



Comparativa. SUV medios: Hyundai Tucson, Seat Ateca, Ford Kuga y Nissan Qashqai PÁGINA 8

Nº 167 SÁBADO 9 DE ENERO DE 2021

EL PAÍS

el motor

Dos ruedas Macbor Montana XR 500, una trail ligera y polivalente con un precio competitivo PÁGINA 11



SEBASTIEN POINAS / BONHMAS

La fiebre de los superdeportivos

Clásicos contemporáneos ● La pandemia eleva las ventas *online* en el mercado de los coleccionistas y los supercoches modernos ganan atractivo entre los compradores más jóvenes PÁGINAS 4 A 7

el motor enero



MERCADO

Dudas sobre el coche eléctrico

POR JUAN LUIS SOTO

Las ventas de eléctricos no consiguen despegar con fuerza en España, y nuestro mercado se retrasa en la transición energética del automóvil. Es la conclusión del Observatorio RACE de Conductores, que señala un estancamiento en la intención de compra: en 2020 solo ha pasado del 7,3 al 7,5%, a pesar de las ayudas oficiales (Plan Moves II).

El estudio destaca dos razones. Por un lado, la mayoría de los compradores (seis de cada 10), tiene menos de 20.000 euros de presupuesto, una barre-

ra que limita a cinco los modelos a pilas disponibles. Y entre los que se deciden por un eléctrico, el 65% no ve suficientemente atractivas las ayudas y cree que los incentivos están mal planteados y deberían primar la renovación de los coches más viejos. El contrapunto a estos datos es que la intención de compra de coches híbridos se ha disparado al 33% (8% más que en 2019) y por primera vez en la historia estas mecánicas superan a los motores tradicionales de gasolina (20,7%) y diésel (25%), que ni juntos logran ya atraer a la mitad de los clientes potenciales.



Récord de carga. El Ioniq 5, un SUV compacto a pilas que llegará en unos meses, supera los límites actuales en tiempos de recarga. Así equipa un cargador de 800 V que le permite conectarse a postes ultrarrápidos de hasta 232 kWh y recuperar del 10 al 80% de sus baterías en solo 18 minutos. Declara 300 kilómetros de autonomía a 130 km/h de velocidad y contando las paradas, podrá viajar casi al mismo ritmo que un coche de gasolina.

TESLA

Medio millón en 2020. ● El fabricante californiano Tesla ha cumplido su objetivo: 509.737 unidades producidas el año pasado en sus factorías de EE UU y China. De ellas, 454.932 son de la berlina media Model 3, el eléctrico más vendido del mundo, y de su versión en formato SUV, el Model Y. Además, Elon Musk espera fabricar otro medio millón más hasta primavera.



851.211

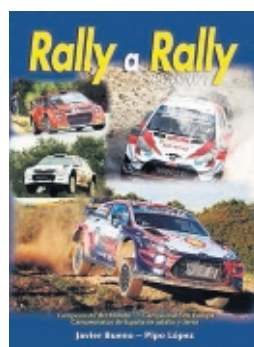
turismos se matricularon en España el año pasado, con una caída del 32% respecto a 2019. Los vehículos comerciales ligeros registraron unas ventas de 158.117 unidades, un 26% menos.

Factoría de Seat en Martorell.



DEPORTE

Rally a Rally ● En sus 130 páginas y 400 fotografías, Pipo López y Javier Bueno, dos especialistas históricos de los rallyes, desglosan lo más destacado de los campeonatos de 2020 (mundial, europeo y nacional). Se vende por 30 euros en librerías y en rallyrally@motorsport-press.com.



JAPÓN

En 2035 sin coches térmicos

Las autoridades japonesas se plantean prohibir la comercialización de coches con motor de gasolina o diésel a mediados de la década de 2030. La decisión responde a la voluntad de reducir las emisiones de carbono para lograr la neutralidad en 2050, como prometió en octubre el primer ministro Yoshihide



Suga. El país asiático se suma así a otros que ya se han postulado en este sentido, como Noruega, que quiere adelantar la fecha a 2025, Reino Unido, donde se prohibirán en 2030, o España que, a falta de ratificación oficial, propone ya 2040 como horizonte para limitar la venta de las mecánicas térmicas tradicionales. La oferta comercial en estos países se reduciría solo a híbridos enchufables y eléctricos puros.

ANÁLISIS

Cambios acelerados

POR MANUEL GÓMEZ BLANCO

Nadie esperaba que 2020 trajera un desenlace tan negativo e inesperado que marcará un antes y un después en la historia, y su explosiva distorsión se extiende al automóvil. Pero el cierre del año más atípico e imprevisible desde que tenemos uso de razón, ha traído muchos cambios, ha acelerado otros, y ha generado unos pocos ganadores y muchos vencidos.

A la espera de los resultados mundiales, se atisban ya algunas conclusiones. La primera es que los grupos automovilísticos más globales han surfado mejor la crisis de la pandemia. La segunda es que quienes llevan más avanzada la electrificación, hibridación incluida, como algunas marcas asiáticas y Tesla, han tenido mejores resultados. Y la mayoría se consolidarán a medio plazo, porque definen tendencias que llegan para quedarse.

Si nos centramos en España, Seat cierra un trienio de ensueño, con un tercer liderato seguido que refleja el gran trabajo estratégico de la última década como marca, y la excelente gestión comercial del equipo nacional. VW y Peugeot consolidan su buen momento en el podium, y tendrán más bazas en 2021 por el ciclo de producto de su rival y la competencia de Cupra, que además, no sumará sus ventas.

Por detrás llegan nuevos actores, hasta ahora secundarios, que alcanzan un protagonismo impensable hace apenas un par de años. Y es que tres marcas sin fábrica aquí, Toyota (-19,7%), Kia (-20%) y su matriz Hyundai (-27,7%), se alzan al cuarto, sexto y séptimo puestos, cayendo bastante menos que el mercado (32,3%). Y solo Renault logra intercalarse en la quinta plaza. Mercedes y Dacia, los dos extremos de la oferta, cierran el vuelco acelerado de los 10 primeros, y escoltan a Citroën, que pierde cuota, pero aguanta séptima.

Para encontrar estrellas que fueron líderes no hace mucho, hay que bajar al puesto 13º de Ford, mientras Nissan está 14º y Opel, 15º. Y la lista se alarga detrás con ganadores que no llegan al 20% de caída, como Land Rover, Volvo, Lexus y Porsche, y batacazos históricos de casi el 50% en Jaguar, Honda o Maserati.

Nuevo Hyundai TUCSON Híbrido.

Rompiendo moldes.



Lo hemos vuelto a hacer. En Hyundai hemos creado un nuevo modelo a seguir, porque el diseño del nuevo Hyundai Tucson rompe con lo establecido combinando **fuerza y dinamismo** con la última **tecnología en seguridad, confort y conectividad**. Disfruta de la **primera parrilla con luces paramétricas del mundo** y tecnología de iluminación de tipo espejo, su **pantalla de 10,25"**, los servicios de **conectividad Bluelink**, con los que podrás controlar el coche desde tu móvil o con tu voz y **el Sistema Autónomo de Aparcamiento**. Un SUV único con todas las ventajas de la **última tecnología híbrida eléctrica**. No hay duda de que el Nuevo Hyundai Tucson ha llegado rompiendo moldes.

On to better.



Con etiqueta ECO.



Gama Nuevo Hyundai Tucson Híbrido: Emisiones CO₂ (gr/km): 125-149. Consumo mixto (l/100km): 5,5-6,5. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelo visualizado: Tucson Style. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



Diseño y potencia para fardar

Los superdeportivos de calle ganan fama y prestigio con la demanda de las nuevas generaciones de coleccionistas

POR FERNANDO GUALDONI

Son magnéticos los superdeportivos. Es casi imposible toparse con uno y no sentirse atraído. Incluso si no se ve y solo se oye rugir a lo lejos esos cientos de caballos de potencia, acaparan la atención al menos un instante. Son obras de arte del diseño y la ingeniería. Cada milímetro de su chasis está pensado para evitar que el viento le quite una milésima de segundo a la marcha. Cada interior está ideado para que el conductor se sienta único. Cuando se exponen en históricos salones como el de Ginebra, dejan boquiabiertos a los más duros críticos del motor. Fue en esa misma ciudad suiza donde hace unos años pude admirar desde un paso de cebra un Bugatti Veyron por primera vez. Casi me atropellan cuando el semáforo se puso verde y seguía en medio de la calle de pie, hipnotizado por esa parrilla mítica.

El segmento de los supercoches es además el único, dentro de los más reconocidos, que aún alberga empresas artesanales como la italiana Pagani o la sueca Koenigsegg con otras medianas como McLaren o Spyker y grandes como Ferrari o Lamborghini, asociadas a grupos automovilísticos internacionales como Fiat-Chrysler y Volkswagen, respectivamente. Y justamente de esta última marca italiana fue el coche que logró el precio más alto en una subasta pública entre finales de 2019 y este año: un Lamborghini Veneno Roadster de 2014 con apenas 325 kilómetros de rodaje. El modelo, basado

en el Aventador y creado para conmemorar el 50º aniversario de la marca, fue presentado en el Salón de Ginebra de 2013 con un precio de cuatro millones de dólares. Esta vez, un afortunado pagó por esa obra de arte algo más de 8,3 millones. Solo se construyeron nueve Venenos y este fue el primero que salió a la venta, y no precisamente por deseo de su dueño. El vehículo había sido confiscado por la Justicia suiza a Teodoro Nguema Obiang, alias *Teodorín*, el hijo del dictador ecuatoguineano, junto con otros 25 coches de lujo en una causa por lavado de dinero y apropiación indebida de bienes públicos. El capital recaudado se destinó a fines benéficos.

Nuevos favoritos

Junto con el preciado Lamborghini, también alcanzó una buena cifra de venta otro de los coches de Teodorín, un Koenigsegg One:1 de 2015, con solo 597 kilómetros. El modelo, del que solo se hicieron seis, se subastó por casi 4,3 millones, y fue el sexto más caro según la lista publicada por el reconocido *Classic Car Auction Yearbook 2019-2020* editado por *Historica Selecta*, que recoge todas las ventas de 12 meses empezando siempre en septiembre. Detrás de estas dos marcas de superdeportivos —que se colaron por primera vez entre los 10 más cotizados desde que se publica el mencionado libro hace 25 años—, superaron los dos millones de dólares dos Ferraris (Enzo de 2003 y LaFerrari de 2015), y el millón, algunas maravillas del diseño, como un Lamborghini

Reventón Roadster de 2010, un Aston Martin One-77 de 2011, un Porsche 918 Spyder de 2015, un Bugatti Veyron 16,4 de 2010 y un McLaren P1 de 2014, entre otros.

Esta subasta realizada por Bonhams en Chéserey (Suiza) abrió sin pretenderlo el apetito de los coleccionistas por los catalogados como “modelos contemporáneos” —fabricados a partir de 2000— y, dentro de este segmento, por los superdeportivos. Esa tendencia se reforzó unos meses después con otra subasta, la organizada por Sotheby’s en Abu Dabi, en paralelo con el Gran Premio de F1 de los Emiratos Árabes Unidos (EAU). Allí se vendió el tercer coche más valorado de la temporada, un Pagani Zonda Aether de 2017 con 1.400 kilómetros, que superó los 6,8 millones de dólares. Hacía siete años que un Pagani no salía a subasta abierta y este Zonda, uno de los últimos de su especie, tenía todas las papeletas para deslumbrar a los compradores. Tanto es así que el precio superó con creces al de un Ferrari FXX-K de 2015 (4,3 millones) y dejó muy atrás a dos McLaren GTR: un P1 de 2016 y un Senna de 2019.

El interés por los superdeportivos ha ido creciendo a lo largo de los últimos años como consecuencia del lógico cambio generacional de los coleccionistas. “Muchos adolescentes que hasta hace unos años tenían pósteres de supercoches en sus habitaciones son hoy prósperos emprendedores o financieros con recursos, que pueden hacer realidad su sueño. Y no solo nuevos ricos de EE UU, si-



SEBASTIEN POINAS / BONHAMS

“**La pandemia disparó las subastas online, y potenció la venta de coches exclusivos y potentes posteriores al año 2000**”

“**Los milleniales no quieren los autos de sus sueños para exhibirlos, y exigen que funcionen bien para conducirlos a diario**”

no también de India y el sureste asiático”, explica Paul Gaucher, experto de la casa Bonhams. “El 40% de nuestros compradores de los últimos meses son nuevos y más geográficamente diversos que nunca”, refrendó el presidente de RM Sotheby’s, Kenneth Ahn, en su análisis para el anuario de Historica Selecta.

Aparte de cumplir un sueño, estos nuevos coleccionistas no compran los coches para tenerlos en exhibición, sino para disfrutarlos al volante. El problema es que, si ya conducir un clásico no es sencillo para alguien acostumbrado a los coches más modernos, un supercoche de más de 30 años puede ser hasta peligroso. Por eso, para aquellos que buscan una conducción relativamente fácil y segura sin renunciar a la adrenalina, un deportivo fabricado después de 2000 es una buena elección. Eso o un clásico restaurado y modernizado, uno de esos *restomod* tan populares en el mercado estadounidense que por fuera suelen mantener sus líneas originales, pero por dentro están equipados con las últimas tecnologías del motor. La pega de estos coches es que pierden su originalidad y que en muchos países, sobre todo de Europa, es difícil o imposible homologarlos para que puedan circular.

Tras un arranque alentador de la temporada de subastas de clásicos después del verano de 2019, a principios de 2020 el sector se vio, como todos, afectado por las restricciones

A la izquierda los Lamborghini Veneno, Koenigsegg One:1, McLaren P1 y Bugatti Veyron, subastados en Suiza. A la derecha, de arriba abajo, Pagani Zonda Aether, Ferrari FXX-K y McLaren P1 GTR, vendidos en Abu Dabi; Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse, ofertado a “puerta cerrada” en Los Ángeles, y Ferrari Enzo, subastado en Suiza junto con los de la foto central.



TOM GIDDEN / SOTHEBY'S



SAMI SASSO / SOTHEBY'S



TIM SCOTT / SOTHEBY'S



BONHAMS



BONHAMS

EN PORTADA

Viene de la página 5

a raíz de la pandemia. Para febrero ya se habían cancelado todas las grandes citas del negocio a ambos lados del Atlántico. Las casas de subastas tuvieron que hacer lo mismo entonces que la mayoría de las demás industrias: volcarse a las ventas *online* o, como mucho, hacer algunas operaciones "a puerta cerrada". Las ventas a distancia supusieron una ventaja competitiva para el segmento de "coches contemporáneos", porque como suelen venir de un solo dueño y tener pocos kilómetros, resulta menos arriesgado adquirirlos viendo solo sus fotos y videos. En cambio, valorar cualquier otro tipo de vehículo histórico, ya sea de preguerra, *vintage*, clásico o moderno, es muy poco recomendable a través de imágenes.

Experiencia sensorial

"A un coche clásico del siglo XX hay que observarlo de pie a cierta distancia para apreciar sus líneas, la calidad de su pintura y sus cromados. Hay que tocarlo, abrir y cerrar sus puertas para ver si encajan correctamente, acariciar el tapizado para sentir su calidad y oír el motor", explican Adolfo Orsi y Raffaele Gazzi, autores del *Classic Car Auction Yearbook*. Obviamente, la pandemia hizo imposible esta experiencia sensorial que exige el mercado de los coches clásicos y el resultado fue el peor año desde la Gran Recesión, con un retroceso del 27% en el volumen de negocio respecto al periodo 2018-2019.

Para revertir el fiasco, no hubo más remedio que elevar la oferta telemática. La firma Gooding & Company de Santa Mónica, por ejemplo, puso en marcha Geared Online, una plataforma de subastas que se celebra solo a través de su web y de una *app* para pujar. La primera venta se celebró a principios de agosto pasado y se ofertaron modelos cuidadosamente escogidos por los expertos de la empresa para dar confianza a los inversores. El evento se consideró un éxito y, aunque vuelvan las ventas presenciales, Geared Online seguirá celebrándose.

Otro formato que creció durante la pandemia fue el de las subastas a "puerta cerrada" y una de las más destacadas fue la Quail Motorcar Auction que Bonhams celebró en el Petersen Museum de Los Ángeles en sustitución de la cita anual de Monterey, una de las más importantes del sector. Las pujas se permitieron solo *online* o vía telefónica. El segundo coche mejor pagado (1,75 millones de dólares) fue un Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse *Meo Costantini*. Sin embargo, se quedaron sin vender un Bugatti Chiron de 2018 y un Lamborghini Centenario Coupé de 2017, uno de los 20 producidos. Desiertos también se quedaron algunos lotes ofrecidos de forma presencial y con todas las medidas de seguridad sanitarias a finales de julio por la casa francesa Artcurial en Mónaco. De estos destacaba un Pagani Huayra Roadster de 2019 y varios Ferraris, entre ellos dos 488 Pista de 2019.

A pesar de la falta de compradores, los vendedores de estos modelos no tienen mucho de qué preocuparse, ya que los vehículos de series limitadas tienden a aumentar su valor. Si

no, que se lo digan a los diseñadores Steve Saleen y Phil Frank, cuyo modelo, el Saleen S7 LM de 2007, se subastó *online* el pasado noviembre y alcanzó una cotización de 1,2 millones de dólares, todo un récord para un superbólico de origen estadounidense. El S7 LM fue el primer vehículo patentado y producido por Saleen Automotive, una firma que pasó de los circuitos de carreras a los superdeportivos de calle (legales) y que ya está entre los nuevos valores de los fabricantes de supercoches. Otros que están dando que hablar son el también estadounidense Hennessey, el danés Zenvo, el británico Noble o el libanés W Motors, el primero de su tipo en Oriente

Próximo, que dio a conocer su modelo Lykan HyperSport a través de la película *Fast and Furious 7*, videos musicales y videojuegos.

Como concluye un estudio de la firma aseguradora de clásicos británica Hagerty, cuyos índices y estadísticas son de referencia en el sector, el concepto de qué es coleccionable está cambiando y los nuevos compradores milenarios son los que van a redefinir el mercado de los clásicos. Entre sus gustos destacan los superdeportivos fabricados a lo largo de un periodo que va desde los noventa hasta hoy, y que abarca desde bólidos de precios astronómicos hasta modelos que, sin ser baratos, son ac-

cesibles para un mayor número de compradores: Aston Martin DBS, Ferrari Luso, Lexus LFA, Ford GT, Alfa Romeo 8C Spyder, Mercedes-Benz SLR McLaren, Porsche 911 GT3... Muchas son las diferencias que separan a los futuros coleccionistas de la generación de los *baby-boomers* que catapultó el mercado de los clásicos construidos entre los años cincuenta y setenta, pero los une lo más importante: la pasión. Quien compra un clásico de ayer o de hoy suele hacerlo porque ese coche le apasiona o le trae gratos recuerdos. Si lo hace solo para especular, visto lo visto durante la pandemia, tiene muchas probabilidades de salir perdiendo.

“ Modelos de Lamborghini, Pagani y Koenigsegg aparecen por primera vez en las listas de los 10 más cotizados en las subastas

“ Los supercoches modernos suelen tener un dueño y pocos kilómetros, lo que infunde confianza a los compradores *online*



MÁS QUE JUGUETES

Legos para los amantes de la velocidad

El coleccionismo para los amantes del motor no tiene límites e incluso para los menos pudientes hay consuelo, aunque sea a través de los juguetes. Una de las sagas más populares es la que la marca danesa Lego comenzó a producir en 2015 bajo la denominación *Speed Champions*. Comenzaron con modelos como un McLaren P1 o un Ferrari 458 Italia GT2 y, a partir de entonces, cada año han lanzado siete *sets* que van desde un único vehículo a un garaje completo con varios coches. La empresa pone a la venta las cajas de bloques para armar, solo durante un tiempo determinado, y no vuelve a producir los mismos. Una vez descatalogados, los *sets* entran en un mercado de fans que llegan a pagar más del doble del coste original. Se comercializan nuevos o usados, con y sin todas las piezas o pegatinas, y hasta las cajas e instrucciones originales se venden por separado. Desde Wallapop, pasando por e-Bay, hasta sitios especializados como Bricklink, el tráfico para la colección *Speed Champions* se antoja imparable.

En los foros de los más adeptos, quienes no buscan un modelo que ya no está disponible casi en ninguna parte del globo, elucubran sobre cuáles serán los siguientes coches en salir a la venta. Los coleccionistas postulan sus favoritos: superdeportivos, modelos GT, de rally o de Fórmula 1. Es tal la participación de los fans, que el año pasado la empresa se vio desbordada por miles de quejas por el cambio de tamaño de las maquetas, que aunque crecieron en tamaño y nivel de detalle, eso ha hecho que desentonen en las vitrinas de los coleccionistas de la primera hora.

Para aficionados más exigentes hay una colección de Lego más detallista: la *Technic*. Aunque no está

dedicada solo a los supercoches, entre los modelos que se ofrecen sí hay algunos que deleitan a los fans. Aunque los *Technic* salieron al mercado en 1977, en lo que respecta a los supercoches, el primero digno de mención no apareció hasta 2016 y fue un Porsche 911 GT3 R. Tenía más de 2.700 piezas y su precio era de 300 dólares. Hoy se puede conseguir en eBay a unos 500 dólares. Le siguieron el Bugatti Chiron en 2018, el Chevrolet Corvette ZR1 y el Porsche 911 RSR (el primero de carreras) en 2019; y el Lamborghini Sián FKP el año pasado. A medida que fueron surgiendo los nuevos modelos, los diseñadores de Lego fueron mejorando los detalles. El bólido italiano, por ejemplo, cuenta con dirección, suspensión delantera y trasera y motor V12 con pistones móviles. Además, en su intento por reproducir al máximo la versión original, incorpora un mecanismo de transmisión secuencial de 8 velocidades, alerón trasero móvil, capó y maletero abatibles, detallados discos de freno y llantas doradas.

Para la nueva temporada Lego ha anunciado dos modelos: el McLaren Senna GTR y el Ferrari 488 GTE, ambos con un nivel de realismo y complejidad tan alto como el de sus predecesores.



Arriba, imágenes de modelos de la colección *Speed Champions*. Abajo, Lamborghini Sián FKP perteneciente a últimos *sets* de Lego *Technics*.



Ferrari 550 Maranello GT1, ganador del campeonato FIA GT y las 24 horas de Spa en 2004.



COCHES DE COMPETICIÓN

De Tazio Nuvolari a Michael Schumacher, las máquinas de los ídolos son eternas

La pasión por los coches de carreras ha forjado grandes operaciones en el mercado de los clásicos. En los últimos 20 años célebres coches que han competido en la Fórmula 1, en circuitos como Le Mans, o de afamados campeones de rallies han atraído a muchos coleccionistas. Desde coches de preguerra, sobre todo italianos (Alfa Romeo y Maserati) y británicos (Lagonda y Bentley), pasando por los legendarios años de las carreras desde los cincuenta hasta los setenta (donde las subastas estuvieron dominadas por la demanda de modelos de Ferrari), hasta los monoplazas conducidos por grandes pilotos como Niki Lauda y Michael Schumacher (por cierto, también Ferrari), el interés por hacerse con el mejor ejemplar nunca ha decaído.

Este segmento del mercado se rige sobre todo por el pedigrí del coche. Por supuesto que el estado del vehículo, la originalidad, la exclusividad y la documentación que lo avala son importantes, pero aquí lo que prima es su historia. ¿Quién lo condujo? ¿En qué circuitos participó? ¿Cuán victorioso fue o qué epopeya protagonizó? Las respuestas a todas estas preguntas son las que determinarán, al fin y al cabo, el precio. Un ejemplo de esto fue la subasta hace siete años de un Alfa Romeo 8C-35 de 1935 que alcanzó los 9,4 millones de euros. Lo tenía todo para valer eso: Había sido conducido nada menos que por el legendario Tazio Nuvolari, uno de los pilotos de carreras más intrépidos de todos los tiempos. Como estrella del equipo Scuderia Ferrari Alfa Romeo, Nuvolari lideró la pugna del equipo italiano contra los flechas plateadas alemanas de Mercedes-Benz y Auto Union. Este coche, aparte de participar en varios grandes premios, fue con el que Nuvolari ganó la Coppa Ciano de 1936,

una competición automovilística italiana que se celebró de 1921 a 1939.

A lo largo del último cuarto de siglo fueron muchos los coches de competición que dieron el campanazo en el mercado de los clásicos. En 2013, la casa Bonhams subastó en Reino Unido un Mercedes Benz W196R de 1954, el único de este tipo que permanecía en manos privadas, y el martillo se bajó por 29,6 millones de dólares. El coche había sido conducido por Juan Manuel Fangio y con él había ganado el Campeonato del Mundo de Pilotos de Fórmula 1 de 1954, uno de los cinco del palmarés del afamado piloto argentino. El modelo W196R marcó el regreso triunfal de Mercedes-Benz a los grandes premios tras 15 años y arrasó con todo, lo que permitió a Fangio ganar el campeonato en 1954 y 1955. La combinación del modelo y su piloto fue lo que claramente disparó su cotización.

● El cavallino manda

Los bólidos de la Fórmula 1 siempre son anhelados por los amantes de la velocidad. Pasa el tiempo y su interés no decae, sobre todo los de la escudería del *cavallino rampante*, la más antigua y de mayor tradición del circuito. En 2019 salió a subasta en California el bólido con el que Nikki Lauda obtuvo su primer título mundial en 1975. Apenas tres meses después de que el piloto falleciera, el Ferrari 312T con el que austriaco mantuvo históricos duelos con el británico James Hunt, se vendió por seis millones de dólares. El chasis 022, certificado por la marca, llegó a usarse en cinco carreras durante la temporada del 75, obteniendo la pole en todas ellas y ganando en el Gran Premio de Francia, además de dos podios en Holanda y Alemania.

En las últimas dos temporadas de

subastas otros dos bólidos se ubicaron entre los 10 más cotizados. Ambos Ferrari y ambos conducidos por el siete veces campeón del mundo de F1, Michael Schumacher. En noviembre de 2017, Sotheby's ofertó en Nueva York el F2001 con el que el piloto alemán ganó su segundo mundial con la *scuderia* italiana. Era la primera vez que un bólido aparecía en el mismo catálogo en el que se ofertaban cuadros de Mark Rothko, Jean-Michel Basquiat o Andy Warhol. Con ese chasis 211, Schumacher se alzó con el campeonato el 19 de agosto de 2001 en el Gran Premio de Hungría.

En 2019, en la subasta organizada también por Sotheby's en paralelo con el Gran Premio de F1 de los Emiratos Árabes Unidos (EAU), se vendió el F2002 (chasis 219) con la que Schumacher conquistó los circuitos de San Marino, Austria y Francia en el segundo año del nuevo milenio. El coche, que estaba en manos de un coleccionista japonés, se vendió por más de 6,6 millones. Tanto el F2001 como el F2002 se traspasaron en perfecto funcionamiento y sus dueños ya son miembros del Ferrari Corse Clienti, la división que la casa italiana creó en 2003 para dar un servicio completo y personalizado a los propietarios de sus monoplazas de competición. Ferrari vende los coches de su escudería de Fórmula 1 dos años después de haber competido, el tiempo necesario para que los avances tecnológicos ya no tengan que permanecer en secreto. F1 Corse se ocupa del mantenimiento, la restauración, la reparación de los vehículos, y organiza carreras donde poder conducir los vehículos o reservar citas personales en pistas de todo el mundo.

La F1 despierta profundas pasiones, que duda cabe, pero también las carreras de Gran Turismo (GT) y prototipos sport, como

las del mítico circuito de Le Mans, vuelven locos a los coleccionistas. La temporada pasada un Ferrari 550 Maranello GT1 fue subastado por 4,3 millones de dólares. Tenía un gran pedigrí: ganador del campeonato de la FIA GT de 2004, segundo en 2003 y tercero en el campeonato italiano de GT de 2005. En 2004 también se impuso en las 24 horas del circuito belga de Spa.

● La historia cotiza al alza

A la categoría GT también pertenecen los dos coches mejor cotizados hasta hoy en la ronda internacional de subastas: nada menos que dos Ferrari GTO de 1962. Uno se vendió en 2014 por 38,1 millones de dólares y el otro en 2018 por 48,4 millones. El primero, con chasis y motor número 3.851, fue estrenado por el piloto francés Jo Schlesser en competición y formaba parte de la colección privada Maranello Rosso, con sede en San Marino. El segundo, número 3.412, fue el tercer Ferrari 250 GTO de un total de 36 unidades producidas y una de las cuatro mejoradas por el carrocerero Sergio Scaglietti. Además, ostenta títulos como el Campeonato Italiano Gran Turismo de 1962 con el piloto Edoardo Luialdi-Gabardi al volante e importantes victorias en su categoría en la Targa Florio de 1963 y 1964.

Otros modelos como los Ford GT de los 60 (célebres por su victoria en Le Mans '66), y sus contemporáneos Jaguar C y E-Type o Cobra Daytona Coupé, también son muy deseados por los coleccionistas. Porsche no se queda atrás con los modelos 917K o 956 y es la única marca que ha colocado un coche de rally entre los cinco más cotizados en subastas: el 959 con el que compitió René Metge en el rally París-Dakar de 1985, que se vendió por casi seis millones en 2018.



Porsche 959 con el que compitió René Metge el París-Dakar de 1985.



Ferrari F2002 con el que Michael Schumacher conquistó los grandes premios de San Marino, Austria y Francia



Alfa Romeo 8C-35 de 1935 que dio el triunfo a Tazio Nuvolari en la Coppa Ciano de 1936.



Ford GT40 MKII, chasis P/1016, el que llegó tercero a la meta en la mítica victoria de la marca en Le Mans '66.

COMPARATIVA SUV MEDIOS



El Hyundai es superior, y el Seat, más económico

- Hyundai Tucson 1.6 TGD i 48V DT Tecno
- Seat Ateca 1.5 TSi DSG 7 Style GO
- Ford Kuga 1.5 EcoBoost Titanium
- Nissan Qashqai 1.6 DIG-T 160 DCT N-Connecta

Cuatro SUV familiares de tamaño medio con mecánicas de gasolina, tres con cambio automático y uno con caja manual.

POR MANUEL GÓMEZ BLANCO
Y LUIS PÉREZ-SALA

Son los modelos más vendidos del mercado español y los preferidos de muchas familias medias. Los SUV de tamaño medio miden entre 4,4 y 4,6 metros de largo, y reúnen todo lo necesario para cumplir como primer coche, incluida la silueta de moda.

En esta prueba se enfrentan cuatro de los modelos más populares en España, el Nissan Qashqai, líder histórico de ventas, el Seat Ateca, que ha recibido una puesta al día en verano, y los nuevos Hyundai Tucson y Ford Kuga, los últimos en llegar. Todos tienen motores de gasolina, pero el co-

reano añade un módulo microhíbrido que le proporciona la etiqueta ECO de la DGT. Y llevan también cambios automáticos, salvo el Ford, que en este motor se ofrece solo con caja manual.

El resultado es un empate, aunque con diferencias importantes, porque domina el Hyundai hasta que se valora el precio, donde pierde su ventaja porque es el más caro. El nuevo Tucson presenta una imagen moderna y potente con soluciones innovadoras, como la parrilla con los faros de posición integrados, un interior amplio y bien resuelto, y un completo equipo de serie, sobre todo en seguridad. Es el único con mecánica microhíbrida, que compensa su mayor peso para contener el consumo. Pero penaliza su precio, casi 5.000 euros superior al

del Seat, que iguala su puntuación. Se vende con motores 1.6 TGD i de gasolina de 150 a 180 CV (desde 27.400 hasta 44.750) y 1.6 CRDi turbodiesel de 115 y 136 CV (de 29.000 a 35.050), también disponibles con módulo microhíbrido de 48v. (voltios). Y hay otro híbrido de 230 CV (desde 34.950).

El Seat Ateca empatada porque ofrece un equilibrio muy completo y es más barato que el Hyundai. Aporta una imagen elegante de estilo deportivo, es práctico y atractivo por dentro y tiene el mejor maletero. Y sobre todo ofrece la conducción más ágil y eficaz, y un precio competitivo, aunque viene menos equipado. Se vende con dos motores 1.5 de gasolina de 110 y 150 CV (de 24.360 a 29.290 euros) y dos TD i de 115 y 150 CV (27.490 a 32.380).

El Ford Kuga es tercero a poca distancia. Destaca por su imagen robusta y musculosa, es el más grande y tiene el interior más amplio y flexible: permite deslizar la banqueta posterior. Y ofrece las mejores plazas traseras para tres adultos, un maletero casi como el del Seat y el mejor precio, en parte porque solo se vende con cambio manual y viene menos equipado. Se fabrica en Valencia y tiene tres motores de gasolina de 120, 150 y 190 CV (desde 27.322 a 35.287 euros), el último híbrido enchufable, y dos turbodiesel de 120 y 150 CV (de 29.675 a 31.338).

El Nissan Qashqai está ya a la espera de su relevo, pero se defiende con una estética que resiste bien el paso del tiempo, tiene el motor más potente, las mejores prestaciones y el consumo más ajustado en la prueba. Y añade un interior con la amplitud del Ateca, aunque con menos maletero y una pantalla más pequeña, un buen equipo de seguridad y un precio ajustado. Y se vende con dos motores de gasolina de 140 y 160 CV (23.700 a 29.400) y dos turbodiesel de 115 y 150 CV (de 24.600 a 28.850).

*Estos precios no incluyen descuentos ni primas por financiación.

Conducción

● Cuatro SUV medios muy populares con motores turbo de gasolina: 1.3 de 160 CV en el Nissan, 1.5 de tres cilindros en el Ford y de cuatro en el Seat, y 1.6 en el Hyundai, todos con 150 CV. Salvo el Kuga, que con este motor solo se vende con cambio manual de seis marchas, los demás llevan automáticos

de doble embrague y siete velocidades.

Además, el Tucson incluye un módulo microhíbrido de 48 voltios que aunque apenas se nota ni marca la diferencia, afina el consumo urbano y le proporciona la etiqueta ECO, con sus ventajas en algunas ciudades. A pesar de la variedad mecánica

ca todos ofrecen unas prestaciones muy correctas para viajar a buen ritmo, y afrontan las subidas y adelantamientos con desahogo, aunque con ligera ventaja del Qashqai, que se recupera con más brío. Y sorprende el motor triclíndrico del Ford, que aunque no se percibe tan contundente a bajas revoluciones, transmite carácter y reponde de forma instantánea al acelerador.

● Todos ofrecen un comportamiento sólido y aplomado en autopista, y son también sorprendentemente eficaces en zonas viradas, sobre todo teniendo en cuenta su peso y altura, que eleva el centro de gravedad. Así, mientras el Ateca se queda en 1.408 kilos, el Tucson pesa 1.566 y el Kuga, a pesar de la cura de adelgazamiento de esta última generación, se queda en 1.564 y es también el más gran-



Llantas de 18" del Seat Ateca de la prueba.

“ El Tucson domina hasta que se valora el precio; el Ateca es el más ágil; el Kuga el más amplio, y el Qashqai el más rápido

AL
DETALLE

De izquierda a derecha: Hyundai Tucson, Ford Kuga, Nissan Qashqai y Seat Ateca.



ENRIQUE BROOKING

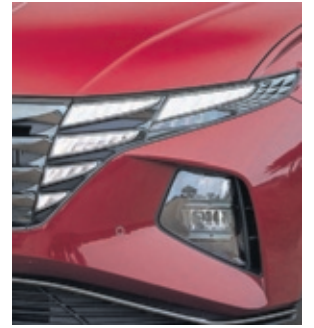
de, 4,61 metros y más alto, con 1,67 metros, por solo 1,59 del Qashqai, que es el más bajo. Todos estos factores sumados se acusan en la estabilidad, con ventaja del Seat, que tiene los reglajes de suspensión más equilibrados y es el más ágil, directo y obediente a las órdenes del conductor. Le sigue el Tucson, que aunque pesa 150 kilos más que el Ateca, ofrece un comportamiento muy cercano, aunque con reglajes más blandos y una respuesta menos directa. El Qashqai va muy bien, pero tiene una dirección más lenta que exige girar más el volante, y aunque ofrece una conducción fácil y unas ayudas electrónicas eficaces que casi no se notan y dan seguridad, no invita a mantener ritmos alegres. Y el Kuga tiene una dirección muy rápida que transmite mucha sensación de agilidad a la entrada de la curva, pero luego, entre el peso y la altura de la carrocería, y una suspensión algo blanda, es el que más balancea. Y las ayudas electrónicas, un tanto alarmistas, actúan a veces frenando antes de tiempo, y sorprenden un poco al conductor.

● **A pesar de su altura** y volumen, los cuatro paran bastante bien, pero la mayor firmeza de suspensión y las llantas y neumáticos más generosos del Seat de la prueba (235/40/19) le dan una ligera ventaja en frenadas de emergencia, donde muestra más aplomo y equilibrio. Por último, el Tucson ofrece la mejor calidad de conducción, con un tacto más suave y refinado, y sensaciones de coche de categoría superior. Los demás están muy igualados, un detalle muy meritorio para el Qashqai, el más veterano y próximo a su sustitución.

Hyundai
Tucson.

Presencia y calidad superiores.

Sorprende por su imagen vanguardista y detalles como las luces de posición integradas en la parrilla (imagen). Es amplio y ofrece una puesta en escena espectacular, con dos grandes pantallas, una de cristal líquido en la consola central y otra sin cúpula con la instrumentación. Viene muy bien equipado, también en seguridad, y hace sentirse en un coche superior, pero es más caro.

Seat
Ateca.

Equilibrio general y economía.

El Ateca es como los vinos y mejora con los años. La última puesta al día le ha dado más presencia por fuera y calidad por dentro, con una pantalla y acabados más vistosos. Es amplio, está muy bien ordenado y tiene el mejor maletero, con una gran altura hasta la base de la bandeja. Y ofrece la conducción más ágil y eficaz, y un precio competitivo, aunque con un equipo de serie inferior.

Ford
Kuga.

Más flexible y el mejor precio.

Es el más grande por fuera, con una imagen potente y un interior desahogado y modulable. Las plazas traseras son las mejores para llevar tres adultos, se deslizan 14 centímetros para ampliar el espacio para las piernas o el equipaje, y si se adelantan ofrece un maletero como el del Seat. Y es el más asequible, aunque con un equipo de serie inferior y sin cambio automático.

Nissan
Qashqai.

Prestaciones y buena forma.

Tiene el motor más brillante, las mejores prestaciones y el consumo más bajo junto al Seat. Y sigue en forma, aunque con las plazas traseras más estrechas y detalles que reflejan su veteranía, como una pantalla central pequeña, o el acceso atrás más incómodo en la zona de los pies. Pero el precio es tan competitivo como el del Ford: incluye cambio automático y está más equipado.



Vida a bordo

● **Los cuatro** son cómodos delante, con buenos puestos de conducción y las pantallas táctiles de moda: integran la mayoría de los mandos, pero con un uso menos compatible con la conducción que los botones directos. Y mientras el Ford tiene unos asientos algo más pequeños, el Hyundai incluye un apoyabrazos central muy alto que molesta en el codo al girar. Todos pueden alojar tres adultos sin aprietos, pero el Seat ofrece la plaza central más cómoda, aunque el túnel central molesta en los pies. Pero el mejor para llevar tres pasajeros es el Ford, que aprovecha su mayor tamaño y ofrece más anchura y modularidad. Le sigue el Tucson también muy desahogado, y el Ateca, pe-

ro el asiento del Seat no aprovecha bien el espacio hasta las puertas y molesta en la zona lumbar. Y el Qashqai es algo más estrecho, aunque apto para tres adultos.

● **El mejor maletero** en nuestras mediciones es el del Ateca, que tiene más altura hasta la bandeja, y un hueco debajo para la rueda de emergencia, como el Kuga. El del Ford es más pequeño, aunque le supera si se desliza el asiento trasero hacia delante. Y el Tucson y el Qashqai están igualados, pero el último con un doble fondo poco aprovechable.

● **El Hyundai es a primera vista** el mejor acabado, con una puesta en escena

espectacular y dos pantallas planas grandes. Pero luego, los plásticos aunque de buen aspecto, son duros. Le iguala el Seat, menos llamativo, pero con una percepción de calidad algo mejor. El Ford es más sencillo, con detalles más discretos, y sobre todo la bandeja de lona del maletero, que desmerece. Y el Qashqai está bien presentado, pero acusa su veteranía en la instrumentación analógica, la pantalla, etc. El confort de marcha es muy bueno en todos, que filtran con solidez y están bien aislados por dentro. Pero el Hyundai se percibe superior, seguido del Seat y el Ford, y con el Nissan por detrás, aunque todos con una comodidad elevada que se disfruta en los viajes.

Ficha técnica

	HYUNDAI TUCSON 1.6 TGD1 48V	SEAT ATECA 1.5 TSI DSG-7 STYLE GO	FORD KUGA 1.5 ECOBOOST TITANIUM	NISSAN QASHQAI DIG-T DCT N-CON.
Cilindrada / potencia	1.598cc turbo gasolina + eléctrico / 150 CV	1.498cc turbo gasolina / 150 CV	1.497cc 3 cilindros turbo gasolina / 150 CV	1.333cc turbo gasolina / 160 CV
Cambio / tracción	Auto. 7 velocidades / delantera	DSG 7 velocidades / delantera	Manual 6 velocidades / delantera	Auto. DCT 7 velocidades / delantera
Longitud / altura / anchura	450 cm / 165 cm / 186 cm	438 cm / 160 cm / 184 cm	461 cm (462) / 167 cm / 188 cm	439 cm / 159 cm / 181 cm
Aerodinámica / peso	No declarado / 1.566 kilos	No declarado / 1.408 kilos	No declarado / 1.564 kilos	0,31 / 1.520 kilos
Neumáticos unidad probada	Continental 235/55/R18	Bridgestone 235/40/R19	Continental 225/50/R19	Dunlop 225/45/R19
Capacidad depósito / maletero	54 litros / 577 a 1.756 litros	50 litros / 510 litros	54 litros / 475 a 645 a 1.534 litros	55 litros / 430 a 1.598 litros
Consumo en prueba / c. medio NEDC / WLTP	9,3 litros / 5,5 litros / 6,5 litros	8,3 litros / 5,4 litros / 6,4 litros	8,9 litros / 5,6 litros / 6,7 litros	8,2 litros / 5,5 litros / 6,4 litros
Emisiones medias de CO ₂ / NEDC / WLTP	127 g/km / 146 g/km	123 g/km / 146 g/km	127 g/km / 152 g/km	127 g/km / 146 g/km
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,6 segundos	9,1 segundos	9,7 segundos	9,9 segundos
Velocidad máxima	189 km/h	202 km/h	195 km/h	198 km/h
Precio oficial / etiqueta DGT	38.850 euros / ECO	31.740 euros / C	30.912 euros / C	32.600 euros / C
Precio con oferta del mes	35.850 euros	30.940 euros	27.441 euros	29.850 euros
Garantía	Cinco años sin límite de km	Dos años sin límite de km	Dos años sin límite de km	Tres años o 100.000 km

COMPARATIVA SUV MEDIOS

Hyundai Tucson 1.6 TGD I 48V	Seat Ateca 1.5 TSI DSG-7 Style GO	Ford Kuga 1.5 EcoBoost Titanium	Nissan Qashqai DIG-T 160 CV
Imagen y calidad de conjunto Etiqueta ECO y equipo de seguridad	Comportamiento dinámico y maletero Peso más ajustado	Imagen, precio y flexibilidad interior Respuesta inmediata motor y dirección	Motor más potente y consumo Prestaciones
Precio superior y peso más elevado Apoyabrazos central muy alto	Equipo serie inferior. Laterales de respaldo y banqueta trasera	Equipo seguridad justo y bandeja maletero. Control de estabilidad alarmista	Maletero más pequeño y acceso plazas traseras. Cambio sin levas en volante

Imagen y diseño

● **Estilos diferentes** y ventaja del Hyundai, que presenta un diseño vanguardista y soluciones innovadoras que le hacen parecer de una categoría superior, como la parrilla de láminas con los pilotos integrados y camuflados en los lados. Y añade unos nervios laterales esculpidos, el techo en arco de los cupés y unos vistosos pilotos traseros verticales. El Ford y el Seat tiene también carácter, el primero por su mayor tamaño y los rasgos abombados y contundentes, con un frontal sólido y formas musculosas que transmiten robustez. El Ateca adopta un nuevo frontal más refinado y un equilibrio de estilo deportivo y a la vez elegante, que le distingue. Y el Qashqai aguanta los años con una imagen moderna y actual de personalidad inconfundible, sobre todo en el frontal y la zaga.

● **El Tucson impone** también su diseño interior, con un salpicadero elaborado y sofisticaciones como la pantalla central de cristal líquido o la ventilación difusa: el aire se reparte por una banda frontal sin salidas visibles. El Kuga es moderno y destaca por la pantalla de 12,3 pulgadas de la instrumentación. El Ateca se distingue por su diseño práctico, con todo a mano, ordenado y bien integrado. Y el Qashqai es correcto, pero con detalles superados, como una pantalla pequeña y un ambiente menos vistoso.



Vista trasera del Hyundai Tucson.

	Hyundai Tucson 1.6	Seat Ateca 1.5 TDI	Ford Kuga 1.5	Nissan Qashqai DIG-T
CONDUCCIÓN	45	46	42	45
Motor	7	7	7	8
Cambio	8,5	9	7,5	8,5
Prestaciones	7	7	7	7,5
Estabilidad	7,5	8	6,5	7
Frenos	7	7,5	7	7
Calidad de conducción	8	7,5	7	7
VIDA A BORDO	47	46	47,5	43
Habitabilidad	8	7,5	8	7,5
Maletero	7	8	8	6,5
Modularidad interior	7,5	7	8,5	7
Acabado	8	8	7,5	7
Comodidad	8,5	8	8	8
Sonoridad	8	7,5	7,5	7
IMAGEN Y DISEÑO	17	15	15	14
Exterior	8,5	7,5	7,5	7
Interior	8,5	7,5	7,5	7
SEGURIDAD	16,5	16	13,5	15,5
Comportam. dinámico	7,5	8	7	7,5
Equipamiento	9	8	6,5	8
ECOLOGÍA	13	13,5	13	13,5
Consumo	6	7	6,5	7
Emissiones (g/km CO ₂)	7	6,5	6,5	6,5
TOTAL (SIN PRECIO)	138,5	136,5	131	131
ECONOMÍA	15	17	20,5	19
Precio (0 a 20)	6	11	14,5	12
Equipamiento de serie	9	6	6	7
TOTAL	153,5	153,5	151,5	150

Economía

● **Diferencias de precio** importantes, aunque justificadas. El más asequible es el Ford, 27.441 euros, pero porque este motor no se vende con cambio automático, lo que reduce su precio. Le sigue el Nissan con 29.850 euros, ya de retirada a la espera del nuevo Qashqai. El Seat sube a 30.940, y el más caro es el Hyundai que acaba de salir, 36.850 euros (todos con descuentos, pero sin las primas por financiar con la marca).

● **El Tucson justifica el sobrepeso** con un equipo de serie sobresaliente. Junto a la dotación de seguridad, todos vienen muy completos, con climatizador bizona, ordenador de viaje, control de velocidad, equipo de música con radio y conexiones bluetooth, USB, Apple Car Play y Android Auto, pantalla táctil (7 pulgadas en el Nissan, 8 en el Ford, 9,2 en el Seat y 10,25 en el Hyundai), navegador, botón de arranque, sensores de lluvia, faros, aparcamiento delantero y trasero, retrovisores con plegado eléctrico, faros led, kit reparapinchazos, y llantas de aleación (17 pulgadas en el Kuga y el Ateca y 18 en el Qashqai y el Tucson). Salvo el Ford tienen también cambio automático, -con levas en el volante en el Hyundai y el Seat- y a excepción del último, vienen con acceso sin llave y cámara trasera de aparcamiento. El Kuga incluye los asientos traseros regulables en longitud y reclinables, lo último también el Tucson, y ambos suman cargador inalámbrico para el móvil y programas de conducción.

● **Pero el más completo es el Hyundai**, que añade carrocería bicolor y sofisticaciones como la pantalla central de cristal líquido, el módulo microhíbrido que le da la etiqueta ECO, y la mejor garantía, con cinco años sin límite de kilómetros, frente a tres años o 100.000 del Nissan y dos años sin límite del Seat y el Ford.

Seguridad

● **El equipo de seguridad** es correcto y aparte de los seis airbags, ABS, ESP y sensores de presión de ruedas, todos incluyen mantenimiento automático de carril y frenada automática de emergencia en ciudad con detección de peatones. Salvo el Nissan, añaden la llamada de emergencia en accidentes, y menos el Ford, llevan sensor de fatiga, lector de señales, gestor de faros de carretera y sobre todo el control de velocidad con radar antichoque ACC. El Seat suma un airbag de rodilla (conductor) y el Tucson y el Qashqai vienen con aviso de vehículo en ángulo muerto. Pero el Hyundai es el más completo porque equipa los nuevos airbags centrales entre las plazas delanteras, alerta de tráfico trasero cruzado (avisa al dar marcha atrás) y sistema *precrash* (tensa cinturones y cierra ventanillas al detectar riesgo de accidente).

Ecología

● **El Nissan y el Seat** han gastado casi igual en la prueba: sobre siete litros en conducción suave y nueve estirando las marchas y en ciudad. El Ford y el Hyundai han consumido un litro más en iguales condiciones, ocho y 10, pero el Tucson se queda en 9,5 en tráfico urbano.

● **Las emisiones de CO₂** (WLTP) son similares: 146 g/km el Hyundai, el Nissan y el Seat, y 152 el Ford.

LA CONCLUSIÓN

Empate final entre el **Hyundai** y el **Seat**, pero con ventaja clara del coreano hasta que se valora la economía. Tiene una imagen vanguardista con más presencia, un interior sofisticado, mecánica microhíbrida con etiqueta ECO y el mejor equipo de serie, también en seguridad. Pero es el más caro. El **Ateca** destaca por su equilibrio, con una estética atractiva, un interior amplio y ordenado, el comportamiento más ágil y eficaz, y el mejor maletero. Pero viene menos equipado. Les sigue de cerca el **Ford**, el más grande y contundente por fuera, con el interior más amplio y flexible para tres adultos atrás, y un buen maletero. Y sale más barato, pero sin cambio automático. El **Nissan** aguanta el tipo con el mejor motor, unas prestaciones superiores y el consumo más bajo. Y ofrece un interior y un equipo de seguridad correctos, a buen precio.

ECONÓMICOS



SUPERVENTAS



DE DISEÑO



Líderes de ventas en España

Los SUV de tamaño medio, entre 4,4 y 4,6 metros de largo, son la categoría más vendida del mercado español y hay una oferta de modelos muy completa que cubre casi todas las marcas.

Económicos. Los precios parten de 22.900 euros, que es lo que cuesta el BAIC X55, un SUV chino. Por encima se sitúan las versiones básicas del Kia XCeed (23.250), los Renault Kadjar y Citroën C5, que cuestan igual (24.850), y el Kia Sportage (24.940). Y están

también los Skoda Karoq (25.300), SsangYong Korando (25.800).

Diferentes. Destacan dos superventas como los VW Tiguan (27.305) y Peugeot 3008 (29.100), el Opel Grandland (27.025), gemelo del último, y el Toyota RAV4 (36.950), con mecánica híbrida. Y modelos minoritarios como el Mitsubishi Eclipse Cross (27.450), el Honda CR-V (31.500), uno de los más grandes junto a los Subaru Forester (31.670) y Land Rover Discovery Sport (40.350).

De diseño. La oferta se completa con los SUV de diseño, como el Range Rover Evoque (41.500), la referencia, su gemelo el Jaguar E-Pace (40.950), el Cupra Formentor (31.670), más deportivo y otros modelos exclusivos, desde los Audi Q3 (36.950) y BMW X1 (33.950) y sus hermanos de línea cupé, los Q3 Sportback (39.800) y X2 (34.750), al Mercedes GLA (37.800). Y están también los Mazda CX-30 y CX-5 (27.975 y 29.100), DS7 Crossback (45.200) y Volvo XC40 (31.450).

DOS RUEDAS

Macbor Montana XR 500

Una moto asequible y polivalente

La Macbor Montana XR 500 plantea una trail de tipo medio, apta para todo uso, de fácil manejo y con un precio competitivo.

POR MARIANO URDÍN

Dos en una. Por un lado tiene una faceta lúdica para disfrutarla en cualquier terreno y por otro cumple como perfecta utilitaria. La Montana XR 500 es divertida de conducir dentro y fuera de la carretera, se comporta como una buena viajera y además resulta funcional en los desplazamientos cotidianos.



Fabricada en China bajo supervisión de la marca catalana Macbor, destaca por una mecánica robusta y

fiable que se complementa con un generoso equipamiento de serie.

El motor es un bicilíndrico de 47 CV con dos modos de entrega de potencia (Safe y Sport) que responde bien a cualquier régimen, tiene un mantenimiento sencillo y un consumo oficial de 4,3 litros. Y en carretera puede mantener medias de 120 km/h sin agobios, aunque podría alcanzar hasta 170 km/h de velocidad máxima.

● Ligera pero bien equipada

Otro punto fuerte de la Macbor es su dinamismo, con una conducción ágil, cómoda y divertida. En ciudad destaca por su ligereza, y el asiento de altura regulable ayuda a manejarla a baja velocidad. Y en carretera sorprende por su eficacia, gracias en gran parte a la buena calidad de sus componentes, como los neumáticos Metzeler, de agarre excelente. Las suspensiones son ajustables y el ABS se puede desconectar de las dos ruedas o solo de la trasera para adaptar su funcionamiento a cualquier tipo de superficie (asfalto, tierra, barro,...). Además, rodando en autopista la pantalla protege del viento (aunque para ajustarla en altura se necesite herramientas) y



Calidad general, equipo de serie y dinamismo.



Parabrisas Para regularlo en altura hacen falta herramientas.

Macbor Montana XR 500

Motor
Bicilíndrico paralelo
47 cc, 471 cc
refrigerado por agua

Potencia
47 CV a 8.500 rpm

Bastidor
Doble viga de acero

Frenos D/T
2 Discos de 298 mm /
1 Disco 240 mm. ABS
desconectable

Ruedas D/T
110 / 80-19 /
150 / 70-17

**Peso en orden
de marcha**
206 kg

Depósito
12,5 litros

Altura del asiento
840 mm
(820 mm opcional)

● **Precio final,
con impuestos**
6.499 €



La instrumentación es analógica y digital (arriba). Faro integrado en la cúpula delantera (abajo),

la comodidad en viaje es buena, tanto para el conductor como para el pasajero, que tienen en la Macbor una eficaz moto de turismo.

Salir del asfalto suele ser el punto flaco de muchas motos *trail* de este tipo. Pero no en la Montana XR 500. Su comportamiento sobre pistas y caminos es francamente bueno y su ligereza le otorga manejabilidad y seguridad cuando se circula en terrenos resbaladizos. El bastidor es de un acero especial más ligero y resistente, e incluye un buen número de piezas en aluminio (manillar, estriberas, protector de motor, basculante, parrilla portabultos trasera, soportes de dirección, llantas...). El resultado es un peso de 206 kilos en orden de marcha que sitúa a la Montana XR 500 entre las motos más ligeras en su categoría.

Sin embargo, no descuida el detalle y equipa de serie barras protectoras ante pequeñas caídas, escudo para los bajos del motor, caballete central y lateral, asiento y pantalla regulables en dos posiciones y, como oferta opcional de lanzamiento, puede añadir también un juego de tres maletas de aluminio estancas (600 euros).

Maxiescúter exclusivo

● El Honda Forza 750 es un escúter de diseño elegante, altas prestaciones y talante deportivo.

POR M.U.

El Honda Forza 750 deriva del innovador X ADV 750, un modelo más campero, a medio camino entre moto y escúter, que ha introducido el concepto SUV en el mundo de las dos ruedas. Y de este, el Forza 750 hereda una avanzada tecnología y buenas cualidades dinámicas. Pero se viste con un traje más elegante, urbano y funcional en lo que se refiere a protección aerodinámica para poder cumplir como vehículo habitual con una variedad más amplia de clientes, aunque a un precio elevado: 11.350 euros. En ciudad se desenvuelve con soltura, en trazados de montaña sorprende por su deportividad y, en autopis-

ta, destaca por la suavidad mecánica y el confort de marcha. A los mandos lo primero que se aprecia es la elevada calidad de todo el conjunto. Y destaca el espacio habitable, con grandes plataformas para los pies, un manillar bien emplazado frente al conductor y un asiento que, aunque estrecho, es cómodo y bajo en altura (790 mm).

El motor es el mismo bicilíndrico de 745 cc del X-ADV, pero sube ligeramente de potencia hasta 58,6 CV, un 5% más, aunque también está disponible en una versión limitada de 48 CV para conductores con carné A2. La tecnología incluye una electrónica muy avanzada con tres modos de conducción (Lluvia, Standart y Sport), y un control de tracción para evitar que la rueda trasera patine, que también se puede regular en tres niveles de actuación. Y para conducirlo se pueden elegir dos formas de cambiar de marchas, automática o manual mediante una leva en el ma-



Honda Forza 750 (arriba). Pantalla digital (izquierda).

nillar, gracias a una caja de cambio de doble embrague DCT, de seis velocidades, y similar a la de algunos coches. El Forza 750 consigue unas prestaciones brillantes, casi deportivas, para su tamaño (235 kg en orden de marcha) y potencia. Pero gracias a su electrónica y al eficaz cambio de marchas que aprovechan todos los caballos disponibles, las aceleraciones son poderosas y puede llegar a superar los 180 km/h. Los frenos sobresalen por su eficacia y las ruedas, del mismo tamaño que las de una moto (17" delante y 15" detrás), le otorgan un aplomo y una estabilidad en curva impecables.

En tecnología también despunta e incluye detalles como la llave inteligente que no hace falta sacar del bolsillo para arrancar, y un sistema denominado *Smartphone Voice Control* que replica las funciones del teléfono y que se puede enlazar con los intercomunicadores integrados en el casco para manejarlas con la voz.



Nuevo SEAT León

Híbrido enchufable



Tus planes no tienen límites.

Por 280 €/mes con My Renting
48 meses / Entrada: 6.619,36 €

Para qué vas a elegir cuando la mejor opción es poder hacerlo todo. En ciudad, modo eléctrico y si viajas lejos, modo gasolina. Con más autonomía, más sostenible, más equipado, el Nuevo SEAT León híbrido enchufable es más León que nunca.

Consumo medio combinado de 1,1 a 1,3 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂: de 25 a 30 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂: de 32 a 34 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales. Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un SEAT León 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 cv) DSG-6 St&Sp XCELLENCE. Plazo 48 meses. Cuota de 280 € al mes (IVA incl.). Entrada de 6.619,36 € (IVA incl.). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial SEAT de mantenimiento y desgaste, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario SEAT. Oferta válida hasta 31/01/2021 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo.

seat.es/leon