1€

TODA LA ACTUALIDAD DIARIA DEL MOTOR EN: www.autoverificado.com

SIGUENOS EN:

Autoverificado

Comprar un coche es una decisión importante, nosotros te ayudamos.

Número 3 -Septiembre 2026 - Precio 1€



LEAPMOTOR B03X: SUV URBANO ELÉCTRICO DESDE 17.500 EUROS



REPORTAJES:
EL COCHE QUE MÁS CONVIENE SEGÚN TUS KILÓMETROS. Y TODO LO QUE TIENES QUE SABER SOBRE EL PLAN AUTO+





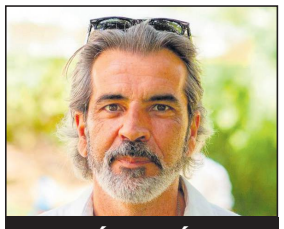
PRUEBA: LEPAS L8, EL NUEVO SUV QUE LLEGA PARA SORPRENDER

EJEMPLARES GRATUITOS POR GENTILEZA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ITV

itv AECA


AutoVerificado
Toda la actualidad diaria sobre coches y motos, con noticias, novedades, pruebas, comparativas, entrevistas, precios, lanzamientos, tecnología y tendencias del sector...
TODA LA ACTUALIDAD DIARIA DEL MUNDO DEL MOTOR
www.AutoVerificado.com

MI COLUMNA DE DIRECCIÓN



Tomás DÍAZ-VALDÉS Durán
TOMY@AUTOVERIFICADO.COM

El automóvil cambia y nosotros te ayudamos a elegir mejor

El automóvil está viviendo uno de los momentos de mayor transformación de las últimas décadas. Nuevas marcas, nuevas tecnologías, diferentes sistemas de propulsión y una oferta cada vez más amplia hacen que elegir coche sea hoy una decisión mucho más compleja que hace unos años. En AutoVerificado queremos acompañar al lector precisamente en ese proceso: conocer, comparar y decidir con la mayor información posible.

Este nuevo número de la revista es una buena muestra de esa filosofía. Hemos querido combinar las grandes novedades del mercado con contenidos prácticos, aquellos que pueden resultar realmente útiles tanto para el aficionado al automóvil como para quien está pensando en comprar un coche.

Entre las principales protagonistas de esta edición se encuentran algunas de las marcas y modelos que están llegando con fuerza al mercado español. Hemos asistido a la presentación del Geely E2, una de las propuestas que reflejan la transformación que está experimentando la industria, y también hemos conocido de primera mano el LEPAS L8, un modelo que llega con argumentos tecnológicos, mecánicos y de equipamiento para competir en un segmento cada vez más disputado.

Además, hemos puesto a prueba a fondo el Leapmotor B03X, analizando no solo sus características y prestaciones, sino también sus puntos fuertes y aquellos aspectos que el comprador debe tener en cuenta frente a sus principales rivales. Porque una prueba de AutoVerificado no pretende limitarse a enumerar cifras: queremos saber cómo funciona realmente el coche, qué ofrece y para qué tipo de usuario puede resultar más adecuado.

Pero este número va mucho más allá de las novedades. Uno de los grandes protagonistas del mercado durante 2026 está siendo el Plan Auto+, y dedicamos un amplio reportaje a explicar sus claves, las ayudas disponibles y cómo pueden influir en el precio final de un vehículo. En un momento en el que el precio es uno de los principales factores a la hora de comprar coche, conocer todas las posibilidades de ahorro resulta fundamental.

También nos hacemos una pregunta que cada vez se plantean más conductores: ¿qué coche interesa según los kilómetros que hacemos al año? No necesita lo mismo quien recorre 8.000 o 10.000 kilómetros que quien supera los 30.000. Gasolina, híbrido, híbrido enchufable, eléctrico o diésel pueden tener comportamientos económicos muy diferentes dependiendo del uso. En nuestro reportaje analizamos las distintas posibilidades para ayudar a encontrar la tecnología que mejor encaja con cada conductor.

Y si estás pensando en comprar coche, no puedes perderte nuestro especial con las diez claves que debes conocer antes de tomar una decisión. Desde el precio real y la financiación hasta el consumo, el mantenimiento, el equipamiento, la garantía o el coste de utilización, repasamos aquellos aspectos que conviene valorar antes de firmar.

La actualidad del mercado también tiene un espacio destacado. Analizamos las matriculaciones de agosto en España, con los coches más vendidos y las marcas que han conseguido mayor protagonismo, ofreciendo una fotografía de cómo está evolucionando el mercado y de las preferencias de los compradores.

Todo ello acompañado por nuestra habitual selección de noticias de actualidad, industria, lanzamientos, tecnología, movilidad y competición, para que el lector tenga una visión completa de todo lo que sucede alrededor del automóvil.

Y recuerda que AutoVerificado no termina en estas páginas. En autoverificado.com y en nuestras redes sociales puedes encontrar diariamente nuevos contenidos, noticias, pruebas, reportajes y también consultar los anteriores números de la revista.

Porque nuestro compromiso sigue siendo el mismo: hablar de coches, pero hacerlo pensando en las personas que los conducen y en quienes tienen que elegirlos. Bienvenidos a un nuevo número de AutoVerificado. Esperamos que disfrutéis de sus contenidos tanto como nosotros hemos disfrutado preparándolos.

Tomy@Autoverificado.com



SUBEN

■ BYD.
La marca china ha dado el sorpasso a Tesla en España y ya lidera las ventas de coches electrificados entre enero y agosto de 2026, con 29.950 unidades matriculadas. BYD también supera a Tesla en eléctricos puros, mientras sus híbridos enchufables se convierten en una de sus grandes armas comerciales. Una estrategia que amplía su público y acelera el avance chino en el mercado español.



BAJAN

■ EL PRECIO DE LA GASOLINA.
La gasolina vuelve a poner presión sobre el bolsillo de los conductores españoles. Cada subida, por pequeña que parezca, termina multiplicándose cuando se recorren miles de kilómetros al año. El problema no es solo el precio del combustible, sino la sensación de que llenar el depósito se ha convertido en un gasto difícil de controlar. Necesitamos precios más estables y menos incertidumbre para el conductor.

CÓDIGO QR
Para visualizar las noticias con este símbolo, descargue la App QR en 'App Store' o bien en 'Play Store'.

EDITA: Motorpoint Networks S.A.
Director general: Tomás **DÍAZ-VALDÉS. Jr.** (tomy@motorpoint.com);
Director Publicación: Tomás **DÍAZ-VALDÉS. Jr.** (tomy@motorpoint.com);
Director On Line: Luis **Reyes** (luisreyes@autoverificado.com)
Colaboradores: Florentino **García,** Juan **Rodriguez,** Tomás **Heras,** Daniel **Durán, Diseño y Maquetación:** Daniel **Durán.**
Director de marketing y publicidad: Julian **Corrales**. E-mail: jcorrales@autoverificado.com. **Mail redacción**: (info@autoverificado.com)
Redacción y Publicidad: Avda. de la Industria 13, 1º-5, 28108 ALCOBENDAS (MADRID) **Deposito legal:** M-15422-2026



FLASHES

LUJO



Lamborghini lleva su diseño a los cochecitos

Lamborghini y Silver Cross presentan el Reef AL Giallo, un exclusivo cochecito que traslada el lenguaje de diseño de los superdeportivos italianos al mundo de la puericultura. Su diseño incorpora formas angulares, superficies facetadas y patrones en forma de Y, elementos característicos de la marca de Sant'Agata Bolognese.

Igualmente, los acabados combinan ante, cuero premium y policarbonato de alto brillo, aportando una imagen sofisticada y materiales resistentes. Esta segunda generación del denominado "Super Stroller" busca ofrecer agilidad, estabilidad y facilidad de manejo. Estará limitada a 500 unidades en todo el mundo y se ofrecerá también en una exclusiva versión Reef AL Arancio.

EXCLUSIVO



Singer y Louis Vuitton crean dos Porsche únicos

Singer Vehicle Design y Louis Vuitton han unido su experiencia para crear dos Porsche 911 únicos, convertidos en auténticas piezas de colección. El proyecto incluye un Singer Classic coupé y un Classic Turbo Cabriolet, personalizados hasta el último detalle.

El coupé incorpora un motor bóxer atmosférico de 4,0 litros, cambio manual, tracción trasera y carrocería de fibra de carbono. El Cabriolet utiliza un 3,8 litros biturbo con transmisión manual.

Uno de los elementos más llamativos es un reloj extraíble del salpicadero, inspirado en el Tambour de Louis Vuitton. Ambos modelos también cuentan con cuero, madera, equipaje específico y numerosos accesorios exclusivos.

MERCEDES-AMG LLEVA EL CONCEPTO DE EXCLUSIVIDAD DEPORTIVA HASTA UN EXTREMO

Mercedes-AMG crea un brutal CLE de 646 CV para circuito

SOLO 30 UNIDADES SALDRÁN DE AFFALTERBACH CON TRACCIÓN TRASERA, 170 KILOS MENOS, AERODINÁMICA AVANZADA Y MÁS DE 250 KILOS DE CARGA AERODINÁMICA



Mercedes-AMG ha creado el CLE 646 Spezialanfertigung, un coupé de altas prestaciones desarrollado prácticamente a medida y concebido para ofrecer una experiencia de conducción especialmente intensa. Su exclusividad queda demostrada por una producción limitada a solo 30 unidades, todas vendidas antes de su presentación.

El modelo pertenece a la Mercedes-Benz Mythos Series y ha sido desarrollado sobre la base del CLE 53. Cada ejemplar se fabrica artesanalmente en Affalterbach, con una profunda transformación mecánica, aerodinámica y estructural.

Un V8 con 646 CV

El protagonista es el V8 biturbo AMG M177 EVO de 4,0 litros, que desarrolla 646 CV y 850 Nm. El motor incorpora un cigüeñal plano para mejorar la respuesta y reducir las masas giratorias.

La transmisión AMG SPEEDSHIFT TCT 9G envía toda la potencia exclusivamente al eje trasero, sustituyendo la tracción integral 4MATIC+ del modelo convencional. El resultado permite acelerar de 0 a 200 km/h en 11,4 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 310 km/h.

AMG también ha trabajado intensamente en la reducción de peso. El CLE pierde aproximadamente 170 kilos gracias al uso de fibra de carbono, policarbonato y otros materiales ligeros. La carrocería aumenta además su anchura en 60 milímetros delante y detrás.

Aerodinámica pensada para circuito

El chasis incorpora una suspensión KW coilover ajustable en cuatro vías, frenos cerámicos AMG y neumáticos de enormes dimensiones: 305/30 delante y 335/30 detrás.

El paquete aerodinámico incluye difusor delantero regulable, fondo carenado y alerón posterior de fibra de carbono. En configuración Race, el difusor genera un efecto Venturi y contribuye a superar los 250 kilos de carga aerodinámica a velocidad máxima.

El habitáculo abandona parte del confort para centrarse en las prestaciones. Desaparecen los asientos traseros y se incorporan bacquets ultraligeros, barra antivuelco y elementos de fibra de carbono.

Con 646 CV, tracción trasera y una preparación específica para circuito, el CLE 646 Spezialanfertigung representa una de las interpretaciones más radicales y exclusivas realizadas por Mercedes-AMG.

LANZAMIENTO

El CUPRA Terramar conquista las dunas africanas



El CUPRA Terramar VZ DESERT cambia el asfalto por el desierto marroquí para participar en el Classics Africa 2026. Mantiene el motor 2.0 TSI de 265 CV y 400 Nm, el cambio DSG de siete velocidades y la tracción integral 4Drive. Para afrontar las dunas incorpora suspensión elevada 60 mm, neumáticos BFGoodrich todoterreno, protecciones inferiores y refrigeración adicional. El interior suma asientos bucket, arneses de cuatro puntos, barra antivuelco y extintor. Afrontará cinco etapas entre Erfoud y Merzouga, con pistas pedregosas, cauces secos y grandes dunas.

EL MERCADO CHINO APRIETA FUERTE

Xiaomi Skynomad N70: tamaño, potencia y precio

Xiaomi vuelve a elevar la presión sobre el mercado chino con el Skynomad N70, un SUV de casi cinco metros que combina tecnología, prestaciones y un precio muy competitivo. La versión N70 Pro parte de 209.900 yuanes, unos 26.900 euros al cambio, mientras que el N70 Max cuesta 239.900 yuanes, equivalentes a unos 30.750 euros. Igualmente, el N70 emplea tecnología EREV de autonomía extendida, con motores eléctricos y un propulsor de gasolina de 1,5 litros que actúa como generador. El Pro desarrolla 282 CV, mientras que el Max alcanza 416 CV, incorpora tracción integral y suspensión neumática.

La versión más potente equipa una batería de 76 kWh, ofrece hasta 505 kilómetros de autonomía eléctrica CLTC y alcanza una autonomía combinada de 1.461 kilómetros. Además, acelera de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos.

Con 4,96 metros de longitud, hasta 2.425 litros de capacidad de carga y un amplio despliegue tecnológico, el N70 se posiciona como una alternativa a modelos como el Tesla Model Y.



ELÉCTRICO ASEQUIBLE

Nuevo Dacia Spring: más coche por menos dinero

CRECE, MEJORA SU TECNOLOGÍA Y ALCANZA 250 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA

Dacia renueva por completo el Spring, uno de los coches eléctricos más accesibles del mercado, con una segunda generación que mejora espacio, tecnología y prestaciones sin abandonar su filosofía de precio contenido.

Desde su lanzamiento en 2021, el modelo ha superado las 210.000 unidades vendidas en más de 40 países. Ahora utiliza la plataforma RGEV Small de Renault Group y crece hasta los 3,85 metros de longitud y 1,74 metros de anchura.

El nuevo Spring incorpora un motor eléctrico de 80 CV y 175 Nm, asociado a una batería LFP de 27,5 kWh que permite alcanzar 250 kilómetros de autonomía WLTP. Su consumo homologado es de apenas 12,7 kWh/100 km.

La carga rápida opcional de 50 kW permite recuperar del 15 al 80% en 28 minutos. El maletero ofrece 337 litros y alcanza 1.283 litros con los asientos traseros abatidos.

El interior también da un importante salto tecnológico, con cuadro digital de 7 pulgadas y una pantalla central de hasta 10,1 pulgadas.

Fabricado en Eslovenia, mantiene una de sus principales ventajas: toda la gama cuesta menos de 20.000 euros antes de aplicar las ayudas disponibles, reforzando su posición como eléctrico urbano asequible.



MOVILIDAD SOSTENIBLE

ID. Polo, el eléctrico urbano fabricado aquí

Volkswagen acelera su estrategia de electrificación con el nuevo ID. Polo, un urbano compacto completamente eléctrico que recupera uno de los nombres más emblemáticos de la marca. Fabricado en Martorell (Barcelona), llegará al mercado español con un precio desde 17.900 euros, incluyendo campañas, Plan Auto+ y CAE.

Hasta 449 km y 211 CV

Las versiones de 116 y 135 CV equipan una batería LFP de 37 kWh y alcanzan hasta 329 kilómetros de autonomía, mientras que el ID. Polo de 211 CV utiliza una batería NMC de 52 kWh y llega hasta 449 kilómetros. La carga rápida permite recuperar del 10 al 80% de la batería en unos 23-24 minutos.

La gama ofrece tres niveles de potencia: 116, 135 y 211 CV. Las versiones de 116 y 135 CV utilizan una batería LFP de 37 kWh y alcanzan hasta 329 kilómetros de autonomía. El modelo de 211 CV incorpora una batería NMC de 52 kWh y llega hasta 449 kilómetros. La carga rápida permite pasar del 10 al 80% en unos 23-24 minutos.

Con 4,05 metros de longitud, cinco plazas y un maletero de hasta 1.240 litros, el ID. Polo apuesta por un interior aprovechado y tecnológico, con Digital Cockpit de 10 pulgadas y pantalla multimedia de 13 pulgadas. La gama se estructura en los acabados Match, Life y Style. El Match de 116 CV cuesta 17.900 euros, mientras que el Life de 116 CV parte de 19.100 euros. El Style de 135 CV cuesta 22.800 euros. Las versiones de 211 CV elevan la tarifa a 23.900 euros en el Life y 27.500 euros en el Style.



MADRID ABRE LA PUERTA

LOS ROBOTAXIS LLEGARÁN A FINALES DE 2026



UBER LLEVARÁ A MADRID LOS PRIMEROS COCHES AUTÓNOMOS DE NIVEL CUATRO

Madrid está a punto de convertirse en el escenario de uno de los grandes cambios de la movilidad urbana. Uber ha recibido de la Dirección General de Tráfico (DGT) la primera autorización para operar comercialmente vehículos autónomos de nivel 4 en España, un paso que permitirá poner en circulación los primeros robotaxis en nuestro país.

La compañía estadounidense tiene previsto iniciar el servicio a finales de 2026, inicialmente con una flota de 20 vehículos que circularán por determinadas zonas de alta demanda de la Comunidad de Madrid. Los usuarios podrán solicitar los desplazamientos directamente desde la aplicación de Uber, de forma similar a como se solicita actualmente un vehículo con conductor.

Aunque los coches dispondrán de tecnología de conducción autónoma de nivel 4, la primera fase todavía contará con un operador de seguridad a bordo. Por tanto, los primeros robotaxis no funcionarán completamente sin supervisión humana.

Tecnología de conducción autónoma

El proyecto se desarrolla junto a WeRide, compañía especializada en conducción autónoma, que aportará la tecnología y los vehículos. La operación de la flota correrá a cargo de AVOMO, empresa perteneciente al grupo Moove Cars.

El vehículo elegido será el WeRide GXR, un robotaxi diseñado específicamente para el transporte autónomo de pasajeros. El reparto de funciones permitirá a cada compañía aportar su especialización: WeRide proporciona la tecnología, Uber la plataforma de movilidad y AVOMO la gestión operativa.

El nivel 4 representa un importante salto respecto a los sistemas de asistencia habituales. El vehículo puede realizar por sí mismo la conducción dentro de unas condiciones y un área operativa determinadas, incluyendo aceleración, frenada, dirección, gestión del tráfico y diferentes maniobras.

Sin embargo, no significa que pueda circular de forma autónoma por cualquier carretera y bajo cualquier circunstancia. Esa capacidad correspondería al nivel 5 de automatización.

Un nuevo escenario para taxis

Durante los primeros meses, el servicio estará limitado a determinadas zonas y podrá ampliarse progresivamente si se cumplen los objetivos operativos y de seguridad establecidos. Uber y WeRide contemplan aumentar posteriormente la flota hasta alcanzar cientos de vehículos en las principales áreas urbanas.

La llegada de los robotaxis también abre un nuevo escenario para el sector del taxi y los VTC. Si en el futuro los vehículos pueden operar sin conductor, cambiará uno de los principales componentes del coste de estos servicios y podría transformar la movilidad urbana.

Madrid se convierte así en uno de los primeros mercados europeos donde la conducción autónoma de nivel 4 dará el salto de las pruebas tecnológicas al transporte comercial de pasajeros. El proyecto comenzará con solo 20 vehículos y supervisión humana, pero representa el primer paso hacia una movilidad en la que pedir un coche sin conductor mediante una aplicación pueda convertirse en algo habitual.

FLASHES

EXTREMO



Genesis X Skorpio: la bestia todoterreno más radical

Genesis rompe con su imagen de fabricante de berlinas y SUV de lujo con el X Skorpio, un espectacular vehículo extremo desarrollado para afrontar dunas y terrenos exigentes. Presentado en Emiratos Árabes Unidos, combina un motor V8 de 1.100 CV y 1.152 Nm con neumáticos todoterreno de 40 pulgadas, suspensión específica y un chasis tubular con jaula antivuelco. Su carrocería emplea fibra de carbono, fibra de vidrio y Kevlar para reducir peso y aumentar resistencia. El interior mantiene ciertos elementos de lujo, como climatización y pantalla central deslizante. Genesis lo mantiene como concept car, sin confirmar por ahora su producción ni comercialización. Su objetivo es demostrar hasta dónde puede llegar la marca en el mundo todoterreno.

KARTING



Toyota GR Kart: el kart que acerca las carreras

Toyota Gazoo Racing amplía su filosofía deportiva con el GR Kart, un kart de iniciación pensado para acercar el automovilismo a nuevos aficionados. Disponible en Japón desde 385.000 yenes, unos 2.155 euros al cambio, utiliza un motor monocilíndrico de 215 cc, transmisión por correa y pesa solo 83 kilos. Su volante regulable y los pedales deslizantes permiten adaptarlo a conductores de entre 135 y 185 centímetros. Toyota también ha cuidado especialmente la facilidad de mantenimiento y transporte, pudiendo almacenarse verticalmente y trasladarse en modelos como los Noah y Voxy. Por el momento, el GR Kart no se comercializa en España ni está disponible oficialmente en Europa. En Japón se ofrece a través de determinados circuitos y centros GR Garage.

EL HIPERDEPORTIVO ESTADOUNIDENSE QUE REDEFINE LA TECNOLOGÍA DE FRENADO

Czinger 21C Spyder: 1.250 CV y frenos revolucionarios

EL NUEVO HIPERDEPORTIVO DESCAPOTABLE DE CZINGER COMBINA 1.250 CV, UNA AERODINÁMICA CAPAZ DE GENERAR 1.480 KILOS DE CARGA Y UN INNOVADOR SISTEMA DE FRENOS.

Czinger vuelve a demostrar que no hace falta pertenecer a un gran fabricante tradicional para desarrollar uno de los hiperdeportivos más extremos del mundo. El nuevo 21C Spyder es la tercera variante de la familia y mantiene intacto su espectacular sistema híbrido de 1.250 CV.

Su mecánica combina un motor V8 biturbo de 2,88 litros con tres motores eléctricos, alcanzando unos 937 Nm de par. Las prestaciones son contundentes: acelera de 0 a 100 km/h en aproximadamente 1,9 segundos, completa el cuarto de milla en 8,7 segundos y alcanza unos 330 km/h.

Sin embargo, la principal innovación del Spyder está en sus frenos. Czinger estrena el sistema BrakeNode, que integra en una única estructura el soporte de suspensión, la pinza y los conductos hidráulicos. Según el fabricante, esta solución permite reducir hasta un 15% la distancia de frenado y ahorrar unos 680 gramos de masa no suspendida por rueda.





Las pinzas delanteras utilizan pistones de titanio y trabajan con enormes discos carbono-cerámicos de 16,1 pulgadas delante y 15,3 detrás.

La aerodinámica también resulta espectacular. El 21C Spyder puede generar hasta 1.480 kilos de carga aerodinámica a 241 km/h, mientras que su enorme alerón trasero de 76 pulgadas garantiza estabilidad a alta velocidad.

Solo se producirán 30 unidades, fabricadas artesanalmente en Los Ángeles, con un precio desde 2,75 millones de dólares.

LAMBORGHINI RECUPERA SU ICÓNICO SELLO DE IDENTIDAD ITALIANO EXCLUSIVA

Temerario Tricolore: la nueva joya italiana de Lamborghini

Lamborghini recupera la denominación Tricolore quince años después de utilizarla en el Gallardo LP 550-2 de 2011. El escenario elegido para presentar esta nueva interpretación del Temerario ha sido The Quail, dentro de la Monterey Car Week, coincidiendo con el estreno mundial del Revuelto SV.

920 CV con tecnología híbrida

El Temerario Tricolore mantiene el sistema de propulsión híbrido del modelo convencional, formado por un V8 biturbo de 4,0 litros y tres motores eléctricos, con una potencia conjunta de 920 CV. El motor térmico puede alcanzar las 10.000 rpm, mientras que las prestaciones incluyen una aceleración de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos y una velocidad máxima superior a 340 km/h.





La principal diferencia está en la configuración estética y en el trabajo de personalización. La carrocería combina Blu Marinus Shiny, Bianco Monocerus y Nero Noctis, mientras que el capó incorpora un gráfico inspirado en los colores verde, blanco y rojo de la bandera italiana. Las pinzas de freno rojas completan el conjunto.

El habitáculo utiliza tapicería Nero Ade, costuras Rosso Alala y diferentes elementos específicos, incluida la denominación Tricolore bordada en los paneles de las puertas.Esta unidad también sirve para destacar las posibilidades del programa Ad Personam, que en 2026 celebra su vigésimo aniversario. Más que una versión mecánica, el Tricolore representa una configuración exclusiva que combina tecnología híbrida, artesanía y diseño italiano.

EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE VUELVE A CONVERTIRSE EN UNA PREOCUPACIÓN PARA LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES.

Llenar el depósito vuelve a doler: cuando conducir empieza a convertirse en un lujo



EL AUTOMÓVIL SIGUE SIENDO IMPRESCINDIBLE PARA MILLONES DE ESPAÑOLES, PERO EL COSTE DE UTILIZARLO AMENAZA CADA VEZ MÁS SU LIBERTAD.

Hubo un momento, durante la pandemia, en el que las carreteras quedaron prácticamente vacías y los precios de los carburantes se desplomaron. Era una situación excepcional, provocada por una crisis también excepcional, pero muchos conductores descubrieron entonces algo que hoy parece casi olvidado: desplazarse en coche podía costar bastante menos. Aquella gasolina barata duró poco. La normalidad regresó, la demanda aumentó, llegaron nuevas tensiones energéticas y el precio de llenar el depósito volvió a convertirse en una preocupación habitual.

Hoy, cinco años después de aquellos meses extraños de 2020, el automóvil se encuentra ante una contradicción difícil de resolver. Nunca habíamos hablado tanto de eficiencia, electrificación, reducción de emisiones y nuevas tecnologías y, al mismo tiempo, nunca había sido tan necesario mirar con atención cuánto cuesta realmente utilizar un coche. Porque comprar un automóvil es una decisión importante, pero mantenerlo y alimentarlo durante años puede convertirse en una factura mucho más relevante.

EL SURTIDOR SE HA CONVERTIDO EN EL TERMÓMETRO

La gasolina es probablemente el ejemplo más visible. Cuando el conductor llega a una estación de servicio y observa que el litro se aproxima a los dos euros, la sensación es inmediata. No hace falta entender los mercados internacionales del petróleo, conocer la cotización del barril o analizar los impuestos para comprender lo que está ocurriendo: basta con mirar el importe final que aparece en la pantalla del surtidor.

Y aquí es donde creo que deberíamos cambiar la manera de hablar del automóvil. Durante demasiados años hemos puesto el foco en el precio de compra, en los caballos, en el equipamiento o en la pantalla multimedia. Todos son factores importantes, pero existe otro dato que debería ocupar un lugar mucho más destacado: cuánto cuesta realmente conducir ese coche cada año.

Porque un depósito de 60 litros puede parecer una cifra asumible cuando se contempla de manera aislada. El problema aparece cuando multiplicamos. Si el conductor utiliza el coche diariamente, cada repostaje se suma al siguiente. Una semana, otra, un mes, otro mes y finalmente doce meses. Lo que inicialmente parecía un gasto puntual termina convertido en una partida fija del presupuesto familiar.

NO TODOS PUEDEN DEJAR EL COCHE EN CASA

Y no todos los conductores tienen la posibilidad de dejar el coche en casa. Esa es una realidad que a veces olvidamos cuando hablamos de movilidad. Para quien vive en una gran ciudad y dispone de metro, autobús o tren cerca de su domicilio, abandonar el automóvil puede ser una alternativa razonable. Para quien vive en una localidad pequeña, trabaja en un polígono industrial, necesita desplazarse entre municipios o lleva diariamente a sus hijos de un lugar a otro, la situación es completamente diferente.

El coche continúa siendo una herramienta de trabajo, de organización familiar y, en muchos casos, de libertad personal. Por eso resulta demasiado sencillo decir que quien considera caro repostar debería utilizar menos el automóvil. La realidad es bastante más compleja.

También deberíamos mirar hacia el propio mercado del automóvil. Durante años se ha presentado la eficiencia como una de las grandes respuestas al encarecimiento de los carburantes. Y es cierto. Un coche que consume menos litros cada 100 kilómetros permite reducir considerablemente el gasto. Los híbridos han demostrado que pueden ser especialmente interesantes para determinados perfiles de utilización, mientras que los eléctricos ofrecen un coste energético por kilómetro diferente cuando se pueden cargar en casa.

Pero tampoco existe una solución universal. Un vehículo eléctrico puede resultar muy atractivo para quien dispone de garaje y cargador doméstico, pero no necesariamente ofrece las mismas ventajas para quien vive en un piso sin posibilidad de instalar un punto de carga. Un híbrido puede funcionar extraordinariamente bien en ciudad y un diésel seguir teniendo sentido para determinados conductores que recorren muchos kilómetros por carretera. La elección debería depender del uso real y no de las modas..

LA TECNOLOGÍA NO PUEDE SER LA ÚNICA RESPUESTA

Aquí está, precisamente, una de las grandes responsabilidades que tenemos los medios especializados. No deberíamos limitarnos a contar qué coche acelera más rápido, cuál tiene la pantalla más grande o qué modelo acaba de llegar al mercado. Nuestra obligación también consiste en explicar cuánto cuesta realmente tener un automóvil, cuánto consume, cuánto cuesta mantenerlo y qué tecnología puede resultar más adecuada para cada conductor.

Porque comprar un coche por impulso puede ser sencillo. Mantener una decisión equivocada durante cinco, seis o diez años puede ser mucho más caro.

Y tampoco debemos olvidar que el precio del combustible no es el único gasto. Seguro, mantenimiento, neumáticos, impuestos, ITV, aparcamiento, averías, financiación y depreciación forman parte de una cuenta que muchos compradores no realizan antes de firmar. El combustible es solamente la parte más visible de una factura mucho mayor.

Por eso me parece necesario recuperar una idea que debería estar presente cada vez que hablamos de coches: el mejor automóvil no es necesariamente el más barato ni el más tecnológico, sino el que encaja económicamente con la vida de quien lo compra.

EL COCHE QUE NECESITAMOS, NO EL QUE ESTÁ DE MODA

En un momento en el que los fabricantes compiten por ofrecer más potencia, más autonomía, más tecnología y más equipamiento, el consumidor debería hacer una pregunta mucho más sencilla: ¿cuánto me va a costar utilizarlo durante los próximos años?

La respuesta puede cambiar completamente una decisión de compra.

La gasolina barata de 2020 fue una excepción provocada por unas circunstancias extraordinarias. No podemos construir nuestra movilidad esperando que vuelva aquel escenario. Lo que sí podemos hacer es aprender de lo ocurrido y exigir coches más eficientes, información más transparente y decisiones de compra basadas en el coste total de utilización.

Porque conducir seguirá siendo necesario para millones de personas. El automóvil seguirá siendo una herramienta imprescindible para trabajar, viajar y vivir. Pero eso no significa que debamos aceptar sin más que cada visita a la gasolinera se convierta en un pequeño susto.

El futuro del automóvil no debería medirse únicamente por los kilómetros que puede recorrer un coche, sino también por cuánto cuesta recorrerlos.

Julián Corrales

UNA NUEVA ALTERNATIVA ELÉCTRICA DE ORIGEN ASIÁTICO REFUERZA LA OFERTA DE MODELOS URBANOS ASEQUIBLES

Geely E2, el eléctrico compacto chino que llega con precio competitivo

EL NUEVO ELÉCTRICO COMPACTO LLEGA A ESPAÑA CON CINCO PLAZAS, TRACCIÓN TRASERA, HASTA 345 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA Y UN PRECIO DESDE 14.490 EUROS FINANCIADO, INCLUYENDO DESCUENTOS COMERCIALES Y AYUDAS PÚBLICAS.

El Geely E2 llega al mercado español como un compacto eléctrico de 4,13 metros que combina cinco plazas, tracción trasera y una orientación principalmente urbana. Su principal argumento comercial es el precio, aunque resulta necesario diferenciar entre la tarifa al contado, las promociones, las ayudas y el coste final de la financiación.

La gama está formada por tres acabados: Pro, Pro+ y Max+. El E2 Pro utiliza una batería de 35 kWh y un motor eléctrico de 80 CV. Homologa hasta 252 kilómetros de autonomía combinada WLTP y 368 kilómetros en ciclo urbano. Acelera de 0 a 100 km/h en 14,2 segundos y alcanza una velocidad máxima de 130 km/h.

Las versiones Pro+ y Max+ incorporan una batería de 47,1 kWh asociada a un motor de 115 CV. En este caso, la autonomía homologada aumenta hasta 345 kilómetros en ciclo combinado y 497 kilómetros en ciudad. El 0 a 100 km/h se completa en 11,5 segundos, mientras que la velocidad máxima permanece limitada a 130 km/h.

Dimensiones y habitabilidad

Con 4,13 metros de longitud, 1,80 metros de anchura y 1,58 metros de altura, el E2 se sitúa en el segmento de los eléctricos compactos de acceso. Dispone de cinco plazas y ofrece un maletero trasero de 375 litros, además de otros 70 litros en el compartimento delantero.

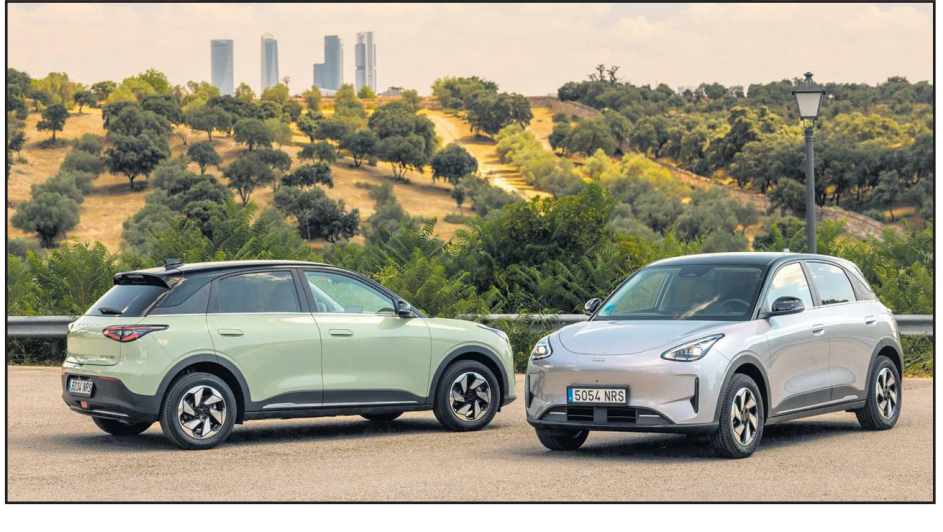
En el habitáculo destacan una pantalla multimedia de 14,6 pulgadas y un cuadro digital de 8,8 pulgadas. Dependiendo del acabado, puede incorporar cámara de visión de 540 grados, frenada automática de emergencia, control de crucero adaptativo, carga inalámbrica para el teléfono y hasta siete airbags.

Su configuración técnica también resulta particular. La tracción trasera y la suspensión independiente multibrazo diferencian al E2 frente a algunos de sus competidores. El radio de giro de 4,95 metros favorece las maniobras urbanas, mientras que los 115 CV de las versiones superiores ofrecen mayor margen fuera de la ciudad.









Rivales en el mercado eléctrico

Por dimensiones y precio, el Geely E2 entra en un terreno donde ya existen alternativas como el Dacia Spring, más corto y enfocado claramente al uso urbano, el Leapmotor T03, de tamaño todavía más contenido, o el Citroën ë-C3, que ofrece una orientación más polivalente.

También aparece el BYD Dolphin Surf, otro eléctrico urbano de origen chino que compite mediante una combinación de precio, equipamiento y autonomía. Frente a estos modelos, el E2 apuesta por una carrocería de 4,13 metros, cinco plazas y una batería de hasta 47,1 kWh.

Recarga y autonomía

El E2 Pro admite cargas rápidas de hasta 60 kW en corriente continua, mientras que Pro+ y Max+ alcanzan 100 kW. En corriente alterna, la potencia máxima es de 6,6 kW. Geely anuncia unos 25 minutos para pasar del 30% al 80% mediante carga rápida, siempre bajo condiciones óptimas.

Precio y financiación

El E2 Pro parte de 20.280 euros al contado. La oferta financiada arranca en 14.490 euros e incluye descuentos comerciales y un adelanto de 3.375 euros correspondiente al Programa Auto+. Además, la promoción de reserva contempla otros 500 euros de descuento.

La financiación eleva el desembolso total. El ejemplo oficial contempla una entrada de 2.490 euros, 119 cuotas de 151,95 euros, una última cuota de 151,31 euros y 420 euros de comisión de formalización. El precio total a plazos indicado por Geely es de 21.143,36 euros.

El E2 plantea así una alternativa a los eléctricos urbanos y compactos de acceso, con una combinación de espacio, equipamiento y batería que puede ampliar su utilización más allá de la ciudad. Su verdadera competitividad dependerá, sin embargo, del consumo real, la autonomía en carretera y el comportamiento dinámico.

TRAS OMODA Y JAECOO... AHORA LEPAS

Lepas llega a España con un SUV híbrido enchufable de 279 CV desde 33.990 euros

LA NUEVA MARCA DEL GRUPO CHERY INICIA SU COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA CON EL L8 SÚPER HÍBRIDO, UN SUV DE 4,68 METROS QUE COMPARTE MUCHOS ELEMENTOS DEL OMODA 7 SHS Y QUE OFRECE HASTA 90 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA, SIETE AÑOS DE GARANTÍA Y DOS NIVELES DE EQUIPAMIENTO.

El LEPAS L8 llega al mercado español como un SUV híbrido enchufable de 4,68 metros de longitud que apuesta por combinar espacio, tecnología y una mecánica electrificada. La nueva marca del grupo Chery sitúa su primer modelo en uno de los segmentos con mayor competencia del mercado europeo, donde se enfrenta a modelos como el Omoda 7 SHS, BYD Seal U DM-i, MG HS PHEV y Toyota C-HR Plug-in.

Con 1,87 metros de anchura, 1,68 metros de altura y una distancia entre ejes de 2,80 metros, el L8 ofrece un habitáculo orientado al uso familiar. El maletero alcanza los 507 litros con cinco plazas, a los que se suman 45 litros bajo el piso de carga. Con los asientos traseros abatidos, la capacidad aumenta hasta los 1.314 litros.

Tecnología y espacio para cinco ocupantes

El interior está presidido por una pantalla central de 13,2 pulgadas y un cuadro digital de 10,25 pulgadas. El sistema multimedia utiliza un procesador Qualcomm Snapdragon 8155 e incorpora Apple CarPlay, Android Auto, Bluetooth y conexiones USB y USB-C. También mantiene algunos mandos físicos para determinadas funciones. Los asientos traseros pueden reclinarse hasta 122 grados y el habitáculo permite configurar hasta 16 disposiciones diferentes. En el acabado superior, los asientos delanteros incorporan regulación eléctrica, calefacción, ventilación y masaje. La marca también anuncia hasta 47 espacios portaobjetos.

El equipamiento de seguridad incluye diez airbags y más de 20 asistentes a la conducción, apoyados por siete cámaras, 12 radares ultrasónicos y tres radares de ondas milimétricas. Entre ellos figuran el control de crucero adaptativo, frenada autónoma de emergencia, mantenimiento de carril, detector de ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado y reconocimiento de señales. También dispone de una cámara panorámica de 540 grados y sistemas de aparcamiento automático y remoto.

279 CV y hasta 90 kilómetros eléctricos

El sistema de propulsión Super Hybrid combina un motor de gasolina 1.5 TGDI de 143 CV con dos motores eléctricos y una transmisión 1DHT. El motor eléctrico encargado de mover las ruedas desarrolla 150 kW (204 CV) y 310 Nm, mientras que la potencia conjunta alcanza los 279 CV y 365 Nm.

La batería LFP tiene una capacidad de 18,4 kWh y permite recorrer hasta 90 kilómetros en modo eléctrico combinado y 123 kilómetros en ciclo urbano, según las cifras facilitadas por LEPAS. El consumo homologado se sitúa en 2,2 l/100 km, mientras que con la batería manteniendo su carga alcanza 6 l/100 km.

El L8 acelera de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos y alcanza 180 km/h. La autonomía total anunciada supera los 1.040 kilómetros. Además, admite carga rápida en corriente continua de hasta 40 kW, pasando del 30 al 80% en menos de 20 minutos, mientras que en corriente alterna acepta hasta 6,6 kW. También incorpora tecnología V2L.

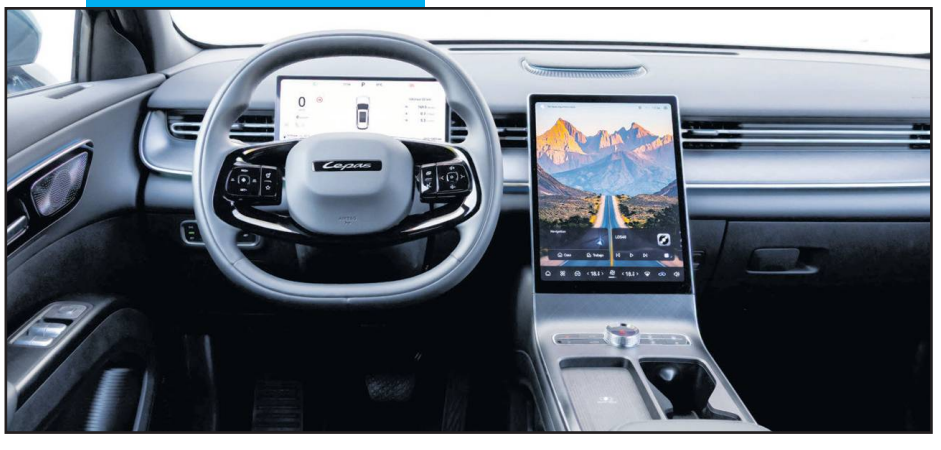
El LEPAS L8 parte de 33.990 euros contodo tipo de descuentos. La marca ofrece además una modalidad de financiación con una TAE del 0,0%, según las condiciones de la oferta comercial vigente. El modelo cuenta con una garantía de siete años o 150.000 kilómetros, además de tres años de asistencia en carretera. Su propuesta combina espacio, tecnología, prestaciones y un sistema híbrido enchufable con etiqueta 0.











EL PRECIO ACTUAL DE LOS CARBURANTES CAMBIA LAS CUENTAS PARA QUIENES RECORREN MILES DE KILÓMETROS

El coche que más conviene según tus kilómetros

GASOLINA, DIÉSEL, HÍBRIDO O ELÉCTRICO NO CUESTAN LO MISMO: EL KILOMETRAJE ANUAL, EL TIPO DE RECORRIDO, EL CONSUMO Y LA POSIBILIDAD DE CARGAR EN CASA PUEDEN CAMBIAR POR COMPLETO EL COSTE REAL DEL AUTOMÓVIL.

Elegir coche ya no consiste únicamente en decidir entre gasolina, diésel, híbrido o eléctrico. El número de kilómetros que hacemos cada año puede cambiar por completo cuál es la opción más rentable.Y en septiembre de 2026 hay un factor que pesa más que hace unos meses: la gasolina 95 se ha situado en 1,922 euros por litro de media en España, mientras que el gasóleo A alcanza los 1,926 euros por litro.

Eso significa que llenar un depósito de 50 litros cuesta actualmente alrededor de 96,10 euros con gasolina 95 y 96,30 euros con diésel, antes de aplicar cualquier descuento de una estación o tarjeta de fidelización.

Comprar un coche pensando únicamente en el precio de adquisición puede ser un error. Dos modelos con un precio similar pueden tener un coste de utilización muy diferente después de varios años, especialmente cuando aumenta el kilometraje. El combustible o la electricidad, el mantenimiento, los neumáticos, el seguro y **la depreciación terminan teniendo un peso importante en la factura final. Por eso, la tecnología más adecuada no es la misma para quien hace 10.000 kilómetros al año que para quien recorre 40.000.**

¿Cuánto cuesta ahora recorrer 100 kilómetros?

El precio actual de los carburantes obliga a actualizar las cuentas. La gasolina 95 se sitúa hoy en una media nacional de 1,922 euro/litro, mientras que el gasóleo A alcanza 1,926 euro/litro. Son precios medios nacionales y pueden variar considerablemente entre estaciones y provincias.

El MITECO mantiene como última comparativa homogénea publicada la del 17 de junio de 2026: 9,68 euro/100 km para gasolina 95 y 8,56 euro/100 km para gasóleo A, además de 2,75 euro/100 km para un eléctrico con recarga doméstica y 8,37 euro/100 km con recarga rápida. Esta comparativa utiliza una metodología común basada en precios medios y consumos de vehículos homologados.

POR TECNOLOGÍA

- **Gasolina 95:** 1,922 euros por litro de media actual.
- **Diésel:** 1,926 euros por litro.
- **En el caso del coche eléctrico,** el coste energético de referencia es de 2,75 euros cada 100 kilómetros con carga doméstica y de 8,37 euros cada 100 kilómetros utilizando recarga rápida, según los datos del MITECO utilizados en el reportaje.



La diferencia es especialmente importante en el eléctrico: si se carga habitualmente en casa, el coste energético continúa siendo muy inferior al de cualquier combustible. En cambio, utilizar exclusivamente cargadores rápidos reduce considerablemente esa ventaja.

Si haces 10.000 kilómetros al año: no necesitas necesariamente un diésel

Para un conductor que recorre unos 10.000 kilómetros anuales, la prioridad debería ser no pagar de más por una tecnología que quizá nunca llegue a amortizar.

Un coche de gasolina puede seguir siendo una alternativa razonable, especialmente si se utiliza principalmente para trayectos cortos y desplazamientos urbanos o mixtos.

Sin embargo, el precio actual del combustible obliga a mirar con más atención el consumo. Con la gasolina 95 a **1,922 euro/litro,** un coche que consuma 6 litros cada 100 kilómetros necesita unos **11,53 euros de gasolina para recorrer 100 kilómetros.** En 10.000 kilómetros, serían aproximadamente **1.153 euros de combustible.**

Un híbrido convencional puede reducir esta factura cuando existe mucha conducción urbana.

El eléctrico también puede resultar interesante por su bajo coste de utilización, pero hay que tener en cuenta el precio de compra y, sobre todo, si se dispone de un punto de carga doméstico.

Para 10.000 kilómetros al año: gasolina o híbrido, dependiendo principalmente del tipo de trayecto.

No tiene demasiado sentido comprar un diésel únicamente por recorrer 10.000 kilómetros anuales..

Si haces 20.000 kilómetros: el híbrido empieza a tener mucho sentido

A partir de **20.000 kilómetros anuales,** el coste de utilización empieza a tener un peso considerable.

Aquí el híbrido convencional se convierte en una alternativa equilibrada, especialmente para quien combina ciudad, carretera y desplazamientos diarios.

Su principal ventaja es que permite reducir el consumo en circulación urbana sin depender de un enchufe. Además, evita una de las principales limitaciones del eléctrico: la necesidad de planificar las recargas en viajes largos.

Para quien hace 20.000 kilómetros al año y no tiene posibilidad de cargar en casa, **el híbrido gana mucho sentido.**

¿Y el eléctrico?

También puede ser una opción muy rentable. Con la referencia de 2,75 euro/100 km para recarga doméstica del MITECO, recorrer 20.000 kilómetros supondría unos 550 euros de electricidad al año.

Frente a ello, un turismo de gasolina que consuma 6 l/100 km necesitaría aproximadamente 2.305 euros de gasolina al año al precio medio actual de 1,922 euros/litro.

La diferencia sería de unos 1.755 euros anuales, aunque la cifra real depende del consumo del vehículo y de la tarifa eléctrica contratada..

Si haces 30.000 kilómetros: aquí cambia la película

Cuando el kilometraje llega a **30.000 kilómetros al año,** la elección de la tecnología empieza a ser mucho más importante.

Con gasolina 95 a 1,922 euro/litro, un consumo de 6 litros cada 100 kilómetros supondría unos **3.459 euros al año en gasolina.**

Con el mismo kilometraje, el coste energético de un eléctrico con recarga doméstica, utilizando la referencia MITECO de 2,75 euro/100 km, sería de unos **825 euros.** La diferencia energética alcanzaría aproximadamente **2.634 euros al año**.

Pero hay una condición fundamental: el propietario debe poder cargar habitualmente en casa. Si necesita recurrir de forma constante a cargadores rápidos, la ventaja económica se reduce considerablemente.

Con 30.000 kilómetros anuales, el eléctrico gana mucho interés si existe carga doméstica.

El diésel continúa siendo una alternativa especialmente relevante para quien hace fundamentalmente carretera y no dispone de infraestructura de recarga.

El híbrido queda en una posición intermedia para quienes combinan ciudad y carretera.

Si haces 40.000 kilómetros: el coste por kilómetro manda

Para quien recorre **40.000 kilómetros al año,** el automóvil se convierte prácticamente en una herramienta de trabajo.

Aquí el coste por kilómetro es fundamental.

Con gasolina 95 a **1,922 euro/litro**, un coche que consuma 6 l/100 km necesitaría aproximadamente **4.613 euros** de combustible al año.

En cinco años, sin tener en cuenta posibles variaciones del precio, serían más de **23.000 euros únicamente en gasolina.**

Un eléctrico con recarga doméstica, utilizando la referencia actualizada del MITECO de 2,75 euro/100 km, supondría unos **1.100 euros al año** de energía.

La diferencia entre ambos escenarios supera los **3.500 euros anuales.**

Por eso, para un conductor con 40.000 kilómetros anuales y posibilidad de cargar en casa, **el eléctrico puede ofrecer una ventaja energética muy importante.**

¿Cuándo sigue teniendo sentido el diésel?

El diésel no ha desaparecido de la ecuación. Aunque el precio del gasóleo A se sitúa hoy prácticamente al mismo nivel que la gasolina, **1,926 euro/litro de media nacional,** un motor diésel puede mantener una ventaja cuando el consumo real del vehículo es claramente inferior al de un gasolina.

También conserva ventajas prácticas: autonomía, rapidez de repostaje y facilidad para recorrer largas distancias sin necesidad de planificar las paradas.

Un conductor que haga 30.000 o 40.000 kilómetros principalmente por autopista y no tenga posibilidad de cargar en casa puede seguir encontrando en el diésel una solución adecuada.

La clave está en no confundir muchos kilómetros con muchos kilómetros urbanos.

¿Cuándo interesa un híbrido?

El híbrido convencional es una alternativa especialmente interesante para quien busca un término medio.

No necesita enchufe, reduce el consumo en ciudad y mantiene una utilización similar a la de un coche de combustión convencional.

Su escenario más favorable aparece cuando el uso combina:

- ***Ciudad.***
- ***Carretera secundaria***
- ***Atascos.***
- ***Desplazamientos diarios.***
- ***Viajes ocasionales.***

Si haces **entre 15.000 y 25.000 kilómetros al año** y no tienes garaje con enchufe, el híbrido puede ser una alternativa especialmente práctica.

¿Y un híbrido enchufable?

El híbrido enchufable es un caso diferente. Puede resultar interesante para quien realiza diariamente pocos kilómetros y tiene posibilidad de cargar en casa o en el trabajo, pero después necesita realizar viajes largos con frecuencia.

En ese escenario puede funcionar como un eléctrico durante el día y como un híbrido de gasolina para los viajes. **Pero existe una condición fundamental: hay que cargarlo.**

Comprar un híbrido enchufable y utilizarlo permanentemente con la batería descargada elimina buena parte de su principal ventaja económica.

El mantenimiento también cuenta

El coste energético no es el único factor. Según los datos recogidos, el mantenimiento anual medio de un coche eléctrico ronda los **140 euros,** frente a unos **250 euros en gasolina y diésel,** mientras que en los híbridos no enchufables se sitúa alrededor de los **260 euros.**

Un eléctrico tiene una mecánica más sencilla y prescinde de elementos como cambios de aceite, filtros de combustible, embrague o determinados componentes asociados al motor térmico.

Eso sí, eléctrico no significa que todos los costes sean inferiores. Seguro, neumáticos, depreciación y precio de compra también deben entrar en la cuenta.

La gran pregunta: ¿cuántos kilómetros tienes que hacer para que compense?

No existe una cifra universal porque depende del precio de compra de cada modelo, de su consumo y de la posibilidad de cargar.

Pero con la gasolina actualmente en **1,922 euro/litro de media,** el kilometraje empieza a tener todavía más importancia.

Si el uso anual del coche es **inferior a 10.000 kilómetros**, las opciones que pueden tener más sentido son los **modelos de gasolina y los híbridos,** ya que el menor kilometraje hace más difícil amortizar el sobrecoste de algunas tecnologías.

Entre 10.000 y 20.000 kilómetros al año, **el híbrido gana protagonismo**, especialmente para quienes combinan ciudad y carretera y buscan reducir el consumo sin depender de un punto de recarga.

Cuando el uso aumenta **hasta los 20.000-30.000 kilómetros** anuales, el abanico se amplía y tanto el **híbrido como el eléctrico pueden resultar alternativas interesantes,** sobre todo si buena parte de los desplazamientos se realizan en recorridos previsibles.

A partir de 30.000 kilómetros al año, el **coche eléctrico con carga doméstica** puede ofrecer un coste de utilización muy competitivo, a**unque el diésel continúa siendo una alternativa** especialmente relevante para quienes realizan muchos kilómetros por carretera.

Por encima de los 40.000 kilómetros anuales, estas dos tecnologías cobran todavía más sentido: **un eléctrico cargado habitualmente en casa** puede reducir de forma importante el gasto energético por kilómetro, mientras que un **diésel puede seguir encajando** mejor en viajes largos y usuarios que no disponen de infraestructura de recarga.

Nota: Los kilómetros por sí solos no determinan qué coche conviene. Hay que saber dónde se hacen y dónde se puede recargar.

Ciudad, carretera o autopista: la clave que puede cambiarlo todo

Un conductor que hace 30.000 kilómetros principalmente en ciudad tiene unas necesidades completamente diferentes a otro que realiza esos mismos 30.000 kilómetros por autopista.

- Mucha ciudad: híbrido o eléctrico.

Ambos aprovechan especialmente bien la circulación urbana. El eléctrico ofrece además un coste energético especialmente bajo cuando se carga en casa.

- Mucha carretera: híbrido, diésel o eléctrico, dependiendo de las posibilidades de carga.

- Mucha autopista: hay que estudiar con especial atención el consumo real y la autonomía.

Un eléctrico puede seguir siendo muy barato de utilizar, pero las cargas rápidas pueden aumentar considerablemente el coste por kilómetro.

El error más caro: comprar pensando solo en el precio

Un coche barato no siempre es el coche más barato. Con la gasolina 95 a **1,922 euro/litro,** una diferencia de solo 2 litros de consumo cada 100 kilómetros representa actualmente **3,84 euros por cada 100 km.**

En 40.000 kilómetros al año son aproximadamente **1.537 euros de diferencia anual.**

En cinco años, más de **7.600 euros,** antes de considerar otros costes. Por eso, cuanto más se utiliza un automóvil, más importante es calcular su coste real de utilización.

La cuenta correcta debería incluir: **Precio de compra + financiación + seguro + impuestos + energía + mantenimiento + neumáticos + depreciación.**

Solo así podemos saber cuál es realmente el coche más barato de utilizar.

Entonces, ¿qué coche comprar según los kilómetros?

La respuesta rápida sería esta:

- 10.000 km al año: gasolina o híbrido.

- 20.000 km: híbrido, especialmente si hay mucha ciudad.

- 30.000 km: eléctrico si puedes cargar en casa; diésel si haces mucha carretera.

- 40.000 km o más: eléctrico con carga doméstica si encaja con tus desplazamientos; diésel si haces principalmente autopista y necesitas repostajes rápidos.

Y hay una última regla que puede ser incluso más importante: **Si puedes cargar en casa, el eléctrico gana muchos puntos.**

La diferencia entre los **2,75 euro/100 km de la referencia MITECO para recarga doméstica y los 8,37 euro/100 km de recarga rápida** demuestra por qué el lugar donde se recarga es casi tan importante como la tecnología del coche.

Y mientras tanto, la gasolina 95 ya se encuentra en **1,922 euro/litro** de media nacional, con el diésel en **1,926 euro/litro,** por lo que el coste del combustible vuelve a ser un factor decisivo para quienes recorren muchos kilómetros.

Para un conductor que hace muchos kilómetros y dispone de garaje con cargador, el eléctrico puede ofrecer actualmente un coste energético muy inferior.

Para quien no tiene dónde cargar, realiza muchos kilómetros por autopista y necesita repostar rápidamente, el diésel mantiene argumentos importantes.

Y para quien busca sencillez, versatilidad y no quiere depender de enchufes, **el híbrido continúa siendo una de las alternativas más equilibradas del mercado.**



Precio Gama: desde 17.500 euros (con Plan Auto+ y CAE incluidos). ■ **Vel.Máx.:** 160 km/h ■ **Baterías:** Pro: 39,8 kWh - ProMax: 53 kWh ■ C

Leapmotor B03X: el crossover eléctrico que apuesta por precio, espacio y tecnología



HEMOS PROBADO EL LEAPMOTOR B03X, UN CROSSOVER ELÉCTRICO DE 4,27 METROS QUE COMBINA UN TAMAÑO MANEJABLE CON UN HABITÁCULO AMPLIO, DOS BATERÍAS Y UNA DOTACIÓN TECNOLÓGICA COMPLETA, AUNQUE PRESENTA ALGUNOS ASPECTOS MEJORABLES.

El Leapmotor B03X llega al segmento de los crossover eléctricos compactos con una combinación de tamaño urbano, autonomía, prestaciones y un precio anunciado especialmente competitivo, aunque no está exento de rivales.

Después de probar el Leapmotor B03X, queda claro que la marca ha priorizado un planteamiento práctico antes que deportivo. Sus 4,27 metros de longitud, 1,81 metros de anchura y una batalla de 2,605 metros permiten moverse con relativa facilidad por ciudad, mientras que sus 10 metros de diámetro de giro facilitan las maniobras.

En marcha, el B03X ofrece una respuesta inmediata y progresiva, con un funcionamiento especialmente adecuado para desplazamientos urbanos y periurbanos. La dirección tiene un tacto ligero y la suspensión apuesta por filtrar las irregularidades antes que transmitir sensaciones deportivas. No es un coche pensado para buscar emociones al volante, sino para realizar kilómetros con comodidad.

La gama contempla dos configuraciones mecánicas. El B03X Pro monta una batería LFP de 39,8 kWh y un motor eléctrico de 130 kW, equivalentes a 176 CV, con una autonomía homologada de 292 kilómetros. Por encima se encuentra el ProMax, con batería de 53 kWh, 145 kW de potencia, 197 CV y hasta 382 kilómetros WLTP.

Ambas versiones ofrecen 200 Nm de par, aceleran de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos y alcanzan 160 km/h. Son cifras suficientes para un uso cotidiano y permiten afrontar incorporaciones y adelantamientos con solvencia.

La recarga rápida constituye otro de sus argumentos. Según los datos facilitados por Leapmotor, ambas baterías pueden pasar del 30 al 80% en aproximadamente 16 minutos, siempre que se utilice una infraestructura capaz de proporcionar la potencia necesaria.

Frente a una competencia cada vez mayor

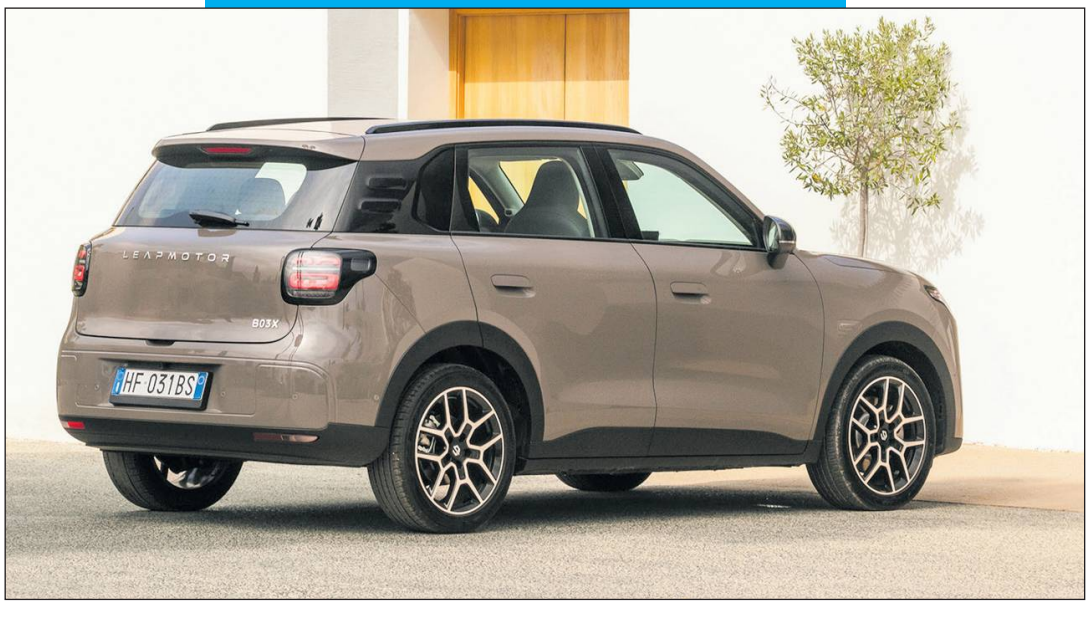
El B03X llega a un mercado donde ya existen alternativas como el Citroën ë-C3 Aircross, el Hyundai Inster, el Kia EV3, el Skoda Epiq o el BYD Atto 2, aunque las diferencias de tamaño, batería, equipamiento y precio hacen que la comparación deba realizarse versión por versión.

Frente a los modelos más pequeños, el Leapmotor ofrece unas dimensiones exteriores superiores y una potencia considerable. En cambio, frente a propuestas como el Kia EV3, el planteamiento es diferente por posicionamiento y capacidad de batería.

Uno de los puntos que más condiciona la comparación es el precio anunciado. El B03X parte de 17.500 euros, pero esta cantidad ya contempla 3.375 euros del Plan Auto+ y 900 euros procedentes de la venta de CAE. Por tanto, esta cifra no representa necesariamente el desembolso aplicable a todos los compradores.

La dotación de seguridad es amplia, con 21 funciones ADAS y sistemas de asistencia de nivel 2. El acabado LIFE incorpora de serie elementos como siete airbags, faros LED, climatizador automático y llantas de 18 pulgadas, mientras que el DESIGN añade diferentes sistemas de asistencia al aparcamiento y equipamiento adicional.

Tras la prueba, el B03X deja una impresión claramente orientada a la funcionalidad. No pretende ser un deportivo ni ofrecer una autonomía sobresaliente, pero sí combina unas prestaciones suficientes, un tamaño razonable y una propuesta tecnológica completa. Su principal argumento está en el precio anunciado y en una configuración que busca facilitar el acceso al coche eléctrico.



ARGA RÁPIDA: DEL 30 AL 80 % EN UNOS 16 MINUTOS.

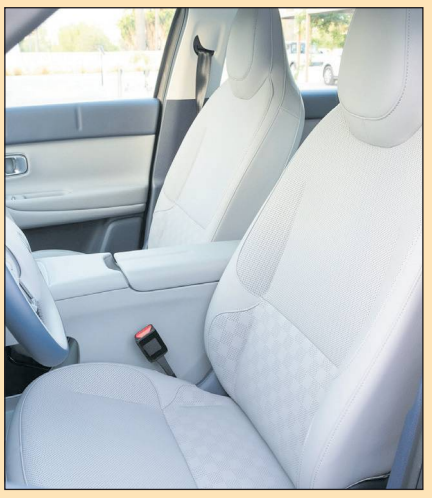


UN INTERIOR TECNOLÓGICO QUE APUESTA POR ESPACIO, SENCILLEZ Y FUNCIONALIDAD



El Leapmotor B03X presenta un habitáculo moderno y bien aprovechado, con una distribución sencilla y protagonismo de las pantallas. La instrumentación digital de 8,8 pulgadas se combina con una pantalla central de 14,6 pulgadas, que concentra buena parte de las funciones del vehículo. El sistema Leap OS 4.0 Plus incorpora procesador Qualcomm Snapdragon 8155, navegación conectada y actualizaciones inalámbricas. También ofrece Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. La habitabilidad trasera resulta destacable para su tamaño, con 947 mm para las piernas. El maletero ofrece 510 litros, ampliables hasta 1.605 litros con los asientos abatidos, además de un práctico compartimento inferior de 105 litros.







LOS DATOS

Tipo Motor	eléctrico
Combustible:	eléctrico
Potencia combinada	176 CV-197 CV
Par Max.	200 Nm
Transmisión	Automatica
Tracción	Delantera
Susp.del.	Tipo.McPherson
Susp.tras	barra de torsión y muelles helicoidal.
Frenos del.	Discos ventilados
Frenos tras.	Discos ventilados
Dimens.(mm)	4.270/1.810/1.635
Batalla	2.605 mm.
Diámetro de giro:	10 m
Maletero	510 - 1.605 litros
Baterías	39,8 kWh - 53 kWh
Peso	1.500 - 1.625 kgs
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Velocidad máx.	160 km/h limitada
Aceleración 0-100	8,6 segundos
Consumo urbano (kWh/100km)	12-13
Consumo real medio	13,6 en uso mixto.
Consumo homologado	15,5 - 15,7
Autonomía (WLTP) Kms	292 - 382

NUESTRA OPINIÓN

El Leapmotor B03X ofrece una combinación equilibrada de prestaciones, espacio, tecnología y precio. Su enfoque urbano resulta convincente, aunque la autonomía de la versión básica y un tacto de conducción poco deportivo limitan su atractivo para quienes buscan mayor versatilidad.

VEREDICTO ●●●●○



VEREDICTO

Leapmotor B03X

- ■ Precio de acceso competitivo
- ■ Habitabilidad destacable
- ■ Autonomía justa versión de 39,8 kWh.
- ■ ADAS algo intrusivos.



ALTERNATIVAS

CITROËN Ë-C3 AIRCROSS

PRECIO Desde 19.840 euros.



VEREDICTO ●●●○○

● **Potencia** 113 CV ● **Vel.máxima** 145 Km/h
● **Autonom.:** 400 Kms ● **Tamaño** 4.39/1.79/1.66

NUESTRA OPINIÓN

El Leapmotor B03X destaca frente al Citroën ë-C3 Aircross por potencia, prestaciones y equipamiento, mientras el modelo francés ofrece mayor autonomía WLTP y una propuesta más consolidada dentro del segmento eléctrico.

BYD ATTO 2

PRECIO Desde 18.739 euros.



VEREDICTO ●●●●○

● **Potencia** 177-204CV ● **Vel.máxima** 160 Km/h
● **Autonom**312-430 Km ● **Tamaño** 4.31/1.83/1.67

NUESTRA OPINIÓN

Frente al BYD ATTO 2, el Leapmotor B03X ofrece una relación más equilibrada entre potencia, espacio y precio, mientras el BYD destaca por autonomía en su versión Comfort y una gama más amplia de baterías.

KIA EV3

PRECIO Desde 24.530 euros.



VEREDICTO ●●●●○

● **Potencia** 204CV ● **Vel.máxima** 170 Km/h
● **Autonom.:** 436-605 ● **Tamaño** 4.30/1.85/1.56

NUESTRA OPINIÓN

Frente al Kia EV3, el Leapmotor B03X apuesta por un precio más competitivo y dimensiones compactas, mientras el Kia ofrece mayor autonomía, batería de mayor capacidad y mejores prestaciones generales para viajes largos.

GUÍA DEL COMPRADOR DE COCHES NUEVOS Y USADOS PARA ELEGIR CON CRITERIO TÉCNICO



Las diez claves que debes conocer para comprar coche

MOTOR, SEGURIDAD, CONSUMO, HABITABILIDAD, COMPORTAMIENTO, TECNOLOGÍA Y COSTES DE MANTENIMIENTO SON ALGUNOS DE LOS FACTORES QUE CONVIENE ANALIZAR ANTES DE DECIDIR QUÉ COCHE COMPRAR.

Comprar un coche nuevo o de segunda mano es una de las decisiones económicas más importantes que afronta un conductor. El precio de adquisición es solo una parte de la operación: durante los años de utilización habrá que asumir gastos de combustible o electricidad, seguro, mantenimiento, neumáticos, impuestos, posibles reparaciones y, finalmente, la depreciación del vehículo.

Además, la transformación tecnológica del automóvil ha multiplicado las posibilidades de elección. Gasolina, diésel, híbridos, híbridos enchufables, eléctricos y diferentes sistemas de transmisión conviven actualmente en los concesionarios. A ello se suma una oferta cada vez mayor de SUV, compactos, berlinas, familiares y vehículos comerciales.

Por eso, antes de decidir, conviene analizar el coche desde una perspectiva global. Estas son las diez claves que deberían formar parte de cualquier proceso de compra.

1. Elegir la motorización según el uso real

No existe un motor perfecto para todos los conductores. La elección debe realizarse en función del kilometraje anual, el tipo de recorrido y las posibilidades de carga disponibles.

Un motor de gasolina puede ser una alternativa equilibrada para quienes realizan un kilometraje moderado y combinan ciudad y carretera. El diésel conserva ventajas para quienes recorren muchos kilómetros, especialmente en autopista, gracias a su consumo contenido y elevado par motor.

Los híbridos convencionales pueden resultar interesantes para quienes circulan habitualmente por ciudad, ya que recuperan energía durante las deceleraciones y pueden desplazarse durante determinados momentos utilizando el motor eléctrico.

Los híbridos enchufables requieren un análisis diferente: sus ventajas dependen en gran medida de poder recargarlos con frecuencia. Para quienes disponen de un punto de carga y realizan desplazamientos diarios relativamente cortos, pueden reducir considerablemente el consumo de combustible.

En el caso de los eléctricos, autonomía, potencia de carga y acceso a infraestructura son factores fundamentales..

2. No mirar solamente el precio de compra

El precio que aparece en el anuncio no refleja el coste real del automóvil. Antes de comparar dos modelos hay que comprobar qué equipamiento incluyen y cuál es el precio final con impuestos, matriculación, transporte y posibles opciones.

También conviene calcular el coste total de propiedad. Seguro, mantenimiento, neumáticos, impuestos, energía y depreciación pueden modificar considerablemente la factura final.

Un vehículo más caro inicialmente puede tener unos costes de utilización inferiores, mientras que otro más barato puede requerir mayores desembolsos durante sus años de propiedad.

3. La seguridad debe estar entre las prioridades

La seguridad activa y pasiva es uno de los apartados que más ha evolucionado en los últimos años.

Sistemas como el frenado automático de emergencia, control de crucero adaptativo, detector de ángulo muerto, mantenimiento de carril o reconocimiento de señales pueden ayudar a prevenir accidentes o reducir sus consecuencias.

También es recomendable consultar las pruebas independientes de Euro NCAP y comprobar exactamente qué sistemas de seguridad vienen de serie. Una determinada calificación no significa necesariamente que todas las versiones del modelo incorporen el mismo equipamiento.



4. Analizar el espacio que realmente necesitamos

Comprar un coche demasiado grande puede incrementar el precio, el consumo y los costes de utilización. Uno demasiado pequeño puede quedarse corto rápidamente.

Antes de elegir, conviene comprobar físicamente las plazas traseras, especialmente si van a viajar adultos o se utilizarán sillas infantiles. La posición de los asientos delanteros puede modificar considerablemente el espacio disponible detrás.

El maletero también merece una prueba práctica. No solo importa su capacidad declarada: la anchura de la boca de carga, la altura del piso, la posibilidad de abatir los asientos y la presencia de compartimentos adicionales pueden resultar decisivos.

5. Probar el coche antes de comprarlo

Las fichas técnicas permiten comparar dimensiones, potencia, consumo y prestaciones, pero no explican cómo se comporta realmente un automóvil.

Durante la prueba de conducción conviene valorar la posición al volante, visibilidad, dirección, tacto de los pedales, respuesta del motor, cambio, suspensión y capacidad de frenada.

También es importante conducir por diferentes tipos de vías. Un coche que resulta agradable en ciudad puede ofrecer un comportamiento diferente en autopista o carreteras secundarias.

El confort acústico y la calidad de rodadura también deberían analizarse, especialmente si se realizan viajes largos con frecuencia..

6. La suspensión y los neumáticos importan más de lo que parece

Dos coches con el mismo motor pueden ofrecer sensaciones completamente diferentes dependiendo de su suspensión, neumáticos y puesta a punto.

Las llantas grandes suelen mejorar la estética, pero los neumáticos de perfil bajo pueden aumentar el coste de sustitución y transmitir con mayor intensidad las irregularidades del asfalto.

Por ello, antes de elegir una versión deportiva o un acabado con grandes ruedas, conviene conocer el precio de los neumáticos y su disponibilidad, además del confort que ofrece sobre firmes deteriorados.

7. Tecnología sí, pero que sea fácil de utilizar

Las pantallas y sistemas multimedia se han convertido en uno de los elementos protagonistas de los interiores actuales. Sin embargo, más tecnología no siempre significa mayor facilidad de uso.

Un buen sistema debe ofrecer una respuesta rápida, menús intuitivos y conectividad con Apple CarPlay y Android Auto. También conviene comprobar la calidad del sistema de navegación, los comandos de voz y las actualizaciones.

Los mandos físicos siguen teniendo ventajas para funciones que se utilizan constantemente, como climatización, volumen o determinadas ayudas a la conducción. Poder manejarlos sin apartar la vista de la carretera es un factor importante..

8. Pensar en el mantenimiento antes de firmar

Todo coche necesita mantenimiento. Aceite, filtros, frenos, neumáticos, batería y otros elementos de desgaste acabarán formando parte del presupuesto del propietario.

En algunos modelos también hay que prestar atención a componentes de mayor coste, como embrague, distribución, sistemas de tratamiento de gases o baterías de vehículos electrificados.

Antes de comprar, resulta útil conocer los intervalos de revisión y solicitar información sobre el precio aproximado de las operaciones habituales. En un vehículo usado, además, el historial de mantenimiento es fundamental para conocer cómo ha sido tratado.

9. Garantía y servicio posventa

La garantía es otro elemento que puede marcar diferencias entre fabricantes y versiones. Hay que comprobar su duración, kilometraje máximo y qué componentes están cubiertos.

También interesa conocer la red de talleres oficiales, la disponibilidad de recambios y los tiempos habituales de reparación.

En el caso de marcas con una presencia todavía reducida en determinados mercados, este punto adquiere especial relevancia. Un precio de compra atractivo puede perder parte de su ventaja si determinadas piezas tardan demasiado en llegar o existen pocos centros especializados.

10. La depreciación también forma parte del precio

Uno de los gastos más importantes de un coche es el que no aparece en la factura del concesionario: la pérdida de valor.

La depreciación depende de numerosos factores, entre ellos la demanda del modelo en el mercado de ocasión, la antigüedad, el kilometraje, el estado del vehículo, la motorización y el equipamiento.

Antes de comprar conviene consultar precios de unidades usadas similares y analizar cómo se comporta el modelo en el mercado de segunda mano.

Este análisis resulta especialmente importante para quienes cambian de coche cada pocos años. Un vehículo con un precio inicial ligeramente superior puede terminar teniendo un coste efectivo menor si conserva mejor su valor.

Una decisión que debe ir más allá del diseño

La elección de un automóvil no debería basarse exclusivamente en el diseño, la potencia o las promociones del momento. El coche tiene que encajar con las necesidades reales de movilidad, el presupuesto y el tipo de utilización de cada conductor.

La motorización, el consumo, la seguridad, el espacio interior, el comportamiento dinámico y la tecnología deben analizarse conjuntamente con el mantenimiento, el seguro, los neumáticos y la depreciación.

También es recomendable comparar varias versiones del mismo modelo y no limitarse al precio de entrada. En ocasiones, una versión intermedia puede ofrecer el equilibrio más interesante entre equipamiento y coste.

En definitiva, comprar bien significa conocer cuánto cuesta el coche antes, durante y después de la compra. Analizar estos diez factores permite tomar una decisión más racional y evitar que una oferta aparentemente atractiva termine convirtiéndose en una compra más cara de lo previsto.



AYUDAS A LA COMPRA DE COCHES 2026

El Plan Auto+ avanza y ya consume casi la mitad del presupuesto

EL PROGRAMA MANTIENE MÁS DE 175 MILLONES DE EUROS PARA PARTICULARES, PERO EL RÁPIDO RITMO DE SOLICITUDES REDUCE EL MARGEN PARA QUIENES TODAVÍA QUIEREN BENEFICIARSE.

El Plan Auto+ 2026 entra en una etapa decisiva. Apenas cinco semanas después de abrirse el plazo para solicitar las ayudas, el programa ya habría comprometido algo menos de la mitad de los 350 millones de euros destinados a particulares, según fuentes del sector.

El dato no significa que el presupuesto se haya agotado. Al contrario, todavía queda una cantidad importante disponible, pero confirma que los fondos están avanzando con rapidez. Para los compradores que tengan previsto adquirir un vehículo que cumpla los requisitos, esperar demasiado puede reducir las posibilidades de acceder a la ayuda.

El programa cuenta con un presupuesto global de 400 millones de euros en 2026. De esa cantidad, 350 millones corresponden a particulares y otros 50 millones están reservados para autónomos y empresas.



Todavía quedan más de 175 millones

Tomando como referencia que ya se ha comprometido algo menos del 50% de la partida destinada a particulares, todavía quedarían más de 175 millones de euros disponibles.

Esta cantidad debe considerarse una estimación, ya que la Administración no publica un contador diario con el presupuesto restante. Además, el carácter retroactivo del programa hace que parte de las solicitudes correspondan a vehículos adquiridos anteriormente durante 2026.

El Plan Auto+ permite solicitar ayudas para compras realizadas desde el 1 de enero de 2026, siempre que el vehículo y el comprador cumplan todas las condiciones establecidas en la convocatoria.

Por tanto, el ritmo de consumo de los fondos será determinante durante las próximas semanas. Cuantas más solicitudes se tramiten, menor será el margen disponible para nuevas operaciones.

Hasta 4.500 euros por un turismo

La ayuda máxima prevista para determinados turismos alcanza los 4.500 euros, aunque no todos los compradores reciben automáticamente esa cantidad.

El cálculo depende de diferentes factores. El programa tiene en cuenta principalmente el grado de electrificación del vehículo, su precio y su fabricación europea.

Los eléctricos puros cuentan con una ponderación superior a los híbridos enchufables y a los vehículos eléctricos de autonomía extendida. También reciben una consideración adicional los modelos con un precio de hasta 35.000 euros antes de impuestos.

El límite general de precio para los turismos M1 se sitúa en 45.000 euros antes de impuestos. La fabricación o ensamblaje de determinados componentes de la batería en Europa también puede incrementar la ayuda.

El resultado es que dos vehículos eléctricos con precios diferentes o fabricados en distintos mercados pueden recibir importes de ayuda diferentes.

No es obligatorio entregar un coche antiguo

Una de las principales características del Plan Auto+ es que no exige achatarrar un vehículo antiguo para acceder a la ayuda.

El programa contempla determinados turismos eléctricos, híbridos enchufables y vehículos con etiqueta CERO, además de vehículos comerciales ligeros, motocicletas eléctricas y determinados cuadriciclos que cumplan los requisitos establecidos.

Esta ausencia de achatarramiento facilita el acceso a los incentivos a compradores que no disponen de un vehículo antiguo para retirar.

Para los particulares que ya hayan comprado un coche desde enero, la posibilidad de solicitar la ayuda con carácter retroactivo también amplía el número de operaciones potencialmente beneficiarias.

Autónomos y empresas tendrán otros 50 millones

Los 50 millones de euros restantes del presupuesto global están destinados a autónomos y empresas. Sin embargo, esta segunda línea todavía está pendiente de convocatoria.

Las previsiones apuntan a que pueda abrirse a finales de septiembre o principios de octubre, aunque será necesario esperar a la publicación oficial para conocer las condiciones definitivas.

También existen límites diferentes según el beneficiario. Mientras un particular puede acceder a la ayuda para un vehículo, los autónomos pueden llegar hasta tres vehículos y las empresas hasta diez unidades.

El Plan Auto+ afronta así sus primeras semanas con una parte importante del presupuesto todavía disponible, pero con un ritmo de solicitudes que empieza a convertir el tiempo en un factor relevante. Para quienes estén pensando en comprar un coche eléctrico o electrificado, la clave será comprobar que el modelo cumple los requisitos y tramitar la ayuda cuanto antes, antes de que los fondos destinados a particulares puedan agotarse.

MATRICULACIONES

Agosto acelera las ventas de coches y dispara el peso de los electrificados

EL MERCADO ESPAÑOL CIERRA AGOSTO CON 68.544 MATRICULACIONES, UN 11,8% MÁS, MIENTRAS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS ENCHUFABLES ALCANZAN YA EL 27,7% DE LAS VENTAS.

El mercado español del automóvil mantiene su trayectoria ascendente y vuelve a registrar un crecimiento significativo durante el verano. En agosto se matricularon 68.544 turismos nuevos, un 11,8% más que en el mismo mes de 2025. Un resultado especialmente relevante teniendo en cuenta que agosto suele ser uno de los meses con menor actividad comercial por el periodo vacacional.

La cifra convierte a agosto de 2026 en el mejor agosto desde 2019, cuando se alcanzaron 74.426 matriculaciones. Con este resultado, el mercado acumula entre enero y agosto 818.201 turismos vendidos, un 6,3% más que durante el mismo periodo del año anterior.

La electrificación gana protagonismo

Uno de los elementos más destacados de la evolución del mercado es el avance de los vehículos electrificados. Durante agosto se matricularon 18.967 turismos eléctricos e híbridos enchufables, un 27% más que un año antes.

Estas dos tecnologías alcanzaron conjuntamente una cuota del 27,7% del mercado, de modo que más de uno de cada cuatro turismos matriculados en España durante agosto correspondió a un vehículo eléctrico o híbrido enchufable.

La tendencia también se refleja en el acumulado anual. Entre enero y agosto se han registrado 185.340 matriculaciones de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, un 34,1% más que en los ocho primeros meses de 2025. Su cuota acumulada alcanza el 22,6%, cinco puntos más que hace un año.

Este crecimiento confirma el progresivo cambio en la composición del mercado español, con las tecnologías electrificadas ganando presencia frente a las motorizaciones tradicionales..

Menos emisiones y crecimiento en todos los canales

El avance de los vehículos electrificados también coincide con una reducción de las emisiones medias de CO_2. En agosto, los nuevos turismos matriculados registraron una media de 95,5 gramos de CO_2 por kilómetro, un 2,3% menos que en agosto de 2025

En el acumulado del año, las emisiones medias se sitúan en 101,5 gramos por kilómetro, lo que representa una reducción del 4,2% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

Por canales de venta, agosto dejó crecimiento en todos los grandes grupos. Las empresas matricularon 27.167 turismos, un 13,1% más que hace un año, mientras que los particulares alcanzaron 39.109 unidades, con un incremento del 9,9%.

El canal de alquiladores fue el que registró el mayor crecimiento porcentual, con 2.268 matriculaciones, un 32% más que en agosto de 2025.

En el acumulado hasta agosto, los particulares aumentan sus compras un 6,8%, las empresas avanzan un 4,7% y los alquiladores crecen un 7,8%.

También crecen los vehículos comerciales

La buena evolución del mercado se extiende además a los vehículos comerciales ligeros. En agosto se matricularon 11.289 unidades, un 5,9% más que en el mismo mes del año anterior.

Entre enero y agosto, las matriculaciones de comerciales ligeros alcanzan las 131.633 unidades, un 7% más. Autónomos y empresas protagonizaron los principales avances en agosto, con incrementos del 16,1% y el 11,8%, respectivamente.

Los datos conocidos hasta agosto dibujan, por tanto, un mercado español que mantiene el crecimiento y afronta la última parte de 2026 con una evolución positiva. La electrificación, además, continúa ganando peso y se consolida como uno de los principales cambios estructurales del automóvil en España.



TOP 10 MARCAS-MODELO AGOSTO 2026

TOP MARCAS MES			TOP MARCAS ACUMULADO AÑO		
Toyota	7.125	6,4%	Toyota	71.512	9,3%
Volkswagen	4.791	14,9%	Volkswagen	52.496	3,5%
Kia	4.044	24,4%	Seat	47.829	4,3%
Seat	3.871	20,6%	Renault	47.264	-13,7%
Renault	3.700	-2,5%	Kia	43.887	-0,2%

TOP MODELOS MES			TOP MODELOS ACUMULADO AÑO		
 Dacia Sandero	2.037	-4,7%	 Dacia Sandero	23.769	-6,1%
 Toyota Corolla	1.762	1,3%	 Seat Ibiza	19.837	27,1%
 Toyota Yaris	1.705	67,5%	 Toyota Corolla	17.119	14,2%
 Seat Ibiza	1.530	29,0%	 Toyota C-HR	15.930	26,5%
 Seat Arona	1.330	44,9%	 MG ZS	15.309	-13,9%

PRECIOS COCHES NUEVOS

EN ESTA GUÍA REPASAMOS LOS COCHES NUEVOS DISPONIBLES EN EL MERCADO ESPAÑOL, ORGANIZADOS POR MARCA, MODELO Y PRECIO. EL OBJETIVO ES AYUDARTE A IDENTIFICAR QUÉ OPCIONES ENCAJAN MEJOR EN TU PRESUPUESTO. LOS PRECIOS INDICADOS CORRESPONDEN AL PRECIO DE TARIFA, SIN DESCUENTOS NI PROMOCIONES APLICADAS.



Marca/Modelo	Precio (desde - hasta)	
ABARTH		
500e	35.875 €	39.515 €
600e	42.787 €	46.587 €
ALFA ROMEO		
Giulia	46.660 €	103.178 €
Stelvio	52.258 €	123.650 €
Tonale	36.986 €	52.798 €
Junior	28.529 €	45.154 €
ALPINE		
A110	69.800 €	265.000 €
A290	38.700 €	46.200 €
A390	67.500 €	78.000 €
ASTON MARTIN		
DB12	315.000 €	315.000 €
Vantage	212.500 €	212.500 €
DBX	250.000 €	250.000 €
Vanquish	430.000 €	430.000 €
Valhalla	1.000.000 €	1.000.000 €
AUDI		
A1	28.220 €	36.810 €
A3	33.350 €	85.890 €
A5	51.050 €	125.750 €
A6	63.900 €	90.330 €
A6 e-tron	67.980 €	106.810 €
A8	115.900 €	177.270 €
Q2	35.010 €	59.140 €
Q3	46.620 €	70.690 €
Q4 e-tron	49.350 €	67.450 €
Q5	63.000 €	96.350 €
Q5 Sportback	65.320 €	98.700 €
Q6 e-tron	71.710 €	104.890 €
Q6 e-tron Sportback	74.150 €	107.430 €
Q7	85.220 €	131.020 €
Q8	100.410 €	191.250 €
Q8 e-tron	84.610 €	103.010 €
Q8 e-tron Sportback	87.250 €	105.510 €
e-tron GT	111.700 €	166.900 €
RS6	155.330 €	172.785 €
BENTLEY		
Bentayga	242.915 €	242.915 €
Continental GT	298.128 €	298.128 €
Flying Spur	298.128 €	298.128 €
BMW		
Serie 1	35.150 €	62.850 €
Serie 2 Active Tourer	42.240 €	54.350 €
Serie 2 Coupé	49.900 €	77.200 €
Serie 2 Gran Coupé	38.150 €	65.850 €
Serie 3	49.550 €	132.200 €
Serie 4	56.500 €	138.850 €
Serie 5	62.450 €	164.550 €
Serie 7	121.150 €	144.950 €
Serie 8	115.500 €	232.350 €
X1	46.500 €	73.200 €
iX1	49.600 €	57.100 €
X2	48.000 €	75.250 €
iX2	51.300 €	58.800 €
X3	64.550 €	91.000 €

Marca/Modelo	Precio (desde - hasta)	
BMW		
X4	61.950 €	134.350 €
X5	96.150 €	183.450 €
X6	102.600 €	185.500 €
X7	122.000 €	154.100 €
XM	134.100 €	189.350 €
Z4	60.500 €	81.600 €
i4	58.650 €	80.550 €
iX	87.900 €	132.500 €
iX3	69.900 €	69.900 €
i5	77.050 €	114.550 €
i7	116.000 €	187.200 €
BYD		
Dolphin Surf	18.780 €	25.280 €
Dolphin	30.990 €	32.190 €
Atto 2	25.790 €	31.740 €
Atto 3 EVO	37.780 €	44.780 €
Seal	39.780 €	45.935 €
Seal U	35.790 €	41.990 €
Seal 6 DM-i	35.790 €	41.790 €
Han	69.990 €	73.620 €
Tang	72.000 €	72.000 €
Sealion 7	46.780 €	53.180 €
CATERHAM		
Seven	40.900 €	40.900 €
CHANGAN		
Deepal S05	37.390 €	37.390 €
CITROËN		
Ami	7.990 €	7.990 €
C3	15.440 €	22.050 €
C3 Aircross	18.040 €	31.240 €
C4	23.550 €	34.430 €
C4 X	24.850 €	35.130 €
C5 Aircross	29.690 €	29.690 €
C5 X	32.550 €	35.240 €
CUPRA		
Born	35.650 €	47.020 €
Tavascan	44.010 €	60.350 €
Ateca	59.610 €	59.610 €
Formentor	34.860 €	62.223 €
León	30.520 €	56.300 €
León Sportstourer	32.010 €	61.968 €
Terramar	39.190 €	54.770 €
DACIA		
Spring	17.636 €	19.636 €
Duster	19.990 €	29.290 €
Bigster	24.590 €	32.890 €
Jogger	18.940 €	26.950 €
Sandero	13.490 €	18.040 €
Sandero Stepway	15.820 €	19.820 €
DEFENDER		
Defender 90	80.800 €	163.650 €
Defender 110	84.950 €	210.050 €
Defender 130	102.150 €	128.300 €
DFSK		
500	17.995 €	20.217 €
580	23.600 €	27.432 €

Marca/Modelo	Precio (desde - hasta)	
DFSK		
600	28.500 €	28.500 €
Fengon 5	28.600 €	28.600 €
E5	35.500 €	35.500 €
DISCOVERY		
Discovery	88.500 €	126.950 €
DISCOVERY SPORT		
Discovery Sport	58.900 €	71.658 €
DODGE		
Challenger	62.500 €	62.500 €
Charger	93.500 €	93.500 €
Durango	79.700 €	79.700 €
DS		
DS 3	32.382 €	42.873 €
DS 4	36.840 €	46.625 €
DS 7	46.512 €	67.593 €
DS 8	54.200 €	75.754 €
DONGFENG		
Box	24.595 €	24.595 €
EBRO		
S400	23.457 €	28.990 €
S700	27.640 €	37.079 €
S800	32.609 €	46.990 €
S900	49.773 €	49.773 €
EVO		
3	17.990 €	19.400 €
4	19.990 €	21.400 €
5	18.990 €	19.700 €
7	32.900 €	32.900 €
Cross 4	34.500 €	34.500 €
FERRARI		
296 GTB		277.899 €
SF90		453.648 €
12Cilindri		534.478 €
F80		3.600.000 €
Amalfi		240.000 €
Purosangue		390.000 €
FIAT		
500	19.140 €	39.101 €
Panda	15.809 €	18.539 €
Grande Panda	16.933 €	26.787 €
Tipo Sedán	19.700 €	19.700 €
600	22.168 €	33.593 €
FORD		
Focus	24.715 €	44.267 €
Kuga	31.622 €	47.254 €
Explorer	38.600 €	51.350 €
Mustang	61.828 €	398.500 €
Mustang Mach-E	49.206 €	78.182 €
Puma	24.027 €	34.968 €
Puma Gen-E	29.958 €	34.968 €
Bronco	87.095 €	91.695 €
Capri	40.300 €	52.250 €
Tourneo Courier	23.786 €	36.866 €
FOTON		
Tunland V9	58.199 €	58.199 €
Tunland G7	35.985 €	35.985 €

Marca/Modelo	Precio (desde - hasta)	
GEELY		
Geely E2	20.280 €	
Starray EM-i	30.490 €	
Geely E5	32.490 €	
HONDA		
Civic	33.900 €	38.800 €
Prelude	49.500 €	49.500 €
ZR-V	39.950 €	43.850 €
CR-V	48.145 €	55.300 €
e:Ny1	37.200 €	40.200 €
HR-V	32.460 €	39.210 €
Jazz	25.600 €	27.800 €
HYUNDAI		
Inster	25.140 €	32.850 €
i10	17.490 €	22.940 €
i20	20.910 €	30.160 €
i30	26.450 €	33.625 €
Bayon	23.755 €	29.655 €
IONIQ 6	49.620 €	49.620 €
IONIQ 5	44.020 €	61.020 €
Kona	30.190 €	50.300 €
Santa Fe	59.020 €	68.370 €
Staria	54.740 €	60.740 €
Tucson	38.875 €	56.825 €
IONIQ 9	69.900 €	88.100 €
INEOS		
Grenadier	84.530 €	93.930 €
ISUZU		
D-Max	49.635 €	60.451 €
JAGUAR		
Type 00		
JAECOO		
5	19.990 €	32.395 €
7	31.900 €	42.795 €
JEEP		
Avenger	25.400 €	40.000 €
Compass	37.935 €	50.600 €
Renegade	28.992 €	46.028 €
Wrangler	77.327 €	79.527 €
Grand Cherokee	102.250 €	102.250 €
KIA		
Ceed	25.795 €	36.095 €
Niro	33.175 €	47.240 €
e-Niro	41.440 €	51.240 €
Picanto	17.365 €	22.290 €
ProCeed	30.850 €	37.155 €
K4	30.750 €	38.850 €
Sorento	52.635 €	65.475 €
Sportage	31.244 €	49.281 €
Stonic	23.990 €	30.590 €
XCeed	27.715 €	42.040 €
EV3	36.930 €	48.705 €
EV4	37.590 €	52.228 €
EV5	36.120 €	
EV6	48.975 €	71.070 €
EV9	85.165 €	86.265 €
PV5	37.948 €	47.210 €

Marca/Modelo	Precio (desde - hasta)	
KGM		
Korando	23.200 €	36.750 €
Rexton	44.100 €	53.700 €
Torres	27.900 €	41.250 €
Torres Actyon	33.500 €	37.500 €
Tivoli	18.400 €	28.950 €
Tivoli Grand	22.400 €	29.950 €
Musso EVX	36.500 €	42.500 €
Musso	39.325 €	45.980 €
LAMBORGHINI		
Urus	265.895 €	270.752 €
Temerario	320.000 €	350.782 €
Revuelto	570.000 €	573.327 €
LANCIA		
Ypsilon	23.619 €	44.919 €
LEAPMOTOR		
T03	18.552 €	20.110 €
B05	19.500 €	
B10	22.500 €	32.765 €
C10	28.900 €	42.765 €
LEPAS		
L8	33.990 €	36.490 €
LEXUS		
ES	60.500 €	65.500 €
LBX	33.900 €	48.637 €
UX	40.250 €	61.500 €
NX	55.400 €	78.500 €
RX	83.900 €	112.650 €
LM	131.000 €	150.000 €
RZ	52.000 €	70.900 €
LYNK & CO		
1	40.995 €	44.995 €
2	36.435 €	39.495 €
8	48.056 €	52.995 €
LIVAN		
X3 Pro	16.995 €	16.995 €
X6 Pro	26.995 €	26.995 €
LOTUS		
Emira	124.875 €	128.353 €
Eletre	101.707 €	163.707 €
MAHINDRA		
KUV100	13.506 €	15.898 €
MASERATI		
GranTurismo	200.900 €	253.300 €
GranCabrio	209.600 €	263.000 €
Grecale	91.700 €	143.150 €
MC20	265.380 €	265.380 €
MAZDA		
2 Hybrid	25.850 €	33.550 €
3	25.800 €	39.600 €
6e (Eléctrico)	38.521 €	46.975 €
CX-30	28.140 €	42.340 €
CX-5	30.995 €	40.480 €
CX-60	45.588 €	61.324 €
CX-6e (SUV Eléctrico)	41.990 €	49.200 €
CX-80	57.494 €	68.278 €
MX-30	29.550 €	36.550 €
MX-5	30.550 €	42.850 €
MAXUS		
T60 Max	36.288 €	50.486 €
T90 EV	35.600 €	64.339 €
eTERRON 9	68.760 €	79.039 €
MERCEDES-BENZ		
AMG GT 4 P. Coupé	163.178 €	249.556 €
Clase T	29.930 €	35.635 €
CLA Shooting Brake	52.125 €	60.725 €
CLA	56.675 €	59.335 €
Clase A	38.939 €	89.375 €
Clase B	42.779 €	53.050 €
Clase C	38.290 €	50.536 €
CLE	61.670 €	99.408 €
Clase E	65.291 €	119.496 €
Clase G	150.468 €	221.870 €
Clase S	134.134 €	140.400 €
Clase V	74.150 €	114.160 €
EQA	36.450 €	61.280 €
EQB	58.526 €	64.532 €
EQE	72.814 €	74.624 €
EQE SUV	83.359 €	94.694 €
EQS	105.144 €	127.284 €
EQS SUV	140.185 €	214.574 €
GLA	47.163 €	67.011 €
GLB	49.875 €	74.922 €
GLC	59.438 €	143.569 €
GLC Coupé	63.545 €	146.310 €
GLE	92.339 €	180.766 €
GLE Coupé	103.723 €	186.416 €
Clase GLS	119.034 €	277.800 €
SL	115.345 €	292.358 €
AMG GT Coupé	114.492 €	249.084 €
MG		
MG3 (Hybrid+)	16.990 €	20.990 €
ZS (Hybrid+ / EV)	18.490 €	24.990 €
HS (PHEV 2026)	27.000€	35.000 €
MG4 Electric	26.480 €	32.980 €
MG5 EV	31.490 €	37.490 €
MGS6 EV (Nuevo)	43.655 €	46.655 €
Cyberster	63.590 €	68.590 €
MINI		
MINI 3p (Cooper C/S/E)	27.140 €	43.905 €
MINI 5p	28.140 €	35.295 €
Aceman	31.510 €	49.445 €
Cabrio	33.615 €	38.805 €
Countryman	35.520 €	52.210 €
MITSUBISHI		
Colt	18.350 €	28.750 €
ASX	24.050 €	35.390 €
Grandis (Nuevo SUV)	26.100 €	33.840 €
Eclipse Cross (PHEV)	43.050 €	47.900 €
Outlander (PHEV 2026)	25.900 €	63.019 €
MORGAN		
Supersport	125.000 €	135.500 €
NISSAN		
Micra (Eléctrico)	25.450 €	36.765 €
Leaf	30.000 €	35.000 €
Ariya	44.000 €	59.200 €
Juke	23.425 €	30.950 €
Qashqai	28.450 €	42.100 €
X-Trail	34.350 €	49.750 €
Townstar	27.540 €	37.550 €
OMODA		
5 (Gasolina / EV)	23.190 €	39.900 €
7 (PHEV)	32.990 €	43.900 €
9 (PHEV)	43.600 €	52.053 €
OPEL		
Astra	23.500 €	37.000 €
Corsa	17.450 €	30.800 €
Mokka	21.900 €	46.600 €
Grandland	33.200 €	55.950 €
Frontera (Nuevo)	21.500 €	34.000 €
PEUGEOT		
208	15.870 €	35.550 €
2008	21.080 €	44.806 €
308	23.669 €	44.496 €
3008	30.880 €	56.376 €
408	30.519 €	50.600 €
5008	34.250 €	56.660 €
POLESTAR		
Polestar 2	42.900 €	63.350 €
Polestar 4	49.900 €	72.900 €
Polestar 3	81.900 €	95.500 €
Polestar 5 (Nuevo)	120.600 €	145.300 €
PORSCHE		
718 Spyder RS	180.709 €	180.709 €
718 Cayman GT4 RS	180.709 €	180.709 €
911 (992.2)	157.835 €	328.344 €
Cayenne	118.067 €	223.684 €
Macan EV	82.310 €	117.426 €
Cayenne EV 2026	108.296 €	169.124 €
Panamera	127.829 €	237.102 €
Taycan	106.252 €	249.523 €
RANGE ROVER		
Range Rover	152.124 €	318.290 €
Evoque	59.500 €	80.100 €
Sport	98.474 €	228.540 €
Velar	77.950 €	113.100 €
RAM		
1500 (MY2025/26)	84.000 €	129.500 €
RENAULT		
Twingo E-Tech	17.558 €	21.100 €
5 E-Tech	23.702 €	34.992 €
4 E-Tech (Nuevo)	28.587 €	36.584 €
Clio 2026	17.390 €	29.740 €
Captur	20.313 €	33.186 €
Symbioz	25.434 €	35.395 €
Arkana	31.383 €	34.371 €
Austral	30.868 €	41.177 €
Rafale	39.140 €	54.454 €
Espace	34.416 €	45.942 €
Megane E-Tech	35.299 €	37.958 €
Scenic E-Tech	34.104 €	45.434 €
Kangoo	22.586 €	39.970 €
ROLLS-ROYCE		
Cullinan	549.999 €	
Ghost	475.881 €	
Spectre (Eléctrico)	450.000 €	
SANTANA		
400 (D/DS/PHEV)	40.589 €	59.411 €
SEAT		
Arona	19.460 €	30.347 €
Ateca	26.929 €	45.748 €
Ibiza	15.220 €	29.327 €
León	27.823 €	43.540 €
SERES		
3 (Eléctrico)	24.995 €	29.995 €
5 (Eléctrico)	45.995 €	69.995 €
ŠKODA		
Fabia	21.100 €	36.945 €
Scala	25.700 €	35.300 €
Epiq	25.000 €	35.000 €
Kamiq	19.500 €	34.450 €
Karoq	27.816 €	49.995 €
Elroq (Nuevo Eléctrico)	27.800 €	51.073 €
Octavia	29.350 €	44.150 €
Superb	39.900 €	61.505 €
Kodiaq (2026)	39.100 €	62.695 €
Enyaq	37.050 €	45.250 €
Enyaq Coupé	39.150 €	47.850 €
SKYWELL		
BE11 (72kWh / 86kWh)		47.416 €
SMART		
#1	32.031 €	45.516 €
#3	35.004 €	46.314 €
#5	45.300 €	62.640 €
SUBARU		
Crosstrek	30.000 €	37.500 €
Forester	37.400 €	44.900 €
Outback	38.400 €	48.550 €
Solterra (Eléctrico)	40.250 €	64.416 €
SUZUKI		
Swift (Mild Hybrid)	18.400 €	25.120 €
Vitara	24.972 €	33.661 €
S-Cross	26.865 €	36.268 €
Swace	28.100 €	31.100 €
e Vitara	32.050 €	42.350 €
Across (PHEV)	55.480 €	55.480 €
SWM		
G01 / G01F	22.990 €	29.369 €
TESLA		
Model 3	34.020 €	57.490 €
Model Y	31.550 €	61.990 €
Model S	109.990 €	119.990 €
Model X	114.990 €	124.990 €
TOYOTA		
Aygo X Cross	20.695 €	25.500 €
Yaris	21.500 €	25.400 €
Yaris Cross	26.370 €	31.300 €
Corolla (5p / Sedán / TS)	25.950 €	37.387 €
Corolla Cross	35.920 €	45.137 €
C-HR	29.320 €	45.387 €
C-HR+	35.375 €	47.137 €
RAV4 2026 (Nueva Gen)	43.500 €	53.500 €
bZ4X	38.395 €	50.637 €
Land Cruiser 250	85.950 €	97.500 €
Hilux (2026)	34.754 €	51.250 €
GR Yaris	48.500 €	58.593 €
GR Supra	78.000 €	150.000 €
Mirai (Hidrógeno)	74.200 €	77.200 €
Proace City	18.000 €	35.250 €
VOLKSWAGEN		
Polo	17.390 €	33.275 €
Taigo	21.535 €	30.295 €
T-Cross	21.845 €	30.550 €
Golf (Mk 8.5)	27.200 €	64.338 €
T-Roc 2026 (Nueva Gen)	30.956 €	59.499 €
Tiguan (Gen 3)	34.300 €	62.629 €
Tayron (Nuevo 7 plazas)	44.400 €	67.780 €
Passat Variant	31.913 €	69.485 €
Touareg	65.818 €	94.315 €
Amarok	49.670 €	65.875 €
Volkswagen ID. Polo	24.330 €	
ID.3	31.800 €	46.240 €
ID.4	38.420 €	52.855 €
ID.5	44.020 €	56.300 €
ID.7	54.475 €	63.900 €
ID. Buzz (LWB / GTX)	57.475 €	81.010 €
VOLVO		
EX30	33.500 €	51.349 €
XC40	42.800 €	54.147 €
EX40	46.950 €	61.301 €
EC40	50.450 €	62.209 €
EX60	64.900 €	81.356 €
XC60	46.835 €	87.450 €
ES90	71.252 €	83.473 €
XC90	64.608 €	100.105 €
EX90	83.926 €	109.856 €
V60	49.950 €	71.023 €
V90	77.200 €	85.247 €
XPENG		
G6	38.615 €	56.590 €
P7	50.869 €	71.990 €
G9	58.590 €	80.880 €
VOYAH		
Free	73.370 €	85.550 €

FLASHES



Aston Martin vuelve a las motos con una exclusiva roadster artesanal de 132 CV

Aston Martin regresa al mundo de las dos ruedas con la AMB 002 Roadster, una espectacular motocicleta desarrollada junto a Brough Superior y diseñada específicamente para circular por carretera. Su motor V-Twin de 1.083 cc desarrolla 132 CV y 110 Nm de par, mientras que el peso total se queda en apenas 190 kilos. La construcción combina un chasis de titanio de solo cinco kilos con elementos de carrocería fabricados en fibra de carbono. También incorpora la característica suspensión delantera de doble horquilla Fior, derivada de la utilizada en la AMB 001 Pro. La exclusividad está garantizada: Aston Martin y Brough Superior fabricarán únicamente 300 unidades, con acabados artesanales en cuero. Las primeras entregas están previstas para el tercer trimestre de 2027.



Suzuki KATANA: solo diez unidades con 152 CV y escape Akrapovic

Suzuki lanza una exclusiva KATANA Edición Limitada, de la que solo se fabricarán 10 unidades, con un precio de 12.499 euros. Basada en la naked deportiva japonesa, incorpora equipamiento específico como asiento bordado, protectores laterales, protector de depósito y un escape Akrapovic. Mantiene el conocido motor de cuatro cilindros y 999 cc, con 152 CV a 11.000 rpm y 106 Nm de par. Su electrónica incluye tres modos de conducción, control de tracción con cinco niveles, acelerador electrónico y cambio rápido bidireccional. Inspirada en la legendaria GSX1100S KATANA de 1981, esta edición combina diseño, tecnología y exclusividad en una motocicleta especialmente atractiva para coleccionistas.

NUEVAS NORMAS PARA MOTORISTAS ENTRAN EN VIGOR EL UNO DE OCTUBRE

La DGT cambia las reglas para motos y motoristas desde octubre en España

CHALECO, GUANTES, CALZADO Y NUEVAS NORMAS DE CIRCULACIÓN SERÁN OBLIGATORIOS DESDE OCTUBRE AHORA



La normativa para motocicletas y ciclomotores cambiará el próximo 1 de octubre de 2026. La reforma introduce nuevas obligaciones de equipamiento y modifica algunas condiciones de circulación que deberán conocer los motoristas.

El chaleco reflectante, obligatorio

Una de las principales novedades es que las motocicletas deberán llevar un chaleco reflectante de alta visibilidad. Sin embargo, esto no significa que el motorista particular tenga que circular permanentemente con él puesto.

El chaleco deberá utilizarse cuando el conductor tenga que abandonar la motocicleta y ocupar la calzada o el arcén en una vía interurbana debido a una situación de emergencia o inmovilización. La finalidad es aumentar su visibilidad y reducir el riesgo de atropello, especialmente durante una parada de emergencia.

En el caso de los riders profesionales que utilizan la motocicleta durante su actividad laboral, la exigencia es diferente: deberán llevar el chaleco reflectante durante todo el tiempo que estén trabajando. El incumplimiento puede acarrear una multa de 200 euros.

Guantes y calzado cerrado

Otra de las novedades afecta directamente a la protección de las manos. Desde octubre, tanto el conductor como el pasajero de una motocicleta o ciclomotor deberán utilizar guantes de protección cuando circulen por vías interurbanas. El objetivo es reducir las lesiones que pueden producirse en manos y muñecas en caso de caída. La obligación también afecta al acompañante.

El calzado también adquiere carácter obligatorio. Los usuarios de motocicletas y ciclomotores tendrán que utilizar



calzado cerrado que cubra todo el pie, tanto en vías urbanas como interurbanas. El incumplimiento puede suponer otros 200 euros de multa..

Cambios en la circulación y los ciclomotores

La reforma introduce además una modificación que puede resultar especialmente relevante en los atascos. Las motocicletas podrán circular por el arcén derecho cuando exista congestión, aunque estará sometida a determinadas condiciones.

La velocidad máxima será de 30 km/h y será necesaria la señalización del tramo. No será, por tanto, un carril adicional ni permitirá adelantar libremente.

Los ciclomotores también tendrán nuevas exigencias relacionadas con el casco. Los usuarios deberán utilizar cascos homologados, mientras que la normativa contempla un periodo transitorio para determinados cascos que ya estuvieran en uso.

Qué deben revisar los motoristas

La fecha clave es el 1 de octubre de 2026. Antes de que llegue, conviene comprobar que la motocicleta dispone de un chaleco reflectante adecuado y que conductor y pasajero cuentan con guantes de protección y calzado cerrado.

También será necesario revisar el casco de los ciclomotores.

La reforma pretende reforzar la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas, que ofrecen mucha menos protección física que un turismo. El objetivo es que estas medidas formen parte del equipamiento y mejoren la protección ante situaciones de riesgo en carretera.

Aunque algunos elementos ya formaban parte de las recomendaciones habituales de seguridad, desde octubre determinadas exigencias pasarán a tener carácter obligatorio.

La clave para los motoristas será conocer cuándo deben utilizar cada elemento, qué situaciones permiten circular por el arcén y qué sanciones pueden aplicarse por incumplir las obligaciones legales.

SEGURIDAD VIAL

Madrid registra 17 muertos este verano: las ITV detectan defectos en uno de cada seis vehículos



LA SINIESTRALIDAD AUMENTA EN MADRID DURANTE JULIO Y AGOSTO, MIENTRAS LAS ITV DETECTAN MILES DE VEHÍCULOS CON DEFECTOS PELIGROSOS PARA CIRCULAR.

El verano de 2026 ha dejado un aumento de la siniestralidad vial en las carreteras españolas. Los datos correspondientes a julio y agosto muestran que 240 personas perdieron la vida en 218 siniestros mortales en el conjunto del país. Además, 926 personas resultaron heridas y tuvieron que ser hospitalizadas.

La cifra de fallecidos supone un incremento del 4% respecto al mismo periodo de 2025, mientras que las hospitalizaciones se redujeron un 10%. El balance se produce en un contexto de elevada movilidad, con 102 millones de desplazamientos de largo recorrido durante los dos meses.

Madrid concentra el aumento de víctimas

En Madrid, el comportamiento de la siniestralidad resulta especialmente relevante. Durante julio y agosto se registraron 17 víctimas mortales en siniestros viales, frente a las 12 contabilizadas en el mismo periodo de 2025. El incremento alcanza el 41,7%.

El dato cambia según el tipo de carretera. En autopistas y autovías de la Comunidad de Madrid fallecieron 10 personas durante estos dos meses, seis más que un año antes. En las carreteras convencionales se registraron siete víctimas mortales, una menos que en julio y agosto de 2025.

Ante esta situación, AEMA-ITV recuerda la importancia de mantener los vehículos en condiciones adecuadas y de cumplir con las inspecciones técnicas obligatorias. La ITV permite detectar determinados defectos que pueden comprometer la seguridad del automóvil y que, en algunos casos, no son fácilmente identificables por el conductor durante el uso cotidiano.

Uno de cada seis vehículos no supera la ITV

Los datos de inspecciones realizados en la Comunidad de Madrid ofrecen una fotografía significativa del estado de los vehículos que acuden a revisión. Entre enero y julio de 2026 se realizaron 1.501.012 inspecciones ITV en la región. De ellas, 248.629 resultaron desfavorables, lo que representa un 16,56% del total.

Esto significa que aproximadamente uno de cada seis vehículos inspeccionados no superó la ITV. La revisión técnica presta atención a diferentes componentes y sistemas del vehículo relacionados con sus condiciones de circulación. Frenos, neumáticos, alumbrado, dirección, suspensión, emisiones y otros elementos forman parte de las comprobaciones que pueden revelar anomalías.

Para el conductor, la recomendación no debería limitarse a acudir a la estación cuando la fecha de vencimiento está próxima. El mantenimiento preventivo durante todo el año permite detectar antes posibles desgastes o averías. Una ITV favorable tampoco sustituye las revisiones recomendadas por el fabricante ni la responsabilidad de comprobar el estado del vehículo antes de emprender un viaje.

AEMA-ITV aconseja, además, realizar la inspección hasta 30 días antes de la fecha de vencimiento. Adelantar la visita dentro de ese margen facilita la planificación y, según explica la asociación, no modifica la fecha máxima de validez de la siguiente inspección..

Revisar el coche antes de viajar

Otro aspecto práctico afecta a las restricciones de movilidad. Los vehículos pueden acudir a cualquiera de las más de 70 estaciones ITV existentes en la Comunidad de Madrid, incluidas las situadas dentro de Zonas de Bajas Emisiones. Según AEMA-ITV, también pueden realizar allí la inspección los vehículos que no dispongan de distintivo medioambiental.



En especial, antes de viajes largos conviene comprobar la presión y el estado de los neumáticos, el funcionamiento de las luces, los niveles de líquidos y cualquier testigo de avería que haya aparecido en el cuadro de instrumentos.

El mantenimiento del vehículo es, por tanto, una pieza más dentro de la seguridad vial. El comportamiento del conductor, las condiciones de la vía y la meteorología intervienen en la circulación.

El incremento de víctimas registrado este verano en Madrid no permite atribuir las causas exclusivamente al estado de los vehículos. Los datos de siniestralidad responden a múltiples factores y deben analizarse desde una perspectiva global. Sin embargo, mantener correctamente un automóvil y cumplir con la ITV son medidas concretas al alcance de los conductores.

Con 102 millones de desplazamientos durante julio y agosto y un aumento de las víctimas mortales en Madrid, la seguridad vuelve a situarse en el centro del debate al finalizar el verano. Para el conductor, revisar neumáticos, frenos, luces y niveles, respetar los intervalos de mantenimiento y pasar la ITV dentro de plazo son actuaciones sencillas que ayudan a mantener el vehículo en condiciones adecuadas para circular de forma segura.

ITV MADRID

En más de una ocasión hemos dudado dónde llevar nuestro vehículo para pasar la inspección técnica. En esta página encontrará todos los centros de Madrid, lugar en el que estará presente "AutoVerificado Magazine"



■ ITV ALCALÁ DE HENARES (28806):
Dirección: Av. Juan Carlos I. (CC. El Corte Inglés).
Líneas: 3.
Entidad: TÜV SÜD ATISAE, S.A.U.
Nº Estación: 2878.
Teléfono: 912 189 075

■ ITV ALCALÁ DE HENARES (28806):
Dirección: Calle Louis Pasteur, S/N.
Líneas: 2.
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2857
Teléfono: 918 898 985

■ ITV ALCALÁ DE HENARES (28805):
Dirección: Vía Complutense, 105.
Líneas: 2.
Entidad: ITVERSIA GESTION S.L.
Nº Estación: 2891
Teléfono: 918 838 021

■ ITV ALCOBENDAS (28108):
Dirección: Carr. de Fuencarral, 100.
Líneas: 3.
Entidad: GRUPO ITEVELESA
Nº Estación: 2833
Teléfono: 914 901 117

■ ITV ALCOBENDAS (28108):
Dirección: Calle de la Maliciosa, 1.
Líneas: 3.
Entidad: APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY S.L.
Nº Estación: 2868
Teléfono: 911 290 092

■ ITV ALCOBENDAS (28100):
Dirección: Parque Empresarial Valdelacasa. Av. Peñalara, 29.
Líneas: 3.
Entidad: TÜV SÜD ATISAE, S.A.U.
Nº Estación: 2814
Teléfono: 912 783 721

■ ITV ALCORCON (28922):
Dirección: Polígono Industrias Especiales Tres Aguas. Avda. América, 6
Líneas: 3.
Entidad: GRUPO ITEVELESA
Nº Estación: 2834
Teléfono: 914 881 603

■ ITV ALCORCON (28923):
Dirección: Polig. Ind. "Urtinsa". Calle las Fábricas, 17
Líneas: 4.
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA S.A.
Nº Estación: 2844
Teléfono: 916 435 618

■ ITV ALCORCON (28922):
Dirección: Av. San Martín de Valdeiglesias, 7.
Líneas: 3
Entidad: INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS TRES AGUAS, S.L.
Nº Estación: 2860
Teléfono: 916 104 185

■ ITV ALCORCON (28925):
Dirección: Pol. Ind. Ventorro del Cano . Calle Alpedrete, parcela E-12
Líneas: 4
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2882
Teléfono: 913 724 050

■ ITV ALGETE (28110):
Dirección: Avenida Nicasio Martin, 4 Bajo.
Líneas: 2
Entidad: ITV BARBASTRO SAU
Nº Estación: 2818
Teléfono: 91 628 29 56

■ ITV ARANJUEZ (28300):
Dirección: Pol. Ind. Gonzalo Chacón. Calle de Gonzalo Chacón, 11
Líneas: 2
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2854
Teléfono: 918 011 256

■ ITV ARAVACA (28023):
Dirección: calle Sagitario 2.
Líneas: 3
Entidad: APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY S.L.
Nº Estación: 2840
Teléfono: 91 622 80 99

■ ITV ARGANDA DEL REY (28500):
Dirección: Camino del Puente Viejo, s/n.
Líneas: 4
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2852
Teléfono: 918 714 114

■ ITV ARROMOLINOS (28939):
Dirección: Polígono Industrial Valdefuentes. Calle Fresadores, 3
Líneas: 4
Entidad: TÜV SÜD ATISAE S.A.U.
Nº Estación: 2873
Teléfono: 912 189 241

■ ITV CARABANCHEL (28054):
Dirección: C/ Treseta, nº 23.
Líneas: 3
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2858
Teléfono: 91 652 71 77

■ ITV CERCEDA (28412):
Dirección: CARRETERA M-607 Km 48,200.
Líneas: 2
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2866
Teléfono: 918 420 0197

■ ITV COLLADO VILLALBA (28400):
Dirección: A-VI, km 37,6.
Líneas: 2
Entidad: GRUPO ITEVELESA
Nº Estación: 2832
Teléfono: 918 511 687

■ ITV COLLADO VILLALBA (28400):
Dirección: POL. P29. C/Buril 10
Líneas: 3
Entidad: ITV P´29 COLLADO VILLALBA S.L.
Nº Estación: 2883
Teléfono: 918 559 834

■ ITV COLLADO VILLALBA (28400):
Dirección: Pol. Ind. P-29, C. Escofina, 3.
Líneas: 3
Entidad: TÜV SÜD ATISAE S.A.U.
Nº Estación: 2813
Teléfono: 911 793 614

■ ITV COLMENAR VIEJO (28770):
Dirección: Calle de la Perfumería, 1.
Líneas: 2
Entidad: APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY S.L.
Nº Estación: 2890
Teléfono: 918 464 019

■ ITV COSLADA (28820):
Dirección: Av. de San Pablo, 29.
Líneas: 6
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2851
Teléfono: 916 728 048

■ ITV COSLADA (28821):
Dirección: Calle del Mar Mediterráneo, 38.
Líneas: 3
Entidad: Grupo Itevelesa, S.L.
Nº Estación: 2880
Teléfono: 916 710 100

■ ITV COSLADA (28823):
Dirección: Av. de José Gárate, 10. (entrada por Minialmacenes)
Líneas: 2
Entidad: TÜV SÜD ATISAE S.A.U.
Nº Estación: 2815
Teléfono: 916 352 568

■ ITV CUATRO VIENTOS (28054):
Dirección: Ctra. Barrio de la Fortuna, 10.
Líneas: 3
Entidad: GRUPO ITEVELESA S.L.
Nº Estación: 2835
Teléfono: 915 116 118

■ ITV FUENCARRAL (28034):
Dirección: Calle Nuestra Señora de Valverde, 179. 28034 Madrid
Líneas: 3
Entidad: Entidad IDV Madrid, S.L.
Nº Estación: 2810
Teléfono: 917 347 395

■ ITV FUENLABRADA (28945):
Dirección: Pol. Ind. La Cantueña. Avenida de la Industria 5
Líneas: 3
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2849
Teléfono: 910 502 968

■ ITV FUENLABRADA (28942):
Dirección: Calle Almendro, 4.
Líneas: 3
Entidad: TÜV SÜD ATISAE S.A.U.
Nº Estación: 2875
Teléfono: 91 2172164

■ ITV GETAFE (28906):
Dirección: Calle Morse, 2. Pol.Ind. San Marcos.
Líneas: 2
Entidad: APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY S.L.
Nº Estación: 2809
Teléfono: 910 901 654

■ ITV GETAFE (28906):
Dirección: Avenida Río Guadalquivir, 20.
Líneas: 3
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV,
Nº Estación: 2859
Teléfono: 669 368 217

■ ITV GETAFE (28906):
Dirección: Pol. Ind. San Marcos. Calle Marie Curie, 19.
Líneas: 2
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2838
Teléfono: 914 215 867

■ ITV HUMANES DE MADRID (28970):
Dirección: Avda. Fuenlabrada, 15 .
Líneas: 2
Entidad: ALCARAVAN GESTION E INVERSIONES, S.L
Nº Estación: 2829
Teléfono: 918 26 10 04

■ ITV LAS ROZAS (28232):
Dirección: A6 KM 20,4.
Líneas: 5
Entidad: GRUPO ITEVELESA S.L.

Nº Estación: 2831
Teléfono: 916 377 16

■ ITV LAS ROZAS (28232):
Dirección: Polígono Industrial Europólis. Calle Cabo Rufino Lázaro, 14
Líneas: 3
Entidad: TÜV SÜD ATISAE, S.A.U.
Nº Estación: 2816
Teléfono: 911 229 508

■ ITV LAS TABLAS (28050):
Dirección: calle María de Portugal nº 15.
Líneas: 2
Entidad: E.S. PINAR DE CHAMARTIN,
Nº Estación: 2830
Teléfono: 917 274 174

■ ITV LEGANES (28914):
Dirección: P.I. Sra. De Butarque. C/ Esteban Terradas, s/nº
Líneas: 6
Entidad: TÜV RHEINLAND IBÉRICA
Nº Estación: 2842
Teléfono: 916 885 046

■ ITV LEGANES (28914):
Dirección: Pol. Ind. Ciudad del Automóvil. Avenida Carlos Sainz, 33
Líneas: 3
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2877
Teléfono: 916 894 625

■ ITV LEGANES (28914):
Dirección: Calle Primavera, 1. (CC Arroyosur)
Líneas: 3
Entidad: TÜV SÜD ATISAE, S.A.U.
Nº Estación: 2879
Teléfono: 912 179 523

■ ITV LEGANES (28914):
Dirección: Pol. Ind. Nuestra Señora de Butarque. . Calle Rey Pastor, 2
Líneas: 2
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2896
Teléfono: 910 643 915

■ ITV LEGANES (28918):
Dirección: Pol. Ind. San José de Valderas. Calle Herramientas, 8.
Líneas: 2
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2898
Teléfono: 910 643 930

■ ITV LOZOYUELA (28725):
Dirección: Ctra. A-I, Km. 66.
Líneas: 2
Entidad: TÜV SÜD ATISAE, S.A.U
Nº Estación: 2812
Teléfono: 918 694 212

■ ITV MAJADAHONDA (28222):
Dirección: Polígono El Carralero. Calle de la Fresa, 12
Líneas: 4
Entidad: ENTIDAD IDV MADRID S.L.
Nº Estación: 2862
Teléfono: 918 317 597

■ ITV MEJORADA DEL CAMPO (28840):
Dirección: Calle Levante, nº 10.
Líneas: 2
Entidad: ITV Barbastro SAU
Nº Estación: 2819
Teléfono: 917 828 168

■ ITV MOSTOLES (28936):
Dirección: Pol. Ind. La Fuensanta. Calle de la Reguera, 14
Líneas: 3
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2847
Teléfono: 916 450 461

■ ITV MOSTOLES (28935):
Dirección: Calle Julio Cervera, 21.
Líneas: 3
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2856
Teléfono: 916 655 608

■ ITV MOSTOLES (28935):
Dirección: Federico Cantero Villamil, 18.
Líneas: 3
Entidad: ITV MÓSTOLES, S.L.
Nº Estación: 2870
Teléfono: 911 729 519

■ ITV NAVALCARNERO (28600):
Dirección: Polígono Industrial El Alparrache II. Paseo del Alparrache, 26
Líneas: 2
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2845
Teléfono: 918 115 155

■ ITV NAVAS DEL REY (28695):
Dirección: Vía de Sandro Pertini, 1.
Líneas: 2
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2843
Teléfono: 918 650 591

■ ITV PARACUELLOS DEL JARAMA (28860):
Dirección: Camino Viejo de Cobeña, 36.
Líneas: 2
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2808
Teléfono: 914 242 754

■ ITV PARLA (28983):
Dirección: Calle Berlín, 1.
Líneas: 4
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2841
Teléfono: 916 982 612

■ ITV PARLA (28983):
Dirección: Pol. Ind. Ciudad de Parla, Calle Roma, 9.
Líneas: 2
Entidad: DEKRA ITV ESPAÑA, S.L.U.
Nº Estación: 2897
Teléfono: 910 643 903

■ ITV PELAYOS DE LA PRESA (28696):
Dirección: Calle Hilero, 3.
Líneas: 2
Entidad: ITV PELAYOS, S.L.
Nº Estación: 2839
Teléfono: 910 133 237

■ ITV PINTO (28320):
Dirección: Calle Avutardas, 7.
Líneas: 2
Entidad: INSPECCIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS MACO S.L.
Nº Estación: 2864
Teléfono: 918 260 056

■ ITV PINTO (28320):
Dirección: C/ Carpinteros nº 13 .
Líneas: 2
Entidad: APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY
Nº Estación: 2867
Teléfono: 911 90 80 19

■ ITV POZUELO DE ALARCÓN (28223):
Dirección: Calle Virgilio, 8.
Líneas: 4
Entidad: INTECTRA S.A.
Nº Estación: 2856
Teléfono: 916 527 177

■ ITV RIVAS VACIAMADRID (28521):
Dirección: Calle Mariano Barbacid, 8.
Líneas: 3
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2848
Teléfono: 917 518 253

■ ITV RIVAS VACIAMADRID (28522):
Dirección: Calle Cincel, 2 B.
Líneas: 4
Entidad: ITV RIVAS, S.L.
Nº Estación: 2869
Teléfono: 916 661 004

■ ITV SAN BLAS (28022):
Dirección: San Blas. Pol. Fin de Semana . C/ Aguaviva, 1
Líneas: 3
Entidad: APPLUS ITEUVE TECNOLOGY, S.L.U.
Nº Estación: 2884
Teléfono: 912 019 202

■ ITV SAN BLAS-CANILLEJAS (28037):
Dirección: Calle Miguel Yuste, 31.
Líneas: 2
Entidad: TÜV RHEINLAND IBÉRICA,
Nº Estación: 2894
Teléfono: 910 505 720

■ ITV SAN FERNANDO DE HENARES (28830):
Dirección: Calle de los Tapiceros, 2.
Líneas: 3
Entidad: ITV JARAMA, S.L.
Nº Estación: 2881
Teléfono: 917 654 797

■ ITV SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES (28709):
Dirección: Autovía A1, Km 23.500. Salida Algete Vía de Servicio
Líneas: 6
Entidad: INTECTRA S.A.
Nº Estación: 2821
Teléfono: 916 527 177

■ ITV SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES (28703):
Dirección: A-I, salida km 19. Avenida de la Fuente Nueva, 7
Líneas: 2
Entidad: TUV RHEINLAND IBERICA
Nº Estación: 2850
Teléfono: 911 774 464

■ ITV TORREJÓN DE ARDOZ (28850):
Dirección: Polígono Industrial Casablanca. C/ Jacinto Benavente, 6
Líneas: 3
Entidad: ITVERSIA GESTION S.L.
Nº Estación: 2861
Teléfono: 911 722 974

■ ITV TORREJÓN DE ARDOZ (28850):
Dirección: Av. de la Constitución, 3.
Líneas: 3
Entidad: ITV MACO, S.L.
Nº Estación: 2865
Teléfono: 918 260 057

■ ITV TRES CANTOS (28760):
Dirección: Avenida San Isidro Labrador, 6.
Líneas: 5
Entidad: TÜV SÜD ATISAE, S.A.U.
Nº Estación: 2811
Teléfono: 918 031 193

■ ITV VALDEMORO (28341):
Dirección: Calle Vereda de la Solana, 43. Pl Las Canteras
Líneas: 2
Entidad: ITV DEVALDEMORO S.L.
Nº Estación: 2863
Teléfono: 918 752 966

■ ITV VALLECAS (28053):
Dirección: Centro de Transporte de Madrid. Calle Eje 7, s/n
Líneas: 2
Entidad: ITVERSIA GESTIÓN, S.L.
Nº Estación: 2802
Teléfono: 917 859 112

■ ITV VALLECAS (28031):
Dirección: Ctra. Villaverde a Vallecas, 283.
Líneas: 3
Entidad: ITV ZONA CENTRO, S.L.
Nº Estación: 2886
Teléfono: 916 228 050

■ ITV VALLECAS (28031):
Dirección: Calle de Bruno Abúndez, 37.
Líneas: 3
Entidad: APPLUS ITEUVE TECHNOLOGY S.L.
Nº Estación: 2899
Teléfono: 910 900 816

■ ITV VALLECAS (28031):
Dirección: Avda. de la Democracia nº 13 - bis. (en el desvío de Faunia)
Líneas: 4
Entidad: INTECTRA S.A.
Nº Estación: 2824
Teléfono: 916 527 177

■ ITV VALLECAS (28051):
Dirección: C. del Arte Abstracto, 4 .
Líneas: 2
Entidad: Grupo Itevelesa, S.L.
Nº Estación: 2837
Teléfono: 910 537 378

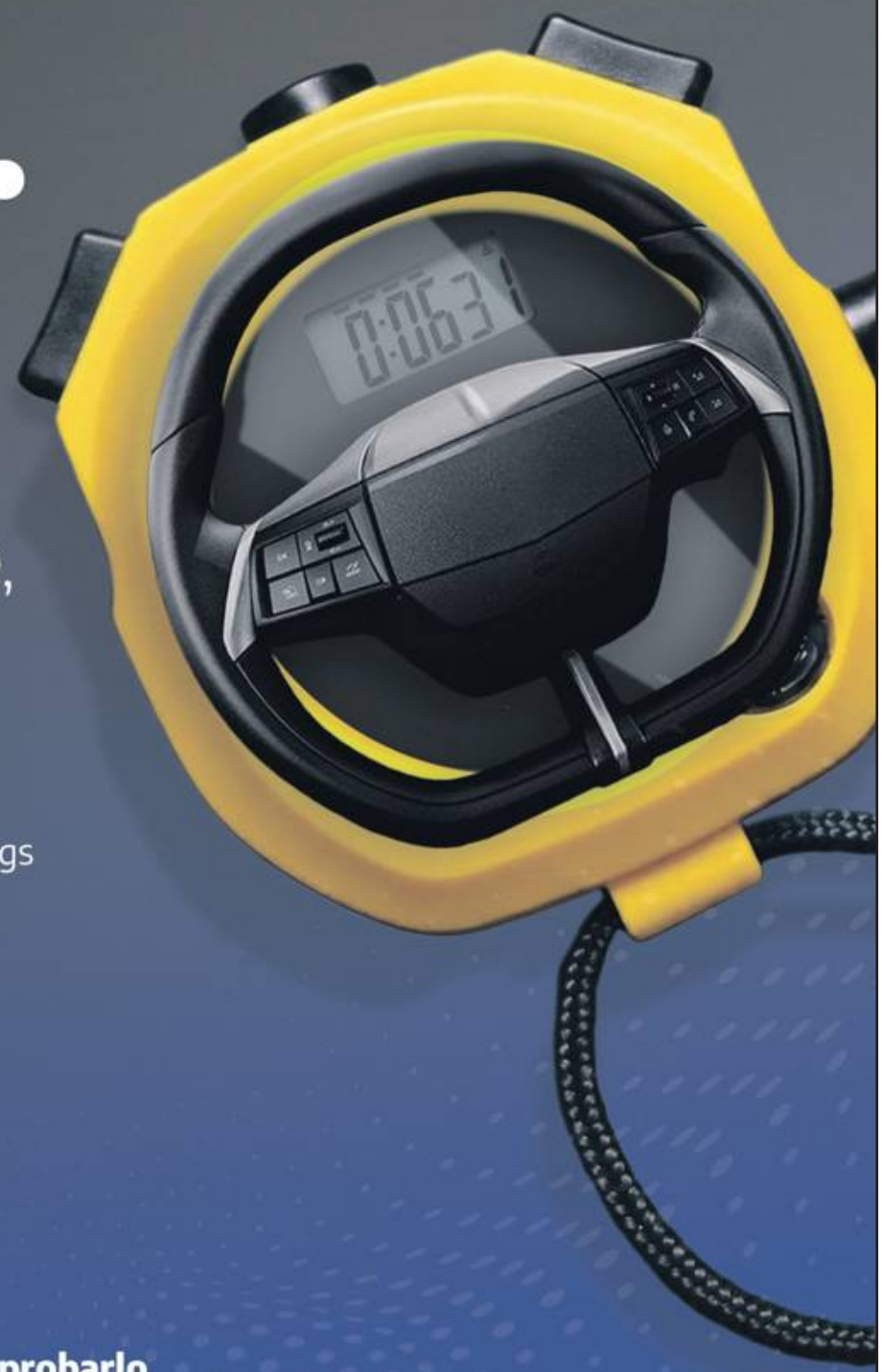
■ ITV VICÁLVARO (28052):
Dirección: Av. Parque, 2, . Polígono de Vicálvaro.
Líneas: 3
Entidad: ENTIDAD IDV MADRID, S.L.
Nº Estación: 2876
Teléfono: 918 264 014

■ ITV VILLAREJO DE SALVANÉS (28590):
Dirección: Avenida Juan Carlos I Rey de España, 13.
Líneas: 1
Entidad: GENERAL DE SERVICIOS ITV
Nº Estación: 2853
Teléfono: 918 745 363

■ ITV VILLAVERDE (28021):
Dirección: Calle de S. Dalmacio, 13.
Líneas: 2
Entidad: ITV MADRID-VILLAVERDE S.L.
Nº Estación: 2892
Teléfono: 913 578 805

■ ITV VILLAVERDE (28021):
Dirección: Carretera A42, Km. 9,800. (Salida 10 dirección Madrid)
Líneas: 3
Entidad: ITV A-42 KM 9, S.L.
Nº Estación: 2895

El momento para la seguridad **es ahora.**



Si conduces un Citroën, un DS o un Opel fabricado antes de 2019, es posible que tenga un **airbag Takata defectuoso.**

Tardarás menos de un minuto en comprobar si hay alguna campaña de revisión relacionada con los airbags y, si tu vehículo está afectado, **Stellantis se hará cargo del coste de la reparación.**

No esperes más. Cuando se trata de seguridad, cada segundo cuenta.

Escanea el código QR para comprobarlo y programar tu reparación gratuita.
Compártelo con familiares y amigos que también puedan verse afectados por esta llamada a revisión.

CITROËN DS AUTOMOBILES OPEL

recuperacion.stellantis.es