

EL COCHE ELÉCTRICO: ¿UNA PIEZA PARA COLECCIONISTAS?

Posted on 15/02/2010 by Naider



Tal y como el periódico "[Die Zeit](#)" publicó en su última edición de enero de 2010, el coche eléctrico en la actualidad se parece más a una pieza para apasionados y coleccionistas, que una opción real de vehículo de uso diario. Aunque el tema está presente en casi todos los medios de comunicación, las personas que verdaderamente desean comprar un coche eléctrico deben invertir mucho dinero, paciencia o en la mayoría de los casos ambas cosas.

La oferta actual de vehículos eléctricos (VE) sigue siendo escasa. En la actualidad, la mayoría de los VE son híbridos ligeros o híbridos completos. Mientras que los híbridos ligeros ofrecen solamente un sistema de arranque y una recuperación de energía en las frenadas, no pudiendo circular de forma continuada en modo eléctrico; los modelos híbridos completos tienen una mayor autonomía eléctrica. En estos modelos, el motor principal de propulsión es asistido por un motor eléctrico y una batería más potente.

Las próximas evoluciones del vehículo eléctrico apuntan a los híbridos enchufables, que cuentan con una mayor capacidad de batería ya que se pueden recargar a través de la red eléctrica, seguidos por los híbridos enchufables con autonomía alargada y los vehículos de pila de combustible. En el siguiente gráfico, adoptado del [consejo europeo para I&D en la automoción \(EUCAR\)](#), se muestra el camino que se espera en la electrificación de los vehículos.



En la actualidad, la mayoría de los VE se fabrican solamente en series de pocas unidades o series de prueba, como puede ser el caso del Mini-E de [BMW](#) o el E-Smart de [Mercedes](#) que se están entregando a un número limitado de clientes seleccionados. Mercedes, por ejemplo, ofrece en colaboración con el gigante energético alemán [RWE](#) un paquete completo que incluye los siguientes servicios con una tasa mensual de 700 Euros:

- El uso del E-Smart
- La instalación de una estación de recarga en la casa (wallbox)
- La posibilidad de recargar en distintos puntos de recarga de RWE en Berlín, de forma ilimitada.

¿Por qué son tan escasas las ofertas de vehículos eléctricos en la actualidad?

Si uno no está dispuesto a pagar unos 80.000 Euros (más IVA) para un VE de alta gama como es el [Tesla Roadster](#), que ofrece una autonomía de 395km y podría competir perfectamente con coches deportivos de combustión (velocidad máxima 210km/h y aceleración de 0 a 100km/h en 4s), existen todavía pocos vehículos cien por cien eléctricos, que puedan ofrecer una utilidad parecida al automóvil convencional. Los problemas actuales a los que se enfrentan los VE, son las baterías y los problemas relacionados con la autonomía, el peso, y el número limitado de recargas.

Dentro del proyecto [MOVELE \(Proyecto Piloto de MOVilidad ELEctrica\)](#), el [IDAE](#) publica en su página web [una selección de coches disponibles](#) en la actualidad en España, con diferentes modelos eléctricos e híbridos enchufables como es el [Mitsubishi MIEV](#), el [Fiat e-500 \(Micro Vett\)](#), [Tata](#), y otros. Sin embargo en la mayoría de los casos, se trata de pequeñas series o modelos de prueba, tal y como comentamos anteriormente.

Un ejemplo a tener en cuenta podría ser el [BYD F3DM](#), el primer vehículo híbrido enchufable, que se empezó a vender en China a partir de Diciembre de 2008, a un precio de aproximadamente 15.000 Euros. Sin embargo, este coche todavía no está disponible en España. El coche utiliza una tecnología basada en la batería de Litio-Ion de tecnología avanzada, y se trata del primer coche comercializado dentro de la gama de los híbridos enchufables.

[Renault España](#) dio a conocer recientemente su apuesta por el coche eléctrico, que supone que entre 2011 y 2012 saldrá de sus líneas de montaje el primer coche eléctrico que se va a fabricar en España, el modelo "Twizy", junto a un nuevo modelo de combustión tradicional.

No obstante, los expertos están de acuerdo en que la penetración más importante en el mercado a corto y mediano plazo va a ser principalmente la de los vehículos híbridos e híbridos enchufables. Tomando el caso de España, en el año 2008 se matricularon unos 4000 vehículos híbridos, y se prevé que se matriculen 10.000 coches híbridos para el año 2010. Además, a través del proyecto MOVELE, el IDAE pronostica la introducción añadida de 2.000 vehículos eléctricos en el entorno urbano.

La siguiente tabla, adoptada de [AT Kearney](#) muestra una selección de vehículos con distintos sistemas de propulsión y su fecha prevista de penetración masiva de mercado.



La principal razón de la escasez de oferta de vehículos en la actualidad es la falta de experiencia de las empresas del sector. Sin embargo según un informe del [Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid](#), el 53% de los fabricantes de automóviles tienen en desarrollo un vehículo híbrido enchufable y el 70% de los fabricantes tienen algún prototipo de vehículo de batería. Por el momento, los productores asiáticos son líderes de mercado en el segmento de los coches eléctricos y los proveedores asiáticos controlan además alrededor del 90% del mercado de las baterías el Litio-Ion.

Aunque la mayoría de los fabricantes de automóviles estén investigando en mejoras para el VE, se prevé que la penetración del VE en el mercado Europeo será lenta: Las previsiones de [IHS Global Insight](#) prevén que si no existen cambios radicales en la movilidad o en la economía mundial, los vehículos eléctricos de batería solo superarán la barrera del 1% de cuota de mercado en Europa en el año 2018. Con la segunda generación de EV la cuota puede alcanzar del 11,4% al 30% para el año 2030. Países como Alemania, que apuestan fuertemente en el desarrollo de coches eléctricos y "electromovilidad" como tecnologías clave del futuro, tienen el objetivo de contar con un millón de coches eléctricos en 2020 (representando el 2.5% de turismos), lo que parece un objetivo muy ambicioso.

Al final, la penetración del coche eléctrico va a depender no solamente de la oferta, pero también de factores relacionados con la aceptación por parte de los consumidores y las políticas estatales. Por último, no hay que perder de la vista que existen también otras alternativas al coche eléctrico y que todavía no se han establecido estándares en la industria, lo que hará su éxito aún más difícil.

There are no comments yet.