



COMPACTIVA
CAMINANTES

MITSUBISHI ASX 180 DI-D 2WD

PRECIO Desde 22.400 hasta 25.100 euros

POTENCIA 116 CV

Quizás sus diseños a simple vista puedan alejarlos. Del enfoque más moderno y deportivo del ASX al concepto de vehículo más práctico y clásico del Yeti. Sin embargo, en su planteamiento, tanto Mitsubishi como Skoda buscan un mismo perfil. Si entre la avalancha de nuevos SUV compactos ambos fabricantes ya focalizan su atención hacia unas dimensiones contenidas (los apenas 4,22 m del Yeti y los 4,30 m del ASX se distancian de rivales que estarán siempre de los 4,40 para arriba), sus polivalentes versiones de acceso acotan aún más su competencia. Y no sólo porque renuncien aquí a una tracción total que ofrecen sus variantes altas de gama para ampliar versatilidad; de hecho, el resto de rivales desdobra también su oferta hacia bastidores de dos

Sin tracción total y en versión básica Diesel, ASX y Yeti comparten afición: huyen de la especialización como pequeños SUV compactos para ganar equilibrio dinámico. Económicos viajeros, funcionales ciudadanos, esforzados senderistas... Cubren amplios espacios de marcha.

ruedas motrices que, no olvidemos, representan hasta el 70% de las ventas de estos todo-camino ofreciéndose a un precio hasta 3.000 € menor que las 4x4; sino, fundamentalmente, por apostar también hacia más pequeñas mecánicas Diesel. Mientras Ford Kuga, VW Tiguan o Toyota RAV4 apuntan sus miradas siempre por encima de 140 CV, ASX

y Yeti se desmarcan con 116 y 110 CV, respectivamente. Prácticamente nada comparable, a excepción de un más humilde Dacia Duster y un sólido Nissan Qashqai, eso sí ambos con motor 1.5 dCi de origen Renault y sólo 105 CV. ¿Qué aportan pues Skoda y Mitsubishi? Pues, además de un precio más ajustado, suficientes prestaciones, buen es-



DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR	MITSUBISHI ASX	SKODA YETI
Situación	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.798 cm³	1.968 cm³
Cotas	83 x 83,1 mm	81 x 95,5 mm
Bloque/culata	Aleación/Aleación	Fundición/Aleación
Distribución	Doble árbol de levas en culata con sistema MIVEC de alzado variable. 4 válvulas por cilindro.	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válvulas por cilindro.
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turboc. e intercooler.	Inyección directa por conducto común, turboc. e intercooler.
Combustible	Gasóleo	Gasóleo
Refrigeración	Líquida, con electrov.	Líquida, con electrov.
Compresión	14,9:1	16,5:1
Potencia máxima	116 CV CEE a 3.750 rpm	110 CV CEE a 4.200 rpm
Par máximo	27,6 mkg CEE entre 2.000 y 2.500 rpm	25,5 mkg CEE entre 1.500 y 2.500 rpm

TRANSMISIÓN

	MITSUBISHI ASX	SKODA YETI
Tipo	Tracción delantera	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	4,058:1 (1ª-4ª); 3,450:1 (5ª y 6ª)	3,65:1
Rel. Cambio	1ª 3,818:1 (8,15)	3,78:1 (8,71)
(km/h por 1.000 rpm.)	2ª 2,045:1 (15,21)	2,12:1 (15,53)
	3ª 1,290:1 (24,11)	1,27:1 (25,93)
	4ª 0,974:1 (31,94)	0,87:1 (37,85)
	5ª 0,897:1 (40,79)	0,66:1 (49,89)
	6ª 0,790:1 (46,32)	

BASTIDOR

	MITSUBISHI ASX	SKODA YETI
Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Estabilizadora	22 mm de Ø	23 mm de Ø
Susp. trasera	Multibrazo	Multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Estabilizadora	18,5 mm de Ø	19,5 mm de Ø
Ayudas al chasis	Servofreno, ABS, BAS, EBD, HSA y ASTC	Servofreno, ABS, EBD, EBC, HBA, ASR y ESP
Frenos delanteros	Discos vent. 294 mm Ø	Discos vent. 280 mm Ø
Frenos traseros	Discos de 301 mm de Ø	Discos de 252 mm de Ø
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia electrom.
Giros/Ø de volante	3,25/37,5 cm	3,0/37,5 cm
Ø de giro	10,6 m	10,3 m
Neumáticos	215/60 R17	225/50 R17
Llantas	6,5 x 17 pulgadas	7,0 x 17 pulgadas

CARROCERÍA

	MITSUBISHI ASX	SKODA YETI
Estructura	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Crossover, 5 puertas	Crossover, 5 puertas
Coefficiente Cx	0,32	0,37
Nº de plazas	5	5
Peso oficial	1.460 kg	1.420 kg
Depósito comb.	63 litros	60 litros
Maletero	442 dm³	405 dm³

RENDIMIENTOS OFICIALES

	MITSUBISHI ASX	SKODA YETI
Velocidad máx.	188 km/h	177 km/h
Accl. 0-100 km/h	11,0 s	11,6 s
Consumo urbano	6,7 l/100 km	6,6 l/100 km
C. Extraurbano	4,8 l/100 km	4,7 l/100 km
C. Mixto	5,5 l/100 km	5,4 l/100 km
CO₂	145 g/km	140 g/km

DATOS COMERCIALES

GARANÍA		
General	3 años ó 100.000 km	2 años
Pintura	3 años	3 años
Anticorrosión	12 años	12 años

MANTENIMIENTO		
Cambio de aceite	Cada 20.000 km	Cada 15.000 km
Inspección	Cada 15.000 km ó 1 año	Cada 30.000 km
Líquido de frenos	N.D.	Cada 60.000 km
Filtro combust.	Cada 40.000 km	Cada 40.000 km
Correa distribuc.	N.D.	Cada 150.000 km
Filtro de aire	N.D.	Cada 90.000 km

SKODA Yeti 2.0 TDI

PRECIO Desde 22.970 hasta 26.000 euros

POTENCIA 110 CV



LO MEJOR

MITSUBISHI

- Consumo y autonomía
- Motor/prestaciones
- Equipamiento

SKODA

- Modularidad y maletero
- Comportamiento
- Frenada



LO PEOR

MITSUBISHI

- Frenada
- Sonoridad en marcha
- Kit reparapinchazos

SKODA

- Recuperaciones
- Posición de conducción
- Kit reparapinchazos

pacio interior y más economía de consumo. Casi como cualquier compacto, pero incluso validados como excursionistas por altura de carrocería y recorridos de amortiguación. ¿Son productos tan redondos como parecen?

COMPORTAMIENTO

MITSUBISHI ★★★★★
SKODA ★★★★★

Sobreelevados, sí; pero, al fin y al cabo, compactos. Si Skoda aprovecha para el Yeti los pluriempleados por el grupo VW módulos del Golf, Mitsubishi emplea para su ASX parte de la plataforma del Lancer. El resultado son dos fiables bastidores (con trenes delanteros McPherson y estructuras traseras multibrazo) que garantizan buena calidad de rodadura, prácticamente de tu-



FICHA
MITSUBISHI ASX 180 DI-D 2WD **SKODA YETI 2.0 TDI**

La nueva generación mecánica DI-D de 1,8 litros, inyección directa y control de alzado variable de válvulas sigue evolucionando. Gustó con 150 CV y, ahora, en su versión inferior de 116 CV vuelve a sorprender. Con mucho par, empuja muy bien y gasta poco.

El 2.0 TDI 110 CV del grupo VW se ha ido sustituyendo por el nuevo 1.6 TDI. Skoda, sin embargo, lo mantiene... y con acierto. Ofrece un gran rendimiento, con respuesta muy instantánea y progresiva. Eso sí, los largos desarrollos de cambio son, al final, un pequeño lastre.

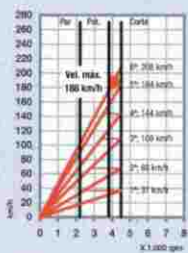
autopiستا

MEDICIONES DEL CENTRO TÉCNICO

RENDIMIENTO EN BANCO



DIAGRAMA DE CAMBIO



POTENCIA MÁXIMA

121,1 CV CEE
a 3.810 rpm
PAR MÁXIMO
34,3 mkg CEE
a 2.210 rpm
RELACIÓN PESO/POT.
12,2 kg/CV

RENDIMIENTO EN BANCO

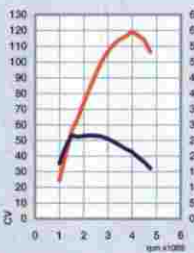
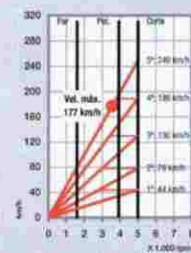


DIAGRAMA DE CAMBIO



POTENCIA MÁXIMA

119,5 CV CEE
a 3.920 rpm
PAR MÁXIMO
26,9 mkg CEE
a 1.590 rpm
RELACIÓN PESO/POT.
12 kg/CV

PRESTACIONES

Mitsubishi		Skoda	
ACELERACIÓN			
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s) Espacio (m)
60 km/h	4,19	40,4	4,5 43,5
80 km/h	6,86	92,2	7,59 103,8
100 km/h	10,32	179,4	11,19 194,3
120 km/h	15,06	324,5	17,21 380,1
140 km/h	22,15	582,1	26,49 717,1
160 km/h			
Espacio	Tiempo (s)	Velocidad final (km/h)	Tiempo (s) Velocidad final (km/h)
0-400 m	17,25	127,45	17,8 122,2
0-1.000 m	32,17	158,7	33,43 150,1

FRENADA

Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,77	15,1	1,57	13,4
80 km/h	2,36	26,5	2,11	23,7
100 km/h	2,95	41,3	2,65	37,4
120 km/h	3,54	59,5	3,18	53,3
140 km/h	4,14	81	3,65	70,2

SONORIDAD*

Velocidad	Del. (dB)	Atr. (dB)	Penaliz.	Del. (dB)	Atr. (dB)	Penaliz.
60 km/h	62,5	62,3	0	60,00	60,9	3
80 km/h	64,5	65,5	0	62,90	63,6	0
100 km/h	68	69,1	0	66,00	66,4	0
120 km/h	71,1	71,3	0	69,20	68,9	2
140 km/h	73,9	73,9	0	72,40	72,5	2
160 km/h	76,4	76,5	0	74,20	74,6	0

*Penalización (0-5): Índice de calidad sonora. A mayor valor, peor "calidad" del ruido.

RECUPERACIONES

400 m desde 40 km/h (4 ^a)	16,95 s	18,78 s
1.000 m desde 40 km/h (4 ^a)	32,01 s	35,14 s
400 m desde 50 km/h (5 ^a)	17,14 s	19,51 s
1.000 m desde 50 km/h (5 ^a)	32,47 s	37,73 s
400 m desde 50 km/h (6 ^a)	18,89 s	--
1.000 m desde 50 km/h (6 ^a)	35,06 s	--

ADELANTAMIENTOS

20 a 30 km/h desde 2 ^a	1,41 s	1,16 s
20 a 50 km/h desde 2 ^a	3,04 s	2,94 s
60 a 120 km/h desde 3 ^a	10,66 s	12,08 s
80 a 120 km/h desde 4 ^a	8,02 s	10,92 s
80 a 120 km/h desde 5 ^a	9,05 s	16,25 s
80 a 120 km/h desde 6 ^a	10,83 s	--

PESOS

	Mitsubishi	Skoda
Peso en báscula	1.476 kg	1.437 kg
Reparto peso del./tras	63/37 %	60/40 %

CONSUMOS

	Mitsubishi		Skoda	
	km/h	l / 100 km	km/h	l / 100 km
Ciudad	27,0	7,7	27,0	7,8
Carretera	96,9	5,7	96,3	6,1
Autopiستا	119,6	6,5	118,6	7,4
Media ponderada	75,8	6,8	75,3	7,2
Autonomía Media	935 km		840 km	

CONDICIONES DE LA PRUEBA

	Mitsubishi
Peso del piloto	2.140
Temperatura	17 °C
Presión atmosf.	947 mbar
Presión inflado	Dunlop SP Sport 270
Presión infl. frío	2,2/2,2 kg/cm ²

	Skoda
Consumo medio	5,220
Temperatura	7 °C
Presión inflado	948 mbar
Presión infl. frío	Pirelli Pzero Rosso
Presión del. frío	2,2/2,2 kg/cm ²

DIMENSIONES

	Mitsubishi	Skoda
A Altura	162	169
B Anchura	177	180
C Vías	153	154 del.
	153	154 tras.
D Ancho interior delantero	143	138
E Ancho interior trasero	141	137
F Longitud	430	423
G Bataña	267	258
H Longitud interior	179	164
I Espacio piernas	105	105
J Altura delantera	88	98 min.
	92	106 max.
K Espacio piernas trasero	76	61-76 (izq.)
	67	61-76 (der.)
L Altura trasera	90	100 -
M Maletero	420	600- dm ³
		500

CAMALEÓN YETI. A diferencia del ASX, Skoda monta fila trasera deslizable. De ahí que espacio trasero y maletero puedan variar su capacidad.





BIEN VESTIDO. Sobrio de diseño, pero con muy buen nivel en ajustes y terminación, el ASX destaca por un equipamiento de serie muy completo.



ESPÍRITU CLÁSICO. El Yeti destaca por su corte tradicional y alta posición de conducción. Materiales y acabado son de gran calidad percibida.

rismo convencional. Únicamente la comentada mayor altura de carrocería y, por tanto, peor aerodinámica suponen cierto lastre, porque ni siquiera en peso (casi 40 kg más ligero el Yeti que el ASX) se alejan en exceso de los modelos de origen. A partir de aquí, diferencias. Con un tacto de mandos de mayor suavidad, el Yeti muestra gran equilibrio en carretera. Es un coche firme pero cómodo, se conduce fácil a pesar de una dirección no demasiado directa y, sin ser tan incisivo en apoyos como un Golf, ofrece gran neutralidad de reacciones y alto agarre, apoyado también en unos sobredimensionados neumáticos 225/50 R17, más anchos y de menor perfil que los razonables 215/60 R17 del ASX. Desde luego, genera confianza y, ante eventuales pérdidas de motricidad (habitual defecto de estos SUV con dos ruedas motrices y más suspensión que comprimir), las ayudas electrónicas aparecen con progresividad, nivelando su conducta de manera efectiva pero no exagerada. Más brusco, en cambio, se siente el ASX. En vías rápidas, su aplomo (generado por una gran batalla y no excesiva altura) es muy bueno y rueda con agradable confort. Sin embargo, en condiciones más dinámicas no transmite la mayor deportividad que su imagen y tacto inicial sugieren frente a Skoda. De inicio, su carrocería presenta más balanceo y, debido también a mayor flexibilidad de suspensión que el Yeti, más oscilaciones verticales ante irregularidades del firme. Así, en conducción moderada sujeta bien y es seguro, pero a mayores exigencias responde de un modo más abrupto. Ante rápidos cambios de apoyo, la dirección no acaba de informar con rotundidad de lo que sucede sobre el asfalto y, en cuanto pierde adherencia, los controles de tracción y estabilidad acuden en tromba. No es que resulte inseguro, ya que prácticamente paralizan sus movimientos, pero colapsan su capacidad de reacción sintiendo por momentos cierta pérdida de control ante un subviraje más acusado que en el Yeti. Su versión 4x4 (sólo en motor de 150 CV)



FLEXIBILIDAD COMPACTA. Con amplio recorrido de suspensión, el ASX no sobresale en agilidad pero sí como cómodo y eficiente rodador. Su motor es bueno.



GRAN NOBLEZA. El Yeti ofrece un comportamiento muy equilibrado. Combina confort y precisión en sus reacciones, y cuenta con buena altura de carrocería.



COMPARATIVA ■ MITSUBISHI ASX 180 DI-D 2WD ■ SKODA YETI 2.0 TDI



CON ESPACIO. Con una gran anchura interior (5 cabrán mejor en él), el ASX ofrece buenas cotas de habitabilidad. El maletero cuenta con una correcta superficie, aunque siempre por debajo del Yeti.

DOTACIÓN Y PRECIO		
	MITSUBISHI	SKODA
VERSIÓN PROBADA	Kalleki	Imaginarium
PRECIO (en euros)	25.100	24.740
Airbag conductor/acompañante lateral del./tras.	S/S/S/N.D.	S/S/S/310
Airbag cabeza del./tras.	S/S	S/S
Airbag rodillas/antides.	S/N.D.	S/N.D.
Aire acondicionado/Clima/Clima bizona	N.D./S/N.D.	N.D./S/530
Alarma antirrobo	N.D.	230
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.	N.D./N.D.
Antibloqueo frenos electr.	S	S
Apertura remota maletero/depósito comb.	N.D./S	S/N.D.
Asiento infantil integrado/ancilaje Isofix	N.D./S	N.D./S
Asientos delanteros eléctricos/calefactables	S (cond.)/S	N.D./195
Asientos traseros deslizantes/Desmont.	N.D./N.D.	S/S
Barra portaequip./techo	N.D.	S
Bluetooth/Puerto USB	S/S	375/N.D.
Cierre centr./Mando remoto	S/S	S/S
Control tracción/estab.	S/S	S/S
Control crucero/adapt.	S/N.D.	S/N.D.
Control presión neum.	N.D.	55
Elevavinas eléc. del./tras.	S/S	S/S
Equipo sonido integr./Mandos volante	S/S	S/185
Especios exte. regul. eléc./mec.	S/N.D.	S/N.D.
Faros automáticos/adaptativos	S/N.D.	Pack1 (245)/Pack2 (815)
Faros delanteros antin.	S	S
Faros de xenón/bioxenón/lavafaros	S/N.D./S	N.D./Pack2 (815)/135
Guantero refrigerada	S	S
Limpia-lavaventa tras.	S	S
Llantas aleación ligera	S	S
Ordenador de viaje	S	S
Pintura metalizada	385*	415*
Regul. altura cinturones del./tras	S/N.D.	S/S
Regulación apoyo lumbar	N.D.	70
Regulación banqueta en altura/inclinación	S/N.D.	S/N.D.
Reg. volante altura/distanc. en inclinación	S/S	S/S
Reposac. del. reg.	N.D.	N.D.
Reposac. tras. reg./centra	S/S	S/S
Reposac. central trasero	S	S
Resp. post. abatible (tipo)	S (60/40)	S (Indep.)
Rueda repuesto/kit antip.	N.D./S	N.D./S
Sensor de aparcamiento/luvia	S/S	355/ Pack1 (245)
Servodirección (tipo)	S (eléctrica)	S (electrom.)
Sistema de DVD portátil	N.D.	S
Sistema orient. satélite	N.D.	520
Sistema de parada/arranque automático	S	N.D.
Tapicería de piel	S	1.950
Techo solar panorámico	N.D.	996

N.D. = No disponible. S = Serie. *Opción montada en la unidad probada

es notablemente más efectiva. En cualquier caso, no hablamos de modelos de corte deportivo, y sí de buenos rodadores capaces incluso, a diferencia de un compacto convencional, de adentrarse en pistas por altura (más para Skoda) y recorrido de suspensión (más para ASX). Lástima que ambos cuenten de serie con Kit reparapinchazos. Ojo con las piedras en pistas.

MOTOR Y PRESTACIONES

MITSUBISHI ★★★★★
SKODA ★★★★★

Mitsubishi estrena su 180 DI-D, la nueva pequeña variante del primer motor Diesel del mundo que combina turbo, inyección directa y control de alzada variable de válvulas. Como su hermano mayor, con sólo 1,8 litros de cilindrada, pero 116 CV en lugar de 150. Por su parte, en Skoda el grupo VW sigue apostando hacia el conocido 2.0 TDI en su también pequeña versión de 110 CV, a la espera de sustituirlo en el futuro

por el nuevo 1.6 TDI de 105 CV que ya ha entrado en las gamas de Audi, Seat y la propia VW. Aunque algo menos refinada, nos gusta más el tradicional 2.0 TDI por su gran respuesta a bajo régimen y empuje siempre lineal. Sin embargo, aquí, el nuevo propulsor de Mitsubishi se impone. En par, supera hasta en más de un 20% de fuerza a su rival (excepcional en el entorno de 2.000 rpm), moviendo con soltura a un más pesado ASX que bate al Yeti en todas las mediciones. Cierto que suena más en aceleración, pero también se aprovecha de un cambio manual de 6 marchas bastante cortas para sacar todo el partido al motor. Lo contrario que el Yeti, que apuesta por una transmisión de sólo 5 relaciones (en teoría más ligera y eficiente por menores rozamientos), pero con demasiado salto entre desarrollos. En la práctica, conlleva más uso del cambio, castigando recuperaciones y adelantamientos (la 5ª, por ejemplo, es apreciablemente más larga que la 6ª del ASX). Además, tampoco saca beneficio



DOS ESTILOS. Más cúbico, Skoda ofrece en el Yeti un diseño ideado para obtener el mayor espacio a bordo. Mitsubishi apuesta por formas claramente más deportivas. Dos conceptos diferentes.



A LO MONOVOLUMEN. A pesar de su corto tamaño exterior, el Yeti ofrece un gran habitáculo. Destaca en altura, maletero y modularidad de una fila trasera deslizante y desmontable. La plaza central, eso sí, es justa.



en consumos (buenos siempre), ante un frugal ASX que incluye de serie Stop/Start (función de parada y arranque de motor en detenciones, ideal en ciudad) y sistema de recuperación de energía en deceleraciones.

VIDA A BORDO

MITSUBISHI ★★★★★
SKODA ★★★★★

Tanto ASX, como Yeti, ofrecen cómodos habitáculos de diseño sobrio, pero impecables en ajustes y terminación. También de orientación diferente. Mitsubishi apuesta por una configuración de compacto convencional, en la que destacan buenas cotas de habitabilidad, especialmente en gran anchura interior (excepcional), y ante todo un equipamiento de serie de primera, donde no faltan, a diferencia de Skoda, asiento del conductor eléctrico, tapicería de piel, Bluetooth, conexión USB, volante multifunción o faros de Xenón. Eso sí, siguiendo la línea marcada por el Honda

CR-V, el Yeti avanza pasos en funcionalidad. Ciertamente la postura de conducción (demasiado vertical tipo furgoneta) no resulta tan ergonómica como la del ASX, pero desde ahí todo son ventajas. La excelente altura interior incrementa la sensación de un espacio ya de por sí muy bueno y con mucho hueco de almacenamiento. Además, la fila trasera (con tres asientos independientes, capaces de abatirse y extraerse ante necesidades de carga) admite hasta 15 cm de deslizamiento longitudinal para darle de modularidad monovolumen. Retrasada al máximo, cuenta con mejor espacio para piernas que el Mitsubishi y siempre además con más maletero... especialmente en esta versión 4x2 donde, sin la transmisión posterior, gana 150 litros frente al 4x4. En total, entre 500 y 600 dm³ de carga, superiores a los 420 de un ASX que también cuenta con 27 dm³ extra en compartimento bajo el piso. Entre el correcto equipamiento del Yeti destaca también esta nueva versión Imaginarium, que de serie añade

maleta para niños, con juegos de viaje y DVD portátil. Todo un práctico familiar.

SEGURIDAD

MITSUBISHI ★★★★★
SKODA ★★★★★

Dos detalles acaban por inclinar la balanza a favor del Yeti. A sus reacciones más equilibradas en carretera, con mejor calibración de sus controles de estabilidad y tracción, impone también superioridad en frenadas, tanto por mordiente como por distancia. El ASX no llega a ofrecer tan buen tacto y muestra a su vez una peor resistencia al uso intensivo, perjudicada también por unas ayudas electrónicas demasiado intrusivas que contribuyen a su sobrecalentamiento.

INVERSIÓN

MITSUBISHI ★★★★★
SKODA ★★★★★

Sensiblemente más caros a igualdad mecánica y de equipamiento que un compacto convencional (unos 3.000 € de sobrecoste), tanto Yeti como ASX añaden más versatilidad de uso. Por ahí, pueden compensar. Frente a la legión de SUV compactos Diesel de dos ruedas motrices, todos por encima de 135 CV, también ofrecen un precio de partida de media 2.000 € menor. Por tanto, con sus suficientes prestaciones y bajo consumo, Skoda y Mitsubishi plantean dos buenas alternativas de acceso todo-camino para quien renuncie a pagar los 3.000 € de más que cuestan, como mínimo, sus variantes 4x4 a las que poca gente acaba sacando partido en su uso diario. Las mayores dudas llegan pues al compararlos con el líder Nissan Qashqai. También en versión 4x2 y también con motor Diesel de sólo 105 CV... pero con un precio siempre menor. Es, sin duda, el rival a batir. ■

JORDI MORAL Y EQUIPO DE PRUEBAS
jmoral@mpib.es
FOTOS: MIKAEL HELSING



autopista elige...

Skoda Yeti 2.0 TDI

Con más impacto visual y un gran y eficiente motor 180 DI-D de acceso, el ASX tiene el éxito asegurado. Gusta. Sin embargo, en una valoración objetiva conjunta, el Yeti termina siendo un modelo algo más redondo. Robusto, con más altura para salir esporádicamente del asfalto y buena calidad de realización, Skoda consigue un producto que rueda mejor ofreciendo además la practicidad de un monovolumen.