

Así se presenta la nueva gama  
SEAT TGI de GNC: más amplia,  
mejorada y con etiqueta ECO



**SEAT** ha mejorado y ampliado su oferta de coches con **etiqueta ECO**. A los SEAT Ibiza TGI y SEAT León TGI se unen ahora los Arona TGI y Mii Ecofuel, que cuentan con mayor autonomía en modo gas y que aseguran un coste por cada 100 kilómetros sin rival, entre los 2,7 y 3,24 euros. Convivirán con los modelos de coches eléctricos e híbridos enchufables que SEAT comenzará a comercializar este mismo año.

Echando la vista atrás, hace exactamente un año nos pusimos al volante por primera vez de un SEAT con tecnología de **Gas Natural Comprimido y gasolina**, el Ibiza TGI. Aquel modelo se presentó como la apuesta de la marca española de movilidad sostenible y eficiente, y como una alternativa perfectamente útil hoy en día para los conductores que huían de la gasolina y el gasóleo, con el único requisito de tener una gasinera dentro de su radio de uso habitual.

Pero en un año, el sector del automóvil **ha sufrido** cambios en muchos aspectos y la estrategia de SEAT ha avanzado hacia caminos impensables hace tan solo un año. Por un lado, los anuncios poco afortunados de la fuerza política han demonizado

al diésel, que agoniza a pesar de que sus emisiones de CO2 no son tan altas como los políticos creen.

Por otro lado, SEAT ha ido desojando su **estrategia** de futuro que, frente a lo que creíamos hace un año, pasa por el desarrollo de modelos 100% eléctricos como el-Born y hasta seis modelos híbridos enchufables y eléctricos que lanzarán al mercado en los próximos seis años.



Entonces ¿qué ocurre con los coches de Gas Natural Comprimido que tanto nos ‘vendían’ hace un año? Esta pregunta y las dudas sobre la continuidad de esa tecnología en la gama SEAT ganó más peso cuando, además, desde el pasado verano SEAT **dejó de fabricar sus modelos TGI**. El motivo no era otro que la necesaria adaptación de los mismos al ciclo de homologación WLTP.

## **6 millones de euros de inversión en producción de coches de Gas Natural Comprimido**

Pues bien, hoy mismo el Director General de SEAT en España, Mikel Palomera, nos confirmó que **el GNC seguirá siendo una vía a explotar por parte de la marca española**. Si no fuese así no habrían aprovechado el parón en la producción de modelos GNC

para mejorar el sistema de producción con **6 millones de euros** de inversión, destinada a mejorar la capacidad productiva, al desarrollo de nuevos modelos y a la mejora de los Ibiza y León TGI para dotarlos de mayor autonomía con gas.



Según SEAT *“Un vehículo de GNC reduce en torno a un 25% sus emisiones de CO<sub>2</sub> con respecto a su homólogo de gasolina, y hasta un 75% de NO<sub>x</sub> respecto a un Diesel. Por su parte, las emisiones de partículas y de SO<sub>2</sub> son prácticamente nulas”* y todo eso les dota de **argumentos** para haber obtenido la etiqueta ECO de la DGT, la cual también ha cambiado el panorama del sector del automóvil en los últimos meses.

SEAT ha aumentado su capacidad de producción de modelos TGI de 95 a 250 unidades/día.

Ante los escenarios de restricciones al tráfico por alta contaminación en las grandes ciudades o la limitación del tráfico en áreas como Madrid Central, los coches con etiqueta ECO están **exentos** de muchas de las restricciones, y la gama SEAT TGI que se oferta este año cuenta con etiqueta ECO en todos los modelos.

**El primer SUV con GNC como combustible y menor autonomía en gasolina**



El **SEAT Arona TGI** es la principal novedad en la gama TGI de SEAT. Como ellos mismos dicen, se trata del primer SUV con tecnología GNC. El motor es un 1.0 TGI de tres cilindros y 12 válvulas que entrega 90 CV entre las 4.500 y las 5.800 RPM, y un par máximo de 160 Nm entre las 1.900 y las 3.500 RPM. Solo está disponible con caja de cambios manual de seis velocidades.

Uno de los puntos en contra de los TGI es la reducción de la capacidad de maletero, que en el caso concreto del Arona pasa de los 400 a los 282 litros

El SEAT Arona TGI tiene **tres depósitos de GNC** con capacidad de 13,8 Kg con los que puede recorrer hasta 410 Km en modo gas. El depósito de gasolina es auxiliar y se ha reducido a 9 litros de capacidad para primar el uso de gas.



Los vehículos TGI

de SEAT pueden entrar en Madrid Central ya que cuentan con etiqueta ECO.

Esta decisión de reducir la capacidad del depósito de gasolina en favor de los de gas, se aplica a toda la gama TGI de SEAT y según la marca responde a una petición de los usuarios de este tipo de vehículos.

Al parecer buscan **maximizar el uso del gas** ya que la gasolina sólo se necesita en tres situaciones muy puntuales: cuando se agota el gas, cuando la temperatura del líquido refrigerante es inferior a  $-10^{\circ}\text{C}$  y ha de calentar los inyectores o cuando se acaba de realizar un repostaje de gas y el coche precisa algo de tiempo para chequear la calidad del mismo, momento en el que se mueve en gasolina.



El problema viene porque con un depósito de gasolina así de pequeño, has de tener muy **bien planificado** el uso que le vas a dar al coche, especialmente en algunas zonas donde la presencia de gasineras brilla por su ausencia. De no ser así, podrás encontrarte con situaciones complicadas.

SEAT asegura que los usuarios que compran este tipo de coches hoy en día se concentran mayoritariamente en las zonas de Madrid y Barcelona, donde la densidad de gasineras evita que tengan que enfrentarse a situaciones en las que repostar gas obliga a desplazarse muchos kilómetros.



Y es que ese es el otro punto clave para el desarrollo y la popularización de esta tecnología. El año pasado había 57

gasineras de uso público y su desarrollo va más despacio de lo esperado, ya que **ahora mismo hay 64** frente a las más de 100 que se esperaban para el cierre de 2018.

Se sigue hablando de más de 100 gasineras a final de este año, y algunas comunidades autónomas como el País Vasco están poniendo en marcha medidas para favorecer la apertura de nuevos puntos de venta (25% de exención fiscal para inversiones en este tipo de infraestructuras), mientras otros siguen pensando en el coche eléctrico como la única alternativa a los coches de combustión.

## **Cambios el León TGI: más potencia**



Las mejoras y el desarrollo de la tecnología de gas se aplican también a los ya conocidos León TGI, disponible en esta versión con **carrocería cinco puertas y familiar ST**, así como con caja de cambios manual de 6 velocidades o automática DSG de 7 velocidades.

El motor ha pasado de ser un 1.4 TGI de 110 CV a un **1.5 TGI de 130 CV**. Con la caja manual la autonomía gracias al nuevo tercer depósito de GNC, fabricado en acero bonificado y no en composite de fibra de carbono como los otros dos depósitos situados bajo el piso del maletero, se va hasta los 480 km de autonomía en gas, mientras que con la caja DSG se va hasta los 500 km.





Lógicamente con el aumento de potencia también mejoran las **prestaciones**. Ahora el León TGI acelera de 0 a 100 km/h por fin por debajo de los diez segundos, parando el crono en 9,9 segundos. La velocidad máxima es de 206 km/h.

Aunque hay otros datos que tienen más peso que las puras prestaciones, los **consumos**. Según SEAT, y tal y como pudimos comprobar durante la toma de contacto con la gama TGI, se pueden conseguir consumos de 3,5 Kg/100 Km con el León TGI en modo GNC, lo que equivale a un coste de 3,15 euros cada 100 kilómetros si tomamos un precio medio del GNC de 0,90 €/kg.

SEAT asegura que los modelos TGI son los que ofrecen un menor coste por kilómetro, estimándolo en 2,97 €/100 km frente a los 6,08 €/100 km de un gasolina o a los 5,33 €/100 km de un coche GLP

## **EL SEAT Ibiza TGI con más gas y desarrollos más cortos**



El SEAT Ibiza TGI también ha vuelto a la gama ECO de la marca española tras el parón en las ventas y producción del pasado año. Lo hace con algunos cambios, entre los que el más significativo es la incorporación de un **tercer depósito** en acero bonificado, con un total de 13,8 Kg de capacidad, con los que puede recorrer hasta 410 Km en modo gas.

El depósito de gasolina se ve reducido igualmente a 9 litros, siendo una solución auxiliar.



Así, mientras el SEAT Ibiza TGI del pasado año tenía una autonomía de casi 1.200 kilómetros al sumar la autonomía a gas y la que le otorgaba el depósito de gasolina estandar de 40 litros, este **no llega a 500 kilómetros de autonomía juntando ambos depósitos.**

Igual que ocurre con el resto de modelos, según SEAT esta

decisión responde a una petición de los clientes que no querían tanta gasolina sino maximizar el uso que se le puede dar usando únicamente gas.



El motor es el mismo tres cilindros **1.0 TGI** que utiliza el **Arona**, con **90 CV** y **160 Nm** de par entre 1.900 y 3.500 RPM. Hace el 0 a 100 km/h en 12,1 segundos y la velocidad máxima es de 180 km/h.

Lógicamente los consumos, a pesar de contar solo con caja de cambios manual de 6 velocidades con unos desarrollos más cortos, son más ajustados que en el León TGI. Las cifras oficiales son **3,3 Kg/100 km**, lo que equivale a 2,97 euros para recorrer 100 km.

La capacidad del **maletero** también se ve reducida en este caso, pasando de 355 a 262 litros. Durante la presentación tuve oportunidad de conducir el SEAT Arona TGI, el SEAT Ibiza TGI y el SEAT León TGI y lo cierto es que no se aprecia diferencia alguna, más allá del consumo por kilómetro, respecto a sus homólogos de gasolina.

## **Precios gama SEAT TGI 2019**



La gama TGI está disponible con los niveles de acabados Reference, Style, Xcellence y FR dependiendo de los modelos (excepto el Mii que solo cuenta con un nivel de acabado), con **precios** que parten desde:

- SEAT Mii Ecofuel: 14.800 €.
- SEAT Ibiza TGI: 18.340 €.
- SEAT Arona TGI: 20.160 €.
- SEAT León TGI 5 puertas: 24.920 €
- SEAT León TGI ST: 25.940 €.

Fuente: [motorpasion.com](http://motorpasion.com)