



Nissan e-NV200 eléctrica 100%

ALTERNATIVA MADURA



Llamada a ser la movilidad urbana del futuro, la propulsión eléctrica es, a día de hoy, una tecnología madura, y rentable, como demuestra la Nissan e-NV200, una propuesta eléctrica 100% que nos ha convencido tanto por su comportamiento dinámico, como por una autonomía suficiente y un consumo excepcionalmente bajo. El único pero... depender de unas infraestructuras de recarga que aún no dan la talla.

En esta ocasión traemos a estas páginas de prueba de vehículos el que, a nuestro juicio, está llamado a convertirse en un referente para la distribución urbana en un futuro no muy lejano. Hablamos de una de las propuestas eléctrica más desarrollada de cuantas compiten en el segmento de las furgonetas compactas hoy por hoy: el Nissan eNV200. Hablar de vehículos eléctricos, y más para un uso profesional, siempre despierta ciertas suspicacias derivadas en la mayoría de los casos de la idea de que la movilidad eléctrica es una tecnología con un gran futuro... pero no igual presente. Y es cierto que hay aspectos relacionados con los vehículos eléctricos que hay que mejorar, fundamentalmente una red de infraestructuras de recarga mucho más amplia y una mayor autonomía de los vehículos. Pero no es menos cierto que, quien prue-

be un vehículo con este tipo de propulsión no va a permanecer impasible ante unas cualidades que sorprenden ya desde el mismo momento de encender (que no arrancar) el furgón.

partimiento para las dos tomas de recarga con que cuenta el vehículo, a las que se accede desde una palanca interior, de forma que la recarga se realiza con suma facilidad.

Nissan aporta el conocimiento que atesora gracias al reconocido Nissan Leaf y presenta un producto con un refinamiento sin precedentes, cero emisiones y unos costes de uso ultra-bajos al segmento de las furgonetas compactas

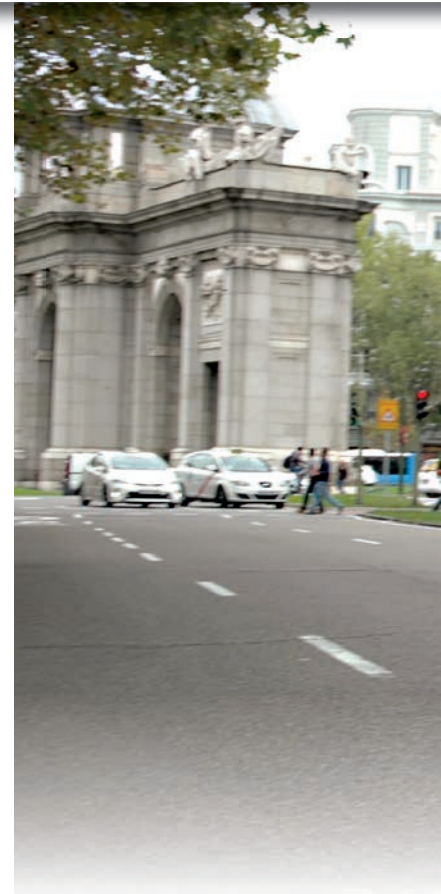
Iguales... pero muy diferentes

Estéticamente encontramos pocas diferencias con su hermana de propulsión diesel. Tan sólo la ausencia de una parrilla de ventilación, ya que el motor eléctrico no necesita de la misma refrigeración pues se calienta menos. En su lugar, en la parte frontal del capó, se ha alojado un com-

Sin embargo, al entrar en el habitáculo basta una mirada para darse cuenta de que se trata de un vehículo completamente nuevo; La instrumentación, de lectura digital se centra especialmente (a parte del velocímetro) en todo lo relacionado con la propulsión eléctrica: Datos claros y de fácil lectura sobre la velocidad del vehículo, el estado de la

carga y la autonomía restante mientras que un indicador muestra si el motor se encuentra en modo de entrega de potencia o regeneración de energía. El panel de instrumentos se completa con una pantalla multifunción que proporciona además el tiempo de viaje, la distancia y la velocidad media. Otra novedad es la palanca del cambio, ahora similar a la de un cambio automático en lugar del de tipo joystick que monta la versión convencional.

Mecánicamente, hay que destacar que la e-NV200 hereda una buena parte del Nissan LEAF incluyendo el reciente motor AC síncrono de segunda generación de 109CV (80 KW) completamente integrado con el cargador de la batería y el inversor en una única y compacta unidad. Sin embargo, lo que ha contribuido a que esta versión eléctrica, salvando el escollo de la autonomía, nos parezca un vehículo que puede des-





empeñar una tarea de distribución urbana igual o mejor que las versiones convencionales es la solución aportada para alojar las baterías; el pack de baterías de iones de litio, formado por 48 módulos para una capacidad de capacidad de 24 kWh, se reubica debajo del piso, dentro de una estructura reforzada, de modo que no afecta al volumen del espacio de carga. Eso sí, ha sido necesario realizar algunos cambios, los más importantes están en una parte que no se ve, el bastidor, que se ha rediseñado estructuralmente para alojar el paquete de baterías, y para soportar mejor su peso (más de 260 kg aproximadamente), un sobrepeso que sin embargo no lastra la capacidad de carga, debido al ahorro de peso que se consigue con el sistema de propulsión eléctrico. Con ello el vehículo mantiene un volumen de carga de 4,2 m³ y puede acoger dos Euro pallets estándar, con una ca-

pacidad de carga que llega hasta los 770 kg, mientras que las puertas correderas de ambos laterales y las amplias puertas traseras aseguran que las operaciones de carga y descarga sean lo más fáciles posible. La batería puede recargarse durante la noche mediante un enchufe doméstico mono-fase de 16 amperios y 3,3 kW, con un tiempo de recarga de ocho horas, mientras que si se utiliza una instalación de 6,6 kW y 32 amperios, el tiempo de recarga se reduce a cuatro horas. Un cargador rápido de tipo CHAdeMO DC de 50 kW puede cargar la batería desde 0 al 80% de su capacidad en 30 minutos o en menos tiempo si la batería no estaba descargada completamente.

Jornada diaria de reparto
Nos planteamos esta prueba como una jornada de reparto normal, con un recorrido que nos llevará por distintos puntos de entrega de mercancía

FICHA TÉCNICA NISSAN eNV200

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Tipo eléctrico	AC síncrono
Potencia máxima	80 kW (109 CV)
Par máximo	254 Nm
Tipo de energía	Electricidad
Encendido	Electrónico
Relación de caja	Reductora de 1 velocidad
Tracción	Delantera

BATERIA Y RECARGA

Tipo	Iones de litio
Voltaje	350 V
Capacidad de la batería	24 kWh/hora
Número de células	24
Cargador de a bordo	2,3 y 3,6 (6,6 opcional) kW
Cargador rápido	Opcional

CHASIS

Suspensión delantera/ trasera	Independiente McPherson/ballesta
Dirección	Asistida eléctrica
Frenos	Discos en eje delantero y trasero. Servoasistido. Sistema de regeneración de absorción de energía en el frenado.
Neumáticos	185/65R15

PRESTACIONES

Autonomía	163 km
Velocidad máxima	123 Km/ hora
Diámetro de giro(entre aceras)	10,6 m

Conducción a medida

La e-NV200 nos ofrece cuatro modos de conducción con los que cubrir cualquier necesidad. Así, disponemos de un modo ECO, que cambia significativamente el mapa motor para reducir el consumo de las baterías, gracias a una aceleración mucho más suave y progresiva que en el modo normal, en el que disponemos de un "reprís" que se asemeja más al de una moto. Además ambos modos se pueden combinar con dos posiciones de la palanca de cambios: en la posición "B", obtenemos una mayor regeneración de las baterías ya que, al levantar el pie del acelerador, el vehículo decelera hasta casi detenerse, sin necesidad de tocar el freno convencional, mientras que en la "D" el vehículo evoluciona con una mayor inercia.



FICHA TÉCNICA DE LA PRUEBA

Km recorridos	143 km
Consumo medio	14,7 Kwh/100 km (1,2 L/100km aprox.)
Velocidad máxima	118 km/hora
Electricidad regenerada	27% sobre el total
Autonomía restante	32%



La batería puede recargarse durante la noche mediante un enchufe doméstico mono-fase de 16 amperios y 3,3 kW, con un tiempo de recarga de ocho horas, mientras que si se utiliza una instalación de 6,6 kW y 32 amperios, el tiempo de recarga se reduce a cuatro horas. Además dispone de un cargador rápido de tipo CHAdeMO DC de 50 kW puede cargar la batería desde 0 al 80% de su capacidad en 30 minutos

en el centro urbano de Madrid, hasta completar un itinerario que debería rondar los 100 km, que estimamos realiza un vehículo de estas características en una jornada normal. Nada más "encender" el vehículo percibimos lo poco que tiene que ver esta propuesta con las convencionales: bo-

lumna de dirección, que nos permitan encontrar una posición algo más ergonómica al volante, en función de nuestra altura.

Obviamente, si lo que queremos es aumentar la autonomía de las baterías la combinación idónea sería en modo ECO y posición "B" de palanca. Nosotros optamos por

La batería puede adquirirse en propiedad, por unos 5.000 €, o bien en régimen de alquiler, por unos 75 €/mes. El alquiler incluye una garantía de por vida ante cualquier problema que pueda surgir con el equipo eléctrico

tón de arranque, sin llaves, ausencia total de ruido motor (hasta el punto de tener que mirar el cuadro de instrumentos para saber si realmente hemos encendido), palanca de cambios automática en posición de avance y el vehículo nos da todo el par disponible con la primera presión del acelerador...simplemente una maravilla.

La conducción es sumamente relajada, incluso por el caótico tráfico de Madrid, aunque echamos de menos algunos ajustes, por ejemplo en la co-

esta, en la mayor parte del recorrido y como dato, podemos decir que conseguimos una regeneración al cabo de la jornada del 27% de la autonomía de las baterías.

Empezamos la jornada con una autonomía a carga completa de 145 km, aunque gracias a la regeneración activa nuestro radio de acción puede llegar incluso a los 170 km. Tras un par de horas de circulación en tráfico denso, con continuas paradas, observamos que nuestra autonomía sigue en un alentador



La instrumentación, de lectura digital, se centra especialmente en todo lo relacionado con la propulsión eléctrica: datos claros y de fácil lectura sobre la velocidad del vehículo, el estado de la carga y la autonomía restante mientras que un indicador muestra si el motor se encuentra en modo de entrega de potencia o regeneración de energía.



70%, o lo que es lo mismo 101 km, por lo que decidimos aumentar nuestro radio, con entregas en la periferia de la ciudad, y por tanto recorridos de mayor distancia y velocidad de circulación.

Aquí la autonomía cae con mayor rapidez, pues no contamos con tanta regeneración en frenadas y la exigencia del motor eléctrico es mayor, aunque nuestra velocidad máxima no ha sobrepasado los 114 km/hora. Aún así, circulamos por la periferia sur de la ciudad, entrando en varias localidades, hasta completar un recorrido de 70 km y bajar nuestra autonomía hasta unos aceptables 40 km, sabiendo que, ya sumergidos de vuelta en el tráfico urbano la regeneración de las baterías nos permitirá asumir un buen puñado más de kilómetros.

Recarga rápida o nocturna

En caso de ser necesario siempre se puede acudir a alguno de los puntos de recarga rápida que hay instalados por la ciudad, y que nos permiten, en poco más de media hora, una recarga hasta el 80% de nuestra autonomía. Sin embargo, en honor a la verdad, hay que decir que, a día de hoy, de los 28 puntos exteriores instalados en Madrid, son apenas siete u ocho los que están operativos, por

lo que si queremos optar por una recarga rápida a media jornada, hay que asegurarse de que cerca de nuestra ruta disponemos de este servicio. Además, deberemos contar con que hay que disponer de una tarjeta prepago, que suministran alguno de los dos operadores que gestionan estos puntos, ya que sin ella, no podremos recargar. Se trata, sin duda, del mayor hándicap, a día de hoy para que la propulsión eléctrica termine imponiéndose en nuestras ciudades.

Si, como ha ocurrido en nuestro caso, la autonomía que brinda el vehículo es suficiente para una jornada de trabajo, las posibilidades de recarga nocturna, bien en la propia base de la empresa, o incluso en nuestra propia casa mediante un enchufe convencional, nos aseguran una disponibilidad total del vehículo.

Además, la versión probada, en acabado Comfort, dispone de la práctica función Carwings, que activa la conexión remota con el vehículo a través del teléfono móvil, y que nos permite, entre otras cosas poder programar la hora de arranque y monitorización de la recarga, una opción muy útil para empezar la recarga aprovechando las horas "valle" nocturnas de tarifa reducida.

Hay que echar números

Obviamente, este tipo de vehículos no satisfacen las necesidades de transporte de todos los profesionales, al menos a día de hoy. Pero para un reparto urbano, con una ruta que no exceda de los 100-120 km diarios, es cuestión de echar números para ver si nos compensa el sobreprecio de estas unidades eléctricas. En este caso en concreto, la e-NV 200 probada, en acabado Comfort tiene un precio que ronda los 22.00 euros, si elegimos la opción de adquirir el vehículo con las baterías en propiedad, (el acabado básico nos saldrá por unos 19.200 euros) un precio sin IVA, pero con el descuento del Plan Movele incluido, que son 6.500 euros. Pero si optamos por la opción de baterías en alquiler, podemos tenerla a partir de 13.665 euros, (el modelo Basic) o rondando los 16.000 euros en acabado Comfort. A este precio habrá que sumarle el alquiler mensual de las baterías, que cuesta unos 73 euros mensuales. De esta manera, nos aseguramos que cualquier problema que pueda surgir con las baterías o el motor eléctrico, está cubierto en garantía de por vida. Para compensar este sobreprecio contamos con dos poderosas armas a nuestro

alcance; por un lado el coste por kilómetro; para un consumo medio de 14 Kw/hora, traducible a unos 1,2 euros a los 100 kilómetros, el ahorro es brutal. A esto hay que añadirle que gracias a la simplicidad de la mecánica eléctrica, los gastos de mantenimiento se reducen más de un 20%, con respecto a un vehículo no eléctrico. En Autónomos ¡En Ruta! hemos echado cuentas y la conclusión es clara: Se trata de una opción más que interesante, fácilmente amortizable en el periodo de vida útil de un vehículo de estas características y que nos aportará una calidad y una comodidad de conducción difícilmente igualable en propuestas convencionales. ■

NOS GUSTA

- Comportamiento dinámico
- Ausencia total de ruido motor
- Sistema Carwing

NOS PARECE MEJORABLE

- Ajustes escasos en columna de dirección
- Falta de infraestructuras de recarga

