



Hyundai, poco a poco, comienza a **dejar de lado el diésel en los segmentos más pequeños**, aquéllos en los que, fruto de las exigentes **normativas de emisiones de Europa**, esta tecnología de propulsión está dejando de ser atractiva simplemente por una cuestión de precio. Y es que, adaptar las mecánicas a los nuevos requisitos **supone un sobrecoste** que, difícilmente, estarían dispuestos a asumir los compradores de este tipo de vehículos.

La marca coreana **ya no ofrecía propulsores de gasóleo en el segmento A**, en el que compete con el

i10

, y acaba de hacer lo mismo con uno de sus automóviles del B, aprovechando la

renovación de la segunda generación del i20

. Este modelo, hasta la fecha, se podía adquirir con

dos variantes diésel

, una de 75 CV y otra de 90 CV –todavía es posible hacer pedidos de la versión antigua hasta que se agote el stock-.

Este movimiento podría **penalizar a Hyundai a corto plazo en el canal de empresas**, donde este carburante es el gran dominador todavía. Sin embargo, como explica a

La Tribuna de Automoción

el

director comercial de la filial, José Ignacio Olazábal

, entre estos clientes, en donde

el renting tiene un peso muy relevante

, la gasolina está ganando terreno de forma contundente, lo que les colocaría en una situación más favorable. Asimismo, el directivo recuerda que la decisión que ha tomado su empresa es algo que antes o después se va a asentar en todo el sector.

El nuevo i20 se sigue comercializando con **tres carrocerías**: la **cinco puertas, la Active** (introduce un enfoque crossover) y la

tres puertas coupé

. La primera ya está disponible en los concesionarios españoles, mientras que la segunda llegará a finales de julio o principios de agosto y la tercera, después del verano.

La opción tres puertas equipa un **motor tricilíndrico 1.0 de 120 CV**, la de cinco puertas este mismo sistema con dos niveles de potencia (100 y 120 CV) y uno de

cuatro cilindros 1.2 de 75 CV

y la Active el 1.0 de 100 CV. Todas las mecánicas llevan de serie el dispositivo de parada y arranque. En cuanto a las cajas de cambio, el 1.0 puede asociarse a una manual de cinco (100 CV) o seis velocidades (120 CV), así como a una de

dobte embrague de siete relaciones

(100 CV); por su parte, el 1.2 cuenta con una manual de cinco marchas.

Luce nuevas facciones

Uno de los principales reclamos de este coche es su **diseño**, que ha experimentado cambios para nada menores. En el frontal recibe la

parrilla en cascada y unos grupos ópticos de nuevo cuño

y en la trasera un

nuevo portón

, que ahora integra la matrícula, y unos nuevos faros. También se han modificado las llantas de 15 y 16 pulgadas, se han añadido tres colores –se ofertan en total 10- y existe la posibilidad de tener

techo panorámico

Aparte del elemento estético, otro en el que se han producido avances de calado es en el equipamiento de **conectividad y seguridad**. En el primer caso, de serie, está el sistema de

infoentretenimiento con una pantalla monocromática de cinco pulgadas, no obstante, se puede ir más allá y disponer de una de siete pulgadas, en la que

se puede integrar el Smartphone gracias al sistema Apple Carplay y Android Auto

. En el segundo caso, desde la versión base se incluye el

nuevo paquete SmartSense

, con asistente de mantenimiento de carril y para evitar colisiones frontales, el sistema de detección de fatiga y el sensor de luces largas.

El nuevo i20, del que esperan vender **más de 11.000 unidades en 2018 en España** (cerca de un 10% más), tiene un precio de partida de

16.515 euros

(versión cinco puertas con motor 75 CV) sin descuentos. A esta cantidad se le pueden descontar hasta 5.895 euros, considerando que se entrega un coche antiguo (1.000 euros) y se financia (1.500 euros).

Ignacio Anasagasti / Madrid