

172 Km recorridos

Autonomía restante 176km

Consumo medio 18,9kWh/100km

APTO PARA LA GRAN CIUDAD

En este repaso que vamos a hacer a algunas de las propuestas que actualmente ya pueblan el mercado de vehículos comerciales eléctricos, nos detenemos en esta versión del clásico Opel Vivaro, un comercial que en su versión eléctrica nos ofrece casi las mismas cualidades que en combustión, pero con las ventajas (y a día de hoy también los inconvenientes) que tiene la electromovilidad profesional.

El Opel Vivaro-e es el primer vehículo comercial 100% eléctrico del fabricante de coches alemán, bajo el paraguas ahora de Stellantis, y, por tanto, compartiendo algo más que plataforma con sus homólogos de las marcas que forman este grupo.

Como todos ellos, la premisa fundamental en estas versiones no es otra que dar cobertura al reparto de bienes y servicios libres de emisiones que se está convirtiendo en una necesidad en muchas áreas, sin por ello perder prestaciones en cuanto a

carga útil, comodidad de uso y prestaciones. Y ya podemos adelantar que esta Vivaro-e,

Disponible en tres longitudes y con diversas variantes de carrocería, se puede elegir

La versión probada es el escalón mediano, con una longitud de 4,95 metros, que nos ofrece una capacidad de carga máxima de 5,8m3, contando con el práctico sistema FlexCargo, que permite disponer de mayor longitud, utilizando el espacio del asiento del conductor, llegando hasta una longitud máxima del suelo de carga de 4,024 mts

no tiene nada que envidiar a las versiones de combustión interna.

entre dos tamaños para la batería de iones de litio, en función de sus necesidades: con

75kWh, con una autonomía de hasta 330 km, que es nuestro caso, o, para quienes no precisan un uso diario de su vehículo tan intensivo, con 50 kWh y una autonomía de hasta 230 kilómetros; ambos bajo el ciclo de prueba WLTP. Para ambas, la marca ofrece una garantía de ocho años o 160.000 km.

Las baterías disponibles constan de 18 (50 kWh) y 27 (75 kWh) módulos respectivamente, pero no te dediques a buscarlas, porque al tratarse de un desarrollo 100% eléctrico desde el principio, las baterías están emplazadas

bajo el suelo del vehículo, sin limitar el espacio de carga. Concretamente los 27 módulos que forman nuestra unidad se ubican debajo del compartimiento de carga, lo que además también permite rebajar el centro de gravedad. Este detalle lo apreciamos durante la prueba dinámica, sobre todo en pasos de curva o cuando el viento de forma moderada, sobre todo al circular sin carga en el vehículo.

Auestas con los tiempos de recarga

Un detalle siempre importante y a tener muy en cuenta cuando hablamos de electromovilidad son los tiempos de recarga del vehículo, sobre todo si hablamos de furgonetas dedicadas al transporte profesional, pues habrá que estudiar muy a fondo las posibilidades de recarga diaria de que disponemos.

En nuestro caso, y según los datos de la marca, con un punto de carga público de CC de 100 kW, la carga de la batería de 50 kWh al 80% de su capacidad requiere únicamente 30 minutos (alrededor de 45 minutos para la batería de 75 kWh). Un tiempo aceptable, si podemos aprovechar un descanso y disponemos de un cargador público de

estas características (esto último más difícil de encontrar a día de hoy).

Por otro lado, lo que Opel ofrece con esta unidad son cargadores a bordo trifásico de 11kW o un monofásico de 7,4kW de serie, con los que los tiempos de recarga nos obligan prácticamente a disponer de un enganche en su base, o en su domicilio en el caso de los transportistas autónomos y realizar cargas nocturnas, pues el tiempo de recarga puede irse fácilmente a entre 6 y 10 horas.

En marcha con Vivaro-e

Con 100 kW (136 CV) y 260 Nm de par del sistema de propulsión eléctrico, el Vivaro-e ofrece un rendimiento más que notable en todos los terrenos, pero donde destaca fundamentalmente es en entornos urbanos, donde la regeneración de energía producida al frenar o desacelerar, aumenta aún más su eficiencia, hasta el punto de que podemos superar con creces la autonomía declarada por la propia marca, cifrada en el entorno de los 330 km.

Junto al conmutador de cambio, donde solamente es necesario seleccionar la marcha adelante, sólo contamos con una relación pues la entrega

de potencia es lineal, tenemos otra palanca en la que podemos seleccionar los tres modos de circulación que nos ofrece este vehículo: Power, el único en el que disponemos de esos 260 Nm que hay en la ficha técnica, y que en nuestro circuito no hemos llegado a utilizar nunca, puesto que no hemos necesitado de ese extra de par, Normal, y Eco. La diferencia entre dos

últimos es ligeramente apreciable; es verdad que si se nota una reducción en la entrega del par, y, sobre todo, en una jornada de mucho calor como el día de nuestra prueba, el modo Eco también reduce algo el confort interior, pues limita (no desconecta) el uso del aire acondicionado para rebajar el consumo de energía.

También disponemos de una

LA MISMA PLATAFORMA



No podemos olvidar que este vivaro-e es un furgón destinado al **transporte de mercancías**, y por tanto, a parte de ser un vehículo totalmente respetuoso con el medio ambiente, al menos en el cómputo del tubo de escape a la rueda, hay que exigirle otro tipo de valores, como una carga útil y unas prestaciones dinámicas a la altura de su versión diésel.

Por lo que respecta a la carga las diferentes versiones de este furgón llegan hasta **1.275 kg de carga útil** y pesos brutos del vehículo que oscilan entre los 2.800 y los 3.100 kg. La versión probada es el escalón mediano, con una **longitud de 4,95 metros**, nos ofrece una capacidad de **carga máxima de 5,8m3**, contando con el práctico sistema Flex-Cargo, que nos permite disponer de mayor longitud, utilizando el espacio del asiento del conductor, llegando hasta una longitud máxima del suelo de carga de 4,024. Además, para ajustarse a todo tipo de demandas, la Vivaro-e se ofrece también en versión compacta S con 4,60 metros de longitud, y un radio de giro de sólo 11,3 m entre aceras, y con una capacidad de carga de 4,6 m3 (hasta 5,1 m3 con FlexCargo). La versión L con una longitud de 5,30 m tiene una capacidad máxima de carga de 6,6 m3.



El Vivaro-e nos muestra la información de consumo, carga/descarga y rendimiento de un modo claro y detallado.

Ficha técnica OPEL VIVARO C L2H1 VIVARO-E 75kWh

MOTOR

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia eléctrica total	136CV o 134CV o 100kW
Par eléctrico total	260 Nm
Potencia	136CV
Par máximo	260Nm
Número de motores	1
Tipo de motor eléctrico	Motor síncrono CA de imán permanente.
Tracción	FWD
Caja de cambios	1 velocidad Auto CVT
Autonomía (WLPT)	329km
Tipo de batería	Iones de litio.
Tiempo de recarga	07:30
Tiempo de recarga rápida	00:34
Capacidad batería	75kWh
Emisiones de CO2	0 g./km (Opel)
Emisiones de CO2 WLPT	0 g./km (Opel).
Velocidad máxima	130 km/h



En la caja de cambios, que sólo cuenta con una relación adelante y otra marcha atrás, pues la entrega de potencia es lineal, tenemos otra palanca en la que podemos seleccionar los tres modos de circulación que nos ofrece este vehículo: Power, Normal y Eco.

posición de recarga extra, que seleccionamos en la caja, con el conmutador B, que básicamente actúa reduciendo la inercia del vehículo de manera que conseguimos recargar más las baterías levantando el pie del acelerador. Con todos estos detalles bien aprendidos, nos sorprende comprobar que podemos sobrepasar con creces los 330 km de autonomía declarada por la propia marca, haciendo un uso eficiente y apropiado a este nuevo fenómeno que es la electromovilidad, con un

euros sin ningún tipo de ayudas, que marca aún una enorme brecha en comparación con las versiones de combustión. Aunque la gran pregunta es: ¿Al final de su vida útil el coste total de propiedad será favorable? En definitiva, como siempre que probamos un vehículo eléctrico, no podemos dejar de resaltar las virtudes evidentes de la electromovilidad, más allá de la eliminación de emisiones contaminantes: el comportamiento dinámico que ofrecen, la ausencia de



En el interior no encontramos grandes diferencias con las versiones de combustión. Capacidad para dos o tres ocupantes, un poco justos y gracias a que contamos con freno de mano eléctrico y una bandeja central reducida, una posición cómoda de conducción con posibilidad de ajustes de asiento y columna de dirección y mandos principales bien ubicados.

La batería del Vivaro es de iones de litio, en nuestro caso, de 75 kWh con 27 módulos, que en el mejor de los casos, si accedemos a un punto de carga rápida de 100 kW, nos recargará el suministro eléctrico en unos 45 minutos aproximadamente

consumo medio de 18,9 kWh/100 km. teniendo en cuenta que el precio del kWh medio en los puntos de recarga públicos en Madrid, está en torno a los 0.30 euros kWh para una recarga en potencias de hasta 22 kW, el coste kilométrico de este vehículo en vacío esta en torno a los 5,6 euros a los 100 km, que tal y como está el precio de los carburantes hoy en día, es bastante ventajoso. En el lado opuesto, hay que situar un precio de compra que está entre los 45.000 y 54.000

ruidos y vibraciones, el coste kilométrico mucho más favorable y, como no, el poder seguir trabajando en entornos restringidos en las grandes ciudades. Pero tampoco podemos obviar los contras: un precio demasiado elevado de adquisición, la escasez de infraestructuras y una autonomía que, aunque empieza a alcanzar cotas razonables, nos deja aún la duda a la hora de afrontar trayectos más largos, mientras no esté garantizada una red de suministro suficiente. ■

A close-up photograph of a man with a beard, wearing a plaid shirt and jeans, driving a truck. His hands are on the steering wheel, and the sun is shining brightly from the right side of the frame, creating a lens flare effect.

**NEW
NEW
NEW
NEW**

WWW.EMPLEO.AUTONOMOSEN Ruta.COM

¡¡MÁS DE 500 OFERTAS DE EMPLEO PUBLICADAS EN 2021!!

- Más de 150 empresas han confiado en nosotros para encontrar conductores.
- Más del 80% de los conductores han encontrado o mejorado sus condiciones de trabajo.

A photograph of a large Volvo truck parked in a field at sunset. A person is standing in the distance, looking towards the truck. Wind turbines are visible in the background.

¡Trabajamos para que no te pares!



**Entra en WWW.EMPLEO.AUTONOMOSEN Ruta.COM
y publica tu oferta o demanda de empleo**