



Martorell, 25 de junio de 2026

EBRO EV MOTORS, S.A. (en adelante, la “Sociedad”), en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) nº 596/2014 sobre abuso de mercado y en el artículo 227 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, y disposiciones concordantes, así como en la Circular 3/2020 del segmento BME Growth de BME MTF Equity, pone a disposición del mercado la siguiente información:

OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE

A través de la presente Otra Información Relevante se pone a disposición del mercado la Nota de Prensa adjunta, que en el día de hoy será distribuida a medios de comunicación, y en la que se actualiza de manera detallada la información relativa a las capacidades industriales desarrolladas por la Sociedad, las cuales le permitirán cerrar el ejercicio 2026 alcanzando una capacidad productiva de 50.000 vehículos anuales.

De conformidad con lo dispuesto en la citada Circular 3/2020 se indica que la información comunicada mediante el presente documento ha sido elaborada bajo la exclusiva responsabilidad de la Sociedad y sus administradores.

FOCUS ON NEXT FRONTIER S.L.U.
Consejera delegada de la Sociedad
Representada por D. Rafael Ruiz Rincón

EBRO Factory: así se fabrican los coches de EBRO

- **La nueva etapa industrial de EBRO en Barcelona se desarrolla sobre una parcela de 500.000 metros cuadrados, de los que 307.000 m² corresponden actualmente a las operaciones industriales de la compañía. Con una inversión superior a los 150 millones de euros, de los cuales aproximadamente 70 millones se han destinado a la nueva planta de carrocerías y soldadura, 14 millones a la línea de montaje y 7 millones a las instalaciones de pintura, la fábrica integra un proceso productivo que combina automatización, recuperación de activos, montaje flexible y una progresiva localización de componentes.**

Barcelona, 25 de junio de 2026.— La nueva etapa industrial de EBRO en Barcelona está plenamente consolidada. Sobre una parcela de 500.000 metros cuadrados, de los que 307.000 m² corresponden actualmente a las operaciones industriales de EBRO, la compañía despliega un proceso de fabricación que recupera parte de los activos de la antigua instalación de Nissan, incorpora nuevas inversiones y articula dos sistemas productivos diferenciados para acelerar la reindustrialización de la Zona Franca.

Actualmente, EBRO Factory produce los modelos EBRO s400, s700, s800 y s900 en sus distintas configuraciones mecánicas, incluyendo versiones de gasolina, híbridas (HEV) e híbridas enchufables (PHEV). La planta continúa avanzando en la incorporación de nuevas capacidades industriales y futuros modelos que reforzarán su actividad productiva en Barcelona.

El resultado es una fábrica capaz de producir hoy vehículos completos en Barcelona mediante un proceso industrial que abarca desde la fabricación y transformación de la carrocería hasta la validación final de cada unidad antes de su expedición.

EBRO Factory cuenta con dos plantas de carrocerías, dos plantas de pintura y dos líneas de montaje. Es una instalación concebida para integrar procesos de soldadura, pintura, ensamblaje, control de calidad y expedición dentro de un mismo flujo industrial. El proyecto se enmarca en una inversión industrial superior a los 150 millones de euros destinada a la modernización de instalaciones, la incorporación de nuevas capacidades productivas y el despliegue de la nueva línea de producción M1 para albergar la producción de los modelos EBRO.

El foco principal se sitúa actualmente en la reactivación y rearme de la planta de carrocerías para los modelos de EBRO. Esta instalación ocupa aproximadamente 23.000 metros cuadrados y dispone de más de 150 robots, responsables de distintas operaciones de soldadura, manipulación y transferencia de piezas. Su función es conectar los flujos procedentes de las diferentes fases de soldadura hasta obtener la carrocería completamente soldada y abastecer a la planta de pintura y posteriormente a la línea principal de producción M1.

La planta no parte de una hoja en blanco, pero tampoco se limita a aprovechar las instalaciones existentes. De la antigua factoría de Nissan se han reutilizado principalmente los sistemas de transporte (conveyors) y manutención, las instalaciones aéreas, los mecanismos de transferencia entre naves y, en el área de montaje, la línea de ensamblaje sobre la que se apoyan y desplazan los vehículos que han sido adaptados y reacondicionados para el nuevo proceso productivo.

Por el contrario, la nueva nave de carrocerías se ha concebido como un proyecto desarrollado prácticamente desde cero, implantado sobre el espacio disponible y equipado con una nueva generación de robots y una arquitectura industrial específicamente diseñada para las necesidades productivas de EBRO.

De las piezas estampadas al *Body-in-White (BIW)*

Aunque las piezas estampadas utilizadas actualmente por EBRO llegan ya conformadas a la planta, el proceso completo de fabricación de un automóvil comienza habitualmente en estampación, donde grandes bobinas de acero se transforman mediante prensas en las piezas que darán forma a la carrocería. La estrategia industrial de EBRO contempla avanzar progresivamente en la localización de estos nuevos procesos productivos en Barcelona.

El proceso de fabricación comienza en carrocería. Las primeras operaciones se centran en la soldadura del compartimento motor, el piso central y el piso trasero. Antes de iniciar la transformación, los materiales se acopian en las áreas correspondientes. A partir de ahí, las piezas empiezan a convertirse en la plataforma estructural del vehículo.

La unión del piso central y el piso trasero conforma la base del coche. En paralelo trabajan las células de los laterales derecho e izquierdo. En estas zonas, los robots transfieren las piezas hacia las áreas de soldadura y ejecutan las operaciones previstas. El proceso incluye soldadura por puntos y diferentes procesos robotizados de soldadura mediante arco protegido por gas, utilizados para garantizar la resistencia estructural de la carrocería.

Una vez completados estos subconjuntos, la plataforma y los laterales pasan a la línea principal, automatizada y robotizada. Allí se produce una de las fases clave del proceso: la unión de la plataforma con los laterales y el techo para formar la denominada *carrocería en blanco* o *Body-in-White (BIW)*. Se trata de la estructura completa del vehículo una vez ensambladas y soldadas todas sus piezas metálicas, pero antes de recibir la pintura y antes de incorporar componentes mecánicos, eléctricos o de equipamiento. Es, en esencia, el esqueleto definitivo del automóvil.

Después se completa la soldadura de la carrocería y, mediante sistemas aéreos, el conjunto avanza hacia la línea principal para incorporar los elementos móviles: puertas delanteras, puertas traseras, portón y capó. Con estas piezas instaladas, el vehículo pasa a una línea de retoques en la que los operarios verifican las soldaduras y la calidad visual de la carrocería antes de enviarla a pintura.

Si no se detectan incidencias, la carrocería asciende a un transportador superior y se transfiere por vía aérea a la planta de pintura. Esta lógica de trabajo, con procesos productivos a nivel de suelo y movimientos internos en altura, es una de las características de la fábrica: las operaciones de fabricación se realizan en la zona inferior, mientras que las transferencias entre áreas se ejecutan mediante sistemas aéreos que optimizan el flujo productivo y el aprovechamiento del espacio.

Pintura: protección, sellado y acabado final

La planta de pintura trabaja con dos procesos diferenciados. El primero corresponde a la preparación de la carrocería antes de recibir el color. Esta fase incluye desengrasado, limpieza, cataforesis y protección anticorrosión. La carrocería se sumerge en bañeras y atraviesa diferentes tratamientos destinados a proteger la estructura metálica del vehículo.

Tras esa fase inicial, la carrocería pasa por un proceso de horneado destinado a curar el tratamiento de cataforesis y llega posteriormente a la línea de sellado. En esta etapa se protegen todas las uniones realizadas en carrocería mediante la aplicación de materiales sellantes. El objetivo es doble: garantizar la estanqueidad del vehículo frente a la entrada de agua y reforzar la protección contra la corrosión.

Una vez completado el sellado, la carrocería vuelve a pasar por horno y recibe una capa de imprimación que mejora la adherencia de las posteriores capas de pintura y contribuye a la protección de la superficie. Concluidas las etapas de limpieza, cataforesis, sellado e imprimación, la unidad se dirige a la línea de esmaltado, donde recibe el color y el acabado final que caracterizarán al vehículo.

La fábrica dispone de dos áreas diferenciadas para este proceso. La planta 2 actúa como proceso común de preparación de la carrocería para ser pintada, mientras que en la planta 1 se aplica el color. Después de la aplicación del color, la carrocería vuelve a pasar por un horno y posteriormente recibe el esmalte o acabado final.

El control de calidad en pintura es especialmente relevante. Una vez terminado el proceso, el coche pasa a una línea de retoques y reparación en la que los operarios verifican que no existan imperfecciones como daños primarios, piel de naranja, perturbaciones, suciedades, descuelgues, gotas u otros defectos de acabado. La unidad se repasa hasta alcanzar la condición final exigida para su entrega a la línea de montaje.

La transferencia desde pintura a montaje también se realiza mediante sistemas aéreos. La planta trabaja así en dos niveles: producción en suelo y desplazamiento de vehículos entre áreas por vía aérea.

Montaje: una línea flexible para los modelos EBRO

Cuando la carrocería llega al pulmón de montaje, el vehículo se secuencia en una cola que permite lanzar las referencias a las áreas logísticas, necesarias para cada unidad. La línea trabaja con más de un millar de referencias por modelo y se apoya en un sistema flexible de suministro *Just-in-Time* especialmente en las zonas de vestido inicial y montajes mecánicos.

Cada coche desciende a la línea acompañado de carros con las piezas correspondientes a su configuración concreta. El objetivo es que cada componente llegue al puesto de trabajo en el momento requerido y con la calidad prevista. De este modo, las tareas sin valor añadido se desplazan hacia la logística, mientras que la línea se concentra en el ensamblaje.

La planta utiliza un sistema pick-to-light que garantiza la correcta secuenciación de componentes y minimiza los errores de suministro. En una línea con múltiples variantes, esta secuenciación es clave para evitar errores de suministro y garantizar que cada vehículo recibe los componentes adecuados.

El montaje comienza con una primera zona dedicada al ensamblaje de instalaciones y elementos que posteriormente quedarán ocultos por diferentes revestimientos y elementos. En esta fase se instalan componentes que no serán visibles para el cliente final, pero que resultan esenciales para la arquitectura interior del vehículo.

Aproximadamente en las posiciones 4 o 5 se desmontan las puertas. Estas se transfieren por vía aérea a una línea específica, donde se realiza su vestido en paralelo a la línea principal. Esta operación permite liberar el acceso al habitáculo y facilita el trabajo de los operarios durante el montaje interior.

La línea de vestido integra más de 800 referencias y está compuesta por 37 posiciones. Cada posición corresponde a un puesto de trabajo de siete metros, organizado por parejas: lado derecho y lado izquierdo, con un operario en cada puesto. El equilibrado de la línea es de 160 segundos, lo que significa que cada 160 segundos debe avanzar un coche.

Durante esta fase se monta buena parte del interior del vehículo. En torno a la posición 17 se incorpora el tablero. También se revisan e instalan elementos vinculados a la seguridad, como cinturones, airbags, sensores, unidades electrónicas y componentes situados en la zona inferior, entre ellos el pedalier.

Después, el coche llega a la célula de cristales, donde se instalan el parabrisas delantero y el cristal trasero. Tras completar retoques y verificaciones, el vehículo vuelve a subir a un sistema aéreo que lo transfiere hacia la zona de montaje mecánico.

Motores, transmisiones, baterías y componentes: el ensamblaje final

La primera estación del montaje final se conoce como “*under-floor*”. En ella se instalan todos los componentes situados bajo la carrocería, muchos de los cuales dejarán de ser visibles una vez completado el vehículo. Los materiales se acopian junto a la línea y los operarios incorporan progresivamente los diferentes elementos de los bajos, una fase fundamental para preparar el automóvil antes de recibir los principales conjuntos mecánicos.

En esta misma fase se incorporan también el motor, la transmisión y, según la versión, los sistemas de electrificación asociados a las motorizaciones híbridas e híbridas enchufables. Estos conjuntos llegan sincronizados mediante AGV desde líneas subyacentes a la línea principal. La sincronización resulta determinante para mantener el ritmo de producción y asegurar que cada unidad recibe los elementos correspondientes a su configuración.

Posteriormente, el coche vuelve a subir a otro sistema aéreo y desciende a la línea de plataforma. En esta fase se termina de montar el vehículo. Se instalan los paragolpes delantero y trasero, se acopian y montan las ruedas, y el coche baja a tablilla, abandonando el soporte aéreo y pasando al sistema de transporte de suelo para completar las últimas operaciones de ensamblaje.

Una vez que el vehículo entra en la línea de tablilla, comienza la instalación de buena parte de los elementos del habitáculo y de los acabados interiores. En esta fase se montan los revestimientos delanteros, centrales y traseros, la consola central, el volante y diferentes componentes de acabado que van configurando el aspecto definitivo del interior.

La operación incluye también la instalación del *kicking plate* o embellecedor de umbral, una pieza situada en la parte inferior del marco de las puertas que protege la zona de acceso al habitáculo y contribuye al acabado visual del vehículo.

Hacia el final del proceso se acopian e instalan los asientos, una de las últimas piezas que se incorporan al vehículo. Después se llenan todos los fluidos y se realiza un chequeo eléctrico. Las puertas, que habían sido vestidas en paralelo en su propia línea, regresan por vía aérea ya montadas. Se reinstalan en el vehículo y se realiza un ajuste previo de capó, puertas delanteras, puertas traseras y portón.

Control de calidad: el camino hasta la validación final

Después del montaje, el coche entra en una fase de chequeo de calidad. Si no presenta ningún defecto autodeclarado ni detectado por el responsable de control, se le da el estado *offline*. Ese estado indica que el vehículo ha completado la línea principal de producción y está preparado para iniciar las verificaciones finales de calidad.

La línea completa suma 92 posiciones, incluidas las 37 correspondientes al vestido del vehículo y las destinadas a los montajes mecánicos. Una vez completado este proceso, el vehículo se dirige al tester, un banco de comprobación funcional similar a una estación de inspección técnica

automatizada. En esta fase se realizan verificaciones de alineación de ruedas, reglaje de faros, sistemas electrónicos y revisión de los bajos del vehículo.

Si todo está correcto, el coche pasa a la línea mecanizada. Esta línea consiste en un túnel de luces que permite examinar los aspectos cosméticos de la carrocería. Después, la unidad se somete a una lluvia fina de agua para comprobar que no existan problemas de estanqueidad ni entradas de agua en el habitáculo.

Superada esta fase, el vehículo pasa a la línea de OK. Allí, inspectores de calidad revisan dinámicamente el coche. Cuando la unidad está completa y sin defectos, se envía a una zona de expediciones y, desde allí, a la campa.

La campa está situada aproximadamente a 1,8 kilómetros de la planta. En esa área se realiza el chequeo final de calidad para otorgar el *buy-off*, es decir, la validación final previa a la entrega a distribución. La zona incluye pruebas de vadeo, pista de velocidad, controles de ruidos, chequeo dinámico y chequeo estático.

Si todas las verificaciones son conformes, el vehículo se entrega a distribución. Desde esa campa regulatoria se distribuyen las unidades hacia las diferentes campas centro de gravedad de la región de Iberia.

De la línea M0 a la fábrica del futuro

El tiempo de fabricación de un vehículo está determinado por el número de estaciones de trabajo y por el ritmo de producción de cada área. La línea M1 opera con un tiempo de ciclo de 160 segundos por vehículo y está compuesta por 97 estaciones de trabajo distribuidas entre las diferentes fases de fabricación. Este planteamiento permite mantener un flujo productivo continuo y coordinado a lo largo de todo el proceso industrial.

Como estimación operativa, el tiempo total de fabricación aproximado desde el inicio hasta el final del proceso se sitúa en torno a seis horas y media. Actualmente, la línea M1 trabaja a un turno, de 5:45 a 14:00.

Este modelo productivo combina capacidad industrial, control del proceso y margen de evolución a medida que avanza la producción, permitiendo adaptar flujos, referencias y operaciones a las necesidades de cada modelo.

EBRO Factory trabaja con dos sistemas industriales diferenciados. La M0 fue la solución que permitió poner en marcha la actividad industrial en Barcelona de forma rápida y eficiente, facilitando la formación de los equipos, la transferencia tecnológica y la implantación de los estándares de calidad de la compañía. Diseñada para volúmenes más reducidos, esta línea concentra el proceso productivo en 18 posiciones y desempeñó un papel clave durante la fase inicial de reindustrialización.

La evolución natural de ese proceso es la línea M1, concebida como una línea de fabricación completa. Con 696 metros de longitud, 97 estaciones de trabajo y capacidad para producir hasta 20 vehículos por hora, integra en un único flujo industrial las operaciones de carrocería, pintura, montaje y validación final. Esta línea constituye la base sobre la que se apoyará el crecimiento futuro de la fábrica y la incorporación progresiva de nuevos procesos productivos en Barcelona.

La puesta en marcha de la línea M1 forma parte de una inversión industrial superior a los 150 millones de euros. De esta inversión, aproximadamente 70 millones de euros corresponden a la nueva planta de carrocerías y soldadura, 14 millones a la línea de montaje y 7 millones a las instalaciones de pintura. El resto se ha destinado a actuaciones de modernización industrial, automatización, digitalización, logística e infraestructuras. Este proceso ha permitido incorporar más de 200 robots industriales y multiplicar por tres la capacidad productiva de EBRO Factory, hasta alcanzar una producción de hasta 250 vehículos diarios.

Componentes, localización y procedencia industrial

La estrategia industrial de EBRO combina una cadena de suministro global con un proceso progresivo de localización industrial en España. La compañía trabaja ya en la incorporación de nuevos proveedores y componentes fabricados localmente para aumentar el valor añadido generado en Barcelona.

En el caso de la línea M0, el proceso industrial parte de una carrocería ya configurada, sobre la que se desarrollan en Barcelona las operaciones de ensamblaje, integración de sistemas, carga de software, incorporación de componentes mecánicos y electrónicos, controles de calidad y validación final del vehículo.

Este planteamiento permitió acelerar la puesta en marcha de la actividad industrial y la formación de los equipos, al tiempo que se desarrollaban nuevas capacidades productivas en la planta. La evolución hacia la línea M1 supone un avance adicional en este proceso, incorporando nuevas fases de fabricación y aumentando progresivamente el contenido industrial realizado en Barcelona.

La cadena de suministro combina proveedores internacionales y europeos, una práctica habitual en la industria de la automoción y en las cadenas de suministro globales del sector.

En España se realizan operaciones esenciales como la carga de fluidos, la programación y carga de software, la integración de sistemas electrónicos y el montaje de componentes clave del vehículo. Entre ellos figuran el motor, la caja de cambios, los conjuntos de suspensión y rodadura, los ejes, las baterías, los paragolpes, las ruedas y otros elementos mecánicos fundamentales. Además, en la planta se completan las operaciones finales de ensamblaje, validación y control de calidad previas a la entrega del vehículo.

En la línea M0 se realizan las comprobaciones que certifican que el vehículo está correctamente ensamblado y puede arrancar por primera vez. Tras superar esta fase, pasa por un proceso de

verificación inicial que incluye diferentes controles funcionales antes de incorporarse al proceso común de calidad y validación final.

Tanto la M1 como la M0 utilizan el mismo banco de pruebas, el mismo chequeo de inteligencia y ADAS, la misma línea mecanizada y la misma prueba de lluvia fina de agua. Una vez que el coche sale de *offline*, continúa el proceso final común.

Producción acumulada y evolución industrial

La producción acumulada de EBRO Factory supera ya las 33.000 unidades desde el reinicio de la actividad. Esta evolución refleja el progresivo aumento de la capacidad productiva de la planta, que cerró el pasado ejercicio con 17.308 vehículos fabricados y supera las 16.000 unidades adicionales en el año en curso.

La nueva línea M1 fabrica actualmente los modelos EBRO s400 y EBRO s700 en todas sus motorizaciones disponibles, incluyendo versiones HEV y PHEV. Por su parte, la línea M0 continúa produciendo los modelos EBRO s800 y s900, manteniendo así el esquema industrial dual sobre el que se apoya actualmente la fábrica. La nueva infraestructura está preparada además para incorporar futuros modelos de la marca, incluido el próximo vehículo 100% eléctrico de EBRO, cuya producción en Barcelona está prevista para 2027.

Estas cifras sitúan a la planta en una fase de consolidación industrial. La fábrica ha pasado de una etapa de arranque, apoyada inicialmente en la línea M0, a una fase de despliegue progresivo de capacidades, con la M1 como principal plataforma de crecimiento industrial y con la nueva planta de carrocerías como uno de los elementos centrales del proyecto.

La evolución de la planta se apoya en tres vectores: inversión industrial, aprovechamiento de activos existentes y desarrollo de nuevas capacidades. Esta combinación permite acelerar la recuperación de la actividad sin renunciar a la incorporación de nuevos procesos, robots y proveedores tecnológicos.

Esta arquitectura de proveedores refleja una estrategia de implantación pragmática: aprovechar competencias disponibles, dividir responsabilidades técnicas y asegurar que la puesta en marcha de la línea no dependa de un único punto crítico.

La tecnología puede ser global, pero la inversión, el empleo, la actividad industrial y la generación de valor se producen en Barcelona. La colaboración tecnológica con Chery ha permitido acelerar la puesta en marcha de la fábrica, recuperar actividad industrial y devolver la fabricación de automóviles a Zona Franca.

Una fábrica para una nueva etapa

EBRO Factory representa una nueva fase para la actividad automovilística en Barcelona. La instalación combina activos heredados, inversión nueva, automatización, sistemas de transporte

aéreo, líneas de montaje flexibles y controles de calidad integrados desde carrocería hasta expedición.

El proyecto tiene también una dimensión industrial más amplia: recuperar capacidad productiva, formar equipos, consolidar estándares de calidad y avanzar hacia una mayor localización de componentes. La planta opera hoy con una lógica dual, apoyada en la M0 como línea de arranque y en la M1 como sistema convencional de fabricación completa.

Con una superficie industrial de 307.000 metros cuadrados, una planta de carrocerías robotizada, dos plantas de pintura, líneas de montaje con secuenciación logística y un circuito final de validación que incluye banco de pruebas, control cosmético, prueba de agua y chequeo dinámico, EBRO Factory se configura como el núcleo industrial del proyecto de EBRO en Barcelona.

Hoy, cada vehículo que abandona EBRO Factory ha pasado por procesos de carrocería, pintura, montaje, validación electrónica, pruebas de estanqueidad y controles dinámicos de calidad realizados en Barcelona.

La evolución de la planta refleja también la transformación del propio proyecto industrial de EBRO. Lo que comenzó como una operación de arranque industrial apoyada en la línea M0 ha evolucionado hacia una fábrica equipada con más de 200 robots entre todas sus plantas, nuevas instalaciones de carrocería y pintura, una línea de fabricación de última generación y capacidad para producir hasta 40.000 vehículos anuales por turno.

Más allá de los datos de producción, la fábrica representa la recuperación de una capacidad industrial estratégica para Barcelona y para la automoción española. Cada vehículo que sale hoy de Zona Franca es también una muestra tangible del proceso de reindustrialización que está devolviendo la fabricación de automóviles a la ciudad.

EBRO FACTORY EN CIFRAS

500.000 m² de superficie total.

307.000 m² industriales de EBRO.

23.000 m² dedicados a carrocería.

Más de 200 robots industriales.

Inversión industrial: más de 150 millones de euros.

- 70 millones de euros en carrocería y soldadura.
- 14 millones de euros en línea de montaje.
- 7 millones de euros en instalaciones de pintura.
- El resto en diversas inversiones dentro de la planta

696 metros de longitud de la línea M1 con 97 estaciones de trabajo.

Más de 1.000 referencias logísticas por modelo

Hasta 250 vehículos día

Capacidad productiva a final de 2026: 50.000 vehículos

Capacidad para fabricar hasta 5 modelos distintos.

1.530 trabajadores en planta.

2.045 empleados en EBRO Motors Group.

Más de 420 ingenieros.

Aproximadamente 4.000 empleos directos e indirectos.

Más de 33.000 vehículos producidos desde el inicio de la actividad.

Sobre EBRO MOTORS GROUP

EBRO MOTORS GROUP es un grupo industrial español de automoción dedicado al diseño, la fabricación y la comercialización de vehículos sostenibles, y es la matriz de EBRO SUV, quien comercializa los modelos de la histórica marca EBRO. La compañía apuesta por la producción en España de modelos que funcionen con energías limpias como elemento indispensable del avance de nuestra sociedad hacia una movilidad más sostenible, y una economía más verde. La fabricación de los vehículos se basa en la reindustrialización de la histórica planta de Zona Franca de Barcelona, hoy EBRO FACTORY y filial del grupo, junto con la planta de Montcada i Reixac, dedicada a la estampación y soldadura de piezas metálicas. EBRO MOTORS GROUP cotiza en el mercado de BME Growth de BME MTF Equity, y sus acciones se cotizan en continuo bajo el ticker EBROM.

Para más información EBRO SUV

Fernando Saiz: telf. 673 842 270 - email: ebro.prensa@ebroauto.com