencia, refinado en su uso, pero con el justo tacto deportivo para quien desee seguir experimentando la fórmula FR de Seat: dinamismo y confort en su justo equilibrio.

El Ateca es hoy un coche moderno, perfectamente puesto al día en materia de seguridad y asistentes de conducción, pero también en digitalización o calidad de acabados. Pero a diferencia de otros coches semejantes de más reciente creación, el Ateca sigue caracterizándose por ser un coche bastante ligero, todo un valor añadido para clientes a los que nos sigue gustando conducir. En la gama actual ya no hay versiones

4Drive, pero sí X-Perience con estética más campera y asistentes que permiten desenvolverse más que bien por pistas. También se mantiene el Diésel 2.0 TDi de 150 CV. Y como no podía ser de otra manera, Seat en general y el Ateca en particular sigue siendo fiel a su otro "gran público", aquellos que tienen presupuestos más ajustados o necesidades más básicas de rendimiento y optan por el coche más interesante con el mejor precio de entrada.

STYLE SPECIAL EDITION

Más por menos. Es el nuevo nivel de acabado que ha sustituido a los Reference. Cuesta menos que los Style, pero a su vez, viene más equipado en todas las áreas. Esta definición es compatible con un motor, el 1.0 TSi de 116 CV y caja de cambios manual, pero la combinación es verdaderamente pro-

EL 1.0 TSI DE 116 CV ES UN PEQUEÑO
GRAN MOTOR QUE DESTACA POR SU
EFICIENCIA Y MUEVE MÁS QUE
DIGNAMENTE AL ATECA





CONNECT X 10 AÑOS

Seat ofrece servicios de navegación conectada durante diez años, los mismos hasta los que es posible aumentar la garantía del coche por un coste realmente ridículo.

vocadora teniendo en cuenta lo que cuesta y lo que ofrece a cambio. Turbo de geometría variable o funcionamiento bajo ciclo Miller son algunas de las características principales de este motor de tres cilindros y un litro de capacidad que mueve con muchísima destreza a este Ateca, cuyo equipamiento supera de largo la media de equipamiento que suelen disponer las versiones de acceso en su categoría. Al igual que ocurre con el 1.5 EcoTSi, el 1.0 TSi es también un coche con distintivo C, algo que podría ser limitante para ciertos compradores, pero que ofrece una destacable eficiencia real. [a](#)

OPINIÓN



Raúl Roncero

RODEADO

Jamás había tenido el Ateca una competencia tan amplia y feroz, pero Seat sigue defendiéndose más que bien teniendo en cuenta ciertas

limitaciones que pueden tener algunos de sus coches en material de etiqueta medioambiental... Aunque hay planes de futuro y para 2026, el Ateca no sólo será uno de los coches más dinámicos de la categoría sino que también contará con mecánicas electrificadas. Pero al actual Ateca no le falta encanto, sobre todo quien busque un perfil de conducción y efectividad altísimo, gran calidad de suspensión, magnífica terminación y gran confort y amplitud interior, todo ello por un precio más que razonable.

SEAT ATECA STYLE SPECIAL EDITION 1.0 TSI/115

PRECIO

31.770 €

DATOS TÉCNICOS

- Motor: 3 cilindros en línea, ciclo Miller, inyección directa de gasolina, turbo variable e intercooler
- Potencia máxima: 116 CV a 5.500 rpm
- Par máximo: 200 Nm a 2.000-3.000 rpm
- Transmisión: tracción delantera, cambio manual de 6 velocidades
- Velocidad máxima: 183 km/h
- Aceleración 0-100 km/h: 11 s
- Consumo medio: 6 l/100 km
- Etiqueta: C
- Peso: 1.345 kg
- Maletero: 510 litros

EQUIPAMIENTO DESTACADO

- 7 Airbags
- Sensor de presión de neumáticos
- Front Assist
- I-sofix con Top Tether en las plazas laterales traseras
- Inmovilizador electrónico
- Asistente de luces de carretera cortas / largas
- Retrovisor interior fotocromático
- Reconocimiento de señales de tráfico
- Pack exterior negro
- Cristales traseros oscurecidos
- Llantas de 17 pulgadas
- Faros Full Led con luz de bienvenida y función de curva
- Asistente de aparcamiento automático con sensor de parking delantero
- Paquete almacenamiento
- Espacio de almacenamiento bajo el conductor
- Reposabrazos delantero con cajón y posavasos con salida de aire
- Asientos delanteros con ajuste lumbar y en altura
- Elevalunas eléctricos delanteros y traseros
- Freno de mano eléctrico
- Cargador inalámbrico para móvil
- Climatizador bizona
- Cuadro de mandos Digital Cockpit de 10,25 pulgadas
- Receptor de radio digital
- Seat Connect 10 años
- Sensor de lluvia y luces
- Función Coming Home & Leaving Home
- Navegador y multimedia de 9,2" cm





[24.500 € | 129 CV | 5,3 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

IRROMPIBLE

La fiabilidad y robustez de Suzuki es legendaria. Con los nuevos Vitara y S-Cross se mantiene y se mejora sus sistemas de seguridad para adaptarlo a los nuevos tiempos.

JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: SUZUKI

Tanto la familia Vitara como la S-Cross se articula en base a una mecánica 1.4 Mild Hybrid, con tres acabados (S1, S2 y S3) y la posibilidad de ofrecer bajo pedido también un propulsor más sofisticado híbrido completo (Strong Hybrid). Pero además de unas mejoras estéticas que afectan al Vitara principalmente, con una nueva calandra y faros, además de un paragolpes de nuevo cuño y el spoiler trasero más grande que sale desde el montante. El SUV japonés cuenta en el interior una nueva pantalla de infotretenimiento de 9".

Lo más importante en esta nueva entrega es que incorporan más y mejores sistemas de seguridad avanza-

dos. Los más importantes son el asistente de mantenimiento de cambio de carril y el sistema de monitorización del conductor. También incorporan de serie el sistema DSBS II (Dual Sensor Brake Support) de segunda generación, que incluye Control predictivo de frenada con detección de peatones, bicicletas y motocicletas. Ambos modelos también ofrecen, de serie, Control de velocidad adaptativo, preinstalación de alcohol interlock, Registro de datos EDR, Aviso luminoso en frenada de emergencia, Control de retención en pendientes y Control de presión de los neumáticos. Los acabados S2 y S3 añaden a esta dotación de seguridad la Detección de ángulo muerto y la Alerta de tráfico posterior.

ETIQUETA ECO

Ambos modelos cuentan con la etiqueta Eco gracias al motor 1.4 Mild Hybrid con 129 CV más 10 kW extras por el sistema MHEV con su generador de 48V. Pero bajo pedido, también se puede optar por un motor híbrido denominados Strong Hybrid con el motor 1.5 litros de 102 CV atmosférico pero ayudado por un motor eléctrico de 25 kW y un paquete de baterías de ion litio con 0,84 kWh.

Ambos modelos tienen versiones 4x4 con el sistema All Grip Select que permite más modos de conducción y sistemas de tracción. Las versiones 4x2 son las de acceso y sus precios de entrada son de 24.500 euros para el Vitara. Con financiación se queda en



ROBUSTO

El interior tiene materiales austeros pero muy resolutivos y duraderos que hacen de este modelo uno de los más fiables del mercado.

SUZUKI VITARA

Motor: Delantero transversal de 4 cilindros en línea. 1.373 cc (73 x 82 mm). Alimentación gasolina con turbo con sistema de 48V. **Potencia:** 129 CV a 5.500 rpm. **Par:** 235 Nm a 2.000 rpm. **Tranmisión:** cambio manual de 6 relaciones. Versiones 4x2 y 4x4. **Chasis:** suspensión McPherson delante y rueda tirada detrás. **Neumáticos:** 215/55 R17. **Prestaciones:** Velocidad máxima 195 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h en 10,2 segundos. Consumo medio de 5,4 l/100 km.

23.000 euros y cuenta con 5 años de garantía.

Con el S-Cross el precio de partida es de 26.795 euros gracias a una ayuda promocional de 4.805 euros a lo que se suma otros 1.000 euros más para dejarlo en 25.795 euros. Esto se debe a que el Model Year 2024 del S-Cross ha pasado de emisiones a 121 g/km CO₂, lo que provoca que pase de tramo (el límite es 120 g/km CO₂) pague el 4,75% de impuestos y ese incremento lo va a asumir la marca. Por todo ello el precio, tanto de Vitara como de S-Cross se queda muy ajustado y competitivo. Pocos coches en el mercado con ese equipamiento se pueden encontrar por ese precio.

TAMBIÉN 4X4

Para seguir con su tradición, Suzuki sigue ofreciendo estos productos en versión de tracción total. La pantalla táctil ha crecido y es más funcional.

En marcha el Vitara con su motor Mild Hybrid nos ha parecido más que suficiente para la mayoría de pretensiones. Su cambio manual de seis marchas es suave y agradable de utilizar y solo hay que estar un poco pendiente de reducir si vamos cargados y en cuestas ya que el motor no va sobrado. La sensación es de robustez y sigue manteniendo el espíritu Suzuki de un coche para toda la vida. [S](#)

OPINIÓN



Juan I Eguíara

SOY BÁSICO

Cada vez me gustan más los coches que te ofrecen lo que necesitas y nada más. El nuevo Vitara o S-Cross

te ofrecen un acabado y estilo más básico que lo que te encuentras últimamente, pero a cambio tienen un coche fiable y robusto. Casi irrompible. La mecánica microhíbrida es suficiente, siempre que no quieras altas prestaciones.

El abrazote de Manolo Domenech este año es para el diseñador español

Un año más entregamos el premio del “Abrazote de Manolo Domenech” a una persona relevante de nuestro sector automovilístico. Este año le ha tocado el turno a Alejandro Mesonero-Romanos, jefe de diseño de Alfa Romeo y autor de muchos de los mejores diseños de las últimas décadas en diferentes empresas.

AUTOPISTA. FOTOS: ALFA ROMEO

Este premio es uno de los más entrañables en los que participamos. Manolo Domenech fue una referencia en el periodismo del motor y seguimos su legado con un galardón que año tras año intentamos que vaya a formar parte de las vitrinas de algún personaje insigne del sector de automoción. Este año nada mejor que el responsable de diseño de una de las marcas más alabadas y laureadas de la historia como es Alfa Romeo. Se trata de Alejandro Mesonero-Romanos, un diseñador español que ha triunfado por todo el mundo y ha dejado su impronta en muchos de los mejores coches de las últimas décadas. Con la entrega de este trofeo del “Abrazote” aprovechamos para hacerlo algunas preguntas.

P ¿Qué supone el Alfa 33 Stradale en tu carrera como diseñador?

R El Business Case debe ser positivo en un proyecto como éste donde solo vamos a hacer 33 unidades. Nosotros seleccionamos los usuarios. Hay gente famosa como el piloto Valterry Bottas. Tenemos una lista de espera de más de 50 clientes por si alguno se cae de este coche que vale dos millones de euros. Muchos son coleccionistas. Uno de ellos tendrá como destino España. Y muchos de estos clientes ya nos han manifestado que quieren participar en la siguiente entrega que hagamos del próximo one off. La primera unidad del Stradale se entregará a finales de 2024 y la última a principios de 2026. Luego llegará el segundo modelo en el que ya estoy trabajando. Quiero recordar que el motor es Ferrari que estaba destinado a Alfa, pero Marchionne lo terminó llevando a Maserati y ahora llega aquí. Ahora estamos trabajando el soni-

do. Cada cliente lo podrá personalizar pero desde el gusto y conocimiento que todos tienen de la cultura Alfa. Por ejemplo, hablando con ellos descubrimos que, por ejemplo, no querían alerones ni grandes aditamentos aerodinámicos, del mismo modo que querían una vida a bordo con la botonería justa, y el volante es buen ejemplo, limpio, para conducir y disfrutar. Un ejemplo del minimalismo y mimo que hemos aplicado al coche es la etiqueta del quadrifoglio que es una pegatina pero el coche recibe cuatro capas de barniz para que no haya saltos ni rebordes y crear un conjunto al tacto. Estéticamente me quedo con el tres cuartos trasero un poco picado desde arriba. Me encanta ver el hombro del otro lado, sus formas, su potencia pero desde la pureza de líneas. Este coche es un perfecto ejemplo de la funcionalidad del diseño, todo tiene su sentido, en cada elemento hemos trabajado buscando mejorar comportamiento, aerodinámica, pero siempre desde la limpieza de líneas y sin recurrir a alerones, que para eso hay otros coches... Me puedes hablar de retrodiseño pero al final yo considero que lo que hemos hecho es una interpretación contemporánea de un icono del ayer. Si hubie-

se querido retrodiseño puro, muchos clientes que lo han comprado ya tenían el 33 Stradale original, y tampoco iba a hacer un coche futurista que no tuviese nada que ver con el primer Stradale. Eso sí, nuestro nuevo Stradale es un salto mortal tras casi 60 años del original.

P ¿Y que nos puedes decir del Junior, tú última creación?

R Es verdad que puede parecer que tiene mucho ruido en el frontal pero he tenido que hacer un coche quizás algo recargado para que se vea, para hacerlo visible. En Alfa hay que buscar carácter para expresar deportividad. El riesgo con este coche podía ser no tomar riesgos. En el futuro Stelvio verás un frontal más limpio, con más presencia del color de la carrocería. Con la luneta trasera con esa forma trapezoidal que pierde notoriedad hacia abajo, hemos buscado que la chapa y el color de la carrocería tenga notoriedad en esa vista trasera. Una vez más me quedo con la vista del tres cuartos trasero. De todos modos, el coche, con luz natural gana mucho, respira mejor estéticamente. Mi objetivo con todos mis coches es lograr calidad visual. De momento no habrá nada por debajo del

“Este coche es un perfecto ejemplo de la funcionalidad del diseño, todo tiene su sentido, pero siempre desde la limpieza de líneas y sin recurrir a alerones”



SU PERFIL

Nacido en Madrid en 1968. En 1995 entró en el departamento de Diseño de Seat en Martorell. Su primer proyecto fue el Concept Bolero. En 1997 se incorporó en el Centro de Diseño del Grupo VW en Sitges y fue responsable de diseño de varios modelos de Seat, VW y Audi. En 2001 ficha por Renault y es el responsable de proyectos como el Laguna Coupé. En 2007 es Jefe de diseño avanzado. Y en 2009 hasta 2011 se traslada a Corea del Sur como responsable de diseño de Renault-Samsung Motors. En 2011 vuelve a Seat y pasa a ser jefe de diseño avanzado siendo responsable de modelos como el Ateca, Arona, Tarraco o Cupra Formentor. Vuelve a Renault y de ahí pasa finalmente en 2021 a Alfa Romeo.

cada vez y medio dejo al equipo que creen lo que quieran y que me lo presentan. Yo trabajo para una marca y hago coches para esa marca, no coches para Alejandro Mesonero-Romanos, aunque intento dar siempre un toque de ADN de lo que me gusta, la deportividad en las proporciones... Me gusta confiar en los jóvenes porque ellos saben lo que gusta a las nuevas generaciones, porque tienen una creatividad distinta... Eso sí, me sigo empapando de cosas y luego cuando toca, me expreso de manera inconsciente. Me hubiera gustado mucho haber podido trabajar en Estados Unidos, en esa época donde California era la meca del diseño.

P **Háblanos un poco de los coches que has realizado a lo largo de los años y como ves el diseño de otros competidores**

R Como coche de serie, de los coches que he realizado quizás el Formentor es el coche del que me siento más orgulloso. El nivel de ventas previsto en su momento era más bajo de lo que ha logrado. Como decía Lee Iacocca, la curva más bonita de un coche es la de ventas. Ahora el Stradale, un coche distinto, está en lo más alto a efectos de orgullo de diseñador... En cuanto a otras marcas, me gusta el trabajo que viene haciendo Land Rover/Range Rover. Y si me preguntas por modelos icónicos a nivel de diseño, me quedaría con periodos, con esos coches italianos de los '50, '60 y principios de los '70. Me gustan los Lambo de Gandini, los Iso Rivolta... Hay italianos más bonitos que el Porsche 911 pero ninguno con la trayectoria continuada a nivel de diseño del 911. [a](#)

Junior. He probado el Junior y su motor tricilíndrico de 136 CV responde, tira, el coche es estable... Eso sí, yo tendré el eléctrico de 240 CV.

P **¿Cómo valoras las diferentes etapas en otras marcas?**

R Del Grupo Volkswagen me quedo con la consistencia y la pasión por la ingeniería. En este entorno he aprendido a trabajar con la calidad siempre en nuestras cabezas. Esa calidad ha sido casi obsesión.

En cuanto al Grupo Renault me quedo con la creatividad y con poner todo entre interrogaciones para ver nuevas soluciones y poder avanzar replanteándose las cosas...

En Stellantis hay una mezcla de todo por la multiculturalidad de las marcas. Hay buen nivel de ingeniería, desde

Francia nos llega más creatividad, los americanos son más pragmáticos y sólidos... Es como un cruce de caminos de calidad, tecnología y creatividad. De Carlos Tavares me quedo con que sabe lo que quiere y necesita el grupo, explica de manera clara y tiene una visión desde arriba y claridad de ideas para ver en 4D. En tres años, Stellantis ha logrado algo difícilísimo y es que poner en movimiento las tres marcas italianas.

P **¿Qué te queda por hacer como diseñador hoy?**

R Sigo teniendo pasión por el objeto automóvil, no me contento y me exijo más, siempre voy hacia adelante. No estoy cansado. Sigo dibujando por placer pero no se lo enseño a mi equipo para no condicionarlos. Un viernes

CUANDO GTD ES LA ANTÍTESIS DE UN DIÉSEL



Dicen que el nombre Mustang venía de caballos libres, sin ataduras, ni frenos. No es así el Mustang GTD, un verdadera manada de 800 caballos, ligados al suelo por una aerodinámica activa y frenos y suspensiones venidos de la más alta competición.

TEXTO: MIGUEL NOVO. FOTOS: SLIB





Se fue Jamal Hameedi a la competencia, el padre de modelos tan exuberantes como el Ford Raptor, pero esto no impide que Ford siga creyendo en hacer coches para entusiastas. Al contrario, el joven director general de Ford Performance, la división deportiva, lo tiene relativamente fácil para que al área que dirige se le abran las puertas. No en vano, Will Ford III es descendiente en quinta generación de Henry Ford. Aterrizó en un momento propicio para aportar empuje, justo cuando se había decidido lanzar una Challenge Mustang en EE.UU., el retorno de Mustang a Le Mans y, en nada, la vuelta de los motores Ford a la Fórmula 1, con Red Bull. Por si fuera poco, otros departamentos clave, como marketing y planificación avanzada de producto, tampoco parece que le vayan a poner obstáculos a sus necesidades: nombrada a la vez que Will en septiembre, la responsable de ambos, Lisa Materazzo, presume de que aprendió a conducir en un Mustang Cobra y su idea de va-

caciones es ir siguiendo por el mundo carreras de F-1.

Bajo la égida de Will Ford, la excusa del 60 aniversario del Ford Mustang va a servir para remachar el ambicioso proyecto ya presentado en agosto de 2023, y llevarlo a la realidad: una edición limitada de un Mustang tan capaz en la calle, como en la pista, que llamarán GTD. No, no es un Diesel, la denominación proviene de las carreras, de la clase IMSA GTD. Llega en el momento oportuno para tapar el enorme vacío que ha dejado el Corvette cuando se incorporó al club de los deportivos con motor central. Se diría que la configuración clásica de motor delantero y propulsión permitirá al Mustang galopar por un territorio comercial expedito. Aprovechará el año para lanzar versiones especiales, como el California Special y el Nite Pony, aunque será el GTD por el que los coleccionistas harán fila.

DISEÑO EN PARALELO

El Mustang GTD nació al hilo del regreso el Ford Mustang a la competición

americana IMSA GTDPro y a la presencia este año en Le Mans. Lo que parecía simplemente un proyecto audaz, un modelo de calle diseñado en paralelo con el Mustang GT3 de carreras, con elevadísimas prestaciones y estética de competición, ha recibido luz verde para la comercialización... ¡también en Europa!

Con su planteamiento inicial, el GTD tiene todas las papeletas para convertirse en un coche mítico, libre de las limitaciones de unas reglas definidas por la FIA. Como dice Jim Farley, el presidente de Ford que ha debido de dar carta blanca a semejante proyecto, "el Mustang GTD no es un coche de calle adaptado a las carreras, sino un coche de carreras adaptado a la calle". Y por eso incorpora más tecnología que la admitida en los propios coches de competición -apuntan-, para conseguir el Mustang más rápido de todos los tiempos. Diseño e ingeniería han sido realizados entre Ford y Multimatic, la empresa que desarrolló los Ford GT o elabora los Porsche 963 de Le Mans. Por eso la producción se



inicia en EE.UU. y luego se traslada a Multimatic, en Canadá, donde hacen de él, artesanalmente, un coche de carreras, al que incorporan sus innovadoras suspensiones y carrocerías en carbono.

EL NO VA MÁS EN CONFORT Y EN EFICACIA

Los amortiguadores de Multimatic permiten una suspensión semi-activa, capaz de ajustar de forma continua compresión y rebote cada amortiguador, siguiendo las órdenes de un

ordenador central. En teoría, según Multimatic, su sistema es capaz de seleccionar en menos de 6 milisegundos con cuál de las 32 curvas de respuesta posibles debe actuar cada amortiguador. Naturalmente, para la suspensión se recurre a triángulos superpuestos delante; muy superpuestos, porque los brazos superiores anclan poco más arriba que el eje. Los muelles son ajustables. Detrás, un sofisticado multibrazo está coronado por conjuntos amortiguador-muelles tipo "push-rod", que van tumbados. Decimos muelles,

EQUILIBRIO.

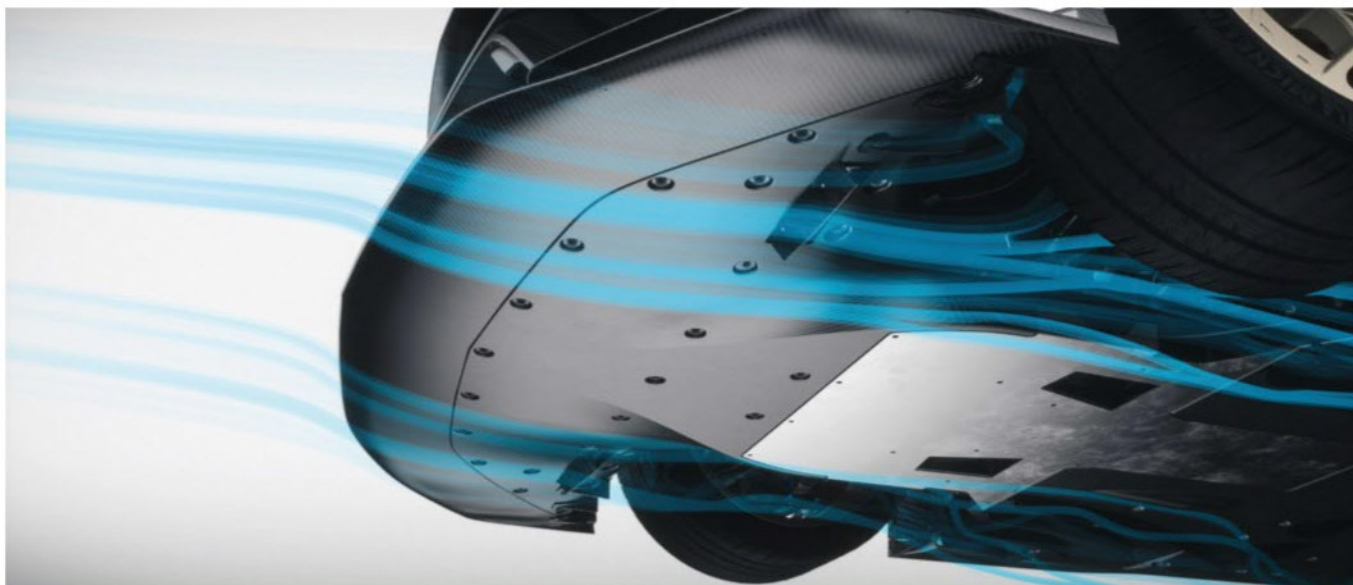
Para conseguir un comportamiento equilibrado y neutro de partida se ha buscado el reparto de pesos 50/50 por ciento sobre cada eje.

porque cada bloque consta de doble muelle, y también se puede ajustar su rigidez.

Para conseguir un comportamiento equilibrado y neutro de partida se ha buscado el reparto de pesos 50/50 por ciento sobre cada eje. Sin compromisos, el GTD ha llevado la caja de cambios completa al eje posterior. Se trata de un cambio de ocho marchas, del tipo de doble embrague para conseguir un empuje sin transiciones. La potencia se envía mediante un árbol de transmisión en fibra de carbono hacia la caja de cambios. El conjunto de embragues se emplaza por detrás del cambio.

Justo donde acaba la transmisión, un voluminoso cajón aislado térmicamente es realmente el silenciador. Como estamos hablando de un coche dual, casi de carreras, unas válvulas activas

DISEÑADO PARA RODAR POR DEBAJO DE 7 MINUTOS EN EL CIRCUITO DE NÜRBURGRING, GRACIAS A SUS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS, VETADAS EN COMPETICIÓN



AERODINÁMICA ACTIVA OPCIONAL OCULTA

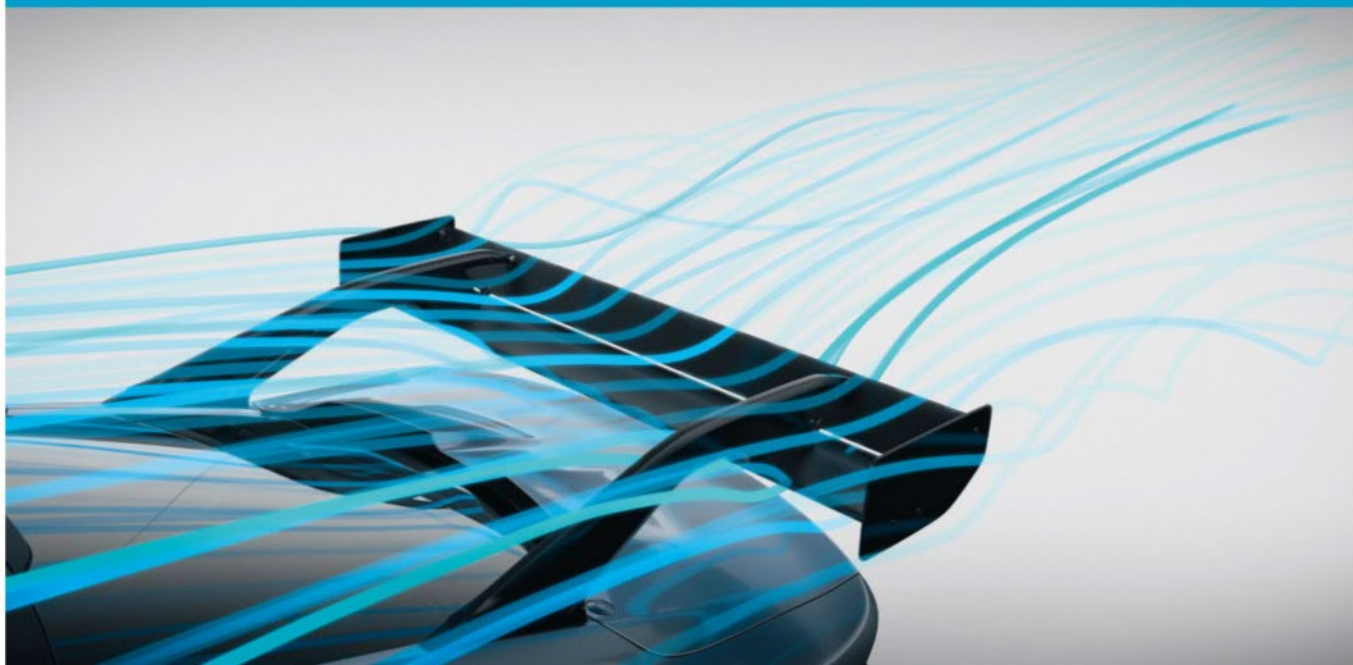
Si algo destaca Ford de su GTD es la aerodinámica. El Ford Mustang GTD incorpora avanzadas soluciones aerodinámicas que pudimos ver por primera vez en el Ferrari Enzo. Mejor dicho, se trata de soluciones que no se ven, porque van colocadas por debajo del coche, fuera del alcance de la vista. Ford utiliza este tipo de soluciones por primera vez en un coche de calle y, de hecho, remarcan que están prohibidas en la reglamentación GT3 en que se inspira.

Modificando la posición de unos flaps invisibles, situados en los bajos del coche, junto a las ruedas delanteras, se altera el flujo de aire que circula por debajo. Técnicamente, nos hablarían de así consiguen adelantar o atra-

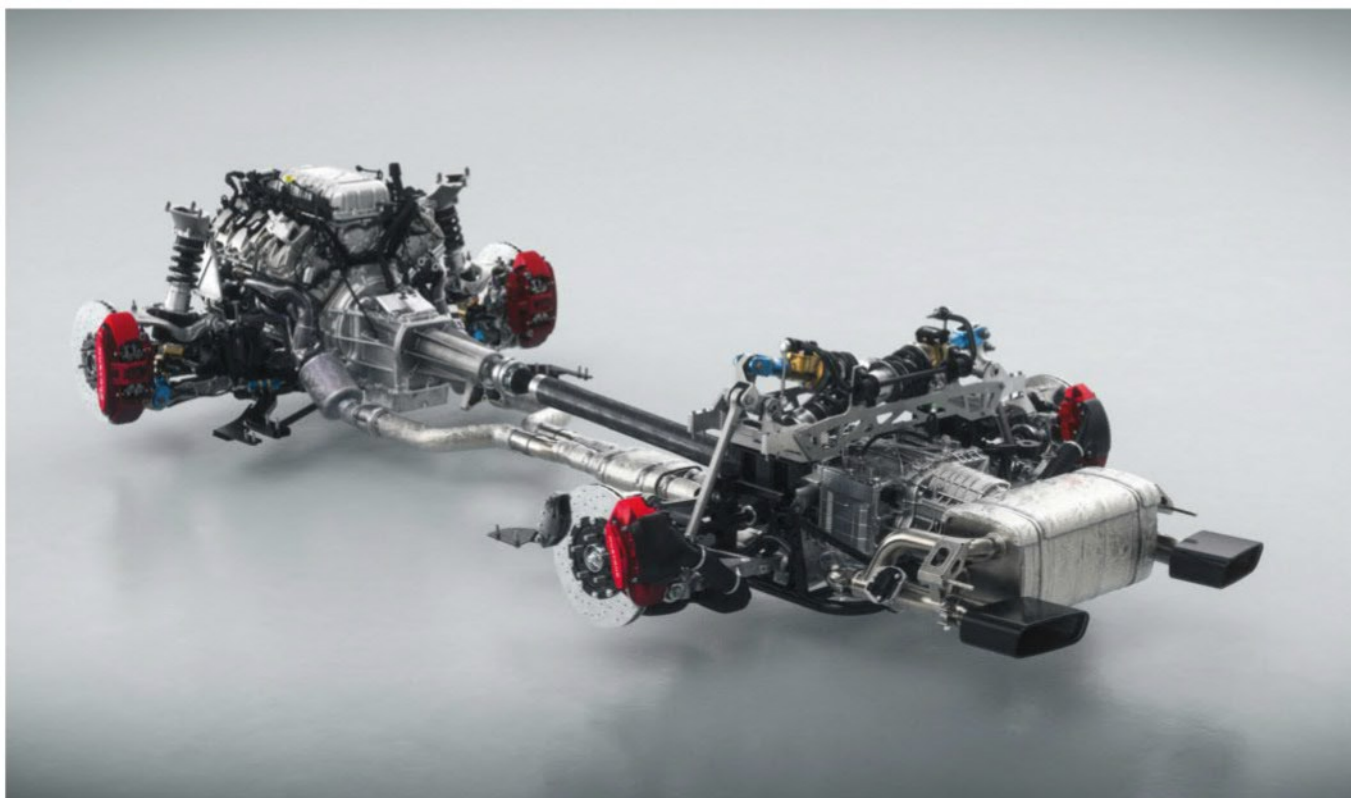
sar el centro de presiones para mejorar la estabilidad del coche gracias al aire. En términos prácticos, modifica la cantidad de agarre en cada uno de los trenes por medio de esta aerodinámica activa, de manera que el coche mantenga la estabilidad con independencia de la velocidad. Recordemos que incluso el Cx de un coche cambia en función de la velocidad, al menos en estos que se pueden mover a velocidades por encima de los 300 km/h.

Como nos lo explicaron en Ferrari lo entendimos muy bien: a alta velocidad el morro del coche se hunde y las ruedas delanteras agarran más que las traseras, lo que perjudica la estabilidad, haciendo al coche

más delicado cuando se circula de verdad deprisa, porque obedece demasiado bien al volante. Levantar el pie del acelerador, porque quizá esa línea recta parece que se curva un poco, puede acentuar esa preponderancia de agarre delantero y, en consecuencia, dejar las ruedas traseras descolgadas. Un sobreviraje, a alta velocidad, es uno de los peores escenarios imaginables. Por eso, en estas circunstancias de muy alta velocidad, resulta conveniente alterar la aerodinámica, dejando flotar un poco el morro, para que el agarre delante y detrás sea el mismo que a velocidades convencionales. Y esto es lo que hace la aerodinámica activa del Mustang GTD.



TIEMPO DE REVOLUCIÓN EN FORD, COINCIDIENDO CON UN JOVENCÍSIMO WILL FORD III AL MANDO DE LOS NEGOCIOS DE MOTORSPORT



TAMBIÉN FRENA.
Los frenos carbocerámicos para aguantar un uso severo en circuitos los firma Brembo.

de titanio pueden abrirse para dirigir el escape de forma más libre y directa al exterior. Según Ford, “generará notas excepcionales” y, a buen seguro, tendrán alguna contribución a la respuesta del motor.

No se han comunicado aún detalles concretos del propulsor, salvo que será un motor V8 de 5,2 litros de cilindrada con compresor, preparado especialmente, que esperan que flirtee con los 800 caballos cerca de su zona roja, situada a 7.500 rpm. Se trata del primer Mustang de calle con motor dotado de cárter seco, lo que corrobora las palabras de Farley de su orientación plena a los circuitos, con una cuidada refrigeración (¿qué enfría las piezas móviles del motor inaccesibles sino el aceite?) y garantías de lubricación ante fuertes aceleraciones laterales sostenidas. Un

alternador pequeño, convencional, indica que no hay visos de electrificación alguna.

LIGERO, PERO CON CONECTIVIDAD

Los frenos carbocerámicos para aguantar un uso severo en circuitos los firma Brembo. Para darles cabida se han ido a unas llantas de 20 pulgadas de diámetro, forjadas en aluminio, aunque opcionalmente ofrecerán unas de magnesio, de diseño similar a las del GT3 de carreras. Los neumáticos los firma Michelin en las fotos -se han mostrado videos en una de sus pistas de referencia-, unos semi-slicks (¿alguien había podido pensar otra cosa?) Sport Cup 2 R. Sus medidas 345 detrás no parecen excesivas para llevar 800 caballos al suelo con dos ruedas motrices, y las 325 delanteras, casi igual de anchas, dicen mucho del equilibrio pretendido.

La carrocería en fibra de carbono -techo, aletas, capós, paragolpes, difusor y fondo del coche- dejan claro que éste será un Mustang como nunca ha habido otro, ligero y con un bajo

centro de gravedad. Y, por si la armonía circuito-calle no fuera suficiente en lo dinámico, presumen de utilizar la arquitectura eléctrico-electrónica del Mustang “normal”, de manera que el usuario disfrute de su misma conectividad e incluso de actualizaciones de software en remoto. También abre la puerta a amplias posibilidades de personalización de los modos de conducción. Estos ajustes se podrán realizar sin retirar las manos del volante, y en el modo Circuito, incluirá poder regular el grado de intervención del control de tracción.

No hay fotos del interior, pero pretenden deslumbrar con el empleo de piel, piel vuelta y fibra de carbono. Tras el volante, las manetas del cambio estarán realizadas en titanio mediante impresión 3D, lo mismo que el mando rotatorio del cambio y la placa numerada con el número de serie. Los asientos los firma Recaro y tendrán una clara orientación al uso en circuitos. Los ocupantes traseros... ¿qué ocupantes traseros, si se el maletero lo ocu-



ENTUSIASTAS
Este proyecto es una obra de entusiastas como los que Ford parece que vuelve a tener en su seno. La suspensión activa, el motor V8 desarrollado para proporcionar placer y potencia a partes iguales y una estética como todo Mustang debe de tener. La exclusividad del coche lo pondrá en niveles tan lejos del gran público como lo estuvo el Ford GT. Los precios arrancarán en los 300.000 dólares.





TECNOLOGÍA PROHIBIDA EN COMPETICIÓN

Decir “flotar” es una forma de hablar, porque a altas velocidades, para mejorar la aerodinámica, las suspensiones Multimatic al seleccionar el modo “circuito” bajan la altura de toda la carrocería 40 mm. “Menos pegado al suelo” sería la forma correcta de describirlo, por tanto. Y traducido al volante, más equilibrado, más fácil de conducir y más rápido. “A nuestros pilotos de Le Mans con el Mustang GT3 les gustaría poder tener toda la tecnología que lleva el Mustang GTD”, resalta Greg Goodall, ingeniero encargado del proyecto del GTD.

Por el contrario, cuando nos acercamos a zonas de curvas, lo interesante es que el tren delantero tenga muchísimo agarre para que obedezca instantáneamente a las órdenes del volante. No se buscan velocidades verdaderamente altas en esos momentos, sino mucha carga aerodinámica, no importa que el

aire frene al coche, porque lo que determina la velocidad de paso por la curva es el agarre.

Te falta algo, ¿verdad? El Mustang GTD cuenta además con un segundo comodín, bien visible, un alerón trasero con el sistema DRS. Como en la Fórmula 1, este dispositivo permite “abrir” el alerón, para ofrecer menos agarre detrás, a cambio de ganar velocidad punta. En línea recta, el DRS puede estar abierto, recordemos que, simultáneamente, los alerones activos delanteros no dejan que el coche se recargue delante, con los que la carrocería continuará fluyendo paralela al suelo. Por el contrario, cuando lo que cuenta es la máxima adherencia, a velocidades “no-altísimas”, el alerón posterior accionado hidráulicamente está cerrado ofreciendo su máximo apoyo, como delante, con ambos elementos activos buscando la máxima deportancia en cada eje.

COMPETICIÓN.

Hay mucho paralelismo con este proyecto con el que deriva de las versiones de competición del IMSA; sin ir más lejos, el nombre.

pan la caja de cambios y la suspensión “push-rod”?

No se ha desvelado cuántas unidades vendrán a Europa del Mustang GTD, pero sí que la primera vez que el público pueda contemplar el coche en directo aquí será en las 24 horas de Le Mans, que se disputarán los días 15 y 16 de junio. Las solicitudes de compra se comenzarán a aceptar en verano, pero cuando se haga pública la fecha, probablemente pocos ejemplares queden por adjudicar, si acaso no hay ya listas de meritorios. A finales de año, o principios de 2025 estarán disponibles las primeras unidades.

La exclusividad del coche lo pondrá en niveles tan lejos del gran público como lo estuvo el Ford GT. Los precios arrancarán en los 300.000 dólares. Con esta premisa, es lógico que el cliente pueda elegir cualquier tonalidad de color exterior, para que realmente tenga una unidad única. ¿Tienes listo el cheque? [a](#)

[58.000 € | 213 CV | 6,7 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

FACILITA TU VIDA

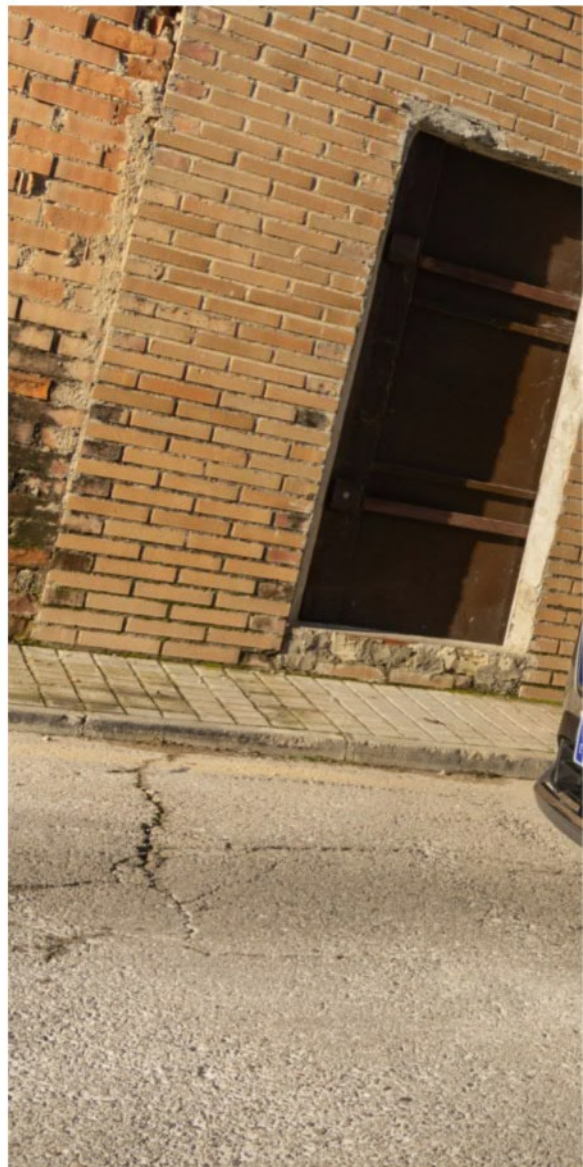
Como si del mejor ayuda de cámara del mundo se tratase, el Nissan X-Trail hace un trabajo constante e impecable, con una sutil puesta a punto que te da la máxima eficacia sin manifestar para nada su presencia.

ÓSCAR DÍAZ DDIAZ@SLIB.ES. FOTOS: FÉLIX MACÍAS



ADAPTABLE

No es fácil configurar la instrumentación al gusto personal, pero las posibilidades son muchas. Se agradece la presencia de botones físicos en climatización y audio



La del X-Trail es una historia apasionante, reflejo de las vivencias de Nissan en el último cuarto de siglo tanto en el plano empresarial como en la evolución de la línea de producto. Y es que el modelo original fue diseñado y desarrollado como el primer SUV de Nissan, un especialista en construcción de todo terrenos, antes incluso de la firma de la Alianza con Renault. Pero aquel tiene poco o nada que ver con el actual, derivado directamente del Qashqai, disponible en versión siete plazas y que además de versiones 100% gasolina exhibe una interesantísima propuesta electrificada.

«Tú que pruebas coches y sabes de tecnología ¿Puedes explicarme qué es eso del ePower? Y si es un coche eléctrico ¿por qué tiene etiqueta Eco y no cero?», me preguntó el padre de una amiga de mi niño en la clásica charla en la salida de la guardería. La duda es

comprensible, lógica, natural. Porque esa denominación ePower induce a la confusión. Y es que lejos de ser 100% eléctrico, esta tecnología de Nissan responde a la denominación Eco aunque muy diferente a propuestas clásicas de híbridos gasolina/electricidad como las de los Toyota híbridos autorrecargables. En este caso hay un motor de combustión —una joya de la tecnología con una relación de compresión

variable que dependiendo de las necesidades y momentos puede ir desde una proporción de 8:1 a una de 14:1 — que funciona exclusivamente como generador alimentando una pequeña batería que proporciona electricidad a los ejes motrices, uno o dos, uno en cada eje, en el caso de los e-4orce como el que nos ocupa y que en el mejor de los casos serviría para unos 3 km.

CUESTIONES COMO LA CALIDAD DE RODADURA Y EL AGRADO DE USO PUEDEN CONVERTIR AL X-TRAIL EN UNA PROPUESTA MUY RECOMENDABLE



AUTO FRENADA

Nos gusta más el modo B de frenada regenerativa que el e-Pedal. En este caso puedes llegar a ver cómo el pedal «se hunde» automáticamente, provocando una sensación incómoda a la que hay que acostumbrarse.

Así pues la tracción se basa siempre en electricidad, pero ésta se genera quemando gasolina a un régimen constante, sin una relación directa entre la presión sobre el acelerador y cuanto vaya a acelerarse el motor de tres cilindros. Pero ¿Cuánto gasta? Continúa el interrogatorio. En realidad, más de lo que gustaría haber visto en el indicador de consumo en nuestras pruebas: cifras semejantes a las de un coche 100% térmico, con resultados como los 6,5 l/100 km en el entorno de los 100 km/h a velocidad constante, los 8,2 circulando a ritmos de autopista y

que lógicamente mejoran cuando hablamos de circulación urbana, donde sacamos partido del aprovechamiento de las inercias y la recuperación de energía en las frenadas. Aun así esos 5,1 l/100 que observamos en la instrumentación en nuestro test en ciudad tampoco llega a ser brillante. Como nota ilustrativa, cuando iniciamos la prueba en Autopista, la instrumentación marcaba un consumo medio de 8 l/100 km en los 2.095 km previos, demostrando cómo el uso y el modo de conducción tienen una importancia decisiva en cuando al consumo. Eso sí. Nissan hace un ejercicio de sinceridad en su comunicación y anuncia un gasto desde 6,3 l/100 km, superior a los 5,7 anunciados por Toyota en el RAV4 Hybrid AWD (222 CV), los 5,7 del Ford Kuga (184 CV) e iguala los 6,3 del Kia Sportage HEV (230 CV), de planteamiento más convencional en su hibridación, y claramente más económico que el Kia Sorento 4x4 de siete plazas.

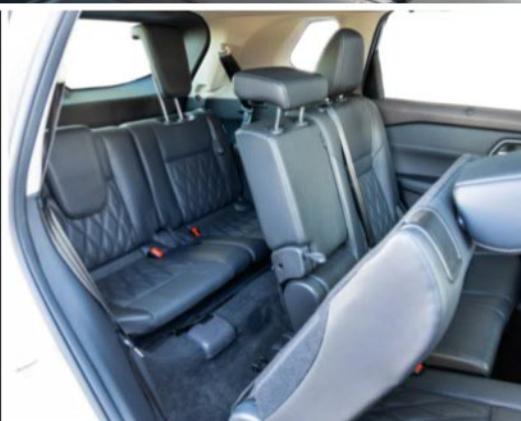
¡QUÉ FÁCIL LO HACE!

«Sí. Sí. Muy interesante todo esto que me estás contando. Pero a mí de un coche no me importan ni el par de apriete de los tornillos, ni la junta de la trócola. Lo que me importa es cuanto espacio tiene, si hace ruido, si voy a poder mantener el ritmo de marcha en viaje y si tengo que enchufar el smartphone a un cable o no tengo por qué sacarlo del bolsillo de la chaqueta.» Sigue la charla, o el interrogatorio. Sólo puedo responder que el X-Trail es agradable de conducir, ésta resulta de lo más relajada y relajante y que sin pararte a pensar en su complejidad, funciona realmente bien.

De hecho, sin llegar a transmitir sensación de un empuje brutal, acelera con una eficacia realmente sorprendente. Apenas supera los 7 segundos para alcanzar los 100 km/h, necesita menos de 28,5 s para recorrer los 1.000 m arrancando desde parado, puede pasar de 80 a 120 km/h en apenas 5



CON LÍMITES
 Los magníficos
 asientos pueden
 resultar cortos
 de banqueta y
 estrechos para
 las personas de
 mayor tamaño. Su
 sujeción es buena
 y el mullido de lo
 más agradable.
 Los revestimientos
 tienen un tacto de
 lo más agradable
 y parecen
 ensamblados con
 solidez. El selector
 de transmisión es
 de uso intuitivo
 aunque queda
 ubicado en una
 posición muy
 elevada en la
 consola central. El
 maletero mejora
 en las versiones
 de 5 plazas
 hasta un valor ya
 interesante.





segundos y en menos de 6,5 haría un sprint de 60 a 120 km/h. Son datos que permiten hacerse una idea de su capacidad no sólo para acelerar, sino para cambiar el ritmo de marcha para, por ejemplo, hacer un adelantamiento en carretera de doble sentido o ganar velocidad cuando te tienes que incorporar a una vía rápida. La explicación hay que buscarla en su tracción basada en electricidad, que no sólo se disocia respecto de la sonoridad del motor térmico de tres cilindros y, especialmente, ofrece una motricidad fantástica, que le permite hacer arrancadas propias de vehículos mucho más potentes y hace pasar desapercibida una velocidad punta relativamente baja que, además, no llegamos a alcanzar en esos 1.000 m de aceleración máxima.

También resulta impecable el funcionamiento del equipo de freno, tanto en lo que tiene que ver con poder pa-

rar el coche en la mínima distancia, en una frenada «a muerte», en la que podría llegar a bajar de los 70 m, como en cuanto a lo que a tacto de pedal —muy conseguido en su equilibrio entre asistencia y firmeza independientemente de la velocidad o fuerza con la que pises el pedal—, lo que habla mucho y bien de cómo han hecho las cosas en el desarrollo de este automóvil.

El repaso frío del juicio a los elementos técnicos del X-Trail terminarían en el conjunto dirección, suspensión. Y también en estos aspectos ofrece algo más que agrado de uso. Porque siempre dentro de un planteamiento de confort en su puesta a punto, este gran SUV transmite confianza en las zonas de curvas, con un balanceo de carrocería contenido, facilidad para iniciar el cambio de dirección y una zona trasera que difícilmente te va a dar ningún amago de escapada a me-

AAAAAY LA BATERÍA

Su capacidad es pequeña y el consumo de combustible es muy dependiente del estado de carga y temperatura de ésta.

nos que afrontemos maniobras enlazadas como pudiera ser un eslabon o una esquivas a muy alta velocidad como el test del alce. Al contrario, no debemos temer demasiado los baches, terrenos de asfalto en mal estado o juntas de dilatación dado ese agradable punto de dulzura de la suspensión; mejor que una maniobrabilidad urbana simplemente correcta, con un diámetro de giro de 11,6 m algo alto para un coche de 4,7m de longitud.

EL PRECIO DE LA CALIDAD

Por dimensiones y planteamiento de siete plazas se mide con rivales tan duros como el Peugeot 5008, el Skoda Kodiaq, el Seat Tarraco o el Volkswagen Tiguan Allspace; mira por el rabillo del ojo a los cinco plazas citados al principio de esta prueba y aguanta el tipo sobradamente en términos de percepción de calidad, equipamiento o facilidad de acceso. Las puertas abren casi 90°, lo que facilita ayudar a subir a los más pequeños, y cuenta con un habitáculo de lo más generoso en sus dos primeras filas (145 y 140 cm de anchura a la altura de los hombros), bastante espacio para las piernas en la segunda

LA DEL X-TRAIL ES UNA HISTORIA
APASIONANTE, REFLEJO DE LAS
VIVENCIAS DE NISSAN EN EL
ÚLTIMO CUARTO DE SIGLO

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico



CONSUMOS

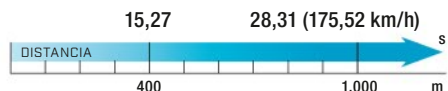
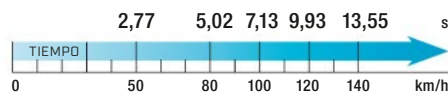
(l/100 km)

864 km
Autonomía media

Medio	Urbano	Carretera	Autopista	Máximo
6,36	5,1	6,2	8,2	13,6

PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)

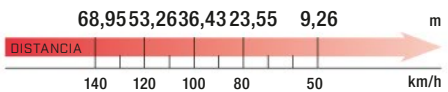


ADELANTAMIENTO (s)

20 a 50 (D)	20-120 (D)	60-120 (D)	80-120 (D)
1,95	9,31	6,45	5,08



FRENADA (s)



CARROCERÍA Y PESO



DATOS OFICIALES

Precio 58.000€

MOTOR

Motor térmico

Situación	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada	1.498 cm³
Cotas	84 x 91 mm
Distribución	4 válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en culata.
Alimentación	Turbo e Intercooler
Compresión	Variable (8:1 s 14:1)
Potencia máxima	116 kW (156 CV)
Par máximo	563 Nm (57,44 mkg) a 3.100 rpm

Motor Eléctrico

Potencia máxima	150 / 94 kW
Par máximo	330 / 195 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio
Ubicación	Central delantero

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción integral permanente. Transmisión de una relación Sin embrague
------	--

Embrague

BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	n.d.
Ø de giro	11,6 m
Neumáticos	255/45 R20
Llantas	8x20

CARROCERÍA

Coefficiente Cx	n.d.
Nº de plazas	7
Peso oficial	1.961 kg
Depósito comb.	55 l
Maletero	485 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	180 km/h
Acel. 0-100 km/h	7 s
Consumo combinado WLTP	6,7 l/100 km
Emissiones de CO ₂	152 g/km

Cotas (mm)

Longitud	4.680 mm
Anchura	1.840 mm
Altura	1.710 mm
Batalla	2.705 mm
Vías	n.d.
Capacidad de maletero	485 l



fila y el valor añadido de poder «jugar» con los 25 cm de recorrido longitudinal que ofrecen sus dos secciones.

Cuestión bien diferente son la tercera fila y el maletero, condicionado en su capacidad por la ubicación de esos asientos. A efectos prácticos será válido exclusivamente para niños o personas de muy baja estatura que, además, serán lo suficientemente ágiles como para acceder por un espacio pequeño y que obliga a ciertos contorsionismos difícilmente compatibles con mi 1,90 de estatura y mis pies de talla 46. Aun así la funcionalidad de esas dos plazas adicionales está ahí y su beneficio puede compensar, o no, según las necesidades de uso, los 90 l de capacidad de maletero que se sacrifican para albergar esos asientos.



TEKNA PLUS

Es la versión más equipada e incluye las llantas de 20", el Head Up Display, cámaras perimetrales, asientos traseros y volante calefactados, y el sistema de sonido Premium Bose opcionales en otros acabados.



SUV MUY SUV

Con 20 cm de altura libre al suelo, da confianza para evitar roces con los bajos fuera del asfalto.

La capacidad queda limitada por su cota hasta la cortinilla y condicionada por la inclinación de los respaldos de la segunda fila, que llegan a ampliar nada menos que 11 cm en la zona superior si llegas a poner muy vertical el asiento.

Y es que la gama Nissan X-Trail ofrece no pocas posibilidades de elección y por consiguiente, coste y equipamiento. La unidad probada, el epítome de la familia, supera en casi 18.000 a la variante básica Mild Hybrid de cinco plazas y acabado Acenta con cinco plazas y en algo más de 15.000 al primer e-Power, de tracción delantera.

De ahí que su equipamiento vaya a ser realmente imponente, incluyendo elementos como los faros matriciales, la proyección de información sobre el parabrisas o la segunda fila de asientos calefactada, por citar algunos elementos, si bien esos 58.000 euros de precio de tarifa convierten al X-Trail e-4orce ePower Tekna+ en una apuesta muy exclusiva. Cuestión bien diferente sería pensar en menor equipamiento, lo que le dejaría en el entorno sin campañas comerciales más atractivo, en el entorno de los 50.000 euros. Eso sí. Si el precio no fuese el problema, cuestiones como la calidad de rodadura y el agrado de uso pueden convertir al X-Trail en una propuesta absolutamente recomendable. [a](#)

OPINIÓN

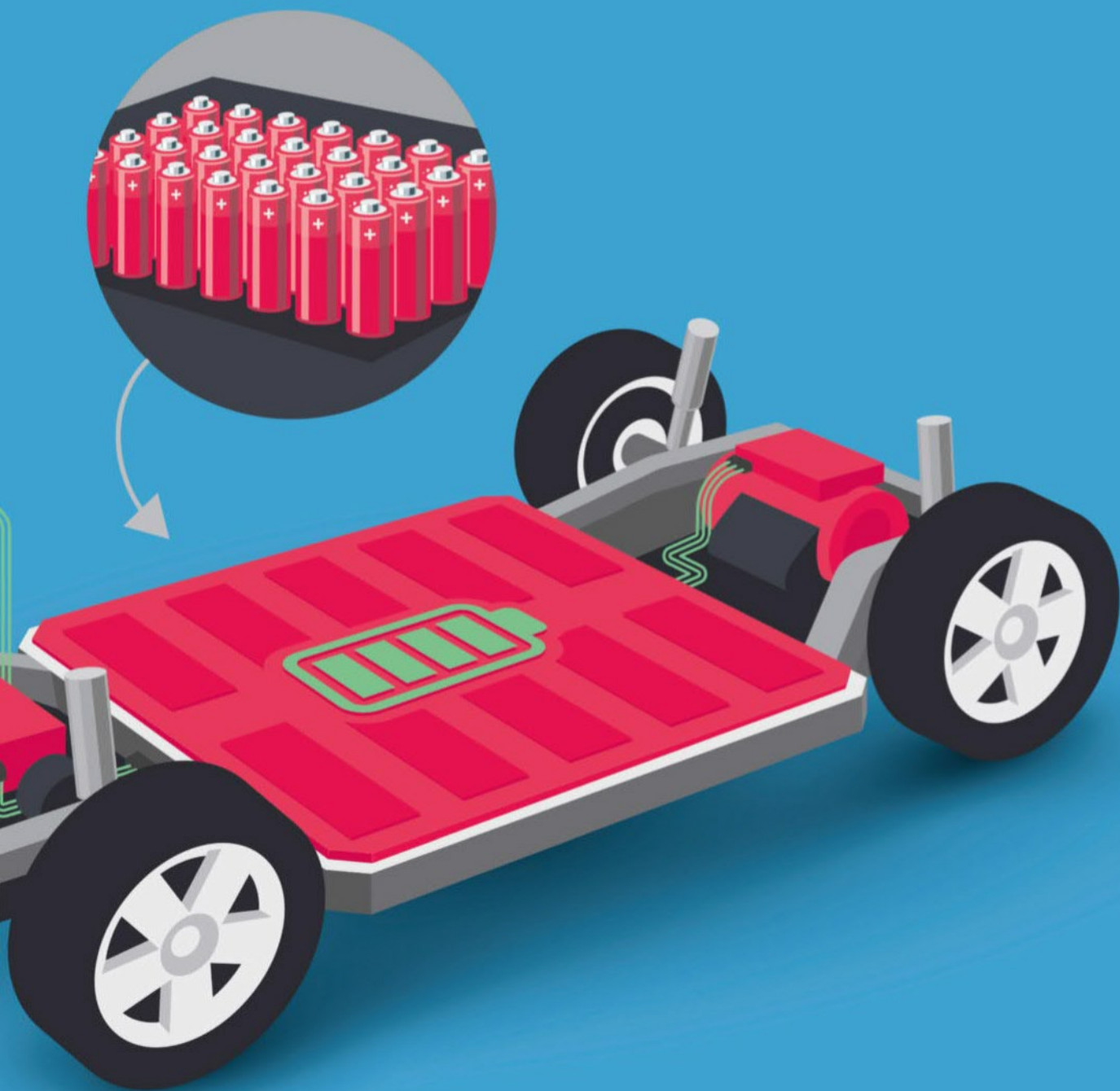


Óscar Díaz

¿INTERESANTE O BUENO?

Es rápido y fácil de conducir si lo necesitas, llega muy poco ruido al habitáculo y está muy bien equipado, especialmente en esta versión Tekna+ tope de gama que nos ocupa. Todo esto despeja muchas de las dudas que puede plantear un precio elevado y un consumo de combustible para nada bajo, semejante al de una propuesta térmica —de menor potencial dinámico—. La pérdida de cota de altura del maletero causada por la tercera fila de asientos puede hacer más interesante a la de cinco plazas.





EN 2027 SERÁ OBLIGATORIO

PASSPORT PLEASE

Los coches eléctricos deberán tener pasaporte de batería y esto sucederá en 2027. El objetivo es registrar la huella de carbono del proceso de construcción y su estado de uso, para proteger a los compradores de vehículos eléctricos usados. ¿Es una buena idea o simplemente más burocracia?

FRANCISCO MOTA. FOTOS: SLIB

"El pasaporte siempre se actualiza con los datos actuales de la batería. Esta información se actualizará durante los primeros quince años de vida del vehículo eléctrico"



VOLVO EN VANGUARDIA

Hasta el momento, por lo que se ha hecho público, sólo una marca tiene ya un pasaporte de batería listo para ser entregado al propietario de un nuevo modelo que se lanzará en 2024. Se trata de Volvo, que la incluirá en su nuevo EX90

Todos los coches 100% eléctricos vendidos nuevos a partir de febrero de 2027 deberán tener un pasaporte para su batería. Fue una decisión tomada por los líderes europeos y se aplicará a todos los estados de la Unión Europea dentro de tres años. Se trata de una medida que tiene dos preocupaciones en campos muy diferentes, uno de los cuales se centra en controlar las emisiones de CO₂ relacionadas con todo el proceso de fabricación y logística de las baterías, un tema que ha alimentado las discusiones desde que se empezaron a fabricar baterías para coches eléctricos y electrificados. El segundo aspecto está relacionado con el estado de uso de la batería en cada momento y tiene que ver con proteger al consumidor de vehículos eléctricos usados. Sabiendo que la capacidad de recarga de una batería se degrada con el tiempo y al aumentar los ciclos de carga/descarga, el valor del vehículo eléctrico en el que se monta sufre una devaluación proporcional. Este pasaporte tendrá como objetivo aclarar la situación, proporcionando la información principal sobre el estado de la batería y haciendo más transparente su valor de mercado.

MÁS INFORMACIÓN

Esta idea de pasaporte de baterías pretende responder a las críticas sistemáticas que se han hecho contra los coches 100% eléctricos e incluso los híbridos. Si es cierto que las emisiones locales de CO₂, es decir, al salir del coche eléctrico, son nulas, al no producirse ningún tipo de combustión, lo cierto es que todo el proceso de construcción y transporte de la batería implica la liberación de CO₂ a la atmósfera. La disputa entre los que defienden los vehículos eléctricos y los más escépticos se centra en el balance de emisiones de CO₂ de los dos tipos de coches: los eléctricos y los de combustión. ¿Las emisiones de CO₂ resultantes de la fabricación de baterías son equivalentes a las emisiones de CO₂ de un motor de combustión durante su funcionamiento? Hay muchas respuestas a esta pregunta, dependiendo de quién encargó el estudio ambiental y de la forma en que se lleve a cabo. Hay muchas variables a tener en cuenta y es difícil encontrar una respuesta que se adapte a todos los coches eléctricos, es decir, a todas las baterías, dependiendo de dónde y cómo se fabricaron.

Para aclarar todo este asunto se creó el pasaporte de la batería. Utilizando la tecnología "blockchain", que se



basa en archivos informáticos no corruptibles, el pasaporte de la batería incluye un conjunto de información veraz e intangible, capaz de trazar el perfil más realista posible del origen de cada batería y de su huella de CO₂. Aunque este pasaporte de batería sólo será obligatorio dentro de tres años, ya se ha revelado el tipo de información que incluirá. Comienza con un código de batería que la identifica como una entidad única y la vincula al VIN del vehículo, un verdadero número de pasaporte. Luego se incluye información funcional básica sobre el tipo de batería que es, su rendimiento y durabilidad, en base a datos estadísticos. A continuación se incluyen datos más concretos, como la intensidad de CO₂ de su proceso de fabricación, el origen de las materias primas utilizadas y si en su producción también se utilizaron materiales reciclados, cuáles y en qué cantidad. Se debe describir toda la composición química de la batería, incluyendo porcentajes de Cobalto, Grafito, Litio, Níquel y otros, sin olvidar la presencia de materiales potencialmente peligrosos.

UNA VERDADERA GUÍA

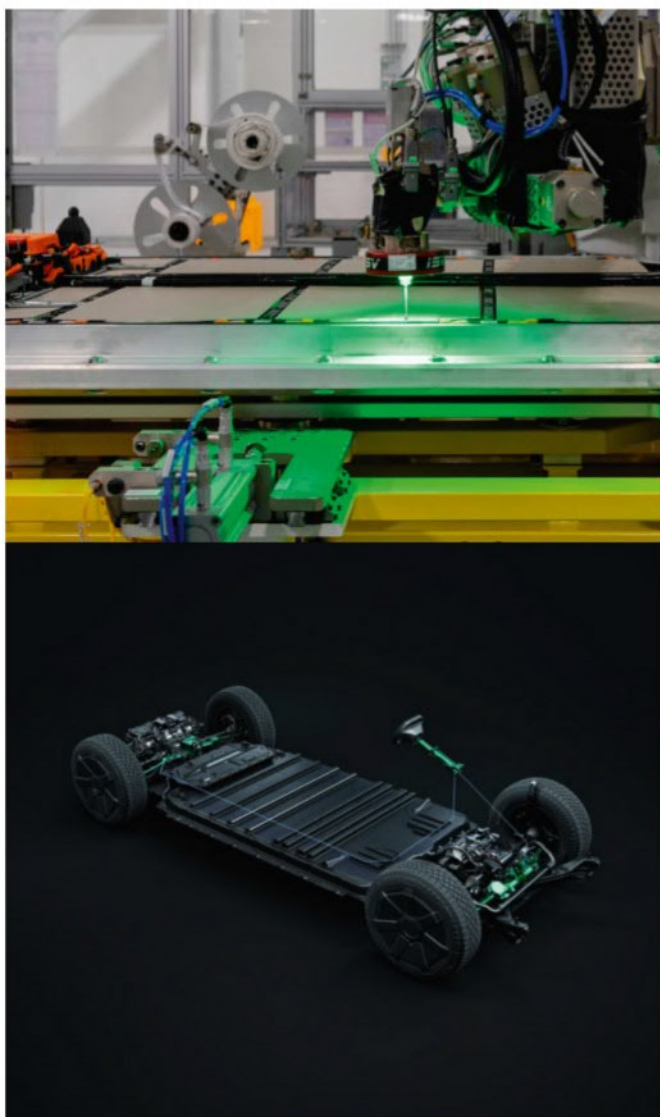
También forman parte de la información del pasaporte los detalles sobre las reparaciones a las que ha sido sometida la batería, detallando el proceso de desmontaje. También se debe incluir información sobre los procesos de desmontaje para el final de la vida útil de la batería. Esto incluye toda la información necesaria para un reciclaje eficiente de sus componentes. En definitiva, un conjunto de información muy completo, que podría hacer mucho más transparente todo el proceso de construcción, uso y reciclaje de baterías. Por supuesto, todo este concepto de pasaporte para baterías es complejo y requiere control y compromiso por parte de quienes fabrican las baterías, y es fácil imaginar la necesidad de certificaciones específicas de las entidades involucradas, fábricas y empresas de transporte, para que el pasaporte sea creíble. También se incluyen datos de logística y transporte, de modo que se puede realizar un seguimiento completo de la huella de CO₂ de la batería, desde la extracción de las materias primas hasta su instalación en los vehículos eléctricos. Hasta el momento, por lo que se ha hecho público, sólo una marca tiene ya un pasaporte de batería listo para ser entregado al propietario de un nuevo modelo que se lanzará en 2024. Se trata de Volvo, que la incluirá en su nuevo EX90, el SUV eléctrico de alta gama que se fabricará en Charleston,

LAS BATERÍAS SE DEVALÚAN

Sabiendo que la capacidad de recarga de una batería se degrada con el tiempo y al aumentar los ciclos de carga/descarga, el valor del vehículo eléctrico en el que se monta sufre una devaluación proporcional.



"La idea es que sólo el fabricante de baterías, tenga acceso a toda la información, así como las autoridades reguladoras. Un vendedor tendrá acceso a menos información, pero un propietario tendrá derecho a saber más sobre su propio vehículo"



LO MÁS CARO DE UN COCHE

Como la batería es generalmente el componente más caro de un vehículo eléctrico, a menudo es el estado de funcionamiento de la batería el que define el valor de uso del vehículo

Carolina del Sur, Estados Unidos. Según la marca sueca, que forma parte del conglomerado chino Geely, el proceso de pasaporte de la batería tardó cinco años en completarse, y la marca enfrentó diversas dificultades para acceder a información creíble, en parte de proveedores y subproveedores de componentes y materias primas. Éste siempre será el principal obstáculo para un proceso de este tipo, ya que implica una mezcla de confianza y control que no siempre es fácil de encontrar en la industria automotriz.

DIEZ DÓLARES

Volvo anticipa así en tres años el pasaporte obligatorio de las baterías, pero considera que ha sido una buena inversión para aumentar la credibilidad de los vehículos eléctricos ante los ojos de los más escépticos. Según datos difundidos por la marca, este proceso implicó un coste estimado de diez dólares por cada EX90 producido. El cliente puede acceder a una versión simplificada del pasaporte escaneando un código QR pegado en la puerta del conductor.

Pero si esta parte del pasaporte de las baterías se centra en cuestiones medioambientales, con repercusiones en la legitimidad de los propios vehículos eléctricos, la otra preocupación no es menos importante. Conocer el estado de uso de la batería de un vehículo eléctrico es fundamental para valorar su valor en el mercado y esto ha supuesto un problema para los compradores de vehículos eléctricos usados.

Si antes el kilometraje total de un coche con motor de combustión y un libro de mantenimiento actualizado eran instrumentos preciosos para evaluar el estado de un vehículo, en el caso de los vehículos eléctricos los criterios para evaluar un vehículo usado son completamente diferentes. Como la batería es generalmente el componente más caro de un vehículo eléctrico, a menudo es el estado de funcionamiento de la batería el que define el valor de uso del vehículo. Sin embargo, esta no siempre es una medición fácil o práctica de realizar. Una de las funciones del pasaporte de la batería es exactamente esta. El pasaporte siempre se actualiza con los datos de la batería, es decir, su capacidad de carga actual y su velocidad de carga. Esta información se actualizará durante los primeros quince años de vida del vehículo eléctrico, facilitando su consulta. Un proceso que podría resultar fundamental para regular el mercado de vehículos eléctricos usados, distinguiendo las buenas compras de los modelos a evitar o, al menos,



FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.

sabiendo de antemano cuál es la autonomía máxima que tiene una batería al cabo de varios años, proporcionando así información sobre qué tipo de uso tiene una determinada. El vehículo eléctrico usado seguirá estando en estado de compra.

90 INFORMACIÓN

Al ser un documento electrónico, el pasaporte de la batería se puede actualizar fácilmente, pero siempre de forma controlada, imposibilitando su falsificación, al menos así será la garantía de la tecnología blockchain, que ya ha demostrado su eficacia en otro tipo de actividades, algunas incluso vinculadas a la industria automotriz. Por otro lado, no todas las entidades tendrán acceso a toda la información del pasaporte. La idea es que sólo el fabricante de baterías, ya sea independiente o el propio fabricante de automóviles, tenga acceso a toda la información, así como las autoridades reguladoras. Un vendedor tendrá acceso a menos información, pero un propietario tendrá derecho a saber más sobre su propio vehículo.

En el buen estilo de las entidades europeas, la simplificación no parece ser la consigna. El grupo de trabajo dedicado a este tema de la regulación europea de baterías tiene como lema moralizar la cadena de suministro, ya que es sabido que a menudo se cambia de proveedor de segunda y tercera línea con frecuencia y sin que el fabricante del automóvil se dé cuenta, cambiando también los datos relativos al origen de materias primas y componentes. Esto es algo que el pasaporte quiere combatir: estos cambios no transparentes en la cadena de suministro. Pero, para lograrlo, identificó nada menos que 90 tipos diferentes de información a incluir en el pasaporte, que se dividen en siete áreas: información general del fabricante de vehículos y baterías, cumplimiento, certificaciones y etiquetado, huella de carbono de las baterías, cadena de suministro, materiales y su composición, reciclaje y eficiencia de recursos, rendimiento y durabilidad. De hecho, se trata de un proyecto valorado en 8,3 millones de euros, que se denominó Battery Pass Consortium, liderado por la empresa Systemiq y financiado por el Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Acción Climática de Alemania. Y en él también participan 11 socios, entre ellos Audi y BMW además de Circulor, que lidera la parte tecnológica del asunto. Con tanta gente involucrada, no será fácil poner en marcha esta maquinaria. [E](#)

DIEZ DÓLARES

Volvo anticipa así en tres años el pasaporte obligatorio de las baterías, pero considera que ha sido una buena inversión. Según datos difundidos por la marca, este proceso implicó un coste estimado de diez dólares por cada EX90 producido.



LED'S GO

Adiós halógeno; gracias. Xenón; hola LED. Así es como se ve la luz al final del túnel en nuestra flota de coches de pruebas. Analizamos varios modelos con sus equipos lumínicos.

TEXTO: JÖRN THOMAS. FOTOS: HANS-DIETER SEUFERT





ASÍ ES COMO PROBAMOS

Evaluamos los sistemas de iluminación con un equipo experimentado de probadores en nuestra pista de pruebas. Esto conduce a través de autopistas y carreteras de montaña, así como a través de ciudades para la evaluación básica de la luz, incluidas características especiales como, por ejemplo, luces de intersección. Aquí también entra en juego una posible adaptación en cuanto a ruta [GPS] y velocidad. La mayor parte se desarrolla en un trayecto exigente con curvas, crestas, desniveles, bosques, largas rectas y señales de tráfico. Esto permite una evaluación reproducible de la iluminación, el alcance y el deslumbramiento interior y exterior.

AUDI Q8



El Audi Matrix Light ilumina uniformemente el suelo sin crear una molesta "cortina" en los bordes. Corte preciso de luces altas en el campo cercano con control rápido y situacional. En general, buen brillo y alcance. A veces los carteles se iluminan de forma inquietante.

Luz homogénea, luminosa, agradable y con buen alcance. Deslumbramiento parcial de la señal.

Iluminación ++

Brillo ++

Impresión de conducción ++

Libertad de deslumbramiento ++



BMW IX



El complejo sistema adaptativo de BMW brilla en general, pero no de forma 100% homogénea. Sin efectos disruptivos, control de matriz defensivo muy generoso. El mejor alcance de la luz de carretera también gracias al láser, que ya no se ve como un puntero como antes. No es una alfombra de luz perfecta, pero sigue siendo una buena iluminación.

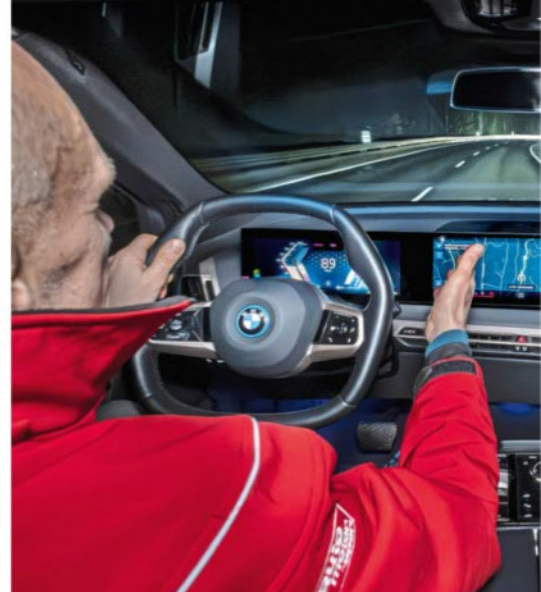
Muy buen alcance, control defensivo para una máxima ausencia de deslumbramiento.

Iluminación +

Brillo ++

Impresión de conducción ++

Libertad de deslumbramiento ++



Se acabó el asunto de la vela detrás del cristal del faro, los quemadores de xenón pueden apagarse en el mercado de segunda mano y los coches actuales prácticamente todos tienen faros LED. Ya sea convencional, con asistente de luz de carretera y funciones adicionales o como una compleja construcción matricial en la que los LED se controlan individualmente con precisión. En nuestra prueba a largo plazo iX, BMW incluso añadió una luz de carretera láser como indicador de trayectoria que se extiende a lo largo de 600 metros.

Lo que nos lleva directamente a la prueba de la luz. Ha salido la luna, está bastante oscuro, así que pongámonos en marcha. Como siempre en nuestra probada ruta de prueba cerca de Stuttgart, que, además del tráfico de la autopista y la ciudad, ofrece una topografía variada con curvas y bajadas, rectas que desgastan los faros y condiciones cambiantes en las carreteras. Allí tendrán que demostrar su valía ocho vehículos de nuestra actual flota de pruebas a largo plazo. No se ordenó específicamente para la prueba de luz, sino que se tomó tal cual. Sólo la vida cotidiana.

Lo cual el primero por orden alfabético, el Audi Q8, domina con precisión. Fue anterior al actual lavado de cara, por lo que tiene que prescindir de la iluminación más moderna, pero aún ofrece una matriz LED excelente que puede emitir luz de manera efectiva gracias a su altura de montaje relativamente alta. Con éxito: el Audi no sólo brilla intensamente y con un largo alcance, sino también de acuerdo con la situación, aunque a veces con un "efecto cortina de LED" claramente reconocible, con el que el cliente puede ver claramente lo que ha pagado.

Y con el Audi se pueden ver muchas cosas, como descubrimos a bordo del BMW iX. Aunque está equipado con una tecnología comparable y



un láser que cambia al frente cuando la velocidad es suficiente y el camino está despejado, su luz parece menos homogénea al conducir. No coloca una alfombra de luz 100% uniforme sobre el asfalto, sino que evita los efectos de distracción y los flashbacks causados por las señales reflectantes y controla todo de manera defensiva, más defensiva que, por ejemplo, en Audi, donde las señales a veces reflejan un poco fuerte.

LÁSER PARA MAYOR ALCANCE

Gracias a los generosos recortes para el tráfico que viene en sentido contrario y para los que circulan delante, el BMW deja algo de potencial de flujo luminoso en la zona, pero en términos de alcance puro también está por delante gracias al láser que brilla a más de 600 metros de distancia. Pero aunque un láser de este tipo aumenta el alcance y, gracias a la tecnología avanzada, ya no funciona de forma puntual como un puntero láser, parece que se le ha acabado el tiempo. Los últimos modelos de BMW, como las series cinco y siete, al menos prescindir de esto, y en otros lugares, por ejemplo en Mercedes, los ingenieros explican que los LED normales alcanzan un alcance excelente al aumentar el flujo luminoso incluso sin tecnología adicional compleja.

Tecnología sofisticada: palabra clave para matriz HD, que controla, por ejemplo, 32.000 LED individuales o modula una fuente LED con varios millones de microespejos, ofreciendo así un control especialmente fino y la posibilidad de proyecciones. Al principio no tenemos HD, pero la última vez el Mercedes Clase C demostró lo homogénea y sutil que es su luz digital.

En cualquier caso, es significativamente más homogéneo que la tecnología Matrix LED (más simple) del Cupra León, cuyos faros producen una luz algo irregular, con un claro énfasis en la plataforma y los bordes de la carretera. Aquí se contrasta una luz de cruce decente con una luz de carretera



La luz LED de matriz del León se controla notablemente con lentitud, a veces sin ninguna acción perceptible, como un corte visible. También es un poco irregular con un fuerte énfasis en el borde de la carretera cuando se usan las luces altas, lo que ofrece un alcance promedio. Luz de cruce perfectamente coordinada y sin efectos molestos.

La luz matricial LED de reacción lenta del Cupra no aprovecha todo su potencial.

Iluminación
Brillo
Impresión de conducción
Libertad de deslumbramiento



Los módulos LED adaptativos del Génesis son beneficiosos para el conductor, se regulan visiblemente con fuerza y envían una cantidad relativamente grande de flujo luminoso a la zona delantera y a los bordes de la carretera, lo que reduce la impresión subjetiva. En general, el GV70 ilumina la carretera con cuidado, aunque de forma algo heterogénea. Matriz con secciones conservadoramente grandes.

Luz matricial brillante en general, pero a veces hiperactiva, en el GV70.

Iluminación
Brillo
Impresión de conducción
Libertad de deslumbramiento



CUPRA LEÓN ST

GENESIS GV70

HYUNDAI STARIA



Detrás de su espectacular apariencia se esconde un sistema LED promedio. Luz de cruce acentuada en el frente con un corte duro y un ligero desgaste en los bordes. Luz alta con un alcance decente, pero enfatizando su propio carril. Asistente defensivo de luces altas que se mueve lentamente cuando se enciende la luz. Rango promedio.

Luz relativamente heterogénea con énfasis en la zona frontal con un alcance decente.

Iluminación

Brillo

Impresión de conducción

Libertad de deslumbramiento



POLESTAR 2



De los dos sistemas disponibles para él, el probador de resistencia tiene el más sencillo sin tecnología matriz. Brilla de forma blanquecina y homogénea con buena iluminación y sin acentos molestos. Buena luz de cruce, luz de carretera decente con control rápido pero duro y alcance medio.

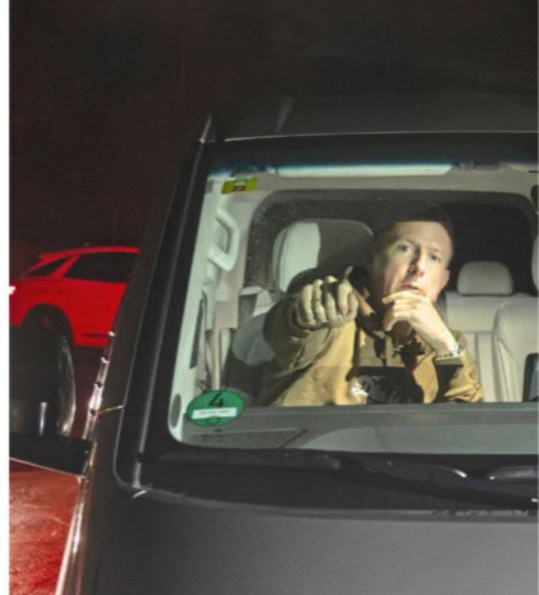
Incluso sin un LED de píxel, el Polestar ilumina la carretera de forma brillante. A veces reflejos inquietantes.

Iluminación

Brillo

Impresión de conducción

Libertad de deslumbramiento



de alcance medio, cuyo control lento a menudo dificulta el reconocimiento de una función matricial y, por lo tanto, desperdicia visiblemente potencial de iluminación.

El Genesis GV70 es diferente, ya que siempre sucede algo alegre. Da la sensación de controlar constantemente los LED individuales y atenuarlos para distribuir la máxima cantidad de luz en cualquier lugar y en cualquier momento. A veces hay demasiado en la zona cercana al coche y en los bordes de la carretera, lo que reduce la impresión subjetiva de autonomía, aunque objetivamente es suficiente. Esto demuestra que la impresión subjetiva de autonomía se beneficia de una forma de túnel uniforme o de un ligero centrado, sin que nada distraiga hacia los lados o delante.

TOYOTA CON ILUMINACIÓN PARA SENTIRSE BIEN

Toyota muestra cómo es una buena "luz para sentirse bien" con su sistema Bi-LED en el Corolla. No brilla ni de forma especialmente intensa ni matricialmente, sino que tiene que conformarse con un sencillo asistente de luz de carretera, pero la distribución de la luz es tan uniforme y sin distracciones que en la práctica resulta agradable conducir, tanto en línea recta como en en áreas forestales desafiantes.

Además, el Corolla coloca limpiamente las luces altas sobre las luces bajas, creando una "impresión general de la vieja escuela" al estilo xenón. A diferencia del Hyundai Staria, que no implementa de forma 100% homogénea su futurista disposición de las luces. Sus LED brillan de manera destacada en el frente con un corte de luz de cruce duro y ligeramente deshilachado y un alcance bastante corto. La luz larga lo mejora un poco, aunque el asistente sólo la maneja con lentitud cuando se atenúa.

La ventaja: no deslumbra a las personas que vienen en sentido contrario,



lo cual es uno de los principales resultados de la prueba de iluminación de 2024. Atrás quedaron los días en que las bombillas de xenón o los LED en modo automático de luces altas se encendían con tanta fuerza como clavos para bloquear el tráfico que venía en sentido contrario hasta que encendían las luces con desesperación. Tanto la atenuación de los asistentes como la supresión de los sistemas matriciales son ahora tan defensivas que ya nadie se queja, ni los que están delante ni los que vienen delante. Sólo los ciclistas pueden pasar desapercibidos para la cámara de detección y permanecer en la luz de carretera. Más información: los bordes del arco iris y otros efectos son finalmente cosa del pasado.

Este es también el caso de Tesla y Polestar, que sólo ofrecen un rendimiento utilizable comparable con FL Assistant y sin matriz: brillante (especialmente el Polestar), sólido y discreto en el mejor sentido de la palabra. Lo que lo demuestra: la vela detrás de la lente definitivamente es historia, ¡los LED se apagan! 📺

CONCLUSIÓN

Después de esta prueba de iluminación, queda claro: la tecnología LED es una bendición para los conductores. Incluso los sistemas básicos iluminan correctamente la carretera y todo lo que la rodea, algunos incluso muy bien. Un asistente de luz de carretera normal ayuda mucho, pero, por supuesto, se vuelve aún más refinado con Matrix LED. Aunque esta vez no teníamos un sistema HD de primer nivel con 32.000 LED individuales o millones de microespejos, la salida de luz de nuestras pruebas de larga duración es muy satisfactoria, con algunas pequeñas excepciones. El Audi Q8 es el mejor para iluminar la oscuridad, seguido de cerca por el BMW iX. Algo decepcionantes: Hyundai Staria y Cupra León.



El Tesla generalmente se ilumina de forma homogénea, pero con una “barra” brillante a unos diez metros por delante del coche. Por lo demás, no se producen efectos molestos como demasiada luz en los bordes, todo ello con un color de luz relativamente brillante. Luz de cruce agradable, luz de carretera con control rápido y adaptado a la situación y un alcance decente.

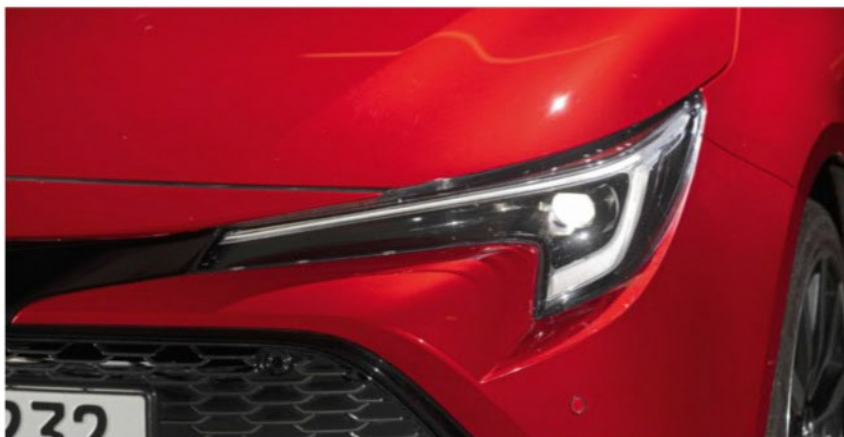
Luz sólida y relativamente brillante con asistente de luces altas. Ligero deslumbramiento de señales.

Iluminación +

Brillo +

Impresión de conducción 0

Libertad de deslumbramiento ++



El Toyota no brilla tanto y es un poco más amarillo que los otros sistemas LED. A cambio, evita interferencias, distribuye la luz siempre de forma agradable y predecible y sitúa la luz de carretera de forma ordenada sobre la luz de cruce. Apenas hay reflejos en las señales y no deslumbra al tráfico que viene en sentido contrario gracias a una buena asistencia FL.

Sistema relativamente simple con alcance medio. En general, buena impresión práctica.

Iluminación +

Brillo 0

Impresión de conducción +

Libertad de deslumbramiento ++



TESLA MODEL Y

TOYOTA COROLLA TS



Todos los meses encontrarás una portada espectacular de la mejor revista de coches deportivos.

AUTOMÓVIL

La deportividad en España tiene un nombre: AUTOMÓVIL.
Ha sido la revista decana del automovilismo y pruebas de más
alto nivel. Solo aceptamos lo más premium del mercado.

PRUEBAS

Los mejores deportivos del mundo
son el objetivo de nuestra revista.
Si quieres saber cómo va un coche
prestacional de verdad, solo puedes
leer esta revista.



EXCLUSIVIDAD

La firma premium es parte del ADN de
AUTOMÓVIL. La crème de la crème forma
parte de las páginas de la mejor revista de
alto standing de nuestro país.



DEPORTE

La alta competición es un objetivo
fundamental en nuestra revista. F1 y WRC
son parte de nuestra historia. Y seguimos
cubriendo estos campeonatos para ser
consecuentes con nuestro ADN.





AERODINÁMICA EN LA F1 (PARTE I)

EL NACIMIENTO DEL COCHE ALA

Al principio, la Fórmula 1 era una competición entre fabricantes de motores. Desde finales de los 50, el chasis pasó a ser igualmente importante, mientras que el objetivo único de la aerodinámica era reducir la resistencia al avance. A finales de los 60 aparecieron los alerones, pero no fue hasta 1977, con el Lotus 78, cuando la aerodinámica se convirtió en determinante.

BLAS SOLO (TEXTO). MPiB, CORDON PRESS (FOTOS)



EL EQUIPO PERFECTO.

Mario Andretti se encargaba del desarrollo del coche porque Ronnie Peterson ni sabía ni quería hacerlo. En parte por eso aceptaba el papel de segundo piloto.



CON FALDILLAS Y SIN ALAS.

Brabham y McLaren usaron faldillas flexibles para crear una cierta depresión bajo el coche, pero sin los perfiles de ala invertida de Lotus, que verdaderamente permiten aprovechar el efecto suelo.



PERDER CON LAS MEJORES CARTAS.

Andretti no ganó el título en la temporada 1977 por fallos técnicos y de organización en el equipo. Quedó tercero, con más victorias y abandonos que Lauda y Scheckter.

Los mejores fórmula 1 de principios y mediados de los 70 fueron el Lotus T72 y el McLaren M23, en gran medida debido a su aerodinámica. Sin embargo, un buen chasis, como el del Tyrrell 003, o un buen motor, como el del Ferrari 312T, aún valían para ganar carreras y campeonatos. Eso empezó a cambiar en 1977, con el Lotus T78: el primer «coche ala». Desde ese momento, ya fue imposible hacer un coche ganador sin una buena aerodinámica.

El T78 no fue la obra de una sola persona, sino el resultado de un proceso de desarrollo largo, complejo y, en ocasiones, fortuito. Sin embargo, sí hay alguien que tiene el mérito de proponer la idea y llevarla a término con éxito: Peter Wright.

Wright entró a trabajar en BRM de la mano de Tony Rudd. En 1969, prácticamente por su cuenta, fabricó un prototipo con perfiles de ala invertida en los flancos. Despedido de BRM junto con Rudd, Wright entró en la compa-

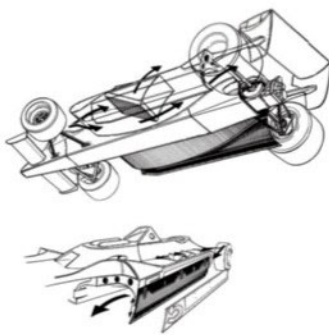
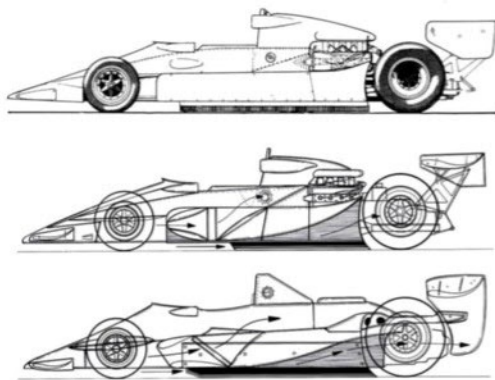
ñía Specialised Mouldings, dedicada a la producción de materiales compuestos. Uno de sus primeros encargos fue colaborar con March en el desarrollo de carrocerías y, como solución para alojar depósitos de gasolina adicionales en el March 701, propuso perfiles de ala invertida en los flancos.

En 1974, Rudd lo volvió a fichar para Lotus, cuando el T72 ya era viejo y el T76 no funcionaba. Mientras Martin Ogilvie, un hombre de la casa, se encargaba de la concepción del T77, Chapman encargó a Wright que trabajase junto con Ralph Bellamy en el túnel de viento para desarrollar el alerón

del delantero T78. Además de hacerlo, Wright recuperó su idea de poner perfiles de ala invertida en los flancos.

En el túnel de viento del Imperial College, con la peculiaridad de que el suelo era móvil, Wright y Bellamy trabajaban con un modelo de madera a escala 1:4. En el invierno de 1975, a finales de semana, ese modelo de madera estaba ya muy remendado con tablas, pasta de modelar y cinta adhesiva. Con el calor, la pasta se deformaba, la cinta se despegaba y los pontones, bajo los que estaba el perfil de ala invertida, se descolgaban. Esto último era una buena señal porque indica-

EL PRINCIPAL RESPONSABLE DEL
DESARROLLO DEL «COCHE ALA» ES
PETER WRIGHT, CREADOR DEL LOTUS T78



LA PRIMERA EVOLUCIÓN.

La escobillas de Nylon del primer T78 (arriba) se reemplazaron por faldillas articuladas (centro). El T79 (abajo) tenía perfiles de ala más largos y faldillas deslizantes.



ALA PRIMITIVA.

El March 701 de 1970 incorporaba alas invertidas en los flancos. Se ve una técnica que se emplearía una década más tarde: elevar los alerones delanteros para dejar más paso de aire hacia los lados.

ba que realmente creaban una diferencia de presión. Para sujetarlos, Wright y Bellamy pusieron cables y unas tablas en la parte lateral, muy cerca del suelo. En la primera prueba con ese apaño registraron que el apoyo aerodinámico se había doblado sin apenas aumento de la resistencia al avance. Sorprendidos, Wright y Bellamy probaron con y sin esas tablas hasta que se dieron cuenta de la necesidad de tapar los flancos del futuro Lotus T78. Sin proponérselo, habían inventado las faldillas, que serían la clave en el desarrollo de los coches ala.

Después de llegar a la conclusión de que había que tapar los flancos, la siguiente cuestión era con qué. Chapman sugirió escobillas con cerdas de Nylon pero, en las primeras pruebas en circuito, el T78 no daba los resultados esperados, en parte, porque la succión bajo los pontones aspiraban a las escobillas hacia adentro. Otro problema del T78, nunca resuelto, es que el centro de presión es-

taba muy adelantado, era preciso un alerón trasero que diera mucho apoyo para compensarlo y eso aumentaba la resistencia al avance.

Chapman prefirió correr la temporada 1976 con el Lotus T77 para no desvelar su futura arma secreta hasta que estuviera más desarrollada. En algunos momentos se utilizaron elementos del T78 en el T77 sólo para probarlos, como las escobillas laterales. No estaba claro si esas escobillas se podían considerar un elemento aerodinámico móvil, algo prohibido en 1969, pero había precedentes: en 1974, Brabham y McLaren colocaron faldillas flexibles en el BT44 y en el M23 para crear una depresión bajo el coche, una forma simple de aprovechar el efecto suelo.

El T78 debutó en la primera carrera de la temporada 1977, el GP de Argentina, con Mario Andretti y Gunnar Nilsson. El equipo tuvo varios problemas y no se llegó a ver de qué era capaz el coche. En los libros de la siguiente carrera, el GP de

BRABHAM BT46 B

En el GP de Suecia, Gordon Murray sorprendió a todo el mundo con el BT46B, el coche aspirador. Un ventilador trasero, conectado a la caja de cambios, aspiraba aire sobre los radiadores, que estaban en posición horizontal, y lo expulsaba por detrás. Otra parte del aire que aspiraba venía del suelo donde, al estar aislado con faldillas, se formaba una depresión. Era una solución semejante, pero no igual, a la del Chaparral 2J de 1970.

La reglamentación estipulaba que «todo dispositivo cuya función principal sea tener una influencia aerodinámica sobre las prestaciones del coche tiene que estar fijado firmemente a parte suspendida del coche». La Comisión Deportiva Internacional (parte de la FIA) verificó con anemómetros que un 60% del flujo del ventilador servía para refrigerar el motor y, por tanto, estipuló que el coche era legal porque la «función principal» del dispositivo no era aerodinámica. Gordon Murray, como hizo otras veces, supo interpretar el reglamento a su favor.

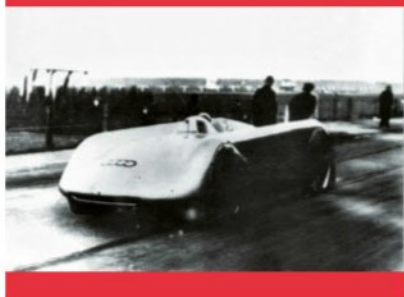
Al ver el coche y comprender que el ventilador podría ser una ventaja, Chapman (que tenía muy mal perder) organizó una revuelta junto con otros jefes de equipo para que lo prohibieran y presionó a otras escuderías para que retirasen el apoyo a Ecclestone como presidente de la asociación de constructores (FOCA). Paralelamente, la Comisión se echó atrás, declaró al coche ilegal y Ecclestone decidió no defenderse de esa decisión para no comprometer su posición como mandamás de la FOCA. El BT46B no volvió a correr en una carrera puntuable y Gordon Murray paró el diseño del más desarrollado BT47.





UN TÉRMINO EQUÍVOCO

Es un error hablar de coches con «efecto suelo» porque todos los coches experimentan ese efecto. De hecho, cualquier cuerpo que se desplace a cierta distancia de una superficie (también el agua) experimenta el efecto suelo. El efecto suelo facilita el despegue de los aviones y las aves más grandes porque aumenta la sustentación. Por la misma razón es un inconveniente en los coches, que pueden llegar a volar (el Auto Unión de Rosemeyer en 1938 o los Mercedes CLR en LeMans 1999, entre otros). El efecto suelo puede proporcionar apoyo aerodinámico en vez de sustentación cuando el suelo contribuye a que la presión del aire bajo el coche sea menor que sobre él.



UNA ORGANIZACIÓN RARA.

Los ingenieros que desarrollaban el coche no aparecían por las carreras, había un equipo de pista independiente dirigido por Peter Warr, aquí con Gunnar Nilsson.

Brasil, el T78 no era particularmente rápido pero Lotus tuvo la suerte de cometer un error. Las llantas traseras estaban hechas de tres piezas, se equivocaron al montarlas y el coche salió a pista con mucho más bombeo de llanta del previsto. Con las ruedas traseras más separadas entre sí, el aire que pasaba bajo los pontones tenía más espacio para salir y circulaba más rápidamente, lo que aumentaba el apoyo aerodinámico. La carrera no fue bien, otra vez a causa de problemas en el equipo, pero cada vez estaba más claro que el T78 era un coche para ganar.

En el siguiente GP, Sudáfrica, Lotus reemplazó las escobillas por placas articuladas en su parte superior. Después de los problemas iniciales de ajuste, el sistema funcionó muy bien: de las 13 carreras que quedaban, Andretti ganó cuatro e hizo siete «poles». El T78 era el mejor coche de la parrilla pero Lotus ya tenía una gran tradición en perder campeonatos con el mejor coche.

Andretti abandonó siete veces, en varios casos cuando iba a ganar la carrera. En cinco ocasiones fue por problemas con el motor Cosworth que otros equipos no sufrían. Lauda ganó ese campeonato con tres victorias y dos «poles» en un coche, el Ferrari 312 T2, menos rápido pero más fiable.

El T78 podía evolucionar y seguir siendo el mejor coche en la temporada siguiente. Pero a Chapman le gustaban más las revoluciones que las evoluciones y decidió hacer un coche completamente nuevo: el T79. El diseño fue de Martin Ogilvie que, junto con Geoff Aldridge, tenía la difícil tarea de dar forma a las no siempre precisas ideas de Chapman, inicialmente plasmadas en unos bocetos que se trajo de unas vacaciones en su casa de Ibiza. Peter Wright quedó como un consultor interno, dedicado a los aspectos teóricos más que a los prácticos.

La idea central del T79 era que prácticamente cada componente del coche estuviera concebido facilitar el máximo paso de aire bajo los pontones y, en ciertos aspectos se llegó demasiado lejos. El chasis, muy estrecho para dar más anchura a los pontones, resultaba insuficientemente rígido. De hecho, y a diferencia del T78, esos pontones

COLIN CHAPMAN HIZO LOS PRIMEROS BOCETOS DEL LOTUS T79 DURANTE UNAS VACACIONES EN SU CASA DE IBIZA



CUATRO DOBLETES.

La imagen característica de la temporada 78. Peterson rumbo al piano que Andretti ha evitado para no despegar el coche del suelo, la forma ortodoxa de trazar con un coche ala.

no eran parte del chasis, sino una pieza añadida a la carrocería. Además de otros problemas menores que restaban fiabilidad había otro grave: los frenos traseros que dejaban de funcionar con el calor. Para dejar más paso al aire de los pontones, las pinzas traseras estaban integradas en la caja de cambios con carcasa de magnesio, se volvían porosas con el calor y dejaban entrar aire en el circuito. Pero la ventaja en apoyo aerodinámico en el T79 era tal que compensaba estos y otros defectos; Andretti llegó a ganar carreras sin frenos traseros.

En la primera parte de la temporada 1978, Andretti y Peterson corrieron con el T78, consiguieron una victoria cada uno y, si no ganaron más, fue generalmente por problemas de fiabilidad. Mientras, Lotus terminaba de dar forma al T79 con una innovación decisiva: faldillas deslizantes. A diferencia de las articuladas, las deslizantes eran piezas que no estaban fijadas a la carrocería, sino que corrían verticalmente entre dos paneles y se pegaban al suelo por la fuerza de unos muelles. El vehículo de desarrollo para esas faldillas fue una furgoneta de reparto Renault 4 que el equipo tenía por allí: le instalaron unas faldillas en la parte trasera y Peter Wright estudiaba su funcionamiento tumbado en la caja.

Parte del equipo estaba convencido de que iban a prohibir esas faldillas por tratarse de un elemento aerodiná-

APARECE UN COMPETIDOR.

El equipo Lotus quedó perplejo al ver el Wolf WR5 en el GP de Mónaco de 1978, no sólo con perfiles de ala, incluso con faldillas deslizantes antes que el T79.

mico móvil. Pero, con enorme sorpresa, Lotus vio en el GP de Mónaco que Harvey Postlewhite había desarrollado una solución similar en el Wolf WR5, que participó en los entrenamientos pero no en la carrera. Aunque las faldillas eran claramente un elemento aerodinámico móvil, a ningún comisario se lo pareció y ningún competidor reclamó.

En la sexta carrera de la temporada de 1978, el GP de Bélgica, Andretti estrenó el Lotus T79 con una victoria. Desde aquella carrera hasta el final de la temporada, el T79 ganó siempre que no se rompió (algo que tampoco era muy raro). De las once carreras en la que participó algún T79 (no siempre hubo dos en parrilla), ganó seis e hizo la «pole» en diez.

Fue un año triste para Lotus por la muerte de dos de sus pilotos, Ronnie Peterson por accidente y Gunnar Nilsson por enfermedad, pero consiguió el campeonato de pilotos y el de constructores. El futuro parecía muy prometedor porque quienes habían intentado hacer su versión del coche ala no habían tenido éxito. Los fallos del T79 estaban localizados, una versión corregida y evolucionada debería haber sido definitiva en la siguiente temporada. Pero Chapman cometió uno de los mayores errores de su carrera, si no el mayor: el Lotus T80, un coche que conservase casi todo lo malo del T79 y nada de lo bueno. [a](#)



CHAPMAN Y ECCLESTONE.

En el 78, el patrón de Lotus tenía más fuerza entre los equipos que Bernie. En parte debido a ello, las faldillas del T79 se admitieron y el aspirador del BT46B no.

CONCLUSIÓN

Después del T79, que ganó su última carrera en 1978, Lotus no volvió a tener un coche capaz de ganar hasta el T97 de 1985 (sin contar la afortunada victoria de Elio de Angelis en el GP de Austria de 1982). Nunca volvió a ser la escudería dominadora de otros tiempos por los errores en la concepción del Lotus T80 y, quizá, por la prohibición impuesta al T88. Lo contaremos en el próximo número: apogeo y declive del coche ala.

Motor Clásico

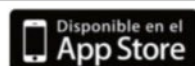
DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN



TU REVISTA DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS,
TODOS LOS MESES EN EL QUIOSCO



BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE



SEAT IBIZA 40 ANIVERSARIO (1984 - 2024)

TODA UNA VIDA

El Ibiza fue una apuesta de futuro en un momento delicado para Seat. La cosa salió a pedir de boca: cuatro décadas de éxitos, cinco generaciones cumpliendo un ciclo evolutivo esencial y seis millones de coches fabricados... de momento.

J. BONILLA. FOTOS: SEAT / SLIB

Ponerse al volante de un Ibiza 1.5 GLX de 1984 y de un FR de 2024 de la serie limitada 40 Aniversario resulta una experiencia elocuente para constatar cuánto ha evolucionado el estándar de Seat en cuarenta años. El primer Ibiza fue una obra coral a varias bandas, en la que Seat y su Centro Técnico de Martorell ejercieron de directores de orquesta: Giorgetto Giugiaro (Italdesign) firmó los bocetos iniciales, la alemana Karmann se encargó de adaptar el autobastidor, la carrocería y el interior para su proceso de fabricación y Porsche se ocupó de desarrollar los motores de gasolina de 1,2 y 1,5 litros (60 y 85 CV, respectivamente) con los que iba a arrancar la producción del Ibiza.

Cuatro décadas después, el Ibiza actual es un compendio tecnológico de última generación, creado bajo el paraguas del grupo Volkswagen y su plataforma MQB-AO. En él se conjugan un diseño fresco, juvenil y deportivo, dos motores TSI de 1,0 y 1,5 litros sobrealimentados de 115 y 150 CV, unidos a una caja manual de seis relaciones o una automática DSG de siete, y en los que prestaciones y eficacia van de la







A GOLPE DE "CLICK". Cuadro de instrumentación analógico y funcional el del Ibiza I; digital e interconectado el de la versión actual.



mano. A todo ello se suma una casi interminable lista de equipamiento de serie, impensable en el original: climatización automática, faros "full LED", sensores de aparcamiento, control de velocidad adaptativo, asistente de mantenimiento de carril, detectores de ángulos muertos, sistemas de navegación, selección de modos de conducción, sensores de presión de neumáticos, iluminación ambiental interior, llantas de aluminio de 18 pulgadas...

De puertas para adentro, el interior del Ibiza FR Aniversario envuelve al conductor con un estilo calculado hasta el mínimo detalle, no solo en cuanto a diseño sino también en lo relativo a la selección y utilización de materiales. Los asientos tipo Bucket combinan confort, sujeción y seguridad. El volante tiene un grosor y un tacto agradables y la botonería ubicada en los dos radios permite controlar las principales funciones del cuadro de instrumentación digital, de la radio y del teléfono. Dicho coloquialmente, para controlar casi todo sin soltar las manos del volante. En el centro del salpicadero, una pantalla de 9,2 pul-

gadas amplifica a modo de ordenador de a bordo el sistema principal de información, conectividad y entretenimiento del coche.

En 1984, los patrones eran otros. El plástico ya había sustituido por completo los paños de chapa vista, al igual que las líneas rectas y sobrias tratan de armonizar un espacio interior que buscaba entonces la funcionalidad y la amplitud por encima de otras consideraciones. No en vano, este primer Ibiza estableció nuevas cotas de habitabilidad entre los compactos del segmento B. En un alarde de sofisti-

cación, los principales botones e interruptores de luces, intermitencias y control del limpia-lavaparabrisas se concentran en sendas extensiones satélites colocadas también a mano, inmediatamente detrás del volante. Por supuesto, los relojes principales del cuadro son analógicos, y en la consola central se disponen, con un orden arbitrario, los mandos de la calefacción, el reloj horario digital, el hueco del radiocasete y, cómo no, los imprescindibles mechero y cenicero. Los botones, mullidos y de tela, cumplen estrictamente su función.

AL MARGEN DE SENTIMENTALISMOS, EL IBIZA HA SUPERADO CON CRECES LO QUE SIGNIFICÓ EL SEISCIENTOS PARA LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



ÁRBOL GENEALÓGICO

La primera generación (1984-1993) tuvo identidad propia, por cuanto intervinieron en su ejecución Giugiaro, Porsche y Karmann. Ya bajo el organigrama del grupo Volkswagen, el Ibiza II (1993-2002) fue renovado entero, haciendo uso de la tecnología del nuevo socio alemán. Además, inauguró la nueva factoría en Martorell y, con el Kit Car, Seat hizo historia ganando tres títulos mundiales de rallyes. A raíz de estos triunfos vio la luz la versión Cupra, que con el tiempo ha termina-

do dando nombre a la nueva marca de Seat. Después de 1,5 millones de Ibiza fabricados, Walter de Silva diseñó el Ibiza III (2002-2008), más grande, amplio y funcional. Entre el potente Cupra y el tranquilo Ecomotive, la gama ofrecía numerosas opciones de gasolina y diésel, atmosféricas y sobrealimentadas, de 3 y 5 puertas. De Silva dio un aire aún más deportivo al Ibiza IV (2008-2014); y Alejandro Mesonero-Romanos firmó la quinta y actual generación.



TÉCNICA ALEMANA. El motor del primer Ibiza llevaba estampada la rúbrica "System Porsche". En lo sucesivo, Seat ha ido compartiendo las mecánicas gasolina y diésel del grupo Volkswagen.

Puestos en marcha, esas diferencias meramente estéticas se multiplican exponencialmente. El primero de los Ibiza hay que conducirlo; el actual, se deja conducir. En los años ochenta, el sonido metálico de la mecánica ayudaba a realizar a oído los cambios de relación, sin la necesidad imperiosa de un cuentarrevoluciones; la ausencia de dirección asistida no representaba un mal mayor más allá de echarle brazos al asunto; y la pelea cotidiana con el sistema de calefacción para desempañar los cristales en los gélidos días de invierno era la norma.

Hoy, cualquiera de esas "normalidades" serían inaceptables en el decálogo fundamental del uso y disfrute del moderno Ibiza. A su volante, más parece una caja hermética que una estructura rodante, aislada de ruidos exteriores, suave y confortable, en la que la mayoría de las acciones adicionales se realiza a golpe de un "click" táctil.

Por supuesto, ni las reacciones del coche ni la respuesta de los motores ni la estabilidad ni el confort ni la finura de la conducción son equiparables. La tecnología y, cómo no, los procesos de fabricación han evolucionado sobremanera. También la demanda, cuyas exigencias de espacio para toda la familia, unas prestaciones suficientes para moverse con soltura y un consumo moderadamente ajustado constituían casi el pliego de máximos hace cuarenta años. En la actualidad, vemos que esas necesidades se han multiplicado.

Ahora bien, analizado en su conjunto, pocos modelos en la historia del automóvil pueden alardear de una vida tan longeva y de éxito como el Ibiza. Cuarenta años, alrededor de seis millones de unidades fabricadas y tres campeonatos del mundo de rallyes son cifras y hechos significativos para valorarlo desde los puntos de vista social, deportivo e industrial, además de los puramente técnico y estético. Con la perspectiva que concede el tiempo, podemos considerar el Ibiza tanto o más representativo incluso que el propio Seiscientos para la marca española. Sí, aquel pequeño utilitario "todo atrás" permitió echar a rodar a una generación de españoles para la que el automóvil seguía siendo una quimera. Pero el Ibiza, en cambio, ha constituido el sólido tronco de sucesivas ramas genealógicas —cinco de momento— que aún continúan dando fruto.

El Ibiza presentado en la primavera de 1984 fue el revulsivo de Seat de cara a consolidar su imagen internacional y el primer modelo desarrollado en solitario por la marca. Hoy, sentado a su volante, deja entrever el inexorable paso del tiempo, pero también pone en valor la audacia de un proyecto a largo plazo en el que aún no se ha dicho la última palabra. [a](#)



ETIQUETA CERO

Los coches con etiqueta cero son ahora mismo los más deseados, pero no los más demandados debido a su alto precio. Su alta tecnología provoca que la oferta no sea muy amplia y los precios relativamente altos. Pero cada vez la oferta es mayor y los costes de producción se van ajustando. Para hacer una buena comparativa de qué modelo con esta etiqueta es el más interesante, puedes comprobarlo todo en este listado donde aparecen las características de todos ellos.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Abarth 500e (2023)	Turismo	367	152	168	1485	3	185	D	E	38600		155	17,1	266	0
Abarth 500e Turismo (2023)	Turismo	367	152	168	1485	3	185	D	E	42600		155	18,1	252	0
Abarth Cabrio 500e (2023)	Descapotable	367	152	168	1510	2	185	D	E	41600		155	17,9	255	0
Abarth Cabrio 500e Turismo (2023)	Descapotable	367	152	168	1510	2	185	D	E	45600		155	18,8	242	0
Always U5 Prime (2022)	Todoterreno	468	170	187	1770	5	432	D	E	46900		204	16,6	400	0
Always U6 Prime (2022)	Todoterreno	481	164	188	1790	5	472	D	E	49400		218	16,6	405	0
Alfa Romeo Junior Elettrica 115 kW (156 CV) 54 kWh (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	E	38500		156	15,5	398	0
Alfa Romeo Junior Elettrica Speciale 115 kW (156 CV) 54 kWh (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	E	41000		156	15,2	408	0
Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce 175 kW (240 CV) (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	E	47500		238			0
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Sprint (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	52050	1,3	280	1,3	65	29
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Tributo Italiano (2024)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	61050	1,3	280	1,4	59	32
Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	P	57550	1,3	280	1,3	65	29
Audi A6 Avant Advanced 50 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	P	77140	2,0	299	1,3	66	30
Audi A6 Avant Black line 55 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	P	88880	2,0	367	1,4	65	34
Audi A6 Advanced 50 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	P	74240	2,0	299	1,3	68	28
Audi A6 Black line 55 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	P	85980	2,0	367	1,2	68	28
Audi A7 Sportback Black line 55 TFSle quattro-ultra 270 kW (367 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	P	96630	2,0	367	1,5	62	35
Audi A7 Sportback S line 50 TFSle quattro-ultra 220 kW (299 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	P	88080	2,0	299	1,5	63	35
Audi A8 60 TFSle quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	P	122430	3,0	462	1,8	59	42
Audi A8 L 60 TFSle quattro tiptronic (2021)	Turismo	532	149	195	2120	4	390	4x4	P	125220	3,0	462	1,9	58	42
Audi RS e-tron GT (2024)	Turismo	500	137	196	2385	4	350	4x4	E	153830		857	18,4	598	0
Audi RS e-tron GT Performance (2024)	Turismo	500	137	196	2385	4	350	4x4	E	166900		925	18,7	592	0
Audi S e-tron GT (2024)	Turismo	500	137	196	2385	4	350	4x4	E	130280		680	17,9	611	0
Audi Q3 Advanced 45 TFSle S tronic (2020)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	P	54090	1,4	245	1,3	58	31
Audi Q3 S line 45 TFSle S tronic (2020)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	P	56690	1,4	245	1,4	58	31
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSle S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					P	56240	1,4	245	1,4	58	32
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSle S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					P	58340	1,4	245	2	46	43
Audi Q4 e-tron 45 Advanced (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	58710		286	16,6	533	0
Audi Q4 e-tron 45 S line (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	61100		286	17	520	0
Audi Q4 e-tron 55 quattro Advanced (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	65310		340	17,1	514	0
Audi Q4 e-tron 55 quattro S line (2023)	Todoterreno	459	162	187	2145	5	520	4x4	E	67450		340	17,5	504	0
Audi Q4 Sportback e-tron 45 Advanced (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	60360		286	16,1	548	0
Audi Q4 Sportback e-tron 45 S line (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	62600		286	16,4	541	0
Audi Q4 Sportback e-tron 55 quattro Advanced (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	67410		340	16,6	527	0
Audi Q4 Sportback e-tron 55 quattro S line (2023)	Todoterreno	459	161	187	2145	5	535	4x4	E	69400		340	16,9	521	0
Audi Q5 Advanced 50 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	67750	2,0	299	1,5	62	35
Audi Q5 S line 50 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	70250	2,0	299	1,6	60	38
Audi Q5 S line 55 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	P	74470	2,0	367	1,6	60	38
Audi Q5 Sportback Advanced 50 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	70750	2,0	299	1,5	62	35
Audi Q5 Sportback S line 50 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	73250	2,0	299	1,6	59	39
Audi Q5 Sportback S line 55 TFSle quattro-ultra S tronic (2021)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	P	77470	2,0	367	1,6	59	39
Audi Q6 e-tron Advanced performance (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	76420		326	16,8	634	0
Audi Q6 e-tron Advanced quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	79990		387	17,2	618	0
Audi Q6 e-tron Black line performance (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	88410		326	18,3	581	0
Audi Q6 e-tron Black line quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	91970		387	18,6	571	0
Audi Q6 e-tron First Edition quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	79990		387	18,6	572	0
Audi Q6 e-tron S line quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	87980		387	18,6	572	0
Audi SQ6 e-tron quattro (2024)	Todoterreno	477	165	197	2275	5	514	T	E	104990		517	17,7	590	0
Audi Q7 Advanced 55 TFSle quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	P	87240	3,0	394	1,2	84	28
Audi Q7 Black line 60 TFSle quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	P	102640	3,0	489	1,3	84	29
Audi Q7 S line 55 TFSle quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	P	95740	3,0	394	1,3	84	29
Audi Q8 e-tron 50 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	87310		340	20,3	487	0
Audi Q8 e-tron 50 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	92810		340	20,3	487	0
Audi Q8 e-tron 55 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	97510		408	20,8	576	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Audi Q8 e-tron 55 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	103010		408	20,8	576	0
Audi Q8 e-tron edition Dakar (2024)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	130800		408	24,7	487	0
Audi SQ8 e-tron quattro (2023)	Todoterreno	492	-	194		5	569	4x4	E	108880		503	27,5	438	0
Audi Q8 Black line 60 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	P	109745	3,0	489	1,2	84	28
Audi Q8 S line 55 TFSIe quattro (2024)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	P	102995	3,0	394	1,2	85	27
Audi Q8 Sportback e-tron 50 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	89810		340	19,7	501	0
Audi Q8 Sportback e-tron 50 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	95310		340	19,7	501	0
Audi Q8 Sportback e-tron 55 quattro Advanced (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	100010		408	20,1	595	0
Audi Q8 Sportback e-tron 55 quattro S line (2022)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	105510		408	20,1	595	0
Audi SQ8 Sportback e-tron quattro (2023)	Todoterreno	492	162	194	2585	5	528	4x4	E	111380		503	26,7	450	0
Bentley Bentayga S Hybrid (2022)	Todoterreno	514	171	200	2416	5	479	4x4	P	242915	3,0	462	3	45	71
Bentley Flying Spur Hybrid (2022)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	P	227561	2,9	544	3,3	41	75
BMW i4 eDrive35 Gran Coupé (2024)	Turismo	478	145	185	2075	5	470	4x4	E	58600		286	15,1	499	0
BMW i4 eDrive40 Gran Coupé (2024)	Turismo	478	145	185	2075	5	470	4x4	E	65500		340	15,4	599	0
BMW i4 M50 xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	478	145	185	2075	5	470	4x4	E	80500		544	17,6	519	0
BMW i5 eDrive40 (2023)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	76950		340	16	579	0
BMW i5 M60 xDrive (2023)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	114450		601	18,2	515	0
BMW i5 xDrive40 (2024)	Turismo	506	151	190	2205	4	490	4x4	E	79500		394	17,2	538	0
BMW i5 eDrive40 Touring (2024)	Familiar	506	151	190	2255	5	570	4x4	E	79550		340	16,7	556	0
BMW i5 M60 xDrive Touring (2024)	Familiar	506	151	190	2255	5	570	4x4	E	117050		601	18,3	506	0
BMW i7 eDrive50 (2023)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	115500		455	19,1	611	0
BMW i7 M70 xDrive (2023)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	186450		659	20,8	559	0
BMW i7 xDrive60 (2022)	Turismo	539	154	195	2715	4	500	T	E	139350		544	18,4	624	0
BMW iX M60 (2022)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	140400		619	21,8	566	0
BMW iX xDrive40 (2021)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	87150		326	19,4	435	0
BMW iX xDrive50 (2021)	Todoterreno	495	170	197	2440	5	500	4x4	E	108450		523	19,7	628	0
BMW iX1 eDrive20 (2023)	Todoterreno	450	162	185	2085	5	490	D	E	49100		204	15,4	474	0
BMW iX1 xDrive30 (2022)	Todoterreno	450	162	185	2085	5	490	D	E	56600		313	16,9	439	0
BMW iX2 eDrive20 (2024)	Todoterreno	455	156	185	1960	5	525	D	E	50700		204	15,3	478	0
BMW iX2 xDrive30 (2023)	Todoterreno	455	156	185	1960	5	525	D	E	58200		313	16,3	449	0
BMW iX3 Impressive (2021)	Todoterreno	473	167	189	2270	5	510	T	E	81200		286	18	461	0
BMW iX3 Inspiring (2021)	Todoterreno	473	167	189	2270	5	510	T	E	74400		286	17,6	471	0
BMW 225e xDrive Active Tourer (2022)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	P	49900	1,5	245	0,6	92	14
BMW 230e xDrive Active Tourer (2022)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	P	52750	1,5	326	0,6	93	14
BMW 330e Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	P	60350	2,0	292	0,8	101	19
BMW 330e xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	P	64850	2,0	292	1	96	23
BMW 530e (2023)	Turismo	506	151	190	1800	4	466	4x4	P	71350	2,0	299	0,6	103	13
BMW 550e xDrive (2023)	Turismo	506	151	190	1800	4	466	4x4	P	88450	3,0	489	0,8	90	19
BMW M5 (2024)	Turismo	506	151	190	1800	4	466	4x4	P	161000	4,4	727	1,6	69	37
BMW 750e xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	P	131200	3,0	489	1	87	22
BMW M760e xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	P	142050	3,0	571	1	85	23
BMW X1 xDrive25e (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	P	55250	1,5	245	0,7	92	15
BMW X1 xDrive30e (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	P	58250	1,5	326	0,7	88	16
BMW X3 30e xDrive (2024)	Todoterreno	476	166	192	1930	5	460	4x4	P	66700	2,0	299	0,9	90	21
BMW X5 xDrive50e (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	P	97700	3,0	489	0,8	110	18
BMW XM (2023)	Todoterreno	511	176	201	2785	5	527	4x4	P	179700	4,4	653	1,6	81	37
BMW XM Label Red (2023)	Todoterreno	511	176	201	2785	5	527	4x4	P	201500	4,4	748	1,7	81	38
BYD Atto 3 Comfort (2023)	Todoterreno	446	162	188	1750	5	440	D	E	37990		204	15,6	420	0
BYD Atto 3 Design (2023)	Todoterreno	446	162	188	1750	5	440	D	E	39990		204	15,6	420	0
BYD Dolphin Comfort (2023)	Turismo	429	157	177	1658	5	345	D	E	35690		204	15,9	427	0
BYD Dolphin Design (2023)	Turismo	429	157	177	1658	5	345	D	E	37690		204	15,9	427	0
BYD Han AWD Emerald Edition (2023)	Turismo	500	150	191	2250	4	410	4x4	E	73620		517	18,5	521	0
BYD Han AWD Executive (2023)	Turismo	500	150	191	2250	4	410	4x4	E	69990		517	18,5	521	0
BYD Seal Design (2023)	Turismo	480	146	188	2055	4	400	4x4	E	46990		313	16,6	570	0
BYD Seal Excellence AWD (2023)	Turismo	480	146	188	2055	4	400	4x4	E	48990		530	18,2	520	0
BYD Seal U Comfort (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	425	4x4	E	42290		218	19,9	420	0
BYD Seal U Design (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	425	4x4	E	45790		218	20,5	500	0
BYD Seal U DM-i Boost (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	425	4x4	P	38500	1,5	218	0,9	80	20
BYD Seal U DM-i Comfort (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	425	4x4	P	40500	1,5	218		125	
BYD Seal U DM-i Design (2024)	Todoterreno	478	167	189		5	425	4x4	P	45500	1,5	324	1,2	70	27
BYD Tang Flagship (2023)	Todoterreno	487	173	195	2489	5	440	4x4	E	69990		517	23,8	400	0
Citroën ë-C3 Max 83 kW (2023)	Todoterreno	402	157	176	1226	5	310	D	E	28300		113	17,4	320	0
Citroën ë-C3 You 83 kW (2023)	Todoterreno	402	157	176	1226	5	310	D	E	23800		113	17,1	326	0
Citroën ë-C3 Aircross Max 83 kW (2024)	Todoterreno	440	166	180	1298	5	460	D	E	30890		113	18,3	303	0
Citroën ë-C3 Aircross You 83 kW (2024)	Todoterreno	440	166	180	1298	5	460	D	E	26490		113	18,1	306	0
Citroën ë-C3 Aircross You Pack Plus 83 kW (2024)	Todoterreno	440	166	180	1298	5	460	D	E	28690		113	18,3	304	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh E Series 100 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40680		136	15,1	357	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh Max 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40680		136	15,4	352	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh Plus 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	39090		136	15,2	355	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 50 kWh You 100 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	37640		136	15,2	355	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh E Series 115 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	41680		156	14,7	420	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh Max 115 kW (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	41680		156	14,9	415	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh Plus 115 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	40090		156	14,8	418	0
Citroën ë-C4 Eléctrico 54 kWh You 115 kW (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	E	38640		156	14,8	419	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh E-Series 100 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	40680		136	14,9	362	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh Plus 100 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	39090		136	15,1	359	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 50 kWh You 100 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	37640		136	15	360	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh E-Series 115 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	41680		156	14,7	421	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh Max 115 kW (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	41680		156	14,8	418	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh Plus 115 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	40090		156	14,7	420	0
Citroën ë-C4 X Eléctrico 54 kWh You 115 kW (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	E	38640		156	14,7	422	0
Citroën C5 Aircross E Series Plug-in Hybrid 180 (2024)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	51165	1,6	179	1,8	57	41
Citroën C5 Aircross E Series Plug-in Hybrid 225 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	52665	1,6	224	1,5	64	33
Citroën C5 Aircross Max Plug-in Hybrid 180 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	48965	1,6	179	1,8	58	40
Citroën C5 Aircross Max Plug-in Hybrid 225 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	50465	1,6	224	1,4	64	32
Citroën C5 Aircross Plus Plug-in Hybrid 180 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	P	47630	1,6	179	1,7	58	39
Citroën C5 X Plug in Hybrid 180 Plus (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	50585	1,6	181	1,4	62	32
Citroën C5 X Plug in Hybrid 180 You (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	48885	1,6	181	1,4	62	32
Citroën C5 X Plug in Hybrid 225 Hypnos (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	56685	1,6	224	1,5	62	33
Citroën C5 X Plug in Hybrid 225 Max (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	P	54385	1,6	224	1,4	62	32
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 58 kWh e-Boost Pack (2022)	Turismo	432	154	181	1838	5	385	T	E	39990		231	15,7	425	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 58 kWh e-Boost Pack Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181	1838	5	385	T	E	38490		231	15,7	425	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 77 kWh e-Boost Pack & Battery Pack (2023)	Turismo	432	154	181	1838	5	385	T	E	43350		231	16	549	0
CUPRA Born 170 kW (231 CV) 77 kWh e-Boost Pack & Battery Pack Adv. Plus (2024)	Turismo	432	154	181	1838	5	385	T	E	41850		231	16	549	0
CUPRA Born VZ 240 kW (326 CV) 79 kWh e-Boost Pack (2024)	Turismo	432	154	181	1838	5	385	T	E	48240		326	15	590	0
CUPRA Born VZ 240 kW (326 CV) 79 kWh e-Boost Pack Advanced Plus (2024)	Turismo	432	154	181	1838	5	385	T	E	46470		326	15	590	0
CUPRA Formentor 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	P	44120	1,4	204	1,2	59	28
CUPRA Formentor VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	P	51650	1,4	245	1,5	54	33
CUPRA Formentor VZ 1.5 eHybrid 200 kW (272 CV) DSG (2024)	Todoterreno	445	152	184	1482	5	345	D	P	57390	1,5	272	0,5	117	10
CUPRA León 5p 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	45970	1,4	204	1,2	61	27
CUPRA León 5p VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	47610	1,4	245	1,3	59	29
CUPRA León 5p VZ CUP 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	P	55640	1,4	245	1,3	58	30
CUPRA León 5p VZ eHybrid 200 kW (272 CV) DSG (2024)	Turismo	440	144	180	1401	5	270	D	P	54750	1,5	272	0,5	123	10
CUPRA León Sportstourer 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	46920	1,4	204	1,2	61	27
CUPRA León Sportstourer VZ 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	48580	1,4	245	1,3	58	30
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	P	55980	1,4	245	1,4	58	31
CUPRA León Sportstourer VZ eHybrid 200 kW (272 CV) DSG (2024)	Familiar	466	144	180	1447	5	470	D	P	56220	1,5	272	0,5	122	10
CUPRA Tavascan 77 kWh 210 kW (286 CV) (2024)	Todoterreno	464	160	186	2178	5	540	4x4	E	54810		286	15,2	568	0
CUPRA Tavascan 77 kWh 210 kW (286 CV) First Edition (2024)	Todoterreno	464	160	186	2178	5	540	4x4	E	52010		286	15,2	568	0
CUPRA Tavascan VZ 77 kWh 250 kW (340 CV) AWD (2024)	Todoterreno	464	160	186	2178	5	540	4x4	E	65060		340	16,5	521	0
Dacia Spring Expression Electric 45 (33 kW) (2024)	Todoterreno	370	152	158	1051	5	288	D	E	19100		45		225	0
Dacia Spring Expression Electric 65 (48 kW) (2024)	Todoterreno	370	152	158	1051	5	288	D	E	20100		65		225	0
Dacia Spring Extreme Electric 65 (48 kW) (2024)	Todoterreno	370	152	158	1051	5	288	D	E	21100		65		225	0
DR 1.0 EV (2023)	Turismo	320	159	167		3	110	T	E	25900		61	15,6	210	0
DS 7 Bastille E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	51500	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Esprit de Voyage E-TENSE 225 (2023)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	58500	1,6	224	1,2	65	28
DS 7 Esprit de Voyage E-TENSE 4x4 300 (2023)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	63500	1,6	300	1,2	63	27
DS 7 Opera E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	59750	1,6	224	1,3	66	28
DS 7 Opera E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	64750	1,6	300	1,2	66	27
DS 7 Opera E-TENSE 4x4 360 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	69750	1,6	360	1,8	58	40
DS 7 Performance Line + E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	54900	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Performance Line + E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	59900	1,6	300	1,2	66	27
DS 7 Performance Line + E-TENSE 4x4 360 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	64900	1,6	360	1,8	58	40
DS 7 Performance Line E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	52600	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Rivoli E-TENSE 225 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	55500	1,6	224	1,2	67	28
DS 7 Rivoli E-TENSE 4x4 300 (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	P	60500	1,6	300	1,2	66	27
DS 9 E-TENSE 250 Esprit de Voyage (2023)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	75000	1,6	250	1	73	23
DS 9 E-TENSE 250 Opera (2023)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	74650	1,6	250	1	73	23
DS 9 E-TENSE 250 Rivoli+ (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	66200	1,6	250	1	74	22
DS 9 E-TENSE 360 4x4 Esprit de Voyage (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	84700	1,6	360	1,5	62	35
DS 9 E-TENSE 360 4x4 Rivoli+ (2022)	Turismo	493	146	186	1615	4	510	4x4	P	75850	1,6	360	1,5	62	35
DS 3 E-TENSE Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	41600		156	15,5	399	0
DS 3 E-TENSE Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	47950		156	15,6	402	0
DS 3 E-TENSE Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	E	42200		156	15,5	399	0
DS 4 Opera E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	55700	1,6	224	1,2	62	28
DS 4 Performance Line + E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	49100	1,6	224	1,2	62	28
DS 4 Performance Line E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	45500	1,6	224	1,2	62	27
DS 4 Rivoli E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	50500	1,6	224	1,2	62	27
DS 4 Trocadero E-TENSE 225 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	P	47100	1,6	224	1,2	62	27
Fiat 500e Berlina 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	29000		95	13	190	0
Fiat 500e Berlina 87 kW (118 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	33000		118	13,6	330	0
Fiat 500e Berlina La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	34000		95	13	190	0
Fiat 500e Berlina La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	37950		118	14,2	315	0
Fiat 500e Berlina Red 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1330	3	185	D	E	29000		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	30500		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 87 kW (118 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	34500		118	14	320	0
Fiat 500e 3+1 La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	35500		95	13	190	0
Fiat 500e 3+1 La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Turismo	363	153	168	1360	4	185	D	E	39500		118	14,8	302	0
Fiat 500e Cabrio 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	32000		95	13	190	0
Fiat 500e Cabrio 87 kW (118 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	36000		118	14,5	309	0
Fiat 500e Cabrio La Prima 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	37000		95	13	190	0
Fiat 500e Cabrio La Prima 87 kW (118 CV) (2020)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	41000		118	14,8	302	0
Fiat 500e Cabrio Red 70 kW (95 CV) (2022)	Descapotable	363	153	168	1370	2	185	D	E	32000		95	13	190	0
Fiat 600e La Prima 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	E	40950		156	15,2	406	0
Fiat 600e Red 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	E	35950		156	15,1	409	0
Ford Explorer Premium Rango Extendido AWD 79 kWh 340 CV (2024)	Todoterreno	447	163	187	2090	5	470	4x4	E	61775		340	16,6	532	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Ford Explorer Premium Rango Extendido RWD 77 kWh 286 CV (2024)	Todoterreno	447	163	187	2090	5	470	4x4	E	54785		286	14,7	572	0
Ford Explorer Rango Extendido AWD 79 kWh 340 CV (2024)	Todoterreno	447	163	187	2090	5	470	4x4	E	58755		340	15,7	566	0
Ford Explorer Rango Extendido RWD 77 kWh 286 CV (2024)	Todoterreno	447	163	187	2090	5	470	4x4	E	51765		286	13,9	602	0
Ford Kuga ST-Line 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	P	44819	2,5	224	1	65	22
Ford Kuga ST-Line X 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	P	48402	2,5	224	1	64	23
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 PHEV 165 kW (225 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	P	51850	2,5	224	1	64	24
Ford Kuga Active 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	46894	2,5	243	0,9	69	21
Ford Kuga Active X 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	50734	2,5	243	0,9	69	21
Ford Kuga ST-Line 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	46773	2,5	243	0,9	69	20
Ford Kuga ST-Line X 2.5 PHEV 243 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	P	50613	2,5	243	0,9	69	21
Ford Mustang Mach-E Base RWD 198 kW (269 CV) Rango Standard (LFP) (2023)	Todoterreno	471	159	-	-	5	402	T	E	54046		269	17,8	470	0
Ford Mustang Mach-E GT AWD 358 kW (487 CV) Rango Extendido 99 kWh (2021)	Todoterreno	471	159	-	-	5	402	T	E	81428		487	21,2	490	0
Ford Mustang Mach-E Premium AWD 232 kW (315 CV) Rango Standard (LFP) (2024)	Todoterreno	471	159	-	-	5	402	T	E	54046		315	19,6	428	0
Ford Mustang Mach-E Premium AWD 258 kW (351 CV) Rango Extendido 99 kWh (2020)	Todoterreno	471	159	-	-	5	402	T	E	72233		351	18,8	550	0
Ford Mustang Mach-E Premium RWD 216 kW (294 CV) Rango Extendido 99 kWh (2022)	Todoterreno	471	159	-	-	5	402	T	E	67824		294	17,3	600	0
Ford Mustang Mach-E Rally (2024)	Todoterreno	471	159	-	-	5	402	T	E	84778		487	21,3	510	0
Hispano-Suiza Carmen (2019)	Coupe	473	124	204	-	2	-	T	E	1815000		1020			
Hispano-Suiza Carmen Boulogne (2020)	Coupe	473	124	204	-	2	-	T	E	1996500		1115	24		
Honda CR-V e:PHEV Advance Tech 4x2 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	P	61760	2,0	184	0,8	81	18
Honda e:Ny1 Advance (2023)	Todoterreno	439	158	179	1730	5	344	D	E	55400		204	18,2	412	0
Honda e:Ny1 Elegance (2023)	Todoterreno	439	158	179	1730	5	344	D	E	52400		204	18,2	412	0
Hyundai IONIQ 5 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD Light (2021)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	48520		170	16,7	384	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Energy (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	62160		228	18	476	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Light (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	52070		228	17	507	0
Hyundai IONIQ 5 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Star (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	56910		228	17	507	0
Hyundai IONIQ 5 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD Energy (2022)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	65260		325	19,1	454	0
Hyundai IONIQ 5 N 478 kW (650 CV) 84 kWh (2024)	Todoterreno	464	159	189	1905	5	480	4x4	E	78000		650	21,2	448	0
Hyundai IONIQ 6 111 kW (151 CV) 53 kWh RWD Light (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	49620		151	13,9	429	0
Hyundai IONIQ 6 168 kW (228 CV) 77 kWh RWD Star (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	58010		228	14,3	614	0
Hyundai IONIQ 6 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD Energy (2023)	Turismo	486	150	188	1850	4	401	T	E	66360		325	16,9	519	0
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW (204 CV) 64 kWh Maxx (2021)	Todoterreno	421	157	180	1312	5	332	4x4	E	42850		204	14,7	484	0
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW (204 CV) 64 kWh Tecnó (2021)	Todoterreno	421	157	180	1312	5	332	4x4	E	46250		204	14,7	484	0
Hyundai Kona Eléctrico 115 kW (156 CV) 48 kWh Tecnó (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	44900		156	14,6	377	0
Hyundai Kona Eléctrico 115 kW (156 CV) 48 kWh Flexx (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	40950		156	14,6	377	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Flexx (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	45350		218	14,7	514	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Style (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	52400		218	16,6	454	0
Hyundai Kona Eléctrico 160 kW (218 CV) 65 kWh Tecnó (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	E	49300		218	14,7	514	0
Hyundai Nexó FCEV 120 kW (163 CV) Style (2018)	Todoterreno	467	164	186	1889	5	461	D		73450		163		666	0
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Maxx 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	56470	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Style 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	65470	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV 195 kW (265 CV) 4x4 6AT Tecnó 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	P	60870	1,6	265	1,6	58	37
Hyundai Tucson PHEV 1.6 T-GDI 195 kW (265 CV) 6AT 4x4 Maxx (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	45000	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson PHEV 1.6 T-GDI 195 kW (265 CV) 6AT 4x4 Style (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	53950	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson PHEV 1.6 T-GDI 195 kW (265 CV) 6AT 4x4 Tecnó Sky (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	P	50550	1,6	265	1,4	62	31
Hyundai Tucson N Line Style 1.6 T-GDI PHEV 252 CV 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	P	55775	1,6	252	1,3	63	29
Hyundai Tucson Tecnó Sky 1.6 T-GDI PHEV 252 CV 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	P	51325	1,6	252	1,3	63	29
Invicta Electric D2S 17 kWh (2020)	Turismo	281	156	150	940	3	0	D	E	22499		49		120	0
Invicta Electric D2S 27 kWh (2020)	Turismo	281	156	150	940	3	0	D	E	26629		49		220	0
Invicta Electric Spartan EV (2023)	Todoterreno	405	195	173	2040	5	-	4x4	E	70095		163	25,4	262	0
Jaguar E-PACE 1.5 PHEV 227 kW (309 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	P	62700	1,5	309	1,4	61	32
Jaguar E-PACE 1.5 PHEV 227 kW (309 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	P	66250	1,5	309	1,5	61	32
Jaguar F-PACE 2.0 PHEV 297 kW (404 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	P	85750	2,0	404	1,6	65	37
Jaguar F-PACE 2.0 PHEV 297 kW (404 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	P	90500	2,0	404	1,7	64	39
Jaguar I-PACE EV400 AWD Auto R-Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	468	157	190	2208	5	505	4x4	E	102750		400	22	470	0
Jaguar I-PACE EV400 AWD Auto R-Dynamic SE (2023)	Todoterreno	468	157	190	2208	5	505	4x4	E	95000		400	22	470	0
Jeep Avenger Altitude Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	-	178	-	5	0	D	E	39500		156	15,7	394	0
Jeep Avenger Longitude Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	-	178	-	5	0	D	E	38000		156	15,4	400	0
Jeep Avenger Summit Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	408	-	178	-	5	0	D	E	42000		156	15,6	395	0
Jeep Compass Altitude 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	47600	1,3	190	1,7	51	39
Jeep Compass Overland 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	48600	1,3	239	2	48	45
Jeep Compass Summit 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	51600	1,3	239	1,7	52	38
Jeep Compass Trailhawk 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	P	52100	1,3	239	1,9	50	43
Jeep Grand Cherokee 4xe Limited (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	83250	2,0	381	2,8	46	66
Jeep Grand Cherokee 4xe Overland (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	91750	2,0	381	2,9	45	67
Jeep Grand Cherokee 4xe Summit Reserve (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	100250	2,0	381	2,6	48	60
Jeep Grand Cherokee 4xe Trailhawk (2022)	Todoterreno	491	180	197	2434	5	533	4x4	P	88250	2,0	381	2,9	44	69
Jeep Renegade Altitude 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	43750	1,3	190	1,8	49	41
Jeep Renegade Overland 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	44750	1,3	239	1,9	49	43
Jeep Renegade Summit 4xe PHEV 190 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	46250	1,3	190	1,7	50	39
Jeep Renegade Trailhawk 4xe PHEV 240 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	P	47250	1,3	239	1,9	49	44
Jeep Wrangler 4xe PHEV 280 kW (380 CV) Rubicon (2024)	Todoterreno	488	184	189	-	5	533	4x4	P	90250	2,0	381	4	38	91
Jeep Wrangler 4xe PHEV 280 kW (380 CV) Sahara (2024)	Todoterreno	488	184	189	-	5	533	4x4	P	87750	2,0	381	3,3	42	74
KIA Ceed Tourer 1.6 GDI PHEV 103 kW (141 CV) eDrive (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	37530	1,6	141	1,3	50	29
KIA Ceed Tourer 1.6 GDI PHEV 103 kW (141 CV) eMotion (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	40830	1,6	141	1,5	47	33
KIA Ceed Tourer 1.6 GDI PHEV 103 kW (141 CV) eTech (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	P	38980	1,6	141	1,5	47	33
KIA EV6 Air 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	52800		170	16,6	394	0
KIA EV6 Air 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	56700		228	16,5	528	0

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
KIA EV6 GT 430 kW (585 CV) 77 kWh AWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	74000		585	20,6	424	0
KIA EV6 GT-line 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	62300		228	17,2	504	0
KIA EV6 GT-line 239 kW (325 CV) 77 kWh AWD (2021)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	66300		325	18	484	0
KIA EV6 Plus Edition 168 kW (229 CV) 77 kWh RWD (2024)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	56600		228	16,5	528	0
KIA EV6 Smart Edition 125 kW (170 CV) 58 kWh RWD (2024)	Turismo	468	155	188	1875	5	480	4x4	E	49750		170	16,6	394	0
KIA EV9 AWD GT-line 6 plazas (2023)	Todoterreno	502	178	198	2648	5	828	4x4	E	86200		385	22,8	505	0
KIA EV9 AWD GT-line 7 plazas (2023)	Todoterreno	502	178	198	2648	5	828	4x4	E	85100		385	22,8	505	0
KIA e-Niro Concept 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	45375		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Drive 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	48175		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Emotion 150 kW (204 CV) 65 kWh (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	51175		204	16,2	460	0
KIA e-Niro Winter Edition 150 kW (204 CV) 65 kWh (2023)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	E	48200		204	16,2	460	0
KIA Niro 1.6 PHEV Concept (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	40625	1,6	183	0,8	65	18
KIA Niro 1.6 PHEV Drive (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	44325	1,6	183	0,8	65	19
KIA Niro 1.6 PHEV Emotion (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	P	47175	1,6	183	1	61	22
KIA Sorento 1.6 T-GDI PHEV Black Edition 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	67100	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento 1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	59550	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento 1.6 T-GDI PHEV Plus Edition 4x4 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	P	64200	1,6	265	1,6	57	38
KIA Sorento PHEV 1.6 T-GDI Drive 4x4 (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	P	60860	1,6	252	1,6	55	37
KIA Sorento PHEV 1.6 T-GDI Emotion 4x4 (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	P	64910	1,6	252	1,6	55	37
KIA Sportage Drive PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	47230	1,6	265	1,1	70	25
KIA Sportage GT-line PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	55930	1,6	265	1,1	70	25
KIA Sportage Tech PHEV 1.6 T-GDI 198 kW (265 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	P	50130	1,6	265	1,1	70	25
KIA Xceed eDrive 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	38425	1,6	141	1,4	48	32
KIA Xceed eMotion 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	41975	1,6	141	1,7	42	38
KIA Xceed eTech 1.6 PHEV 104 kW (141 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	P	40175	1,6	141	1,7	42	38
Koenigsegg Gemera (2020)	Coupe	498	130	199	1850	2	200	4x4	P	1735350	2,0	1727		50	
Lancia Ypsilon Edizione Limitata Cassina BEV (2024)	Turismo	408	144	177	1584	5	309	D	E	39999		156	14,5	397	0
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV S (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	84450	2,0	404	2,6	50	59
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV SE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	89550	2,0	404	2,6	50	58
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	117700	2,0	404	2,7	49	61
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	100606	2,0	404	2,6	49	60
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	93800	2,0	404	2,6	50	59
Land Rover Defender 110 P400e AWD Auto PHEV XS Edition (2022)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	P	94750	2,0	404	2,6	49	60
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	P	67000	1,5	309	1,6	58	35
Land Rover Discovery Sport S P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	P	60650	1,5	309	1,5	60	33
Land Rover Range Rover LWB P460e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	P	173500	3,0	460	0,8	113	18
Land Rover Range Rover LWB P460e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	P	157200	3,0	460	0,8	115	17
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	170450	3,0	460	0,8	114	18
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	152950	3,0	460	0,8	116	17
Land Rover Range Rover SWB P460e PHEV SE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	144500	3,0	460	0,7	119	16
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	181250	3,0	551	0,8	113	18
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV HSE (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	163950	3,0	551	0,8	115	17
Land Rover Range Rover SWB P550e PHEV SV (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	P	217700	3,0	551	0,8	112	18
Land Rover Range Rover Evoque Autobiography P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	83300	1,5	309	1,5	61	32
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	74850	1,5	309	1,5	61	32
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	69150	1,5	309	1,4	61	32
Land Rover Range Rover Evoque S P300e PHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	P	62050	1,5	309	1,4	62	31
Land Rover Range Rover Sport P460e Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	123450	3,0	460	0,7	119	16
Land Rover Range Rover Sport P460e Dynamic SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	114600	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P460e S (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	104450	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P460e SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	111100	3,0	460	0,6	121	16
Land Rover Range Rover Sport P550e Autobiography (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	P	145300	3,0	551	0,7	116	17
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	97800	2,0	404	1,9	62	43
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	91000	2,0	404	1,8	63	41
Land Rover Range Rover Velar P400e PHEV S (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	P	83250	2,0	404	1,8	63	40
Lexus NX 450h+ 4WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	71300	2,5	309	1	76	22
Lexus NX 450h+ 4WD F Sport (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	81000	2,5	309	1,1	76	25
Lexus NX 450h+ 4WD Luxury (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	P	82800	2,5	309	1,1	76	25
Lexus RX 450h+ Business (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	89850	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ Executive (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	99250	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ F Sport Design (2024)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	100050	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RX 450h+ Luxury (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	P	107850	2,5	309	1,1	65	25
Lexus RZ 300e Business (2024)	Todoterreno	481	164	190	2205	5	522	D	E	57900		204		480	0
Lexus RZ 300e Executive (2024)	Todoterreno	481	164	190	2205	5	522	D	E	62900		204		419	0
Lexus RZ 300e Luxury (2024)	Todoterreno	481	164	190	2205	5	522	D	E	68900		204		419	0
Lexus RZ 450e Executive (2022)	Todoterreno	481	164	190	2205	5	522	D	E	70900		313	18,7	395	0
Lexus RZ 450e Luxury (2022)	Todoterreno	481	164	190	2205	5	522	D	E	77900		313	18,7	395	0
Lexus UX 300e Business (2023)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	52900		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e Business City (2023)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	55400		204	16,7	450	0
Lexus UX 300e e-Relax (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	57500		204	16,6	453	0
Lexus UX 300e e-Relax+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	61500		204	16,8	445	0
Lexus UX 300e e-UX (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	51500		204	16,6	453	0
Lexus UX 300e e-UX+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	E	52500		204	16,6	453	0
Maserati GranTurismo Folgore (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	E	200900		761	22,8	438	0
Maserati Grecale Folgore (2023)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	E	126700		557	24,7	487	0
Maxus Euniq 5 (2022)	Monovolumen	483	180	183	1885	5		D	E	52000		177	23,1	260	0
Maxus MIFA 9 90 kWh Luxury (2023)	Monovolumen	527	184	200	2410	5		D	E	84900		245		435	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante y la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	56344	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	60344	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Prime-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	54794	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-60 e-SKYACTIV PHEV Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	P	61894	2,5	328	1,5	63	33
Mazda CX-80 Exclusive-Line 2.5 E-Skyactiv PHEV 327 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	P	60444	2,5	328	1,6	60	36
Mazda CX-80 Homura 2.5 E-Skyactiv PHEV 327 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	P	66374	2,5	328	1,6	60	36
Mazda CX-80 Homura Plus 2.5 E-Skyactiv PHEV 327 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	P	70124	2,5	328	1,6	60	36
Mazda CX-80 Takumi 2.5 E-Skyactiv PHEV 327 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	P	67474	2,5	328	1,6	60	36
Mazda CX-80 Takumi Plus 2.5 E-Skyactiv PHEV 327 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	P	71224	2,5	328	1,6	60	36
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Advantage (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	39050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	39050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Makoto (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	40550		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv EV Prime-Line (2022)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	E	38050		145	17,9	200	0
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Advantage (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	39550	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Edition R (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	45150	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	39050	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Makoto (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	41050	0,8	170	1	85	21
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV Prime-Line (2023)	Todoterreno	440	156	180	1720	5	332	D	P	38050	0,8	170	1	85	21
McLaren Artura Coupé (2024)	Coupe	454	119	191	1573	2	160	T	P	234100	3,0	700	4,8	33	108
McLaren Artura Spider (2024)	Descapotable	454	119	191	1635	2	124	T	P	273800	3,0	700	4,8	33	108
Mercedes-Benz CLA 250 e Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	P	52100	1,3	218	0,8	81	18
Mercedes-Benz CLA 250 e Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	P	53350	1,3	218	0,8	79	19
Mercedes-Benz A 250 e (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	P	50804	1,3	218	0,9	76	20
Mercedes-Benz A 250 e Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	P	51704	1,3	218	0,8	77	19
Mercedes-Benz B 250 e (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	P	49529	1,3	218	0,9	74	21
Mercedes-Benz C 300 de 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	71249	2,0	313	0,5	104	13
Mercedes-Benz C 300 de Berlina (2023)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	68749	2,0	313	0,4	113	11
Mercedes-Benz C 300 e Berlina (2022)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	63128	2,0	313	0,5	110	12
Mercedes-Benz C 300 de 4MATIC Estate (2023)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	73124	2,0	313	0,5	108	13
Mercedes-Benz C 300 de Estate (2023)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	70624	2,0	313	0,4	110	11
Mercedes-Benz C 300 e Estate (2022)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	64464	2,0	313	0,6	108	13
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC All-Terrain (2023)	Familiar	495	149	189	2065	5	460	4x4	P	73925	2,0	313	0,6	97	17
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	67300	2,0	313	0,5	102	14
Mercedes-Benz E 300 de Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	64500	2,0	313	0,5	106	12
Mercedes-Benz E 300 e Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	P	64500	2,0	313	0,5	118	12
Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	69950	2,0	313	0,6	99	16
Mercedes-Benz E 300 de Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	67150	2,0	313	0,5	102	13
Mercedes-Benz E 300 e Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	P	67150	2,0	313	0,6	113	13
Mercedes-Benz G 580 con tecnología EQ (2024)	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	E	196221		587	28,9	455	0
Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	68950	2,0	333	0,4	128	10
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	68950	2,0	313	0,5	130	12
Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	64700	2,0	333	0,4	128	10
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	64700	2,0	313	0,5	130	12
Mercedes-Benz Mercedes-AMG S 63 E Performance	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	P	250190	4,0	802	4,4	33	104
Mercedes-Benz S 580 e L (2021)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	P	139444	3,0	510	0,6	118	14
Mercedes-Benz S 580 e (2021)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	P	137658	3,0	510	0,6	115	14
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 580 e	Turismo	547	151	192	2365	4	325	T	P	200200	3,0	510	0,8	99	18
Mercedes-Benz CLE 300 e Coupé con tecnología híbrida EQ (2024)	Coupe	485	143	186	1790	2	290	4x4	P	71100	2,0	313	0,6	111	13
Mercedes-Benz EQA 250+ (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	57030		190	14,4	559	0
Mercedes-Benz EQA 300 4MATIC (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	59540		228	16,8	457	0
Mercedes-Benz EQA 350 4MATIC (2023)	Todoterreno	446	161	183	2055	5	340	4x4	E	61255		292	16,8	457	0
Mercedes-Benz EQB 250+ (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	58502		190	15,3	532	0
Mercedes-Benz EQB 250+ 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	59609		190	15,7	518	0
Mercedes-Benz EQB 300 4MATIC (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	61063		228	17,3	444	0
Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	63401		292	17,3	444	0
Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	167	183	2105	5	465	4x4	E	64508		292	17,7	434	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 43 4MATIC+ Edition	Turismo	495	149	194	2385	4	430	4x4	E	104103		476	20,6	504	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ Edition	Turismo	495	149	194	2385	4	430	4x4	E	116463		625	20,9	500	0
Mercedes-Benz EQE 300 Edition (2024)	Turismo	495	149	194	2385	4	430	4x4	E	72791		245	15,9	647	0
Mercedes-Benz EQE 350+ Edition (2024)	Turismo	495	149	194	2385	4	430	4x4	E	74600		292	16,1	689	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 43 4MATIC SUV Edition	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	113294		476	23,1	469	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ SUV Edition	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	126214		625	23,2	452	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+ SUV paquete AMG DYNAMIC PLUS	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	131538		687	23,2	451	0
Mercedes-Benz EQE 350 4MATIC SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	89589		292	19,1	539	0
Mercedes-Benz EQE 350+ SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	86789		292	18,5	565	0
Mercedes-Benz EQE 500 4MATIC SUV Edition (2023)	Todoterreno	486	167	193	2430	5	520	4x4	E	95879		408	19,3	540	0
Mercedes-Benz Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ Edition	Turismo	522	151	193	2545	5	610	4x4	E	176248		658	21,4	612	0
Mercedes-Benz EQS 450+ Edition (2024)	Turismo	522	151	193	2545	5	610	4x4	E	119589		360	16,9	799	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition (2024)	Turismo	522	151	193	2545	5	610	4x4	E	127260		449	17,6	777	0
Mercedes-Benz EQS 450 4MATIC Edition SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	140161		360	20,7	656	0
Mercedes-Benz EQS 450 4MATIC Edition SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	142355		360	20,8	652	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	146860		449	20,7	656	0
Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC Edition SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	149054		449	20,8	652	0
Mercedes-Benz EQS 580 Edition 4MATIC SUV (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	167740		544	20,7	654	0
Mercedes-Benz EQS 580 Edition 4MATIC SUV 7 plazas (2023)	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	169933		544	20,8	650	0
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach EQS 680 SUV	Todoterreno	513	172	196	2840	5	440	4x4	E	214550		658	22,2	607	0
Mercedes-Benz EQV 250 Extralargo (2024)	Monovolumen	514	190	193	2666	4		D	E	89928		204	27,4	244	0
Mercedes-Benz EQV 250 Largo (2024)	Monovolumen	514	190	193	2666	4		D	E	89014		204	27,1	247	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Mercedes-Benz EQV 300 Extralargo (2024)	Monovolumen	514	190	193	2666	4		D	E	96904		204	27,4	362	0
Mercedes-Benz EQV 300 Largo (2024)	Monovolumen	514	190	193	2666	4		D	E	96658		204	27,2	365	0
Mercedes-Benz GLA 250 e (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	P	55550	1,3	218	1,1	70	25
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 Hybrid 4MATIC+ Coupé	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	130050	3,0	544	1,2	87	27
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	107679	2,0	333	0,6	99	16
Mercedes-Benz GLE 400 e 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	P	104979	2,0	381	0,8	100	19
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 Hybrid 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	122349	3,0	544	1,3	86	29
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	99054	2,0	333	0,7	103	17
Mercedes-Benz GLE 400 e 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	P	96379	2,0	381	0,9	104	20
MG HS Plug-In Hybrid Comfort (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	P	36190	1,5	258	1,8	52	43
MG HS Plug-In Hybrid Luxury (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	P	38690	1,5	258	1,8	52	43
MG Marvel R Electric AWD Performance (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	51190		288	20,9	370	0
MG Marvel R Electric RWD Comfort (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	43190		179	19,4	402	0
MG Marvel R Electric RWD Luxury (2021)	Todoterreno	467	161	192	1810	5	357	T	E	47690		179	19,4	402	0
MG MG4 51 kWh Standard (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	30690		170	17	350	0
MG MG4 64 kWh Comfort (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	35190		204	16	450	0
MG MG4 64 kWh Luxury (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	37190		204	16,6	435	0
MG MG4 Extended Range 77 kWh (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	40690		245	16,5	520	0
MG MG4 XPower 64 kWh (2023)	Turismo	429	150	184	1730	5	350	4x4	E	41690		435	18,7	385	0
MG MG5 Autonomía Estándar Comfort (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	35490		177	17,9	320	0
MG MG5 Autonomía Estándar Luxury (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	36990		177	18,4	310	0
MG MG5 Gran Autonomía Comfort (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	38690		156	17,5	400	0
MG MG5 Gran Autonomía Luxury (2022)	Familiar	460	154	182	1562	5	479	D	E	40190		156	17,9	380	0
MG ZS EV Long Range Comfort (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	38190		156	17,8	440	0
MG ZS EV Long Range Luxury (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	40490		156	17,8	440	0
MG ZS EV Standard Range Comfort (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	33690		177	17,3	320	0
MG ZS EV Standard Range Luxury (2022)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	E	35390		177	17,3	320	0
MHERO 1 (2024)	Todoterreno	499	194	208		5	452	4x4	E	158037		1088		450	0
MINI Cooper E Classic (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	39230		184	13,8	305	0
MINI Cooper E Essential (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	35250		184	13,8	305	0
MINI Cooper E Favoured (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	41730		184	13,8	305	0
MINI Cooper E John Cooper Works (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	43530		184	14,1	298	0
MINI Cooper SE Classic (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	43830		218	14,1	402	0
MINI Cooper SE Essential (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	38850		218	14,1	402	0
MINI Cooper SE Favoured (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	45330		218	14,1	402	0
MINI Cooper SE John Cooper Works (2023)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	E	47130		218	14,4	394	0
MINI Aceman E Classic (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	41920		184	14,1	309	0
MINI Aceman E Essential (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	37250		184	14,1	309	0
MINI Aceman E Favoured (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	44420		184	14,1	309	0
MINI Aceman E John Cooper Works (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	45530		184	14,1	309	0
MINI Aceman SE Classic (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	46520		218	14	405	0
MINI Aceman SE Essential (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	40850		218	14	405	0
MINI Aceman SE Favoured (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	48020		218	14	405	0
MINI Aceman SE John Cooper Works (2024)	Turismo	408	151	175	1720	5	300	D	E	49130		218	14	405	0
MINI Countryman E Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	47440		204	15,7	461	0
MINI Countryman E Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	45000		204	15,7	462	0
MINI Countryman E Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	51110		204	16,1	452	0
MINI Countryman E John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	53150		204	16,4	444	0
MINI Countryman SE ALL4 Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	53440		313	16,9	431	0
MINI Countryman SE ALL4 Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	51000		313	16,8	432	0
MINI Countryman SE ALL4 Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	57110		313	17,2	424	0
MINI Countryman SE ALL4 John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	E	59150		313	17,5	416	0
Mitsubishi ASX 160 PHEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	P	38390	1,6	160	1,3	49	30
Mitsubishi ASX 160 PHEV Kaiteki+ (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	P	40790	1,6	160	1,4	49	31
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Kaiteki 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	46700	2,4	188	2	45	46
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Kaiteki+ 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	50600	2,4	188	2	45	46
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Motion 4WD (2021)	Todoterreno	455	169	181	1975	5	404	4x4	P	44700	2,4	188	2	45	46
Nissan Ariya Advance 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	51720		218	17,7	403	0
Nissan Ariya Advance 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	57220		242	18,3	533	0
Nissan Ariya Advance 225 kW (306 CV) 87 kWh e-4ORCE (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	60220		306	19,9	509	0
Nissan Ariya Engage 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	47700		218	17,6	404	0
Nissan Ariya Engage 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	53200		242	18	536	0
Nissan Ariya Evolve 160 kW (218 CV) 63 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	56220		218	17,9	397	0
Nissan Ariya Evolve 178 kW (242 CV) 87 kWh 4x2 (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	61720		242	18,4	525	0
Nissan Ariya Evolve 225 kW (306 CV) 87 kWh e-4ORCE (2022)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	64720		306	19,9	509	0
Nissan Ariya Evolve+ 290 kW (394 CV) 87 kWh e-4ORCE (2023)	Todoterreno	460	166	185	1981	5	415	4x4	E	69220		394	20,4	498	0
Nissan LEAF 40 kWh Acenta (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	38569		150	16,6	284	0
Nissan LEAF 40 kWh N-Connecta (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	40069		150	16,8	278	0
Nissan LEAF 40 kWh Tekna (2017)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	42919		150	16,8	278	0
Nissan LEAF 62 kWh e+ N-Connecta (2019)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	44069		218	17,8	395	0
Nissan LEAF 62 kWh e+ Tekna (2019)	Turismo	449	153	179	1580	5	420	D	E	46919		218	17,8	396	0
Omada 5 EV Comfort (2024)	Todoterreno	440	159	183		5	360	D	E	37900		204	15,5	430	0
Omada 5 EV Premium (2024)	Todoterreno	440	159	183		5	360	D	E	39900		204	15,5	430	0
Opel Astra Electric Edition 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	E	40900		156	14,8	419	0
Opel Astra Electric GS 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	E	43900		156	14,8	417	0
Opel Astra GS PHEV 1.6 Turbo 133 kW (180 CV) AT8 (2022)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	P	40900	1,6	181	1,2	66	28
Opel Astra GSe PHEV 1.6 Turbo 165 kW (225 CV) AT8 (2023)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	P	42600	1,6	224	1,3	64	29
Opel Astra Sports Tourer Electric Edition 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	E	42100		156	15	413	0

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Opel Astra Sports Tourer Electric GS 115 kW (156 CV) 54 kWh (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	E	45100		156	15	411	0
Opel Astra Sports Tourer GS PHEV 1.6 Turbo 133 kW (180 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	P	42100	1,6	181	1,3	66	29
Opel Astra Sports Tourer GSe PHEV 1.6 Turbo 165 kW (225 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	P	43800	1,6	224	1,3	63	29
Opel Corsa Electric Edition 100 kW (136 CV) batería 50 kWh (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	34800		136	15,8	354	0
Opel Corsa Electric GS 115 kW (156 CV) batería 54 kWh (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	38200		156	14,2	405	0
Opel Corsa Electric Yes 100 kW (136 CV) batería 50 kWh (2024)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	E	34800		136	15,7	357	0
Opel Grandland GS PHEV 225 CV (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	P	48300	1,6	224	1,3	65	29
Opel Grandland GSe PHEV 300 CV 4x4 (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	P	57601	1,6	300	1,2	63	27
Opel Mokka-e 100 kW (136 CV) Edition (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	40600		136	15,8	342	0
Opel Mokka-e 100 kW (136 CV) GS (2023)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	41600		136	15,9	341	0
Opel Mokka-e 115 kW (156 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	E	43850		156	15,2	407	0
Peugeot E-2008 Active 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	39940		136	15,8	343	0
Peugeot E-2008 Active 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	40940		156	15,3	406	0
Peugeot E-2008 Allure 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	41640		136	15,9	341	0
Peugeot E-2008 Allure 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	42640		156	15,3	404	0
Peugeot E-2008 GT 100 kW (136 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	43840		136	15,9	340	0
Peugeot E-2008 GT 115 kW (156 CV) (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	E	44840		156	15,4	402	0
Peugeot E-208 Active Eléctrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	35650		136	15,4	363	0
Peugeot E-208 Allure Eléctrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	37450		136	15,4	362	0
Peugeot E-208 GT Eléctrico 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	39550		136	16	350	0
Peugeot E-208 GT Eléctrico 115 kW (156 CV) (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	E	40550		156	14,4	400	0
Peugeot 3008 Plug-In Hybrid 195 e-DCT7 Allure (2024)	Todoterreno	454	164	190		5	520	D	P	45160	1,6	194	0,9	87	19
Peugeot 3008 Plug-In Hybrid 195 e-DCT7 GT (2024)	Todoterreno	454	164	190		5	520	D	P	50160	1,6	194	0,9	86	20
Peugeot E-3008 Eléctrico 157 kW Allure (2023)	Todoterreno	454	164	190		5	520	D	E	48160		213	16,7	527	0
Peugeot E-3008 Eléctrico 157 kW GT (2023)	Todoterreno	454	164	190		5	520	D	E	53160		213	16,9	522	0
Peugeot 308 5p Active Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	P	38730	1,6	181	1,2	66	28
Peugeot 308 5p Allure Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	P	40480	1,6	181	1,2	66	28
Peugeot 308 5p GT Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	P	43080	1,6	181	1,3	65	29
Peugeot 308 5p GT Hybrid 225 e-EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	P	44580	1,6	224	1,3	63	29
Peugeot E-308 5p Allure 115 kW (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	E	40950		156	14,9	416	0
Peugeot E-308 5p GT 115 kW (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	E	43200		156	14,9	415	0
Peugeot E-308 5p Style 115 kW (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	E	39950		156	14,9	416	0
Peugeot 308 SW Allure Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	41380	1,6	181	1,3	66	29
Peugeot 308 SW GT Hybrid 180 e-EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	P	43980	1,6	181	1,3	66	29
Peugeot E-308 SW Allure 115 kW (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	41850		156	15,1	410	0
Peugeot E-308 SW GT 115 kW (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	44100		156	15,1	409	0
Peugeot E-308 SW Style 115 kW (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	E	40850		156	15,1	410	0
Peugeot 408 Allure Plug-In Hybrid 180 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	44000	1,6	181	1,1	63	26
Peugeot 408 GT Plug-In Hybrid 180 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	47650	1,6	181	1,1	63	26
Peugeot 408 GT Plug-In Hybrid 225 e-EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	P	49150	1,6	224	1,2	63	26
Peugeot 5008 Hybrid Plug-In Hybrid 195 e-DCT7 Allure (2024)	Todoterreno	479	169	190	1780	5	748	D	P	47660	1,6	196	1	82	23
Peugeot 5008 Hybrid Plug-In Hybrid 195 e-DCT7 GT (2024)	Todoterreno	479	169	190	1780	5	748	D	P	52660	1,6	196	1	82	23
Peugeot E-5008 Eléctrico 157 kW Allure (2024)	Todoterreno	479	169	190	1780	5	748	D	E	50160		213	17,7	502	0
Peugeot E-5008 Eléctrico 157 kW GT (2024)	Todoterreno	479	169	190	1780	5	748	D	E	55160		213	17,9	499	0
Peugeot 508 Allure Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	51110	1,6	179	1,3	63	30
Peugeot 508 Allure Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	52610	1,6	224	1,3	64	30
Peugeot 508 GT Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	53360	1,6	179	1,5	60	34
Peugeot 508 GT Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	54860	1,6	224	1,5	60	34
Peugeot 508 PSE Plug-in Hybrid 360 e-EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	P	70060	1,6	360	2,1	52	45
Peugeot 508 SW Allure Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	52310	1,6	179	1,5	61	33
Peugeot 508 SW Allure Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	53810	1,6	224	1,5	62	33
Peugeot 508 SW GT Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	54560	1,6	179	1,6	59	37
Peugeot 508 SW GT Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	56060	1,6	224	1,6	58	37
Peugeot 508 SW PSE Plug-in Hybrid 360 e-EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	P	71260	1,6	360	2,1	52	45
Polestar 2 BST edition 230 (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	84900		476		460	0
Polestar 2 Long range Dual motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	59400		421	15,9	593	0
Polestar 2 Long range Dual motor Performance Pack (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	65400		476	17,2	568	0
Polestar 2 Long range Single motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	55600		299	14,8	655	0
Polestar 2 Standard range Single motor (2023)	Turismo	461	145	186		5	407	T	E	52900		272	14,9	646	0
Polestar 3 Long range Dual motor (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	T	E	88900		489	19,7	531	0
Polestar 3 Long range Dual motor Performance Pack (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	T	E	95500		517	22,1	561	0
Polestar 3 Long range Single motor (2024)	Todoterreno	490	161	197		5	484	T	E	81900		299	18,9	650	0
Polestar 4 Long range Dual motor (2024)	Turismo	484	153	-		5	526	4x4	E	72900		544	18,6	580	0
Polestar 4 Long range Single motor (2024)	Turismo	484	153	-		5	526	4x4	E	65900		272	17,7	610	0
Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	121177	3,0	470	1,5	74	33
Porsche Cayenne S E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	132994	3,0	519	1,4	78	33
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	194699	4,0	740	1,7	72	40
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé GT (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	P	222076	4,0	740	1,8	72	40
Porsche Cayenne E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	P	118409	3,0	470	1,5	74	33
Porsche Cayenne S E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	P	129016	3,0	519	1,4	78	31
Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	P	191070	4,0	740	1,7	73	39
Porsche Macan 4 (2024)	Todoterreno	478	162	194	2405	5	480	4x4	E	85382		408	17,9	613	0
Porsche Macan Turbo (2024)	Todoterreno	478	162	194	2405	5	480	4x4	E	116914		639	18,8	592	0
Porsche Panamera 4 E-Hybrid (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	127829	2,9	470	1	93	22
Porsche Panamera 4S E-Hybrid (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	143349	2,9	544	1,1	90	24
Porsche Panamera Turbo E-Hybrid (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	P	198800	4,0	680	1,2	91	26
Porsche Panamera 4 E-Hybrid Executive (2024)	Turismo	520	143	194	2400	5	430	4x4	P	139376	2,9	470	1	92	23
Porsche Taycan 4 Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	118175		435	18,7	614	0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Porsche Taycan 4S Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	131001		598	18,7	614	0
Porsche Taycan Turbo Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	182674		884	19	601	0
Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo (2024)	Familiar	497	141	197	2355	5	405	4x4	E	218603		952	19	600	0
Porsche Taycan (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	105682		408	16,7	592	0
Porsche Taycan 4S (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	125196		544	17,6	561	0
Porsche Taycan 4S batería Performance Plus (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	130811		598	17,6	646	0
Porsche Taycan batería Performance Plus (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	111503		435	17	650	0
Porsche Taycan Turbo (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	181177		884	17,8	634	0
Porsche Taycan Turbo GT (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	248685		1033	20,6	555	0
Porsche Taycan Turbo GT paquete Weissach (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	248685		1033	20,6	556	0
Porsche Taycan Turbo S (2024)	Turismo	496	138	197	2165	4	326	4x4	E	217106		952	17,8	634	0
Porsche Taycan 4S Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	126206		544	18,4	537	0
Porsche Taycan 4S Sport Turismo batería Performance Plus (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	131821		598	18,5	619	0
Porsche Taycan Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	106701		408	17,5	566	0
Porsche Taycan Sport Turismo batería Performance Plus (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	112522		435	17,9	652	0
Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	218104		952	18,8	607	0
Porsche Taycan Turbo Sport Turismo (2024)	Familiar	496	139	197	2190	5	405	4x4	E	182175		884	18,7	610	0
Renault 5 E-Tech 110 kW (150 CV) 52 kWh iconic cinq (2024)	Turismo	392	150	177	1525	5	277	D	E	34900		150		410	0
Renault 5 E-Tech 110 kW (150 CV) 52 kWh techno (2024)	Turismo	392	150	177	1525	5	277	D	E	32900		150		410	0
Renault Megane E-Tech 100% Eléctrico evolution 96 kW (130 CV) auton. confort (2024)	Turismo	420	151	177	1612	5	389	D	E	40000		131	14,9	470	0
Renault Megane E-Tech 100% Eléctrico evolution 96 kW (130 CV) auton. urbana (2024)	Turismo	420	151	177	1612	5	389	D	E	33500		131	14,6	315	0
Renault Megane E-Tech 100% Eléctrico iconic 160 kW (220 CV) auton. confort (2024)	Turismo	420	151	177	1612	5	389	D	E	45000		218	15,2	461	0
Renault Megane E-Tech 100% Eléctrico techno 160 kW (220 CV) auton. confort (2024)	Turismo	420	151	177	1612	5	389	D	E	40500		218	15	465	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico esprit Alpine 160 kW (220 CV) gran auton. (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	49500		218	17,2	611	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico evolution 125 kW (170 CV) auton. confort (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	39900		170	16,3	430	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico iconic 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	50900		218	17,2	610	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico techno 125 kW (170 CV) autonomía confort (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	42900		170	16,3	429	0
Renault Scenic E-Tech 100% Eléctrico techno 160 kW (220 CV) gran autonomía (2023)	Todoterreno	447	157	186	1822	5	440	D	E	46900		218	16,8	623	0
SEAT Tarraco 1.4 e-HYBRID 180 kW (245 CV) DSG-6 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	P	54560	1,4	245	1,7	53	34
Skoda Enyaq Coupé 85 (2023)	Todoterreno	465	161	188	2145	5	570	4x4	E	54600		286	14,6	574	0
Skoda Enyaq Coupé 85 Sportline (2023)	Todoterreno	465	161	188	2145	5	570	4x4	E	59100		286	15	561	0
Skoda Enyaq Coupé 85X (2023)	Todoterreno	465	161	188	2145	5	570	4x4	E	57100		286	15,6	546	0
Skoda Enyaq Coupé RS (2023)	Todoterreno	465	161	188	2145	5	570	4x4	E	63900		340	15,9	543	0
Skoda Enyaq 85 (2023)	Todoterreno	465	161	188	2137	5	585	4x4	E	52800		286	14,9	563	0
Skoda Enyaq 85 Sportline (2023)	Todoterreno	465	161	188	2137	5	585	4x4	E	57300		286	15,2	553	0
Skoda Enyaq 85X (2023)	Todoterreno	465	161	188	2137	5	585	4x4	E	55300		286	16	536	0
Skoda Enyaq RS (2023)	Todoterreno	465	161	188	2137	5	585	4x4	E	62100		340	16,1	537	0
Skoda Kodiaq Design 1.5 TSI IV PHEV 204 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	P	53860	1,5	204	0,5	113	11
Skoda Kodiaq Selection 1.5 TSI IV PHEV 204 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	P	50860	1,5	204	0,4	123	9
smart #1 BRABUS (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	49900		428	18,2	400	0
smart #1 Launch Edition (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	47200		272	16,8	440	0
smart #1 Premium (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	45900		272	16,8	440	0
smart #1 Pro (2024)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	38400		272	18,1	310	0
smart #1 Pro+ (2022)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	43400		272	17,4	420	0
smart #1 Pulse (2023)	Todoterreno	427	164	182	1780	5	273	4x4	E	47400		428	18,2	400	0
smart #3 25th Anniversary Edition (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	47900		272	16,3	455	0
smart #3 BRABUS (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	51900		428	17,6	415	0
smart #3 Premium (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	47400		272	16,3	455	0
smart #3 Pro (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	39400		272	17,2	325	0
smart #3 Pro+ (2023)	Todoterreno	440	156	184	1780	5	370	4x4	E	44400		272	16,8	435	0
SsangYong Korando e-Motion Limited (2023)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	E	42900		190	16,8	339	0
SsangYong Korando e-Motion Urban (2023)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	E	39900		190	16,8	339	0
Subaru Solterra Touring (2023)	Todoterreno	469	165	186	2088	5	441	4x4	E	64900		218	18	414	0
Subaru Solterra Trek (2023)	Todoterreno	469	165	186	2088	5	441	4x4	E	60750		218	16,1	465	0
Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4 GLX (2020)	Todoterreno	464	169	186	1940	5	490	4x4	P	59646	2,5	306	1	75	22
Tesla Model 3 Performance Tracción a las cuatro ruedas (2024)	Turismo	472	143	185	1840	4	425	4x4	E	55990		627	16,7	528	0
Tesla Model 3 Tracción integral Gran autonomía (2023)	Turismo	472	143	185	1840	4	425	4x4	E	49990		498	14	629	0
Tesla Model 3 Tracción trasera (2023)	Turismo	472	143	185	1840	4	425	4x4	E	39990		283	13,2	513	0
Tesla Model S motor dual tracción integral (2023)	Turismo	502	143	199	2170	5	709	4x4	E	92990		670	17,5	634	0
Tesla Model S Plaid (2021)	Turismo	502	143	199	2170	5	709	4x4	E	107990		1020	18,7	600	0
Tesla Model X motor dual tracción integral 5 plazas (2023)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	99990		670	19,1	576	0
Tesla Model X motor dual tracción integral 7 plazas (2023)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	104290		670	19,1	576	0
Tesla Model X Plaid 6 plazas (2021)	Todoterreno	506	168	200	2415	5	958	4x4	E	114990		1020	20,8	543	0
Tesla Model Y Tracción integral Gran autonomía (2019)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	51990		514	16,9	533	0
Tesla Model Y Tracción integral Performance (2019)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	57990		534	17,3	514	0
Tesla Model Y Tracción trasera (2022)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	42990		299	15,7	455	0
Tesla Model Y Tracción trasera Gran autonomía (2024)	Todoterreno	475	162	192	1984	5	0	T	E	46990		347	15,5	600	0
Toyota bZ4X Advance 200E 4x2 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	49900		204	14,5	436	0
Toyota bZ4X Advance 220E 4x4 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	52900		218	16	411	0
Toyota bZ4X Style Plus 200E 4x2 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	53900		204	14,5	436	0
Toyota bZ4X Style Plus 220E 4x4 (2023)	Todoterreno	469	160	186	1970	5	452	D	E	56900		218	16	411	0
Toyota C-HR 220PH Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	44250	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH GR Sport (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	47750	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH GR Sport Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	53150	2,0	223	1,2	62	26
Toyota C-HR 220PH Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	P	53150	2,0	223	1,2	62	26
Toyota Mirai Luxury (2021)	Turismo	498	148	189	1975	4	321	T		76000		182	0,89		0
Toyota Mirai Vision (2021)	Turismo	498	148	189	1975	4	321	T		69000		182	0,79		0
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid Advance (2021)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	54250	2,5	309	1	75	22

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid GR Sport (2023)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	63900	2,5	309	1	75	22
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid Style Plus (2021)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	P	63300	2,5	309	1	75	22
Volkswagen Golf 50 Aniversario 1.5 eHybrid 150 kW (204 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	P	47560	1,5	204	0,3	141	7
Volkswagen ID.3 Pro 150 kW (204 CV) 58 kWh (2023)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	38530		204	14,9	435	0
Volkswagen ID.3 Pro Más 150 kW (204 CV) 58 kWh (2024)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	40280		204	15	432	0
Volkswagen ID.3 Pro S 150 kW (204 CV) 77 kWh (2023)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	41720		204	14,9	574	0
Volkswagen ID.3 Pro S Más 150 kW (204 CV) 77 kWh (2024)	Turismo	426	156	181		5	385	T	E	43470		204	15,2	562	0
Volkswagen ID.4 GTX 250 kW (340 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	60755		340	16,7	524	0
Volkswagen ID.4 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	48015		286	15,8	572	0
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	49925		286	16,4	535	0
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	51950		286	16,7	525	0
Volkswagen ID.4 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	50035		286	16,1	563	0
Volkswagen ID.4 Pure 125 kW (170 CV) 52 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	45025		170	16,5	363	0
Volkswagen ID.4 Pure Más 125 kW (170 CV) 52 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	1979	5	543	T	E	47950		170	16,6	361	0
Volkswagen ID.5 GTX 250 kW (340 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	62805		340	16,4	533	0
Volkswagen ID.5 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2023)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	51515		286	15,8	556	0
Volkswagen ID.5 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Todoterreno	458	161	185	2143	5	549	4x4	E	53625		286	16,1	550	0
Volkswagen ID.7 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2023)	Turismo	496	154	186		5	532	T	E	57975		286	14,1	620	0
Volkswagen ID.7 Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Turismo	496	154	186		5	532	T	E	61020		286	14,2	616	0
Volkswagen ID.7 Tourer Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Familiar	496	154	186		5	545	T	E	58775		286	14,5	607	0
Volkswagen ID.7 Tourer Pro Más 210 kW (286 CV) 77 kWh (2024)	Familiar	496	154	186		5	545	T	E	61820		286	14,6	603	0
Volkswagen Passat Variant 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	P	54025	1,5	204	0,4	133	8
Volkswagen Passat Variant Business 1.5 TSI eHybrid 272 CV (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	P	58430	1,5	272	0,4	132	9
Volkswagen Passat Variant R-Line 1.5 TSI eHybrid 272 CV (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	P	63320	1,5	272	0,4	124	9
Volkswagen Tiguan eHybrid Life 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	P	50135	1,4	245	1,4	55	32
Volkswagen Tiguan eHybrid R-Line 1.4 TSI 180 kW (245 CV) DSG 6 vel. (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	P	56645	1,4	245	1,5	53	34
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	51545	1,5	204	0,4	125	9
Volkswagen Tiguan Más 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	53075	1,5	204	0,5	117	10
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI eHybrid 204 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	58510	1,5	204	0,5	117	10
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI eHybrid 272 CV (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	P	61805	1,5	272	0,5	118	10
Volkswagen Touareg eHybrid Elegance 3.0 V6 TSI 4Motion 280 kW (381 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	P	83615	3,0	381	2,2	51	50
Volkswagen Touareg R eHybrid 4Motion 340 kW (462 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	P	94905	3,0	462	2,3	51	51
Volvo EC40 Core Single Motor (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	50200		238	16,7	487	0
Volvo EC40 Core Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	52700		252	16,2	583	0
Volvo EC40 Plus Single Motor (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	52741		238	16,8	486	0
Volvo EC40 Plus Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	55241		252	16,3	582	0
Volvo EC40 Plus Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	58600		408	17,3	552	0
Volvo EC40 Ultra Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	58629		252	16,4	579	0
Volvo EC40 Ultra Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	160	187	2057	5	404	4x4	E	61988		408	17,3	550	0
Volvo EX30 Core Single Motor (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	37500		272	17,1	337	0
Volvo EX30 Core Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	42764		272	17	475	0
Volvo EX30 Plus Single Motor (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	40465		272	17,1	337	0
Volvo EX30 Plus Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	46333		272	17	476	0
Volvo EX30 Plus Twin Motor Performance (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	48995		428	17,5	450	0
Volvo EX30 Ultra Single Motor Extended Range (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	49479		272	17	475	0
Volvo EX30 Ultra Twin Motor Performance (2023)	Todoterreno	423	156	184	1840	5	318	4x4	E	52141		428	17,5	450	0
Volvo EX40 Core Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	48294		238	17,1	478	0
Volvo EX40 Core Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	50800		252	16,6	574	0
Volvo EX40 Essential Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	46600		238	17,1	479	0
Volvo EX40 Plus Single Motor (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	51077		238	17,2	476	0
Volvo EX40 Plus Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	53583		252	16,7	574	573
Volvo EX40 Plus Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	56700		408	17,6	537	0
Volvo EX40 Ultra Single Motor Extended Range (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	57721		252	16,8	567	573
Volvo EX40 Ultra Twin Motor AWD (2024)	Todoterreno	444	165	186	2021	5	410	4x4	E	60838		408	17,8	532	0
Volvo EX90 Core Single Motor 5 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	83127		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Core Single Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	85426		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Core Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	91295		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Core Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	96304		517	21,1	580	0
Volvo EX90 Plus Single Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	89843		279	19,9	580	0
Volvo EX90 Plus Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	95711		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Plus Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	100720		517	21,1	580	0
Volvo EX90 Ultra Twin Motor 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	102269		408	20,9	585	0
Volvo EX90 Ultra Twin Motor Performance 7 plazas (2023)	Todoterreno	504	175	196	2590	5	640	T	E	107279		517	21,1	580	0
Volvo V60 Core T6 PHEV eAWD (2022)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	62450	2,0	350	0,7	92	17
Volvo V60 Plus T6 PHEV eAWD (2022)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	64991	2,0	350	0,7	92	17
Volvo V60 Ultra T6 PHEV eAWD (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	P	71102	2,0	350	0,8	91	17
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Core (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	488	4x4	P	77200	2,0	350	0,8	87	18
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Plus (2022)	Familiar	495	147	188	1744	5	488	4x4	P	81919	2,0	350	0,8	87	18
Volvo V90 Recharge T6 eAWD Ultra (2024)	Familiar	495	147	188	1744	5	488	4x4	P	85246	2,0	350	0,8	86	19
Volvo XC60 Core Recharge PHEV T6 eAWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	67300	2,0	350	0,9	82	22
Volvo XC60 Plus Recharge PHEV T6 eAWD (2022)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	70688	2,0	350	1	81	23
Volvo XC60 Polestar Engineered Recharge PHEV T8 eAWD (2023)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	86250	2,0	455	1,1	77	26
Volvo XC60 Ultra Recharge PHEV T6 eAWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	P	76193	2,0	350	1	81	23
Volvo XC90 Recharge T8 Core eAWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	89150	2,0	455	1,2	70	28
Volvo XC90 Recharge T8 Plus eAWD (2022)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	94414	2,0	455	1,3	68	30
Volvo XC90 Recharge T8 Ultra eAWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	P	99133	2,0	455	1,3	68	30
Yudo 3 Elite (2023)	Todoterreno	404	163	174		5	310	D	E	24998		95	14		0

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA



ETIQUETA ECO

En esta categoría cada vez hay más integrantes, ya que el mayor volumen de ventas y crecimiento se está produciendo en este núcleo de mercado. La variedad de opciones es mucho mayor y es más fácil encontrar el coche que nos interesa. Desde pequeños a grandes berlinas o SUV, los coches con etiqueta ECO son los más interesantes para todos los que necesiten entrar en ciudades con restricciones. Además de que ofrecen muchos de ellos consumos y prestaciones sobresalientes. Lo mejor es comparar características de todos ellos para poder hacer la elección justa y necesaria.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Alfa Romeo Junior Ibrida 1.2 100 kW (136 CV) eDCT6 (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	H	29000	1,2	136	5		111
Alfa Romeo Junior Ibrida Speciale 1.2 100 kW (136 CV) eDCT6 (2024)	Todoterreno	417	151	178	1380	5	400	D	H	31000	1,2	136	5,2		117
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	G	41050	1,5	131	5,7		128
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	G	46550	1,5	131	5,7		128
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Sprint (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	43050	1,5	160	5,7		129
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Tributo Italiano (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	52050	1,5	160	5,8		131
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 160 TCT Veloce (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	H	48550	1,5	160	5,7		129
Audi A3 allstreet 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	146	182	1425	5	380	D	G	43080	1,5	150	5,6		127
Audi A3 Sedan Advanced 30 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	36070	1,5	116	5,4		123
Audi A3 Sedan Advanced 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	37510	1,5	150	5,4		124
Audi A3 Sedan Black line 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	43310	1,5	150	5,5		126
Audi A3 Sedan S line 30 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	38870	1,5	116	5,4		123
Audi A3 Sedan S line 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	40310	1,5	150	5,4		123
Audi A3 Sportback Advanced 30 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	35140	1,5	116	5,5		126
Audi A3 Sportback Advanced 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	36580	1,5	150	5,5		126
Audi A3 Sportback Black line 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	42430	1,5	150	5,7		129
Audi A3 Sportback Genuine Edition 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	42430	1,5	150	5,6		127
Audi A3 Sportback S line 30 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	37940	1,5	116	5,5		126
Audi A3 Sportback S line 35 TFSI MHEV S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	39380	1,5	150	5,5		126
Audi A4 allroad 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	D	58160	2,0	204	5,7		151
Audi A4 allroad 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	149	185	1705	5	495	4x4	G	63220	2,0	265	7,9		179
Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	50100	2,0	136	4,9		127
Audi A4 Avant Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	51590	2,0	163	4,9		129
Audi A4 Avant Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	49490	2,0	150	6,3		144
Audi A4 Avant Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	52780	2,0	204	6,4		145
Audi A4 Avant Black limited 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	57920	2,0	163	5,5		144
Audi A4 Avant Black limited 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	58040	2,0	150	7,1		161
Audi A4 Avant Black limited 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	62480	2,0	204	6		158
Audi A4 Avant S line 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	52000	2,0	136	4,9		129
Audi A4 Avant S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	53490	2,0	163	5		131
Audi A4 Avant S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	51390	2,0	150	6,4		146
Audi A4 Avant S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	54680	2,0	204	6,5		147
Audi A4 Avant S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	63030	2,0	265	7,7		175
Audi S4 Avant TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	D	84870	3,0	341	7,3		190
Audi A4 Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	48090	2,0	136	4,7		124
Audi A4 Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	49580	2,0	163	4,8		125
Audi A4 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	47480	2,0	150	6,2		141
Audi A4 Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	50770	2,0	204	6,2		141
Audi A4 Black line edition 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	57840	2,0	204	5,8		151
Audi A4 S line 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	49990	2,0	136	4,8		126
Audi A4 S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	51480	2,0	163	4,9		127
Audi A4 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	49380	2,0	150	6,3		143
Audi A4 S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	52670	2,0	204	6,3		144
Audi A4 S line 45 TFSI quattro 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	G	60940	2,0	265	7,6		172
Audi S4 TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	185	1490	4	420	4x4	D	82780	3,0	341	7,1		185
Audi A5 Coupé Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	55820	2,0	163	4,8		126
Audi A5 Coupé Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	57330	2,0	204	5,1		134
Audi A5 Coupé Advanced 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	59860	2,0	204	5,2		137
Audi A5 Coupé Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	55830	2,0	204	6,5		148
Audi A5 Coupé Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	63350	2,0	265	7,4		168
Audi A5 Coupé S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	58220	2,0	163	5,2		135
Audi A5 Coupé S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	59730	2,0	204	5,5		143
Audi A5 Coupé S line 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	62260	2,0	204	5,3		138

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible / **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Audi A5 Coupé S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	58230	2,0	204	6,6		150
Audi A5 Coupé S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	65750	2,0	265	7,5		170
Audi S5 Coupé TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	D	88590	3,0	341	7		183
Audi A5 Sportback Advanced 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	55820	2,0	163	4,9		128
Audi A5 Sportback Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	51340	2,0	150	6,6		150
Audi A5 Sportback Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	57330	2,0	204	5,2		136
Audi A5 Sportback Advanced 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	59860	2,0	204	5,3		140
Audi A5 Sportback Advanced 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	55830	2,0	204	6,6		150
Audi A5 Sportback Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	63350	2,0	265	7,5		170
Audi A5 Sportback S line 35 TDI 120 kW (163 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	58220	2,0	163	4,9		129
Audi A5 Sportback S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	53740	2,0	150	6,9		157
Audi A5 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	59730	2,0	204	5,2		137
Audi A5 Sportback S line 40 TDI quattro 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	62260	2,0	204	5,4		141
Audi A5 Sportback S line 40 TFSI 150 kW (204 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	58230	2,0	204	6,7		151
Audi A5 Sportback S line 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	65750	2,0	265	7,6		171
Audi S5 Sportback TDI quattro 251 kW (341 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	D	88590	3,0	341	7,1		186
Audi A6 allroad quattro 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	72950	2,0	204	5,9		153
Audi A6 allroad quattro 45 TDI 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	83100	3,0	245	6,7		175
Audi A6 allroad quattro 50 TDI 210 kW (286 CV) tiptronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	D	87580	3,0	286	6,7		175
Audi A6 allroad quattro 55 TFSI 250 kW (340 CV) S tronic (2021)	Familiar	495	150	190	1945	5	565	4x4	G	93090	3,0	340	8,4		192
Audi A6 Avant Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	64070	2,0	204	5,4		142
Audi A6 Avant Advanced 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	67350	2,0	204	5,7		151
Audi A6 Avant Advanced 45 TDI quattro 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	77410	3,0	245	6,6		172
Audi A6 Avant Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	70980	2,0	265	7,8		177
Audi RS 6 Avant GT (2024)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	266750	4,0	630	12,2		277
Audi RS 6 Avant Performance quattro 463 kW (630 CV) tiptronic (2022)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	169710	4,0	630	12,6		286
Audi RS 6 Avant TFSI quattro 441 kW (600 CV) tiptronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	G	151770	4,0	600	12,2		278
Audi S6 Avant TDI quattro 253 kW (344 CV) tiptronic (2021)	Familiar	494	145	189	1785	5	405	4x4	D	95880	3,0	344	7,2		189
Audi A6 Advanced 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	61050	2,0	204	5,5		143
Audi A6 Advanced 40 TDI quattro-ultra 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	64330	2,0	204	5,6		148
Audi A6 Advanced 45 TDI quattro 180 kW (245 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	74270	3,0	245	6,4		168
Audi A6 Advanced 45 TFSI quattro-ultra 195 kW (265 CV) S tronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	G	67840	2,0	265	7,6		173
Audi S6 TDI quattro 253 kW (344 CV) tiptronic (2021)	Turismo	494	145	189	1720	4	360	D	D	92740	3,0	344	7		183
Audi A7 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) quattro-ultra S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	83550	2,0	204	6		158
Audi A7 Sportback S line 40 TDI 150 kW (204 CV) S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	80450	2,0	204	5,9		154
Audi A7 Sportback S line 45 TDI 180 kW (245 CV) quattro S tronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	89980	3,0	245	6,8		178
Audi A7 Sportback S line 50 TDI 210 kW (286 CV) quattro tiptronic (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	93710	3,0	286	6,7		176
Audi RS 7 Sportback performance (2022)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	G	175570	4,0	630	12,1		276
Audi RS 7 Sportback TFSI quattro (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	G	157820	4,0	600	12,1		274
Audi S7 Sportback TDI quattro (2021)	Turismo	497	142	191	1770	5	380	D	D	103420	3,0	344	7,2		188
Audi A8 50 TDI quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	D	112830	3,0	286	7,2		189
Audi S8 TFSI quattro tiptronic (2021)	Turismo	519	147	195	2095	4	390	4x4	G	172910	4,0	571	11,5		260
Audi A8 L 50 TDI quattro tiptronic (2021)	Turismo	532	149	195	2120	4	390	4x4	D	115850	3,0	286	7,3		190
Audi Q5 Advanced 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	57030	2,0	163	5,6		147
Audi Q5 Advanced 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	61710	2,0	204	6,3		165
Audi Q5 Advanced 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	G	69210	2,0	265	8,4		190
Audi Q5 S line 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	59530	2,0	163	5,8		152
Audi Q5 S line 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	64210	2,0	204	6,5		170
Audi Q5 S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	G	71710	2,0	265	8,6		196
Audi SQ5 TDI quattro (2020)	Todoterreno	468	164	189	1815	5	465	D	D	85730	3,0	341	8,1		212
Audi Q5 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	60030	2,0	163	5,6		149
Audi Q5 Sportback Advanced 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	64710	2,0	204	6,3		165
Audi Q5 Sportback Advanced 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	G	72210	2,0	265	8,4		192
Audi Q5 Sportback S line 35 TDI S tronic (2022)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	62530	2,0	163	5,8		152
Audi Q5 Sportback S line 40 TDI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	67210	2,0	204	6,5		170
Audi Q5 Sportback S line 45 TFSI quattro-ultra S tronic (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	G	74710	2,0	265	8,7		197
Audi SQ5 Sportback TDI quattro (2020)	Todoterreno	469	161	189	1830	5	455	D	D	88720	3,0	341	8,1		212
Audi Q7 Advanced 45 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	79000	3,0	231	7,8		204
Audi Q7 Advanced 45 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	81120	3,0	231	8,2		214
Audi Q7 Advanced 50 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	86270	3,0	286	7,8		204
Audi Q7 Advanced 50 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	88390	3,0	286	8,2		214
Audi Q7 Advanced 55 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	85770	3,0	340	10,1		229
Audi Q7 Advanced 55 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	87890	3,0	340	10,6		241
Audi Q7 S line 45 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	87500	3,0	231	7,8		205
Audi Q7 S line 45 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	89620	3,0	231	8		208
Audi Q7 S line 50 TDI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	94770	3,0	286	7,8		205
Audi Q7 S line 50 TDI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	D	96890	3,0	286	8		209
Audi Q7 S line 55 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	94270	3,0	340	10,1		230
Audi Q7 S line 55 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	96390	3,0	340	10,3		234
Audi Q8 S line 45 TDI (2023)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	D	98495	3,0	231	8,1		213
Audi Q8 S line 50 TDI (2023)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	D	101995	3,0	286	8,2		214
Audi Q8 S line 55 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	G	102995	3,0	340	10,4		236
Audi RS Q8 (2024)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	G	168335	4,0	600	12,7		289
Audi RS Q8 performance (2024)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	G	187615	4,0	640	12,8		291
BMW 120 (2024)	Turismo	436	146	180	1500	5	300	4x4	H	40500	1,5	170	5,3		121

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
BMW 120d (2024)	Turismo	436	146	180	1500	5	300	4x4	H	40800	2,0	163	4,3		112
BMW 220i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	H	42500	1,5	170	5,8		131
BMW 220d Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	D	54900	2,0	190	4,9		129
BMW 318d Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	D	48400	2,0	150	4,9		129
BMW 320d Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	D	51550	2,0	190	4,9		129
BMW M340d xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	D	84663	3,0	340	6		157
BMW M340i xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	85186	3,0	374	7,8		177
BMW 318d sDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	50400	2,0	150	5,1		135
BMW 320d sDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	53550	2,0	190	5,1		134
BMW 320d xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	56050	2,0	190	5,4		141
BMW M340d xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	D	84879	3,0	340	6,1		161
BMW M340i xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	85279	3,0	374	8,1		182
BMW 420d Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	D	64300	2,0	190	5,2		136
BMW M440d xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	D	91350	3,0	340	6,4		167
BMW M440i xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	89500	3,0	374	8,1		183
BMW 420d Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	56800	2,0	190	4,8		126
BMW 430d xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	68300	3,0	286	5,5		145
BMW M440d xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	D	83850	3,0	340	6,1		160
BMW M440i xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	82000	3,0	374	7,8		175
BMW 420d Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	D	57100	2,0	190	5		131
BMW 430d xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	D	68600	3,0	286	5,7		151
BMW M440i xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	82300	3,0	374	8,3		187
BMW 520d (2023)	Turismo	506	151	190	1800	4	466	4x4	D	60250	2,0	197	5,1		134
BMW 520d xDrive (2023)	Turismo	506	151	190	1800	4	466	4x4	D	62800	2,0	197	5,5		144
BMW 520i (2023)	Turismo	506	151	190	1800	4	466	4x4	H	60350	2,0	208	5,8		130
BMW 520d Touring (2024)	Familiar	506	152	190		5	570	4x4	D	62850	2,0	197	5,3		140
BMW 520d xDrive Touring (2024)	Familiar	506	152	190		5	570	4x4	D	65400	2,0	197	5,7		149
BMW 620d Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	66550	2,0	190	5,5		143
BMW 620d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	69050	2,0	190	5,8		151
BMW 630d Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	77450	3,0	286	5,7		150
BMW 630d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	79950	3,0	286	6		156
BMW 630i Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	71100	2,0	258	7		159
BMW 640d xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	D	85050	3,0	340	6,2		163
BMW 640i Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	83950	3,0	333	7,7		175
BMW 640i xDrive Gran Turismo (2020)	Turismo	509	154	190	1860	5	600	4x4	G	85800	3,0	333	8,2		187
BMW 740d xDrive (2022)	Turismo	539	154	195	2255	4	525	4x4	D	118300	3,0	299	6,1		160
BMW 840d xDrive Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	D	133100	3,0	340	6,7		175
BMW 840d xDrive Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	D	124800	3,0	340	6,5		170
BMW 840d xDrive Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	D	121750	3,0	340	6,7		174
BMW X1 sDrive20i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	H	45750	1,5	170	5,9		133
BMW X1 xDrive20d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	H	47800	2,0	163	4,8		127
BMW X2 sDrive20d (2024)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	H	47300	2,0	163	4,5		118
BMW X2 sDrive20i (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	H	47300	1,5	170	5,7		128
BMW X2 xDrive20d (2024)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	H	49400	2,0	163	4,8		125
BMW X3 20 xDrive (2024)	Todoterreno	476	166	192	1930	5	460	4x4	H	63100	2,0	208	6,9		156
BMW X3 20d xDrive (2024)	Todoterreno	476	166	192	1930	5	460	4x4	D	64900	2,0	197	5,8		153
BMW X3 M50 xDrive (2024)	Todoterreno	476	166	192	1930	5	460	4x4	H	89000	3,0	398	7,7		175
BMW X4 M40d (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	85050	3,0	340	6,6		171
BMW X4 M40i (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	84550	3,0	360	8,7		198
BMW X4 xDrive20d xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	63800	2,0	190	5,7		149
BMW X4 xDrive20i xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	60600	2,0	184	7,5		170
BMW X4 xDrive30d xLine (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	D	71650	3,0	286	6,5		170
BMW X5 M Competition (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	G	176200	4,4	625	12,9		291
BMW X5 M60i xDrive (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	G	120400	4,4	530	11,6		261
BMW X5 xDrive30d (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	86800	3,0	298	7,1		186
BMW X5 xDrive30d 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	94614	3,0	298	7,3		191
BMW X5 xDrive40d (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	93600	3,0	352	7,3		190
BMW X5 xDrive40d 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	D	101414	3,0	352	7,5		196
BMW X5 xDrive40i (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	H	90100	3,0	381	8,5		193
BMW X5 xDrive40i 7 plazas (2023)	Todoterreno	494	176	200	2240	5	0	4x4	H	97914	3,0	381	8,8		198
BMW X6 M Competition (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	G	180500	4,4	625	12,7		288
BMW X6 M60i xDrive (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	G	125900	4,4	530	11,4		259
BMW X6 xDrive30d M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	D	96800	3,0	298	7		184
BMW X6 xDrive40d M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	D	103600	3,0	352	7,3		191
BMW X6 xDrive40i M Sport (2023)	Todoterreno	495	170	200	2240	5	580	4x4	H	100300	3,0	381	8,5		192
BMW X7 M60i xDrive (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	G	142350	4,4	530	12,1		274
BMW X7 xDrive40d (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	D	113200	3,0	352	7,7		203
BMW X7 xDrive40i (2022)	Todoterreno	518	184	200	2490	5	750	4x4	H	111550	3,0	381	9,6		217
Citroën C4 Hybrid 136 e-DCS6 Max (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	H	31400	1,2	136	4,7		107
Citroën C4 Hybrid 136 e-DCS6 Plus (2024)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	H	29150	1,2	136	4,7		107
Citroën C4 X Hybrid 136 e-DCS6 Plus (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	H	29150	1,2	136	4,7		105
Citroën C4 X Hybrid 136 e-DCS6 Max (2024)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	H	31400	1,2	136	4,7		105
Citroën C5 Aircross E Series Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	44350	1,2	136	5,7		129
Citroën C5 Aircross Max Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	42150	1,2	136	5,7		127
Citroën C5 Aircross Plus Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	40725	1,2	136	5,6		127

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Citroën C5 Aircross You Mild Hybrid 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	H	37957	1,2	136	5,7		128
CUPRA Formentor 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	445	152	184	1482	5	345	D	G	39780	1,5	150	5,9		132
CUPRA León 5p 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	34870	1,5	150	6		136
CUPRA León 5p 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	440	144	180	1401	5	270	D	G	35680	1,5	150	5,5		125
CUPRA León Sportstourer 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	36170	1,5	150	6,1		137
CUPRA León Sportstourer 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG-7 (2024)	Familiar	466	144	180	1447	5	470	D	G	37150	1,5	150	5,6		127
Dacia Duster Essential ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	19290	1,0	101	4,5		126
Dacia Duster Expression ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	21390	1,0	101	4,6		126
Dacia Duster Expression Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	H	26290	1,6	140	5,1		114
Dacia Duster Expression TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	22890	1,2	131	5,5		124
Dacia Duster Expression TCe 130 4x4 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	25090	1,2	131	6		136
Dacia Duster Extreme ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	22890	1,0	101	4,6		127
Dacia Duster Extreme Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	H	27790	1,6	140	5,1		114
Dacia Duster Extreme TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	24390	1,2	131	5,5		124
Dacia Duster Extreme TCe 130 4x4 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	26590	1,2	131	6		136
Dacia Duster Journey ECO-G 100 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	L	22890	1,0	101	4,6		127
Dacia Duster Journey Hybrid 140 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	H	27790	1,6	140	5		114
Dacia Duster Journey TCe 130 4x2 (2024)	Todoterreno	434	166	181	1351	5	348	4x4	G	24390	1,2	131	5,5		124
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Essential 5 plazas (2021)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	18640	1,0	101	4,3		118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	20150	1,0	101	4,3		118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	21050	1,0	101	4,3		120
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	21800	1,0	101	4,3		118
Dacia Jogger ECO-G 74 kW (100 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	L	22700	1,0	101	4,4		119
Dacia Jogger Hybrid 140 Expression 5 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	25050	1,6	140	4,7		105
Dacia Jogger Hybrid 140 Expression 7 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	25950	1,6	140	4,8		107
Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme 5 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	26700	1,6	140	4,7		105
Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme 7 plazas (2023)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	H	27600	1,6	140	4,8		107
Dacia Sandero Essential 74 kW (100 CV) ECO-G (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	13790	1,0	101	3,6		105
Dacia Sandero Expression 74 kW (100 CV) ECO-G (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	14640	1,0	101	3,7		105
Dacia Sandero Journey 74 kW (100 CV) ECO-G (2024)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	L	15640	1,0	101	3,7		105
Dacia Sandero Stepway Essential 74 kW (100 CV) ECO-G (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	15320	1,0	101	4		113
Dacia Sandero Stepway Expression 74 kW (100 CV) ECO-G (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	16220	1,0	101	4		113
Dacia Sandero Stepway Extreme Go 74 kW (100 CV) ECO-G (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	L	18020	1,0	101	4		114
DFSK 500 Intelligent ECO (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	L	24718	1,5	106			
DFSK 500 Luxury ECO (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	L	22718	1,5	106			
DFSK 580 Intelligent ECO (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	L	31503	1,5	145			
DFSK 580 Luxury ECO (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	L	30003	1,5	145			
DFSK F5 ECO (2020)	Todoterreno	469	165	187	1664	5	379	D	L	35003	1,5	137			
DR 3.0 GLP (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	L	20400	1,5	114	5,2		155
DR 4.0 GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	21400	1,5	114	5,5		158
DR 5.0 GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	23400	1,5	114	5,5		158
DR 5.0 Turbo CVT GLP (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	L	27400	1,5	150	5,4		160
DR 6.0 Turbo CVT GLP (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	L	31400	1,5	150	5,4		160
DR 7.0 Turbo DCT GLP (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	L	34400	1,5	154	5,6		160
DS 3 Hybrid 136 e-DCS6 Bastille (2024)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	H	33400	1,2	136	5		112
DS 3 Hybrid 136 e-DCS6 Opera (2024)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	H	39750	1,2	136	5		112
DS 3 Hybrid 136 e-DCS6 Performance Line (2024)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	H	34000	1,2	136	5		12
EVO 3 1.5 GLP (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	L	19400	1,5	107	4,7		135
EVO 4 1.6 GLP (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	L	21900	1,6	106	5,2		152
EVO 5 1.5 Turbo GLP (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	L	22700	1,5	120	5,2		162
Fiat 500 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	357	149	163	940	3	165	D	G	16800	1,0	69	4,6		105
Fiat 500 Dolcevita 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	357	149	163	940	3	165	D	G	19300	1,0	69	4,7		107
Fiat 500C 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Descapotable	357	149	163		2	185	D	G	19800	1,0	69	4,6		105
Fiat 500C Dolcevita 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Descapotable	357	149	163		2	185	D	G	22300	1,0	69	4,6		105
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	27700	1,5	131	5,9	5,4	122
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Dolcevita (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	30700	1,5	131	5,4		123
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Dolcevita Sport (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	34700	1,5	131	5,8		130
Fiat 500X 1.5 Hybrid 97 kW (130 CV) DDCT Sport (2023)	Todoterreno	426	158	180		5	350	4x4	G	31700	1,5	131	5,7		129
Fiat 600 Hybrid 74 kW (100 CV) (2024)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	G	24450	1,2	101	4,8		110
Fiat 600 Hybrid La Prima 74 kW (100 CV) (2024)	Todoterreno	417	152	178		5	360	D	G	29450	1,2	101	4,9		110
Fiat Panda Cross 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2022)	Turismo	371	161	166	1055	5	225	D	G	18400	1,0	69	5,1		116
Fiat Panda 1.0 Hybrid 51 kW (70 CV) (2021)	Turismo	365	155	164	1055	5	225	D	G	15400	1,0	69	5		113
Fiat Tipo 5p 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Turismo	437	150	179	1390	5	440	D	G	27650	1,5	131	5,1		116
Fiat Tipo Cross 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Turismo	439	156	180	1410	5	440	D	G	31650	1,5	131	5,3		119
Fiat Tipo SW 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Familiar	457	151	179	1420	5	550	D	G	29150	1,5	131	5,2		117
Fiat Tipo SW Cross 1.5 Hybrid 96 kW (130 CV) DCT (2022)	Familiar	458	155	180	1440	5	550	D	G	33150	1,5	131	5,3		120
Ford Focus Active Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	G	32590	1,0	125	5,4		123
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	G	36300	1,0	155	5,5		125
Ford Focus Active X Berlina 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	G	33785	1,0	125	5,4		123
Ford Focus Active Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	G	33709	1,0	125	5,5		125
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	G	37369	1,0	155	5,6		126
Ford Focus Active X Sportbreak 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	G	34855	1,0	125	5,5		125
Ford Focus Berlina ST-Line 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	31034	1,0	125	5,3		119
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	35962	1,0	155	5,4		121
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 92 kW (125 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	32184	1,0	125	5,3		120
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.0 EcoBoost MHEV 114 kW (155 CV) Powershift (2022)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	G	37041	1,0	155	5,5		124

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	H	41741	2,5	190	5,4		124
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	H	43878	2,5	190	5,7		131
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	H	45464	2,5	190	5,5		127
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	H	47515	2,5	190	5,8		132
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	H	49048	2,5	190	5,6		128
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.5 FHEV 140 kW (190 CV) AWD (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	H	51099	2,5	190	5,8		133
Ford Kuga Active 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	42388	2,5	179	5,4		124
Ford Kuga Active 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	44572	2,5	184	5,8		132
Ford Kuga Active X 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	46379	2,5	179	5,5		125
Ford Kuga Active X 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	48563	2,5	184	5,8		133
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	42262	2,5	179	5,3		122
Ford Kuga ST-Line 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	44446	2,5	184	5,7		131
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 180 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	46253	2,5	179	5,4		123
Ford Kuga ST-Line X 2.5 FHEV 183 CV AWD (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	H	48438	2,5	184	5,8		132
Ford Puma ST 1.0 EcoBoost mHEV 160 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	39709	1,0	159	6		136
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	29200	1,0	125	5,4		122
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	30923	1,0	125	5,8		130
Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost mHEV 155 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	31515	1,0	155	5,7		128
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	31880	1,0	125	5,4		122
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	33603	1,0	125	5,8		130
Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost mHEV 155 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	34220	1,0	155	5,7		129
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	28172	1,0	125	5,4		121
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost mHEV 125 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	29895	1,0	125	5,7		129
Ford Puma Titanium 1.0 EcoBoost mHEV 155 CV Powershift (2024)	Todoterreno	419	153	181	1316	5	456	D	G	30487	1,0	155	5,7		128
Honda Civic e:HEV Advance (2022)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	H	40600	2,0	184	5		114
Honda Civic e:HEV Elegance (2022)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	H	36100	2,0	184	4,7		108
Honda Civic e:HEV Sport (2022)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	H	37200	2,0	184	5		113
Honda CR-V e:HEV Advance 4x4 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	H	56565	2,0	184	6,7		151
Honda CR-V e:HEV Elegance 4x2 (2023)	Todoterreno	471	167	187	1825	5	588	4x4	H	51545	2,0	184	5,9		134
Honda HR-V 1.5 i-MMD Advance (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	37510	1,5	131	5,4		122
Honda HR-V 1.5 i-MMD Advance Style (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	40010	1,5	131	5,4		122
Honda HR-V 1.5 i-MMD Elegance (2021)	Todoterreno	434	158	179	1455	5	319	D	H	35010	1,5	131	5,4		122
Honda Jazz Crosstar Hybrid (2023)	Monovolumen	411	156	173	1323	5	304	D	H	30550	1,5	122	4,8		108
Honda Jazz Hybrid Advance (2024)	Monovolumen	409	153	169	1305	5	304	D	H	28800	1,5	122	4,6		104
Honda Jazz Hybrid Sport (2024)	Monovolumen	409	153	169	1305	5	304	D	H	31150	1,5	122	4,6		106
Honda ZR-V 2.0 i-MMD Advance Full Hybrid (2023)	Todoterreno	457	162	184	1664	5	380	D	H	47050	2,0	184	5,8		132
Honda ZR-V 2.0 i-MMD Elegance Full Hybrid (2024)	Todoterreno	457	162	184	1664	5	380	D	H	43150	2,0	184	5,7		130
Honda ZR-V 2.0 i-MMD Sport Full Hybrid (2023)	Todoterreno	457	162	184	1664	5	380	D	H	44950	2,0	184	5,8		131
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V 7DCT Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	26005	1,0	100	5,2		119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	25015	1,0	100	5,3		119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V Tecno (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	27765	1,0	100	5,4		121
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V 7DCT Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	27555	1,0	100	5,3		120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V 7DCT Tecno (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	29355	1,0	100	5,3		120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V Klass (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	25205	1,0	100	5,2		119
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	26455	1,0	100	5,3		120
Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 100 CV 48V Tecno (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	28255	1,0	100	5,3		121
Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V 100 CV 6iMT Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	23890	1,0	100	5,1		116
Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V 100 CV 6iMT Tecno (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	25390	1,0	100	5,3		119
Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V 100 CV 7DCT Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	24990	1,0	100	5,2		118
Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V 100 CV 7DCT Tecno (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	26490	1,0	100	5,4		122
Hyundai i30 5p 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) 7DCT Klass (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	27495	1,0	120	5,4		118
Hyundai i30 5p 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26495	1,0	120	5,2		117
Hyundai i30 5p 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) Tecno (2020)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	28695	1,0	120	5,2		117
Hyundai i30 5p 1.5 T-GDI 48V 118 kW (160 CV) N-Line (2020)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	30945	1,5	160	6,3		144
Hyundai i30 CW 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2020)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	27395	1,0	120	5,2		120
Hyundai i30 CW 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) N-Line (2021)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	29945	1,0	120	5,8		134
Hyundai i30 Fastback 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) Klass (2020)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	27185	1,0	120	5,3		117
Hyundai Kona Flexx 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	31740	1,0	120	5,6		126
Hyundai Kona Flexx Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	34790	1,6	141	4,7		106
Hyundai Kona Maxx 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30240	1,0	120	5,5		124
Hyundai Kona Maxx Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	33040	1,6	141	4,5		103
Hyundai Kona N Line 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32040	1,0	120	5,7		129
Hyundai Kona N Line Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	35090	1,6	141	4,7		106
Hyundai Kona N Line Style Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	40990	1,6	141	4,6		105
Hyundai Kona Tecno 1.0 T-GDI 48V 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34040	1,0	120	5,5		125
Hyundai Kona Tecno Híbrido 1.6 GDi 104 kW (141 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	H	37090	1,6	141	4,7		106
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Klass 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	47820	1,6	230	6,4		144
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Maxx 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	51520	1,6	230	6,4		145
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x2 6AT Tecno 7 plazas (2021)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	H	57270	1,6	230	6,7		153
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	37775	1,6	136	5		132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	42175	1,6	136	5,5		145
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	39375	1,6	136	5		132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	35025	1,6	150	6,5		148
Hyundai Tucson Maxx Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	39525	1,6	230	5,6		127
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	40475	1,6	136	5,3		140

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Hyundai Tucson Maxx Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	36125	1,6	150	6,6		149
Hyundai Tucson Maxx Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	40625	1,6	230	5,6		127
Hyundai Tucson N Line 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	39925	1,6	150	6,7		153
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	48325	1,6	136	6		157
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	45525	1,6	136	5,5		145
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	42775	1,6	150	6,6		149
Hyundai Tucson N Line Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	46325	1,6	230	5,8		131
Hyundai Tucson Style 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) 4x4 DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	50875	1,6	136	6		157
Hyundai Tucson Style Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 4x4 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	51275	1,6	230	6,4		145
Hyundai Tucson Style Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	48475	1,6	230	5,7		131
Hyundai Tucson Tecno 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	41575	1,6	136	5,1		135
Hyundai Tucson Tecno 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	43925	1,6	136	5,1		134
Hyundai Tucson Tecno 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	38825	1,6	150	6,6		150
Hyundai Tucson Tecno 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	41175	1,6	150	6,5		146
Hyundai Tucson Tecno Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	44575	1,6	230	5,7		130
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 CRDi 48V 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	42075	1,6	136	5,2		136
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) DCT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	44425	1,6	136	5,2		135
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	39325	1,6	150	6,7		151
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 48V 110 kW (150 CV) DCT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	41675	1,6	150	6,5		147
Hyundai Tucson Tecno Sky Híbrido 1.6 T-GDI HEV 169 kW (230 CV) 6AT (2021)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	H	45075	1,6	230	5,7		130
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDI HEV 215 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	H	39125	1,6	215	5,7		129
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 136 CV 48V (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	39025	1,6	136	5,1		132
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 136 CV 48V DCT (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	40875	1,6	136	5,2		137
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 136 CV 48V DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	43675	1,6	136	5,6		146
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 160 CV 48V (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	36175	1,6	160	6,5		147
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 160 CV 48V DCT (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	38025	1,6	160	6,3		141
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 160 CV 48V DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	40825	1,6	160	6,8		155
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI HEV 215 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	H	40875	1,6	215	5,7		130
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 CRDi 136 CV 48V DCT (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	45825	1,6	136	5,4		142
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 T-GDI 160 CV 48V DCT (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	42975	1,6	160	6,4		145
Hyundai Tucson N Line Sky 1.6 T-GDI HEV 215 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	H	45825	1,6	215	5,9		134
Hyundai Tucson N Line Style 1.6 CRDi 136 CV 48V DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	52325	1,6	136	5,7		150
Hyundai Tucson N Line Style 1.6 T-GDI 160 CV 48V DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	49475	1,6	160	7		158
Hyundai Tucson N Line Style 1.6 T-GDI HEV 215 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	H	49525	1,6	215	6		135
Hyundai Tucson N Line Style 1.6 T-GDI HEV 215 CV 4x4 (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	H	52325	1,6	215	6,6		149
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 CRDi 136 CV 48V DCT (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	45075	1,6	136	5,4		141
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI 160 CV 48V DCT (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	42225	1,6	160	6,4		144
Hyundai Tucson Tecno Sky 1.6 T-GDI HEV 215 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	H	45075	1,6	215	5,9		133
Jaguar E-PACE 1.5 MHEV 118 kW (160 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	G	58350	1,5	160	7,9		179
Jaguar E-PACE 1.5 MHEV 118 kW (160 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	G	62300	1,5	160	7,9		180
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 120 kW (163 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	61400	2,0	163	6,4		168
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 120 kW (163 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	65200	2,0	163	6,5		170
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 150 kW (204 CV) AWD Auto R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	64500	2,0	204	6,3		166
Jaguar E-PACE 2.0D MHEV 150 kW (204 CV) AWD Auto R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	440	165	198	1783	5	470	D	D	68450	2,0	204	6,4		168
Jaguar F-PACE 2.0D 120 kW (163 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic S (2022)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	72550	2,0	163	6,3		166
Jaguar F-PACE 2.0D 150 kW (204 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic S (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	75700	2,0	204	6,3		166
Jaguar F-PACE 2.0D 150 kW (204 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	80600	2,0	204	6,5		170
Jaguar F-PACE 3.0D 221 kW (300 CV) AWD Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	D	90750	3,0	300	7,3		192
Jaguar F-PACE 5.0 V8 S/C 405 kW (550 CV) AWD Auto SVR (2020)	Todoterreno	475	166	-	1951	5	354	4x4	G	130650	5,0	551	12		274
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	65100	2,0	204	5,2		136
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	58300	2,0	204	4,9		127
Jaguar XE 2.0D 150 kW (204 CV) Auto MHEV R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	D	60850	2,0	204	5,2		136
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	75450	2,0	204	5,4		140
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	65200	2,0	204	5		130
Jaguar XF 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	D	68750	2,0	204	5,2		136
Jaguar XF Sportbrake 2.0D 150 kW (204 CV) MHEV Auto R-Dynamic SE (2020)	Familiar	496	149	198	1870	5	563	T	D	69100	2,0	204	5,4		142
Jeep Avenger Altitude e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	28600	1,2	101	5,1		114
Jeep Avenger Longitude e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	26600	1,2	101	5		112
Jeep Avenger Summit e-Hybrid 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	31100	1,2	101	5,1		114
Jeep Compass Altitude e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	H	41850	1,5	129	5,6		127
Jeep Compass Summit e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	439	162	182	1505	5	420	4x4	H	45850	1,5	129	5,5		124
Jeep Renegade Altitude e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	H	34800	1,5	129	5,6		126
Jeep Renegade Summit e-Hybrid 130 CV (2024)	Todoterreno	424	167	181	1395	5	330	4x4	H	37300	1,5	129	5,6		127
KIA Ceed 5p Concept 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	27230	1,6	136	4,4		115
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDI MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28330	1,0	120	5,4		123
KIA Ceed 5p Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	28680	1,6	136	4,4		115
KIA Ceed 5p GT Line 1.5 T-GDI MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	34380	1,5	160	5,7		130
KIA Ceed 5p GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	35180	1,6	136	4,7		123
KIA Ceed 5p GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	33580	1,6	136	4,5		119
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDI MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	30880	1,0	120	5,6		126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDI MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	30630	1,0	120	5,6		126
KIA Ceed 5p Tech 1.5 T-GDI MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	31780	1,5	160	5,7		129
KIA Ceed 5p Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	32580	1,6	136	4,6		121
KIA Ceed 5p Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	D	30980	1,6	136	4,5		118
KIA ProCeed GT Line 1.5 T-GDI MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	36455	1,5	160	5,7		129
KIA Ceed Tourer Concept 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	28330	1,6	136	4,4		116

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29430	1,0	120	5,4		123
KIA Ceed Tourer Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	29780	1,6	136	4,4		116
KIA Ceed Tourer GT Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	35480	1,5	160	5,8		131
KIA Ceed Tourer GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	36280	1,6	136	4,7		124
KIA Ceed Tourer GT Line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	34680	1,6	136	4,6		120
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	31855	1,0	120	5,6		128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	31730	1,0	120	5,6		128
KIA Ceed Tourer Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	32880	1,5	160	5,7		130
KIA Ceed Tourer Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	33680	1,6	136	4,7		123
KIA Ceed Tourer Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) iMT (2022)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	D	32080	1,6	136	4,5		119
KIA Niro 1.6 HEV Concept (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	32110	1,6	141	4,4		100
KIA Niro 1.6 HEV Drive (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	35810	1,6	141	4,4		101
KIA Niro 1.6 HEV Emotion (2022)	Todoterreno	442	155	183	1474	5	348	D	H	38310	1,6	141	4,6		105
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Emotion Pack Advance 4x2 7 plazas (2024)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	57325	1,6	230	6,7		152
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Plus Edition 4x2 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	55725	1,6	230	6,7		152
KIA Sorento 1.6 T-GDi HEV Plus Edition 4x4 7 plazas (2023)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	H	60035	1,6	230	7,3		167
KIA Sorento HEV 1.6 T-GDi Drive (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	H	51570	1,6	215	6,6		150
KIA Sorento HEV 1.6 T-GDi Emotion (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	H	56770	1,6	215	6,7		152
KIA Sorento HEV 1.6 T-GDi Emotion 4x4 (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	H	61080	1,6	215	7		159
KIA Sportage 30 Aniversario 1.6 T-GDi MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2023)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	40425	1,6	150	6,6		151
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	39775	1,6	136	4,9		129
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDi MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	36375	1,6	150	6,5		148
KIA Sportage Drive HEV 1.6 T-GDi 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	41375	1,6	230	5,6		126
KIA Sportage GT-line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	49875	1,6	136	5,2		137
KIA Sportage GT-line 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 7DCT 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	53475	1,6	136	5,8		152
KIA Sportage GT-line 1.6 T-GDi MHEV 110 kW (150 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	46475	1,6	150	6,6		149
KIA Sportage GT-line 1.6 T-GDi MHEV 132 kW (180 CV) 7DCT 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	53225	1,6	180	7,1		162
KIA Sportage GT-line HEV 1.6 T-GDi 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	49375	1,6	230	5,8		132
KIA Sportage GT-line HEV 1.6 T-GDi 169 kW (230 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	52975	1,6	230	6,4		146
KIA Sportage Tech 1.6 CRDi MHEV 100 kW (136 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	42675	1,6	136	5		131
KIA Sportage Tech 1.6 T-GDi MHEV 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	39275	1,6	150	6,6		150
KIA Sportage Tech 1.6 T-GDi MHEV 110 kW (150 CV) 7DCT 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	41375	1,6	150	6,4		146
KIA Sportage Tech HEV 1.6 T-GDi 169 kW (230 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	44275	1,6	230	5,7		129
KIA Sportage Tech HEV 1.6 T-GDi 169 kW (230 CV) 4x4 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	H	47175	1,6	230	6,3		144
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) Drive DCT (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	25004	1,0	120	5,3		121
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV 88 kW (120 CV) GT Line DCT (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	26579	1,0	120	5,7		129
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Concept (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	20126	1,0	101	5,4		122
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22679	1,0	101	5,4		122
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) GT Line (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	24254	1,0	101	5,7		128
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 74 kW (100 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22901	1,0	101	5,6		128
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 88 kW (120 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	23491	1,0	120	5,2		119
KIA Stonic 1.0 T-GDi MHEV iMT 88 kW (120 CV) GT Line (2020)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	24979	1,0	120	5,6		127
KIA XCeed Concept 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	29350	1,6	136	4,9		128
KIA XCeed Drive 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	29050	1,5	160	6		136
KIA XCeed Drive 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	30250	1,6	136	4,9		129
KIA XCeed GT-Line 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	35750	1,5	160	6,2		140
KIA XCeed GT-Line 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	34150	1,5	160	6,3		143
KIA XCeed GT-Line 1.6 Diesel MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	36950	1,6	136	5,1		133
KIA XCeed GT-Line 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	35350	1,6	136	5		132
KIA XCeed Tech 1.5 T-GDi MHEV 117 kW (160 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	32950	1,5	160	6,1		139
KIA XCeed Tech 1.5 T-GDi MHEV iMT 118 kW (160 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	31350	1,5	160	6,3		142
KIA XCeed Tech 1.6 Diesel MHEV 100 kW (136 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	34150	1,6	136	5		130
KIA XCeed Tech 1.6 Diesel MHEV iMT 100 kW (136 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	D	32550	1,6	136	5		131
Lamborghini Countach LPI 800-4 (2021)	Coupe	487	114	210	1750	2	63	4x4	H	2728575	6,5	814			
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	100600	3,0	249	8,7		228
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	113000	3,0	249	8,7		228
Land Rover Defender 130 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	D	105350	3,0	249	8,7		228
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV Outbound (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	116450	3,0	400	11		248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	109450	3,0	400	11		248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	141650	3,0	400	11		249
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	122000	3,0	400	11		248
Land Rover Defender 130 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2022)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	114150	3,0	400	11		248
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV S (2023)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	76100	3,0	249	8,3		216
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	81450	3,0	249	8,3		217
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	93700	3,0	249	8,4		219
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	86500	3,0	249	8,3		217
Land Rover Defender 90 D250 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	D	94700	3,0	249	8,4		219
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	92000	3,0	400	10,6		238
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	126200	3,0	400	10,7		240
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	104625	3,0	400	10,6		240
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	96800	3,0	400	10,6		238
Land Rover Defender 90 P400 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	100100	3,0	400	10,6		240
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV S (2023)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	80050	3,0	249	8,5		222
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV S 7 plazas (2023)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	86280	3,0	249	8,6		224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	87950	3,0	249	8,5		223

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	90931	3,0	249	8,6		225
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	100250	3,0	249	8,6		224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	103231	3,0	249	8,6		227
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	93000	3,0	249	8,5		223
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	95981	3,0	249	8,6		225
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	97350	3,0	249	8,6		224
Land Rover Defender 110 D250 AWD Auto MHEV XS Edition 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	D	100331	3,0	249	8,6		226
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	98550	3,0	400	10,8		242
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	101530	3,0	400	10,8		244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	129550	3,0	400	10,9		245
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	132907	3,0	400	11		247
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	111025	3,0	400	10,8		244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic HSE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	114005	3,0	400	10,8		244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	103200	3,0	400	10,8		243
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV X-Dynamic SE 7 plazas (2020)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	106180	3,0	400	10,8		244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV XS Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	104350	3,0	400	10,8		244
Land Rover Defender 110 P400 AWD Auto MHEV XS Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	107330	3,0	400	10,9		246
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	101450	3,0	249	8,1		214
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic SE 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	93750	3,0	249	8		209
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto Dynamic SE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	95447	3,0	249	8,1		212
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto S 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	84250	3,0	249	7,9		207
Land Rover Discovery D250 MHEV AWD Auto S 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	85947	3,0	249	8		210
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	106650	3,0	300	8,2		214
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic SE 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	99000	3,0	300	8		210
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Dynamic SE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	100697	3,0	300	8,1		213
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto Metropolitan Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	114950	3,0	300	8,3		217
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto S 5 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	88400	3,0	300	7,9		208
Land Rover Discovery D300 MHEV AWD Auto S 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	D	90097	3,0	300	8		211
Land Rover Discovery P360 MHEV AWD Auto Dynamic HSE 7 plazas (2023)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	G	106650	3,0	360	10,4		234
Land Rover Discovery P360 MHEV AWD Auto Metropolitan Edition 7 plazas (2021)	Todoterreno	496	189	200	2391	5	723	4x4	G	114750	3,0	360	10,4		235
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	65350	2,0	163	6,9		180
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	65350	2,0	163	7,1		185
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	68700	2,0	204	6,9		180
Land Rover Discovery Sport Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	68700	2,0	204	7,1		185
Land Rover Discovery Sport S D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	58700	2,0	163	6,6		173
Land Rover Discovery Sport S D165 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	58700	2,0	163	6,8		178
Land Rover Discovery Sport S D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	62050	2,0	204	6,6		173
Land Rover Discovery Sport S D200 MHEV AWD Auto 7 asientos (2020)	Todoterreno	460	173	189	1750	5	454	4x4	D	62050	2,0	204	6,8		178
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	190300	3,0	351	7,9		208
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV Autobiography 7 plazas (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	189650	3,0	351	8		210
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	171050	3,0	351	7,9		206
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV HSE 7 plazas (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	174250	3,0	351	8		210
Land Rover Range Rover LWB D350 MHEV SV (2021)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	D	254950	3,0	351	8,1		213
Land Rover Range Rover LWB P530 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	200100	4,4	530	11,7		265
Land Rover Range Rover LWB P530 MHEV Autobiography 7 plazas (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	199700	4,4	530	11,8		267
Land Rover Range Rover LWB P615 MHEV SV (2023)	Todoterreno	525	187	205	2569	5	575	4x4	G	291200	4,4	615	11,8		268
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	181950	3,0	300	7,9		207
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	161650	3,0	300	7,8		204
Land Rover Range Rover SWB D300 MHEV SE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	152300	3,0	300	7,7		202
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV Autobiography (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	188850	3,0	351	7,9		207
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV HSE (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	166700	3,0	351	7,8		205
Land Rover Range Rover SWB D350 MHEV SV (2021)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	D	226750	3,0	351	8		210
Land Rover Range Rover SWB P530 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	G	196650	4,4	530	11,6		264
Land Rover Range Rover SWB P615 MHEV SV (2023)	Todoterreno	505	187	205	2505	5	575	4x4	G	262550	4,4	615	11,7		266
Land Rover Range Rover Evoque Autobiography D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	87500	2,0	204	6,7		176
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	73950	2,0	163	6,5		170
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic HSE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	76750	2,0	204	6,5		170
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	67500	2,0	163	6,5		169
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	70750	2,0	204	6,5		169
Land Rover Range Rover Evoque Dynamic SE P160 MHEV FWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	G	62450	1,5	160	8		181
Land Rover Range Rover Evoque S D165 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	59250	2,0	163	6,4		168
Land Rover Range Rover Evoque S D200 MHEV AWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	62550	2,0	204	6,4		168
Land Rover Range Rover Evoque S P160 MHEV FWD Auto (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	G	54050	1,5	160	7,9		179
Land Rover Range Rover Sport D250 Dynamic SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	108050	3,0	249	7,5		195
Land Rover Range Rover Sport D250 S (2024)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	97200	3,0	249	7,1		187
Land Rover Range Rover Sport D250 SE (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	104400	3,0	249	7,5		196
Land Rover Range Rover Sport D300 Dynamic SE (2022)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	112350	3,0	300	7,5		195
Land Rover Range Rover Sport D300 SE (2022)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	D	108550	3,0	300	7,5		196
Land Rover Range Rover Sport SV (2023)	Todoterreno	495	181	205	2390	5	450	4x4	G	237000	4,4	635	11,7		267
Land Rover Range Rover Velar D200 MHEV Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	85900	2,0	204	6,6		172
Land Rover Range Rover Velar D200 MHEV S (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	77950	2,0	204	6,4		169
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV Autobiography (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	113100	3,0	300	7,6		198
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV Dynamic HSE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	103850	3,0	300	7,5		197
Land Rover Range Rover Velar D300 MHEV Dynamic SE (2023)	Todoterreno	480	168	204	2003	5	503	4x4	D	94700	3,0	300	7,3		192
Lexus ES 300h Eco (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	53100	2,5	218	5,2		119
Lexus ES 300h F Sport (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	71100	2,5	218	5,6		127

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Lexus ES 300h Luxury (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	79400	2,5	218	5,5		124
Lexus ES 300h Premium (2021)	Turismo	498	145	187	1680	4	454	D	H	58000	2,5	218	5,5		124
Lexus LBX (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	33900	1,5	136	4,5		103
Lexus LBX Cool (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	43200	1,5	136	4,6		104
Lexus LBX Cool+ 4x4 (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	49000	1,5	136	4,8		110
Lexus LBX Elegant (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	37800	1,5	136	4,5		103
Lexus LBX Emotion (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	38700	1,5	136	4,5		103
Lexus LBX Relax (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	43200	1,5	136	4,6		103
Lexus LBX Relax+ 4x4 (2023)	Todoterreno	419	156	183	1280	5	284	4x4	H	49000	1,5	136	4,8		110
Lexus LC 500h Luxury (2019)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	H	139500	3,5	359	8,1		184
Lexus LC 500h Sport+ (2019)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	H	149000	3,5	359	8,1		184
Lexus LM 350h Luxury 4 plazas (2023)	Monovolumen	513	194	189	2430	5	752	4x4	H	150000	2,5	250	7,2		163
Lexus LM 350h Luxury 6 plazas (2023)	Monovolumen	513	194	189	2430	5	752	4x4	H	125000	2,5	250	7,2		163
Lexus LS 500h AWD Business (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	135000	3,5	359	9,4		212
Lexus LS 500h AWD Executive (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	148000	3,5	359	9,5		215
Lexus LS 500h AWD F Sport (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	144000	3,5	359	9,5		214
Lexus LS 500h AWD Luxury (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	164000	3,5	359	9,5		215
Lexus LS 500h Business (2021)	Turismo	524	145	190	2420	4	400	4x4	H	119000	3,5	359	7,9		178
Lexus NX 350h 2WD Business (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	53700	2,5	243	5,7		129
Lexus NX 350h 2WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	62100	2,5	243	5,7		129
Lexus NX 350h 2WD Luxury (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	73400	2,5	243	5,7		129
Lexus NX 350h 2WD Premium (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	56800	2,5	243	5,7		129
Lexus NX 350h 4WD Business (2023)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	56700	2,5	243	6		135
Lexus NX 350h 4WD Executive (2021)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	63400	2,5	243	6		136
Lexus NX 350h 4WD F Sport (2022)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	74100	2,5	243	6,4		144
Lexus NX 350h 4WD Luxury (2022)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	74700	2,5	243	6,4		145
Lexus NX 350h 4WD Overtrail (2024)	Todoterreno	466	166	187	1805	5	545	4x4	H	71100	2,5	243			
Lexus RX 350h Business (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	82650	2,5	250	6,3		143
Lexus RX 350h Executive (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	92450	2,5	250	6,4		144
Lexus RX 500h F Sport (2022)	Todoterreno	489	170	192	2095	5	461	4x4	H	112650	2,4	371	8,1		184
Lexus UX 250h AWD Executive (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	50400	2,0	184	6		135
Lexus UX 250h AWD F Sport (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	57100	2,0	184	6		137
Lexus UX 250h AWD Luxury (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	61300	2,0	184	6		136
Lexus UX 250h Business (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	38800	2,0	184	5,3		120
Lexus UX 250h Executive (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	48500	2,0	184	5,5		125
Lexus UX 250h F Design (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	43900	2,0	184	5,5		126
Lexus UX 250h F Sport (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	55200	2,0	184	5,6		127
Lexus UX 250h Luxury (2022)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	59400	2,0	184	5,6		126
Lexus UX 250h Premium (2023)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	184	5,3		120
Lexus UX 300h F Sport (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	199	5		114
Lexus UX 300h F Sport 4x4 (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	56000	2,0	199	5,6		128
Lexus UX 300h Relax (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	48900	2,0	199	5		114
Lexus UX 300h Relax 4x4 (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	52900	2,0	199	5,6		128
Lexus UX 300h Relax+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	57000	2,0	199	5		114
Lexus UX 300h Relax+ 4x4 (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	61300	2,0	199	5,6		128
Lexus UX 300h UX (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	40100	2,0	199	5		114
Lexus UX 300h UX+ (2024)	Todoterreno	450	152	184	1540	5	283	4x4	H	41300	2,0	199	5		114
Maserati Ghibli Hybrid (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	82700	2,0	330	8,3		187
Maserati Grecale GT (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	87350	2,0	300	8,8		199
Maserati Grecale Modena (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	101550	2,0	330	9		203
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33390	2,0	150	5,9		134
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35690	2,0	150	6,4		144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36390	2,0	150	6,4		144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38690	2,0	150	6,9		156
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	32390	2,0	122	5,9		134
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34690	2,0	122	6,4		144
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34890	2,0	186	5,7		128
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37190	2,0	186	6,1		138
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37890	2,0	186	6		136
Mazda CX-30 Exclusive-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	40190	2,0	186	6,6		148
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34340	2,0	150	5,9		134
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36640	2,0	150	6,4		144
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33340	2,0	122	5,9		134
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35640	2,0	122	6,4		144
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35840	2,0	186	5,7		128
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38140	2,0	186	6,1		138
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	38840	2,0	186	6		136
Mazda CX-30 Homura 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	41140	2,0	186	6,6		148
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35690	2,0	150	5,9		134
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37990	2,0	150	6,4		144
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	34690	2,0	122	5,9		134
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	36990	2,0	122	6,4		144
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	37190	2,0	186	5,7		128
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	39490	2,0	186	6,1		138
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	40190	2,0	186	6		136

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Mazda CX-30 Nagisa 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	42490	2,0	186	6,6		148
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	31590	2,0	150	5,9		134
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33890	2,0	150	6,3		143
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	30590	2,0	122	5,9		134
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	32890	2,0	122	6,4		144
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	33090	2,0	186	5,6		127
Mazda CX-30 Prime-Line 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	440	154	180	1395	5	430	4x4	G	35390	2,0	186	6,1		137
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	37183	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	35183	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	38283	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40083	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	41083	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	38283	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	41833	2,0	165	6,5		146
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	39583	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	37583	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40683	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	42483	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	43483	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	40683	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 2.0 e-SKYACTIV G MHEV 121 kW (165 CV) AT 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	44233	2,0	165	6,9		156
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	46533	2,5	194	7,2		163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	45983	2,5	194	7,2		163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	46983	2,5	194	7,2		163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	44183	2,5	194	7,2		163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT 2WD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	47733	2,5	194	7,2		163
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	49533	2,5	194	7,6		171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	48983	2,5	194	7,6		171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	49983	2,5	194	7,6		171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	47183	2,5	194	7,6		171
Mazda CX-5 e-SKYACTIV G MHEV 2.5 143 kW (194 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	G	50733	2,5	194	7,6		171
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	52948	3,3	200	5		128
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	56948	3,3	200	5		129
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Prime-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	51398	3,3	200	5		128
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 147 kW (200 CV) RWD Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	58498	3,3	200	5		129
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Exclusive-Line (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	56548	3,3	254	5,2		137
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Homura (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	60548	3,3	254	5,2		137
Mazda CX-60 e-SKYACTIV D 187 kW (254 CV) AWD Takumi (2022)	Todoterreno	475	168	189	1891	5	570	T	D	62098	3,3	254	5,2		137
Mazda CX-80 Exclusive-Line 3.3 E-Skyactiv D 254 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	D	60648	3,3	254	5,7		148
Mazda CX-80 Homura 3.3 E-Skyactiv D 254 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	D	66578	3,3	254	5,7		148
Mazda CX-80 Homura Plus 3.3 E-Skyactiv D 254 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	D	70128	3,3	254	5,8		151
Mazda CX-80 Takumi 3.3 E-Skyactiv D 254 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	D	67678	3,3	254	5,8		149
Mazda CX-80 Takumi Plus 3.3 E-Skyactiv D 254 CV AWD (2024)	Todoterreno	500	171	189	2131	5	566	4x4	D	71228	3,3	254	5,8		151
Mazda Mazda2 Centre-Line Convenience e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	21856	1,5	90	4,7		107
Mazda Mazda2 Centre-Line e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	20311	1,5	90	4,7		107
Mazda Mazda2 Exclusive-Line e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	23761	1,5	90	4,7		107
Mazda Mazda2 Homura Aka e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	24661	1,5	90	4,7		107
Mazda Mazda2 Homura e-SKYACTIV G 1.5 66 kW (90 CV) M Hybrid (2023)	Turismo	408	150	170	1112	5	255	D	G	23301	1,5	90	4,7		107
Mazda Mazda2 Hybrid Centre-Line (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	27050	1,5	116	3,8		87
Mazda Mazda2 Hybrid Exclusive-Line (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	28650	1,5	116	4		92
Mazda Mazda2 Hybrid Homura (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	31150	1,5	116	4,2		97
Mazda Mazda2 Hybrid Homura Plus (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	33550	1,5	116	4,2		97
Mazda Mazda2 Hybrid Prime-Line (2024)	Turismo	394	150	175	1180	5	286	D	H	25850	1,5	116	3,8		87
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32750	2,0	150	6,2		140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32550	2,0	150	6,2		140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	33850	2,0	150	6,2		140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30350	2,0	150	6,1		138
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30450	2,0	150	5,6		128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30250	2,0	150	5,6		128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31550	2,0	150	5,6		128
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	28050	2,0	150	5,5		125
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31750	2,0	122	6,2		140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31550	2,0	122	6,2		140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	32850	2,0	122	6,2		140
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29350	2,0	122	6,1		138
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29450	2,0	122	5,6		127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29250	2,0	122	5,6		127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	30550	2,0	122	5,6		127
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	27050	2,0	122	5,5		124
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34250	2,0	186	6		135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34050	2,0	186	6		135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Nagisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	35350	2,0	186	6		135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31850	2,0	186	5,9		133
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	39770	2,0	186	6,5		146
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD AT Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	37050	2,0	186	6,5		146

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	37470	2,0	186	6		135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AWD Homura (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	34750	2,0	186	6		135
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31950	2,0	186	5,4		120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Homura (2022)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	31750	2,0	186	5,4		120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Navisa (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	33050	2,0	186	5,4		120
Mazda Mazda3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	446	144	180	1274	5	358	4x4	G	29550	2,0	186	5,3		118
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	33250	2,0	150	6,1		139
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30850	2,0	150	6		136
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30950	2,0	150	5,4		124
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 110 kW (150 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	28550	2,0	150	5,3		121
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	29950	2,0	122	5,4		123
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV G 90 kW (122 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	27550	2,0	122	5,3		120
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	34750	2,0	186	5,9		133
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) AT Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	32350	2,0	186	5,7		130
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	32450	2,0	186	5,2		117
Mazda Mazda3 Sedán 2.0 e-SKYACTIV X 137 kW (186 CV) Prime-Line (2023)	Turismo	466	144	180	1275	4	450	D	G	30050	2,0	186	5,1		114
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	159478	3,0	435	9,4		213
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	P	248167	4,0	843	7,9	13	180
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	67763	2,0	306	8,1		185
Mercedes-Benz CLA 200 Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	43582	1,3	163	5,9		133
Mercedes-Benz CLA 250 4MATIC Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	51990	2,0	224	6,9		156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	69135	2,0	306	8,3		189
Mercedes-Benz CLA 200 Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	44903	1,3	163	6		136
Mercedes-Benz CLA 250 4MATIC Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	53299	2,0	224	7		159
Mercedes-Benz A 180 (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	38788	1,3	136	5,9		135
Mercedes-Benz A 200 (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	42649	1,3	163	5,9		135
Mercedes-Benz A 250 4MATIC (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	58499	2,0	224	6,9		157
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 35 4MATIC	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	65816	2,0	306	8,3		188
Mercedes-Benz A 180 Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	39754	1,3	136	5,8		133
Mercedes-Benz A 200 Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	43614	1,3	163	5,8		133
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 35 4MATIC Sedán	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	G	66807	2,0	306	8,1		184
Mercedes-Benz B 180 (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	G	42167	1,3	136	6,1		139
Mercedes-Benz B 200 (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	G	44630	1,3	163	6,1		139
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC All-Terrain (2021)	Familiar	476	149	184	1940	5	490	4x4	D	60637	2,0	200	5		132
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 43 4MATIC Berlina	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	96708	2,0	421	8,9		203
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 63 S E Performance Berlina	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	P	148822	2,0	680	7,3	12	167
Mercedes-Benz C 180 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	50992	1,5	170	6,4		144
Mercedes-Benz C 200 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	52695	1,5	204	6,4		144
Mercedes-Benz C 200 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	51841	2,0	163	4,6		121
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	56913	2,0	200	4,8		127
Mercedes-Benz C 220 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	54353	2,0	200	4,6		120
Mercedes-Benz C 300 Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	G	58991	2,0	258	6,6		149
Mercedes-Benz C 300 d Berlina (2021)	Turismo	475	144	182	1695	4	280	4x4	D	64885	2,0	265	5		132
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 43 4MATIC Estate	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	G	98229	2,0	421	9		206
Mercedes-Benz Mercedes-AMG C 63 S E Performance Estate	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	P	150882	2,0	680	7,3	12	167
Mercedes-Benz C 200 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	53533	2,0	163	4,8		125
Mercedes-Benz C 200 Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	G	54371	1,5	204	6,6		150
Mercedes-Benz C 220 d 4MATIC Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	58589	2,0	200	5		131
Mercedes-Benz C 220 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	55858	2,0	200	4,7		124
Mercedes-Benz C 300 d Estate (2021)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	D	66588	2,0	265	5,2		136
Mercedes-Benz C 300 Estate (2022)	Familiar	475	145	182	1765	5	324	4x4	G	60695	2,0	258	6,8		153
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC All-Terrain (2023)	Familiar	495	149	189	2065	5	460	4x4	D	72925	2,0	197	5,3		139
Mercedes-Benz E 200 Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	G	63425	2,0	204	6,4		144
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	D	65500	2,0	197	4,9		130
Mercedes-Benz E 220 d Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	D	63500	2,0	197	4,8		125
Mercedes-Benz E 450 d 4MATIC Berlina (2023)	Turismo	495	147	188		4	370	T	D	85380	3,0	367	5,9		155
Mercedes-Benz E 200 Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	G	66075	2,0	204	6,7		152
Mercedes-Benz E 220 d 4MATIC Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	D	68150	2,0	197	5,2		138
Mercedes-Benz E 220 d Estate (2023)	Familiar	495	147	188		5	460	T	D	66150	2,0	197	5		131
Mercedes-Benz E 450 d 4MATIC Estate (2024)	Familiar	495	147	188		5	460	T	D	92975	3,0	367	6,2		162
Mercedes-Benz Mercedes-AMG G 63	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	G	219300	4,0	585	14,8		336
Mercedes-Benz G 450 d (2024)	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	D	148675	3,0	367	8,8		230
Mercedes-Benz G 500 (2024)	Todoterreno	462	-	193	2485	5	454	4x4	G	159650	3,0	449	11,1		252
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC Coupé	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	94050	2,0	421	9,7		220
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	P	140050	2,0	680	7,5	12	170
Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	65205	2,0	204	7,1		162
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	D	68300	2,0	197	5,1		135
Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	G	73330	2,0	258	7,5		170
Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	477	160	192	1945	5	390	4x4	D	76990	2,0	269	5,7		148
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	91325	2,0	421	9,9		223
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	P	137425	2,0	680	7,5	12	170
Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	60978	2,0	204	7,3		164
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	D	63799	2,0	197	5,2		136
Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	G	73739	2,0	258	7,4		168
Mercedes-Benz GLC 300 d 4MATIC (2022)	Todoterreno	472	164	189	1925	5	470	4x4	D	72238	2,0	269	5,6		148

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	221625	4,0	612	13,3		302
Mercedes-Benz GLS 350 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	D	114525	3,0	313	8,2		214
Mercedes-Benz GLS 450 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	120925	3,0	381	10,4		236
Mercedes-Benz GLS 450 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	D	120350	3,0	367	8,2		214
Mercedes-Benz GLS 580 4MATIC (2023)	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	138475	4,0	517	13,5		307
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC	Todoterreno	521	178	196	2525	5	520	4x4	G	217250	4,0	557	13,9		315
Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	D	127809	3,0	313	6,3		165
Mercedes-Benz S 350 d L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	D	116395	3,0	313	6,1		159
Mercedes-Benz S 450 d 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	D	131323	3,0	367	6,3		165
Mercedes-Benz S 500 4MATIC L (2023)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	G	154030	3,0	449	8,4		191
Mercedes-Benz S 580 4MATIC L (2020)	Turismo	529	150	192	2105	4	330	T	G	160779	4,0	503	10		228
Mercedes-Benz S 350 d (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	D	114497	3,0	313	6		158
Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	D	125862	3,0	313	6,3		164
Mercedes-Benz S 450 d 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	D	129377	3,0	367	6,3		164
Mercedes-Benz S 500 4MATIC (2023)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	G	152083	3,0	449	8,4		190
Mercedes-Benz S 580 4MATIC (2020)	Turismo	518	150	192	2085	4	350	T	G	158725	4,0	503	10		227
Mercedes-Benz CLE 200 Cabrio (2024)	Descapotable	485	-	186		2	385	T	G	68925	2,0	204	6,7		152
Mercedes-Benz CLE 220 d Cabrio (2024)	Descapotable	485	-	186		2	385	T	D	69275	2,0	197	4,9		128
Mercedes-Benz CLE 300 4MATIC Cabrio (2024)	Descapotable	485	-	186		2	385	T	G	78350	2,0	258	7,4		167
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLE 53 4MATIC+ Coupé	Coupe	485	143	186	1790	2	290	4x4	G	97900	3,0	449	9,4		212
Mercedes-Benz CLE 200 Coupé (2023)	Coupe	485	143	186	1790	2	290	4x4	G	59900	2,0	204	6,4		145
Mercedes-Benz CLE 220 d Coupé (2023)	Coupe	485	143	186	1790	2	290	4x4	D	60250	2,0	197	4,7		123
Mercedes-Benz CLE 300 4MATIC Coupé (2023)	Coupe	485	143	186	1790	2	290	4x4	G	68900	2,0	258	7,1		161
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	70887	2,0	306	8,9		201
Mercedes-Benz GLA 200 (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	46503	1,3	163	6,7		151
Mercedes-Benz GLA 250 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	54631	2,0	224	7,4		169
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	73656	2,0	306	9		205
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLB 35 4MATIC 7 plazas	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	75434	2,0	306	9,1		207
Mercedes-Benz GLB 200 (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	49069	1,3	163	6,9		157
Mercedes-Benz GLB 200 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	52733	1,3	163	7		160
Mercedes-Benz GLB 250 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	57298	2,0	224	7,7		175
Mercedes-Benz GLB 250 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	G	59011	2,0	224	7,8		178
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	G	127614	3,0	435	10,3		233
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+ Coupé	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	G	184231	4,0	612	12,5		284
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	D	101653	2,0	269	6,9		180
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC Coupé (2023)	Todoterreno	494	172	202	2375	5	510	4x4	D	111282	3,0	370	7,6		200
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	181865	3,0	435	10,4		235
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+ 7 plazas	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	121314	3,0	435	10,4		237
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	178643	4,0	612	12,5		284
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	91189	2,0	269	6,9		182
Mercedes-Benz GLE 300 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	94222	2,0	269	7,1		186
Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	97312	3,0	381	9,6		219
Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	G	100461	3,0	381	9,8		223
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	103865	3,0	370	7,7		202
Mercedes-Benz GLE 450 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	492	178	201	2310	5	0	4x4	D	107014	3,0	370	7,8		205
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 43	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	148972	2,0	381	8,9		202
MG MG3 Hybrid+ Comfort (2024)	Turismo	411	150	180	1285	5	241	D	H	21490	1,5	194	4,4		100
MG MG3 Hybrid+ Luxury (2024)	Turismo	411	150	180	1285	5	241	D	H	22990	1,5	194	4,4		100
MG MG3 Hybrid+ Standard (2024)	Turismo	411	150	180	1285	5	241	D	H	19990	1,5	194	4,4		100
MINI Countryman C Classic (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	42136	1,5	170	5,9		133
MINI Countryman C Essential (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	39600	1,5	170	5,9		133
MINI Countryman C Favoured (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	46314	1,5	170	6		135
MINI Countryman C John Cooper Works (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	48434	1,5	170	6,1		137
MINI Countryman D Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	43440	2,0	163	4,6		120
MINI Countryman D Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	41000	2,0	163	4,6		120
MINI Countryman D Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	49323	2,0	163	4,7		123
MINI Countryman D John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	51443	2,0	163	4,7		124
MINI Countryman S ALL4 Classic (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	48136	2,0	218	6,5		148
MINI Countryman S ALL4 Essential (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	45600	2,0	218	6,5		147
MINI Countryman S ALL4 Favoured (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	52314	2,0	218	6,7		151
MINI Countryman S ALL4 John Cooper Works (2024)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	H	54434	2,0	218	6,7		152
Mitsubishi ASX 130T MHEV 7DCT Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	30490	1,3	160	5,9		132
Mitsubishi ASX 130T MHEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	27990	1,3	140	5,8		131
Mitsubishi ASX 130T MHEV Motion (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	25990	1,3	140	5,7		130
Mitsubishi ASX 160 HEV Kaiteki (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	H	31790	1,6	145	4,7		107
Mitsubishi ASX 130T MHEV 7DCT Kaiteki (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	326	D	G	27690	1,3	158	5,9		132
Mitsubishi ASX 130T MHEV Kaiteki (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	326	D	G	25890	1,3	140	5,8		131
Mitsubishi ASX 130T MHEV Motion (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	326	D	G	22890	1,3	140	5,7		130
Mitsubishi ASX 160 HEV Kaiteki (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	326	D	H	29190	1,6	143	4,7		107
Mitsubishi ASX 160 HEV Kaiteki+ (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	326	D	H	32690	1,6	143	4,7		107
Mitsubishi Colt 160 HEV Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	H	26490	1,6	143	4,3		96
Mitsubishi Colt 160 HEV Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	H	28990	1,6	143	4,3		96
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	31750	1,6	143	5,1		115
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) N-Design (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	32850	1,6	143	5		114
Nissan Juke 1.6 Hybrid 105 kW (145 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	H	34600	1,6	143	5,1		115

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Nissan Juke Hybrid 105 kW (143 CV) Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	H	30750	1,6	143	4,7		107
Nissan Juke Hybrid 105 kW (143 CV) Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	H	34950	1,6	143	4,9		111
Nissan Juke Hybrid 105 kW (143 CV) N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	H	32450	1,6	143	4,7		107
Nissan Juke Hybrid 105 kW (143 CV) N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	H	33550	1,6	143	4,9		111
Nissan Juke Hybrid 105 kW (143 CV) Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	H	34800	1,6	143	4,9		109
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V Acenta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	32700	1,3	140	6,3		143
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35900	1,3	140	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V N-Style (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35000	1,3	140	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV 12V Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38300	1,3	140	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	39500	1,3	158	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	42250	1,3	158	6,4		145
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41500	1,3	158	6,9		155
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44100	1,3	158	6,9		156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic 4x4 Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	46850	1,3	158	6,9		156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Acenta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	35800	1,3	158	6,3		142
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic N-Connecta (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	39000	1,3	158	6,3		143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic N-Style (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38100	1,3	158	6,3		143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Tekna (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41600	1,3	158	6,3		143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV 12V Xtronic Tekna+ (2021)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44350	1,3	158	6,4		144
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Acenta (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	38300	1,5	190	5,2		117
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Black Edition (2023)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	42400	1,5	190	5,2		118
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	41200	1,5	190	5,2		117
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	44000	1,5	190	5,2		118
Nissan Qashqai e-POWER 140 kW (190 CV) Tekna+ (2022)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	46750	1,5	190	5,3		119
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV Acenta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	31200	1,3	140	6,3		142
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV N-Connecta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	34850	1,3	140	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV N-Design (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38200	1,3	140	6,4		145
Nissan Qashqai DIG-T 103 kW (140 CV) mHEV Tekna (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	38200	1,3	140	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT 4x4 N-Connecta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	40450	1,3	158	6,9		155
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT 4x4 N-Design (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44000	1,3	158	6,9		155
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT 4x4 Tekna (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44000	1,3	158	6,9		156
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT 4x4 Tekna Premium (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	47450	1,3	158	7		158
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT Acenta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	34300	1,3	158	6,3		141
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT N-Connecta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	37950	1,3	158	6,4		143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT N-Design (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41500	1,3	158	6,4		144
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT Tekna (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	41500	1,3	158	6,3		143
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV CVT Tekna Premium (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	44950	1,3	158	6,4		145
Nissan Qashqai DIG-T 116 kW (158 CV) mHEV Tekna Premium (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	G	42850	1,3	158	6,3		144
Nissan Qashqai E-POWER 140 kW (190 CV) Acenta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	36700	1,5	190	5,1		116
Nissan Qashqai E-POWER 140 kW (190 CV) N-Connecta (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	40350	1,5	190	5,2		117
Nissan Qashqai E-POWER 140 kW (190 CV) N-Design (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	43900	1,5	190	5,3		119
Nissan Qashqai E-POWER 140 kW (190 CV) Tekna (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	43900	1,5	190	5,2		117
Nissan Qashqai E-POWER 140 kW (190 CV) Tekna Premium (2024)	Todoterreno	443	163	185	1405	5	479	4x4	H	47350	1,5	190	5,3		120
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Acenta (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	42750	1,5	204	5,8		132
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46050	1,5	204	5,9		133
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	49500	1,5	204	5,9		134
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 150 kW (204 CV) Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	53800	1,5	204	6,2		141
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Acenta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46150	1,5	213	6,3		143
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Acenta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	46950	1,5	213	6,4		146
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	49450	1,5	213	6,4		144
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce N-Connecta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	50250	1,5	213	6,5		146
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	52900	1,5	213	6,4		145
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	53700	1,5	213	6,5		148
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	57200	1,5	213	6,6		150
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 157 kW (213 CV) e-4orce Tekna+ 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	H	58000	1,5	213	6,7		152
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Acenta (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	40450	1,5	163	7,1		161
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Acenta 7 plazas (2023)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	41250	1,5	163	7,2		164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic N-Connecta (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	43750	1,5	163	7,2		162
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic N-Connecta 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	44550	1,5	163	7,3		164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	47200	1,5	163	7,2		164
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	48000	1,5	163	7,4		166
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna+ (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	51500	1,5	163	7,5		169
Nissan X-Trail 1.5 VC Turbo 120 kW (163 CV) Mild Hybrid Xtronic Tekna+ 7 plazas (2022)	Todoterreno	468	171	184	1664	5	485	4x4	G	52300	1,5	163	7,6		172
Opel Astra Edition Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	H	30450	1,2	136	4,7		106
Opel Astra GS Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	H	33450	1,2	136	4,8		109
Opel Astra Tech Edition Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	H	32008	1,2	136	4,8		108
Opel Astra Sports Tourer Edition Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	H	31650	1,2	136	4,8		108
Opel Astra Sports Tourer GS Hybrid 100 kW (136 CV) (2024)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	H	34650	1,2	136	5		111
Opel Corsa Hybrid 1.2 100 kW (136 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	H	26550	1,2	136	4,6		103
Opel Corsa Hybrid 1.2 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	24050	1,2	101	4,5		101
Opel Corsa Hybrid 1.2 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	25950	1,2	101	4,5		102
Opel Grandland GS 1.2T Hybrid 136 CV (2024)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	H	37100	1,2	136	5,5		124
Opel Mokka Hybrid 136 CV Edition (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	H	30750	1,2	136	4,8		109
Opel Mokka Hybrid 136 CV GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	H	32250	1,2	136	4,8		109
Peugeot 2008 Active Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	30240	1,2	136	4,9		110

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Peugeot 2008 Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	31890	1,2	136	4,9		111
Peugeot 2008 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	H	33990	1,2	136	4,9		111
Peugeot 208 Active Hybrid 100 e-DCS6 (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	24100	1,2	101	4,5		101
Peugeot 208 Allure Hybrid 100 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25700	1,2	101	4,5		102
Peugeot 208 GT Hybrid 100 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	28000	1,2	101	4,6		104
Peugeot 208 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	H	29000	1,2	136	4,6		104
Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure (2023)	Todoterreno	454	164	190		5	520	D	H	38660	1,2	136	5,5		123
Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 GT (2023)	Todoterreno	454	164	190		5	520	D	H	43160	1,2	136	5,5		124
Peugeot 308 5p Active Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	H	30800	1,2	136	4,7		106
Peugeot 308 5p Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	H	32950	1,2	136	4,9		109
Peugeot 308 5p GT Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	H	35350	1,2	136	4,9		110
Peugeot 308 5p Style Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	H	30900	1,2	136	4,7		106
Peugeot 308 SW Active Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	31700	1,2	136	4,8		109
Peugeot 308 SW Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	33850	1,2	136	5		112
Peugeot 308 SW GT Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	H	36250	1,2	136	5		112
Peugeot 408 Allure Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	H	36700	1,2	136	5,1		115
Peugeot 408 GT Hybrid 136 e-DCS6 (2024)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	H	40450	1,2	136	5,1		116
Peugeot 5008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure (2024)	Todoterreno	479	169	190	1780	5	748	D	H	41160	1,2	136	5,8		130
Peugeot 5008 Hybrid 136 e-DCS6 GT (2024)	Todoterreno	479	169	190	1780	5	748	D	H	45660	1,2	136	5,8		131
Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (2024)	Descapotable	454	-	185	1675	2	145	4x4	H	223486	3,6	541	10,7		243
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet (2024)	Descapotable	454	-	185	1675	2	145	4x4	H	214141	3,6	541	10,7		243
Porsche 911 Carrera 4 GTS Coupé (2024)	Coupe	454	-	185	1595	2	135	4x4	H	207444	3,6	541	10,5		239
Porsche 911 Carrera GTS Coupé (2024)	Coupe	454	-	185	1595	2	135	4x4	H	198102	3,6	541	10,5		238
Porsche 911 Targa 4 GTS (2024)	Descapotable	455	-	185	1820	2	145	4x4	H	223486	3,6	541	10,8		244
Renault Arkana esprit Alpine E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	36030	1,6	143	4,8		108
Renault Arkana esprit Alpine TCe 116 kW (160 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	35230	1,3	158	5,9		133
Renault Arkana evolution E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	31260	1,6	143	4,7		105
Renault Arkana evolution TCe 103 kW (140 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	29660	1,3	140	5,8		130
Renault Arkana techno E-TECH full hybrid 105 kW (145 CV) (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	H	32860	1,6	143	4,7		106
Renault Arkana techno TCe 103 kW (140 CV) EDC mild hybrid (2023)	Todoterreno	457	158	182	1411	5	480	D	G	31260	1,3	140	5,9		132
Renault Austral evolution E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	35815	1,2	199	4,5		101
Renault Austral evolution mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2024)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	G	30875	1,3	158	6,1		138
Renault Austral iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	40565	1,2	199	4,7		106
Renault Austral iconic esprit alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	41515	1,2	199	4,7		105
Renault Austral techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	37715	1,2	199	4,6		104
Renault Austral techno esprit alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	H	38665	1,2	199	4,6		104
Renault Austral techno esprit alpine mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2022)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	G	35625	1,3	158	6,2		140
Renault Austral techno mild hybrid 116 kW (160 CV) auto (2023)	Todoterreno	451	162	184	1539	5	430	D	G	34675	1,3	158	6,2		140
Renault Captur esprit Alpine E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	H	32790	1,6	143	4,7		106
Renault Captur esprit Alpine TCe 160 EDC mild hybrid (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	31990	1,3	158	5,9		134
Renault Captur evolution E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	H	27490	1,6	143	4,7		106
Renault Captur evolution TCe 100 GLP (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	L	23390	1,0	101	4,3		121
Renault Captur techno E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	H	29790	1,6	143	4,6		105
Renault Captur techno TCe 100 GLP (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	L	24790	1,0	101	4,3		121
Renault Captur techno TCe 140 mild hybrid (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	26390	1,3	140	5,8		132
Renault Captur techno TCe 160 EDC mild hybrid (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	28990	1,3	158	5,9		132
Renault Clio esprit Alpine E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	27430	1,6	143	4,3		97
Renault Clio evolution E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	23430	1,6	143	4,2		95
Renault Clio evolution TCe 100 GLP (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	L	18090	1,0	101	3,9		108
Renault Clio techno E-Tech full hybrid 145 (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	H	25430	1,6	143	4,2		96
Renault Clio techno TCe 100 GLP (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	L	21130	1,0	101	3,9		109
Renault Espace iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	48360	1,2	199	4,8		107
Renault Espace iconic E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	48360	1,2	199	4,8		108
Renault Espace techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	43560	1,2	199	4,6		103
Renault Espace techno E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	43560	1,2	199	4,6		105
Renault Espace techno esprit Alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	46360	1,2	199	4,7		105
Renault Espace techno esprit Alpine E-Tech full hybrid 146 kW (200 CV) 7 plazas (2023)	Todoterreno	472	165	184	1659	5	477	D	H	46360	1,2	199	4,7		107
Renault Rafale esprit Alpine E-Tech full hybrid 200 CV (2024)	Todoterreno	471	161	187		5	0	D	H	47600	1,2	200	4,7		106
Renault Rafale techno E-Tech full hybrid 200 CV (2024)	Todoterreno	471	161	187		5	0	D	H	43100	1,2	200	4,7		105
Renault Symbioz esprit Alpine E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	441	158	180	1498	5	434	D	H	34860	1,6	143	4,7		106
Renault Symbioz iconic E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	441	158	180	1498	5	434	D	H	36360	1,6	143	4,7		106
Renault Symbioz techno E-Tech full hybrid 145 (2024)	Todoterreno	441	158	180	1498	5	434	D	H	33360	1,6	143	4,7		105
SEAT León 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG FR Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	35940	1,5	150	5,5		124
SEAT León 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG Style Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	30330	1,5	150	5,3		121
SEAT León Sportstourer 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG FR Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	37410	1,5	150	5,5		125
SEAT León Sportstourer 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG Style Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	33020	1,5	150	5,4		122
Skoda Kodiaq Design 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	47300	1,5	150	6		137
Skoda Kodiaq Design 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	48425	1,5	150	6,4		145
Skoda Kodiaq Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	44300	1,5	150	5,9		135
Skoda Kodiaq Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	G	45425	1,5	150	6,1		139
Skoda Octavia Design 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	33500	1,5	116	4,9		113
Skoda Octavia Design 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	34900	1,5	150	4,9		112
Skoda Octavia Selection 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	32500	1,5	116	4,9		112
Skoda Octavia Selection 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	33900	1,5	150	4,9		112
Skoda Octavia Sportline 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	G	36900	1,5	150	4,9		112

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Skoda Octavia Combi Design 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	34300	1,5	116	5,1		115
Skoda Octavia Combi Design 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	36700	1,5	150	5		114
Skoda Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	33300	1,5	116	5,1		115
Skoda Octavia Combi Selection 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	35700	1,5	150	5		114
Skoda Octavia Combi Sportline 1.5 TSI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	G	38700	1,5	150	5		114
Skoda Superb Essence 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	G	41900	1,5	150	5,2		119
Skoda Superb L&K 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	G	50900	1,5	150	5,5		126
Skoda Superb Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	G	45400	1,5	150	5,3		120
Skoda Superb Combi Essence 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	42700	1,5	150	5,3		121
Skoda Superb Combi L&K 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	51700	1,5	150	5,6		128
Skoda Superb Combi Selection 1.5 TSI mHEV 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	46200	1,5	150	5,4		122
SsangYong Torres G15T 4x2 Life AT GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	41750	1,5	163			
SsangYong Torres G15T 4x2 Life GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	39250	1,5	163			
SsangYong Torres G15T 4x2 Trend GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	36750	1,5	163			
SsangYong Torres G15T 4x4 Adventure AT GLP (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	L	46250	1,5	163			
Subaru Crosstrek 2.0i Active (2024)	Todoterreno	450	160	180	1670	5	315	4x4	H	32000	2,0	136	7,7		174
Subaru Crosstrek 2.0i Field (2024)	Todoterreno	450	160	180	1670	5	315	4x4	H	34000	2,0	136	7,7		174
Subaru Crosstrek 2.0i Touring (2024)	Todoterreno	450	160	180	1670	5	315	4x4	H	37000	2,0	136	7,7		174
Subaru Forester 2.0i Hybrid Executive (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	39400	2,0	150	8,1		185
Subaru Forester 2.0i Hybrid Executive Plus (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	45300	2,0	150	8,1		185
Subaru Forester 2.0i Hybrid Sport Plus (2022)	Todoterreno	464	173	182	1733	5	509	4x4	H	36900	2,0	150	8,1		185
Suzuki Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	21791	1,2	83	5,4		121
Suzuki Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	22917	1,2	83	5,4		121
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid CVT GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	22606	1,2	83	5,4		122
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid GLE (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	19573	1,2	83	5		112
Suzuki Ignis 1.2 Mild Hybrid GLX (2020)	Todoterreno	370	161	169	935	5	204	4x4	G	20658	1,2	83	5		112
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid 4x4 S2 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	32471	1,4	129	5,9		132
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	35870	1,4	129	5,9		133
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S1 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	29396	1,4	129	5,3		120
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S2 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	30596	1,4	129	5,3		120
Suzuki S-Cross 1.4T Mild Hybrid S3 (2021)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	G	33996	1,4	129	5,3		120
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid 4x4 S2 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	36018	1,5	116	5,8		131
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid 4x4 S3 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	39417	1,5	116	5,8		132
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid S2 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	34139	1,5	116	5,2		118
Suzuki S-Cross 1.5L AGS Strong Hybrid S3 (2022)	Todoterreno	430	159	179	1270	5	293	4x4	H	37539	1,5	116	5,2		118
Suzuki Swace 1.8 Hybrid GLE (2023)	Familiar	466	146	179	1475	5	596	D	H	31691	1,8	140	4,5		102
Suzuki Swace 1.8 Hybrid GLX (2023)	Familiar	466	146	179	1475	5	596	D	H	33496	1,8	140	4,5		102
Suzuki Swift Sport 1.4 Mild Hybrid (2020)	Turismo	384	150	174	915	5	265	4x4	G	27408	1,4	129	5,6		125
Suzuki Swift 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	22606	1,2	83	5,4		121
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLE (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	20358	1,2	83	4,7		106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLE Aut. (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	21758	1,2	83	5,1		115
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLX (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	21358	1,2	83	4,7		106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid GLX Aut. (2020)	Turismo	385	150	174	940	5	265	4x4	G	22758	1,2	83	5,1		115
Suzuki Swift 1.2 4x4 Mild Hybrid S2 (2024)	Turismo	386	150	170	994	5	265	4x4	G	23300	1,2	83	4,9		110
Suzuki Swift 1.2 CVT Mild Hybrid S2 (2024)	Turismo	386	150	170	994	5	265	4x4	G	23300	1,2	83	4,7		106
Suzuki Swift 1.2 CVT Mild Hybrid S3 (2024)	Turismo	386	150	170	994	5	265	4x4	G	24200	1,2	83	4,7		106
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid S1 (2024)	Turismo	386	150	170	994	5	265	4x4	G	20100	1,2	83	4,4		98
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid S2 (2024)	Turismo	386	150	170	994	5	265	4x4	G	21800	1,2	83	4,4		99
Suzuki Swift 1.2 Mild Hybrid S3 (2024)	Turismo	386	150	170	994	5	265	4x4	G	22700	1,2	83	4,4		99
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 20º Aniversario (2023)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	27012	1,4	129	5,3		120
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 20º Aniversario (2023)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	29903	1,4	129	5,8		132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	29504	1,4	129	5,8		132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid 4x4 GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	31842	1,4	129	5,9		132
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	26612	1,4	129	5,4		121
Suzuki Vitara 1.4T Mild Hybrid GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	G	28861	1,4	129	5,4		121
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS 4x4 GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	33040	1,5	116	5,8		132
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS 4x4 GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	35375	1,5	116	5,8		132
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS GLE (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	30052	1,5	116	5,3		121
Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid AGS GLX (2022)	Todoterreno	418	161	178	1240	5	289	4x4	H	32299	1,5	116	5,3		121
Suzuki Vitara Mild Hybrid 4x4 S2 (2024)	Todoterreno	418	160	178	1255	5	289	4x4	G	27560	1,4	129	5,4		129
Suzuki Vitara Mild Hybrid 4x4 S3 (2024)	Todoterreno	418	160	178	1255	5	289	4x4	G	30500	1,4	129	5,4		128
Suzuki Vitara Mild Hybrid S1 (2024)	Todoterreno	418	160	178	1255	5	289	4x4	G	24500	1,4	129	5,3		119
Suzuki Vitara Mild Hybrid S2 (2024)	Todoterreno	418	160	178	1255	5	289	4x4	G	25300	1,4	129	5,3		119
Suzuki Vitara Mild Hybrid S3 (2024)	Todoterreno	418	160	178	1255	5	289	4x4	G	28100	1,4	129	5,3		119
Toyota C-HR 140H Active (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	35750	1,8	140	4,7		105
Toyota C-HR 140H Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	36500	1,8	140	4,8		108
Toyota C-HR 200H Advance (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	39000	2,0	197	4,8		108
Toyota C-HR 200H GR Sport (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	42500	2,0	197	4,8		109
Toyota C-HR 200H GR Sport AWD-i (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	44500	2,0	197	5,1		114
Toyota C-HR 200H GR Sport Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	47900	2,0	197	4,9		111
Toyota C-HR 200H GR Sport Premiere Edition AWD-i (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	49900	2,0	197	5,1		116
Toyota C-HR 200H Premiere Edition (2023)	Todoterreno	436	156	183	1505	5	310	4x4	H	47900	2,0	197	4,9		110
Toyota Camry Electric Hybrid Advance (2021)	Turismo	489	145	184	1670	4	524	D	H	48000	2,5	218	5,3		120
Toyota Camry Electric Hybrid Luxury (2021)	Turismo	489	145	184	1670	4	524	D	H	52500	2,5	218	5,5		125
Toyota Corolla 140H Active Plus (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	30700	1,8	140	4,4		100

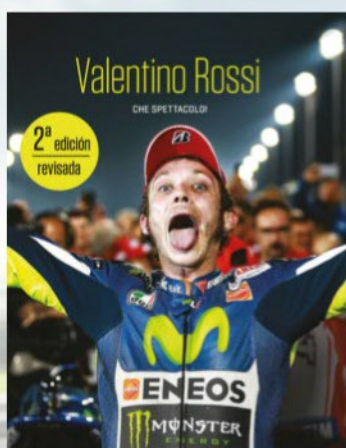
Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **Aut:** Autonomía (km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	AUT	CO ₂
Toyota Corolla 140H Business (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	30200	1,8	140	4,4		100
Toyota Corolla 140H GR Sport (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	33300	1,8	140	4,7		105
Toyota Corolla 140H Style Edition (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	35800	1,8	140	4,7		105
Toyota Corolla 200H GR Sport (2022)	Turismo	437	146	179	1420	5	313	D	H	35800	2,0	196	4,6		103
Toyota Corolla Sedan 140H Eco (2022)	Turismo	463	144	178		4	471	D	H	31350	1,8	140	4,5		101
Toyota Corolla Sedan 140H Style Plus (2022)	Turismo	463	144	178		4	471	D	H	34350	1,8	140	4,5		101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Active Plus (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	33600	1,8	140	4,5		101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Business (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	32600	1,8	140	4,5		101
Toyota Corolla Touring Sports 140H Style (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	35100	1,8	140	4,7		106
Toyota Corolla Touring Sports 140H Style Edition (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	38700	1,8	140	4,7		106
Toyota Corolla Touring Sports 200H GR Sport (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	38700	2,0	196	4,6		104
Toyota Corolla Touring Sports 200H Style (2022)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	37600	2,0	196	4,6		104
Toyota Corolla Touring Sports 200H Style Edition (2023)	Familiar	465	146	179	1485	5	581	D	H	41200	2,0	196	4,6		104
Toyota Corolla Cross Style 1.8 Hybrid (2023)	Todoterreno	446	162	183	1455	5	414	D	H	38800	1,8	140	5		114
Toyota Corolla Cross Style Plus 2.0 Hybrid (2023)	Todoterreno	446	162	183	1455	5	414	D	H	43900	2,0	196	5,1		115
Toyota Highlander Electric Hybrid 2.5 182 kW (248 CV) Advance (2021)	Todoterreno	497	176	193	2125	5	579	4x4	H	64500	2,5	243	7		158
Toyota Highlander Electric Hybrid 2.5 182 kW (248 CV) Luxury (2021)	Todoterreno	497	176	193	2125	5	579	4x4	H	76300	2,5	243	7,2		163
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Advance (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	42000	2,5	218	5,7		129
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Business (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	40100	2,5	218	5,6		126
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Luxury (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	51200	2,5	218	5,8		130
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Style (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	45650	2,5	218	5,7		129
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Advance (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	45000	2,5	222	5,8		131
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Adventure Plus (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54200	2,5	222	5,9		132
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Business (2022)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	43100	2,5	222	5,7		128
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 GR Sport Plus (2023)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54800	2,5	222	5,9		132
Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Luxury (2020)	Todoterreno	460	169	186	1665	5	520	4x4	H	54200	2,5	222	5,8		132
Toyota Yaris 5p 120H Active Plus (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	26000	1,5	116	4		92
Toyota Yaris 5p 120H Business Plus (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	24850	1,5	116	3,9		88
Toyota Yaris 5p 120H Style (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	27250	1,5	116	4,3		97
Toyota Yaris 5p 130H GR Sport (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	28050	1,5	131	4,2		96
Toyota Yaris 5p 130H GR Sport Plus (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	29800	1,5	131	4,2		96
Toyota Yaris 5p 130H Premiere Edition (2023)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	H	29750	1,5	131	4,2		96
Toyota Yaris Cross Híbrido 120 Active Plus (2024)	Todoterreno	418	160	177	1180	5	320	4x4	H	29750	1,5	116	4,5		102
Toyota Yaris Cross Híbrido 130 4x4 Premiere Edition (2024)	Todoterreno	418	160	177	1180	5	320	4x4	H	35950	1,5	131	5,1		115
Toyota Yaris Cross Híbrido 130 4x4 Style (2024)	Todoterreno	418	160	177	1180	5	320	4x4	H	34250	1,5	131	5,1		115
Toyota Yaris Cross Híbrido 130 GR Sport (2024)	Todoterreno	418	160	177	1180	5	320	4x4	H	32750	1,5	131	4,8		109
Toyota Yaris Cross Híbrido 130 Style (2024)	Todoterreno	418	160	177	1180	5	320	4x4	H	31750	1,5	131	4,8		108
Volkswagen Golf 50 Aniversario 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	29560	1,5	116	5,2		117
Volkswagen Golf 50 Aniversario 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	36880	1,5	116	5,3		121
Volkswagen Golf Life 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	32215	1,5	116	5,2		118
Volkswagen Golf Más 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	33070	1,5	116	5,3		121
Volkswagen Golf R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	39600	1,5	150	5,4		122
Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	30975	1,5	116	5,2		119
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	32215	1,5	116	5,3		120
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	40695	1,5	150	5,4		124
Volkswagen Golf Variant Style 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	38210	1,5	150	5,4		123
Volkswagen Golf Variant Style 1.5 eTSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	36090	1,5	116	5,4		123
Volkswagen Passat Variant 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	G	45180	1,5	150	5,4		122
Volkswagen Passat Variant Business 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	G	48155	1,5	150	5,4		124
Volkswagen Passat Variant R-Line 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	G	52270	1,5	150	5,7		129
Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI 130 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	39170	1,5	131	6,1		139
Volkswagen Tiguan Life 1.5 eTSI 130 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	42300	1,5	131	6,2		140
Volkswagen Tiguan Life 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	43440	1,5	150	6,2		141
Volkswagen Tiguan Más 1.5 eTSI 130 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	43340	1,5	131	6,4		146
Volkswagen Tiguan Más 1.5 eTSI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	44495	1,5	150	6,5		149
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 eTSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	G	50095	1,5	150	6,4		147
Volvo V60 Core B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	51762	2,0	197	6,2		140
Volvo V60 Essential B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	49750	2,0	197	6,2		140
Volvo V60 Plus B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	55094	2,0	197	6,3		143
Volvo V60 Ultra B4 (2024)	Familiar	476	143	185	1734	5	481	D	G	62199	2,0	197	6,4		144
Volvo XC40 Core B3 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	45555	2,0	163	6,6		149
Volvo XC40 Core B4 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	48000	2,0	197	6,6		149
Volvo XC40 Essential B3 (2024)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	42600	2,0	163	6,5		148
Volvo XC40 Plus B3 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	48070	2,0	163	6,6		149
Volvo XC40 Plus B4 (2022)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	50515	2,0	197	6,6		149
Volvo XC40 Ultra B3 (2024)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	50711	2,0	163	6,6		150
Volvo XC40 Ultra B4 (2024)	Todoterreno	443	165	186	1692	5	419	4x4	G	53156	2,0	197	6,6		149
Volvo XC60 Core B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	58265	2,0	250	7,7		175
Volvo XC60 Essential B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	56500	2,0	250	7,7		175
Volvo XC60 Plus B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	62384	2,0	250	7,7		176
Volvo XC60 Ultra B5 AWD (2024)	Todoterreno	469	166	190		5	468	D	G	70425	2,0	250	7,8		177
Volvo XC90 B5 Core AWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	G	79300	2,0	250	8,3		189
Volvo XC90 B5 Plus AWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	G	84988	2,0	250	8,5		192
Volvo XC90 B5 Ultra AWD (2024)	Todoterreno	495	178	192	2045	5	640	4x4	G	91525	2,0	250	8,5		194

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS **MEJORES LIBROS** DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



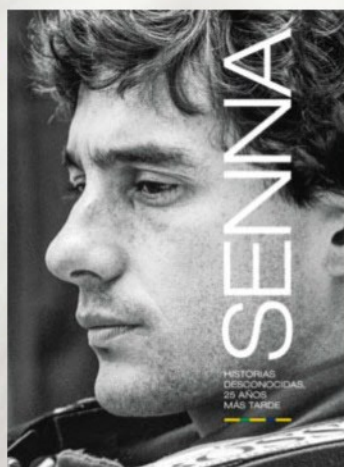
18 EUROS



18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en



SUSCRÍBETE A

autopista

Suscripción
3 números de
Autopista



Libro "Forza
Ferrari 75
Aniversario"

25€



**EDICIÓN
LIMITADA**

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.



91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es



Búscala también en SportLife Ibérica Store



Kia EV3.

Sé parte del movimiento.



Movement that inspires

Si lo que quieres es conducir un vehículo 100% eléctrico y sentir que son todas ventajas, no dudes que el nuevo Kia EV3 es tu modelo. Con una autonomía de hasta 600 km y un asistente de IA que controla sus múltiples funciones inteligentes, el EV3 te garantiza la ventaja de sentirte parte de un nuevo movimiento.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): Pendiente de homologación.