



MOTOR



FUTURO LIMPIO

El BMW i3 llega de la mano de BMW Bertolín a nuestra iniciativa #12MesesEléctricos, Renault Zoe y Nissan eNV-200 ceden el testigo **[P14-15]**



EVENTO Salón del Automóvil de Barcelona

La muestra renace con una edición llena de novedades **[P6-10]**



PRESENTACIÓN Espacio y lujo 'Made in Valencia'

El Ford S-Max se convierte en un familiar muy atractivo **[P12-13]**

#tieneswanderlust

f t i /audispain



A la vanguardia de la técnica

Bienvenido a Wanderlust.

Bienvenido a un lugar que crece con tu curiosidad, tus inquietudes, tu inconformismo. Un lugar que ahora puedes seguir ampliando, sin límites, con el nuevo Audi Q3 con tracción quattro®. www.tieneswanderlust.es

Nuevo Audi Q3.

Audi Q3 de 150 CV a 220 CV (110 a 162 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 119 a 155. Consumo medio (l/km) de 4,6 a 6,7.

Levante Wagen

Quart de Poblet Sedaví (Valencia)
Tel. 96 152 63 10 Tel. 96 318 02 60



#12Mes



El BMW i3 posa en el diario junto al Renault Zoe, que ha regresado a nuestra redacción, y el e-NV200, que termina su mes más exigente.

CONCLUSIÓN

Si te atrae este coche, seguiremos descubriendo sus cualidades en las próximas semanas... siempre y cuando nos lo permitan las múltiples peticiones para conducirlo, en cuyo caso tendremos que contarlas. El i3 ha tenido tanto éxito que BMW ha aumentado la producción para abastecer la demanda, así que es un coche de éxito.

El Plan Movele subvenciona con 5.500 euros a los coches eléctricos

muchos casos... y también lo parecen, de modo que tenemos un ambiente ecológico, y a partir de ahí, pantallas y mandos se suceden en una exhibición de tecnología práctica. Hay un punto débil, y es un maletero pequeño de sólo 260 litros.

Con 170 CV

Hemos recorrido pocos kilómetros con el i3 esta semana así que vamos a dejar nuestras sensaciones al volante para siguientes artículos. Eso sí, tiene 170 CV y muy buena aceleración. Hablemos del precio. Con la nueva ayuda del Plan Movele, que subvenciona la compra con 5.500 euros, el i3 cuesta 30.000 euros y la versión con el motor eléctrico y el adicional de gasolina, 34.500 euros. Es mucho dinero, pero cuantos más kilómetros se hacen, más se ahorra, porque la energía eléctrica es muy barata comparada con el combustible fósil, y además no contamina el aire que respiramos.

El BMW tiene dos ventajas importantes: una es que la batería no está en régimen de alquiler, como en el Renault Zoe, sino que se compra junto al coche. La segunda es que BMW ofrece financiación para poder disponer del i3 desde 250 euros al mes, una tarifa razonable para un segundo coche de calidad premium que, además, no contamina y gasta lo mínimo.

Tenemos mucho que descubrir con el i3, entre otras cosas qué tal funciona un eléctrico con tecnología de F1, potencia de utilitario deportivo y un diseño tan diferente.

Un nuevo candidato

La campaña ya ha empezado, y tras un utilitario eléctrico, un SUV híbrido y un furgón, llega el BMW i3 cedido por Automóviles Bertolín

#12MESES
ELÉCTRICOS
BMW i3 REX

ALEX ADALID

El mes de mayo empieza con la llegada de nuestro cuarto coche para la iniciativa de promoción y difusión de la movilidad ecológica #12MesesEléctricos. Se trata del BMW i3, uno de los coches que más expectación ha levantado en la redacción y en el mercado.

El i3 cuenta con un sistema de propulsión diferente a los anteriores. Frente a la me-

cánica totalmente eléctrica de los Renault Zoe y Nissan e-NV200 y el híbrido enchufable del Mitsubishi Outlander PHEV, que cuenta con un motor de gasolina y hasta tres motores eléctricos de pequeño tamaño para cubrir los primeros 50 km. el BMW i3 tiene un motor eléctrico con más de 100 kilómetros de autonomía real y un motor de gasolina que, en lugar de impulsar el coche, sirve de generador para el motor eléctrico, y nos permite seguir circulando si nos quedamos sin batería. Esto en la versión REX que estamos probando estos días, ya que el i3 'normal' es únicamente eléctrico.

Con fibra de carbono

Pero si por algo destaca el i3 es por su diseño. Es muy diferente a todo lo conocido. Se ve estrecho, alto y corto, con

partes planas que se unen a las curvas y con una carrocería de plástico ¿Es segura? Más que una de acero, y es que su secreto es que el i3 tiene un chasis de fibra de carbono, el mismo material rígido, ligero y caro, con el que se construyen los Fórmula 1. Esto permite un diseño libre de tra-

bas, con unas baterías que se ocultan bajo el piso, un motor eléctrico trasero y uno de gasolina que hace, si se requiere de generador.

El interior es también muy diferente. Primero es un cinco puertas, pero las dos puertas traseras se abren de manera invertida a la marcha, y

sólo pueden accionarse con las puertas delanteras abiertas. Original, aunque no muy práctico. En cualquier caso, mejor así que en un tres puertas, ya que el uso de las plazas traseras es más confortable con el acceso que permite este BMW. Los materiales del interior son reciclados en

FICHA TÉCNICA

Tipo: Utilitario, 5 puertas
Largo/ancho/alto: 4,0/1,7/1,6
Motor: Eléctrico
Transmisión: Trasera, Auto.
Potencia: 170 CV
V. máx.: 150 kilómetros/hora
0-100: 7,9 segundos
Precio: 34.440 euros
Precio desde: 30.000 euros



Nuestro i3, recién rotulado por Carlos Viosques.



#12Mes



El BMW i3 tiene cinco puertas, con las dos traseras de apertura invertida y sin pilar central.

BMW ofrece dos versiones del i3, una eléctrica y otra con un motor adicional

ca que sí se tiene en un motor de explosión, así que, pisamos sin miedo para llegar a un carril de incorporación o aprovechar huecos en ciudad.

Por dentro hay calidad, pero se ha apostado por un ambiente ecológico con materiales reciclados. El cambio de marchas va junto al volante, y seguramente lo veremos así en más modelos de BMW. La consola central no existe como tal, pero el climatizador y la radio son fáciles de usar, no así el navegador, siempre complejo en un BMW.

La calidad está muy presente, pero al ser el coche de fibra de carbono las puertas apenas pesan y no se nota la solidez que tiene un coche de acero, aunque en realidad sea más robusto. La visibilidad delantera es excelente, y el contorno se maneja a la perfección gracias a un capó corto y una trasera vertical con cámara de visión para las maniobras. En marcha sorprende, sobre todo, lo bien que va en carretera, donde a pesar de sus forma soporta muy bien el viento racheado y donde cuenta con el aplomo de un coche grande, algo en lo que influye tanto el motor como la tracción trasera como el buen hacer de BMW.

En cuanto al sistema REX, en nuestro caso se conectó el motor de gasolina cuando quedaban 4 km. de batería. Notamos una pequeña vibración del coche y algo de ruido, pero nada más, porque incluso se para en los semáforos y stops. Su función es proporcionar electricidad a la batería. Lo cierto es que, además de sacar al conductor de un apuro -jamás se quedará 'tirado'-, el REX da una tranquilidad mayor a aquéllos que por sus trayectos estén cerca de la autonomía del coche, y eso es un respiro.

En cuanto a la carga, hay dos cables, uno convencional con carga en ocho horas y otro de carga rápida en 1,5 horas.

La prueba de esta semana termina con sorpresa, ya que BMW nos envía un BMW i3 completamente eléctrico. Hora de comprobar las diferencias entre ambos.

El 'REX', una buena idea

En la segunda semana con el i3 comprobamos la idoneidad para muchos de la versión con un motor de gasolina auxiliar 'REX'

#12MESES
ELÉCTRICOS
BMW i3 REX

ALEX ADALID

La segunda semana con el i3 ha sido fructífera. Para empezar la renovación del Plan Movele significa una subvención de 5.500 euros... una cantidad con la que podemos pagar la electricidad consumida, el seguro, el impuesto de circulación y las revisiones durante al menos cinco años, y seguro que aún nos sobra dinero. El precio del i3 se inicia por tanto en 30.000

para la versión normal y 33.000 para el REX o Range Extender, que lleva un motor de gasolina que se activa como generador si agotamos las baterías.

¿REX o no REX?

Sobre la idoneidad o no de esta versión en principio nos asalta una duda. El BMW i3 es un coche caro, tecnológicamente avanzando, con su chasis de fibra de carbono, muy potente, con 170 CV y muy rápido en aceleración, como claramente se nota al volante, pero su autonomía es, más o menos, la misma que el resto de modelos eléctricos, por encima de 100 kilómetros pero por debajo de 150 a no ser que seamos muy finos conduciendo en carretera o hagamos mucha ciudad.

¿Podría BMW haber limitado las prestaciones o la po-

tencia en favor de una mayor autonomía y así no necesitar una versión con motor de gasolina? Nos tememos que no, ya que en los coches eléctricos la potencia consume más energía, pero no tanta como en un coche 'normal', y los modos de conducción 'eco' nos permiten poner nuestro

FICHA TÉCNICA

Tipo: Utilitario, 5 puertas
Largo/ancho/alto: 4,0/1,7/1,6
Motor: Eléctrico
Transmisión: Trasera, Auto.
Potencia: 170 CV
V. máx.: 150 kilómetros/hora
0-100: 7,9 segundos
Precio: 34.440 euros
Precio desde: 30.000 euros

propio límite a la potencia sin por ello recibir una autonomía mucho más grande. El límite sigue estando en la batería, que son realmente caras.

En el caso del BMW una mayor batería significaría un mayor precio, pero sin atraer de forma más clientes porque siempre habrá cierta ansiedad a quedarse sin carga en los viajes cuanto más largos sean ¿La solución? Apostar por una versión eléctrica que cubra el 90 por ciento de los trayectos diarios, que rara vez superan los 100 km. en ciudad, y por otra versión que elimine cualquier temor a quedarnos sin batería, con un motorcito que hace de generador de electricidad. Si los fabricantes no fueran tan 'cabezones' muchos copiarían esta buena idea y tener un coche eléctrico sería más fácil.

La batería del i3 permite una recarga desde prácticamente cero al 'lleno' completo de 21 kilovatios. Si tenemos una tarifa estándar de 0,14 céntimos el kw esto son 2,94 euros + IVA (3,55 euros), pero si tenemos tarifa con discriminación horaria de 0,07 céntimos por kw, la recarga cuesta 1,47 + IVA (1,78 euros) cada 100-120 kilómetros.

Le va la marcha

Dicho esto ¡Qué bien va el i3! Es el más potente y rápido de los eléctricos que hemos cogido hasta ahora, pero igual de suave que el resto. Su técnica es, digámoslo así, un poco peculiar, con ruedas delanteras muy estrechas pero de gran diámetro, y con una gran agilidad y agarre en cada momento. Además, al pisar a fondo, no se tiene la sensación de llevar al límite la mecáni-



#12MesesEléctricos



Un coche perfecto para el día a día

Gran potencia, tamaño recortado, muy buen confort y alta calidad en el BMW i3

#12MESES ELÉCTRICOS
BMW i3

REDACCIÓN MOTOR

BMW Bertolín ha cambiado el i3 que teníamos a nuestra disposición. La primera unidad era un i3 con el motor de gasolina auxiliar 'REX' o Range Extender, y nos pareció tan buena idea eso de contar con un motor-generador que hace que nunca nos quedemos sin batería que abogamos porque todos los eléctricos fueran así. Pero claro, con el mayor peso se consume más y también es más caro, así que, si bien el i3 REX sirve para ir al fin del mundo, el i3 eléctrico seguramente nos servirá para el día a día durante toda la vida.

Mantiene los 170 CV, las enormes prestaciones en aceleración y una autonomía entre 100 y 130 km. reales, que podemos mejorar usando los modos Eco Pro y Eco Pro+ de conducción. Pero más allá de eso nos encanta que este i3 se más básico, similar a lo que se

va a encontrar un comprador que se gaste los 30.000 y pocos euros que cuesta una vez aplicada la subvención de 5.500 euros del Plan Movele.

No hay techo solar, la pantalla central es más pequeña, ya no hay cámara de marcha atrás –aunque si cómodos sensores– la tapicería es normalita y las ruedas no tan grandes, pero igualmente llamativas. Nos gusta el color gris, que contrasta mejor con las piezas en negro del coche.

Esta semana ha sido entretenida. Lo han llevado varios compañeros, todos sorprendidos por sus prestaciones. A nosotros nos tocó el día de mayor aguacero en Valencia. Lluvia torrencial, alta potencia y ruedas pequeñas son un cóctel que puede dar pegas en cuanto a seguridad, así que di-

FICHA TÉCNICA

Tipo: Utilitario, 5 puertas

Largo/ancho/alto: 4,0/1,7/1,6

Motor: Eléctrico

Transmisión: Trasera, Auto.

Potencia: 170 CV

V. máx.: 150 kilómetros/hora

0-100: 7,9 segundos

Precio: 30.000 euros

REX desde: 33.000 euros

mos alguna alegría intencionada al acelerador para comprobar que los controles de seguridad actúan de forma conveniente.

La semana nos ha dado también para llevar a un niño al cole, y la silla encaja perfectamente en la parte trasera, donde hay dos anclajes Isofix. Ni que decir tiene que a los niños les encantan estos coches 'diferentes', y abrir la puerta trasera no supone mayor pega aunque haya que abrir la delantera para ello. El mayor problema es el maletero, pequeño y en el que no cabe un carrito plegado, una pega si utilizamos el i3 como segundo coche, lástima que la marca no haya hecho el coche un poquitín más grande.

También hemos notado que, si aprovechamos toda su potencia, la autonomía decrece con rapidez, pero en modo Eco Pro y conduciendo suave, sucede lo contrario, la autonomía se alarga, y así es como hay que conducirlo, con suavidad. Incluso la retención para recargar, que nos pareció mucha la principio –el coche incluso se para en las bajadas sin tocar el freno– ahora, tras unos días con el coche, nos parece adecuada.

Esta semana tendremos más pruebas y opiniones de este eléctrico, el más avanzado del mercado.



Color gris y un diseño con tonos azules destacan en este i3.

LOS USUARIOS OPINAN

Daniel Zurriaga Director Comercial LAS PROVINCIAS

«Mantiene el carácter deportivo de BMW»

MOTOR

Daniel Zurriaga, director comercial de nuestro periódico, condujo durante un par de jornadas nuestro BMW i3, tanto para su uso diario en ciudad como para viajar cada noche a Olocau, a 35 kilómetros de Valencia.

«Lo primero que destaca es el enorme par motor y la gran aceleración. Es un coche muy rápido que mantiene el carácter deportivo de BMW –Daniel ha tenido dos modelos de la marca–. La retención que tiene para la recarga me parece un poco excesiva, y hay que acostum-

brarse. La ergonomía me ha parecido mejorable. La consola central está más lejos de lo habitual en BMW y no es tan cómodo para manejar la radio o el climatizador. Además la unión del mando del cambio y el arranque choca un poco al principio porque hace que existan muchos mandos junto al volante, aunque es cuestión de acostumbrarse»

«El diseño –continúa Daniel– me gusta mucho, creo que tiene el carácter de la

marca y es atractivo. En marcha destaca la visibilidad, muy buena, tanto por la superficie de cristal como al ir sentados más altos que en un turismo, lo que facilita su manejo».

La autonomía es el punto clave de estos coches «en mi caso me decantaría por la versión REX, ya que al ir y volver a Olocau a diario ya consume algo más del 70 por ciento de batería, lo que limita mucho los posibles desplazamientos diarios si no lo cargamos de forma inmediata. Además, si un día olvidara enchufarlo no podría llegar al trabajo y con la carga normal necesita toda la noche, así que considero que el motor adicional que tiene el REX es una apuesta acertada. El precio es alto, pero se amortiza con los años».



ENERGÍA SUFICIENTE PARA UN DÍA ENTERO



enchufable.es

Mitsubishi Outlander PHEV
Desde 32.700€

MMCE Levante

Avda Ausias March 186
(Pista de Silla Km 3). 46026 Valencia
Tel. 96 318 00 29

www.mitsubishivalencia.com

Potencia: 203 CV
Consumo: 1,9 l/100km
CO₂: 44 g/km





#12MesesEléctricos



Nuestro i3 se despide desde el Ayuntamiento, donde soplan vientos a favor.

Un eléctrico para comprarlo ya

Perfecto en ciudad, el BMW i3 es un coche con confort, calidad y gran ahorro

#12MESES ELÉCTRICOS
BMW i3

REDACCIÓN MOTOR

El BMW i3 de nuestra iniciativa #12meseseléctricos ya ha abandonado la redacción, y aunque nos ha llegado un sustituto de alto nivel, la verdad es que lo vamos a echar de menos. El i3 tiene un diseño extraño y diferente, pero en el fondo, atractivo. Día a día nos va 'entrando' un poco más hasta enamorarnos, aunque la travesía es 'difícil', tiene carácter, personalidad y se ve que es un coche ecológico.

Al interior le pasa un poco como al exterior. Al principio cuesta un poco hacerse a él, pero luego se le coge el truco. En la primera impresión los materiales reciclados, el volante muy sencillo o los tapizados en una tela convencional no dan la sensación de haber comprado un coche de 30.000 euros, pero en pocos días empezamos a apreciar estos materiales ligeros, funcionales y ecológicos que contribuyen a que el i3 sea bueno para el medio ambiente no



Doble puerta lateral.



El tamaño, de sólo cuatro metros, limita la capacidad del maletero.

sólo en su uso, sino también en su fabricación.

Aunque lo que más gusta es su potencia y prestaciones. Cómo acelera, cómo corre y qué agradable es conducirlo. Se mueve en ciudad con la agilidad de una moto, dada su ve-

locidad y su capacidad para aprovechar hasta el último hueco, y por su radio de giro, podemos aparcar en cualquier sitio. Además es totalmente silencioso y muy cómodo.

Por tanto, es un coche que apetece comprar. Cuesta

La tendencia política es potenciar el uso y recarga de los coches eléctricos

Las prestaciones en ciudad, el confort y el ahorro son sus grandes virtudes

30.000 euros ya descontadas las ayudas del Plan Movele, de 5.500 euros, y por tanto resulta unos 8.000 euros más caro que un Mini gasolina automático, que sería un modelo, salvando las distancias, equivalente a este i3.

Es caro, porque las baterías tienen un precio alto y su construcción en carbono también. Como pros encontramos un consumo que, con la tarifa eléctrica nocturna es de unos 1,50 euros por cada 100 kilómetros. Esto significa un ahorro de unos 6 euros cada 100 km. Si hacemos 10.000 al año, 600 euros, cifra que irá creciendo conforme suba el combustible o nuestro kilometraje. Tardaremos, a grandes números, unos 80.000 kilómetros en amortizar la diferencia, pero también ahorraremos en recambios y revisiones porque el i3 apenas tiene mantenimiento.

En los contras, la autonomía. Ronda los 140 km. si conducimos con suavidad. Nos dará para toda la semana en ciudad, pero no sirve para viajes medios o largos, por lo que vale, sobre todo, como segundo coche de la casa.

Si estamos buscando un urbano premium y con cambio automático y en la casa tenemos otro coche para largos viajes, vale la pena plantear su compra. Si no estamos del todo seguros se puede comprar con uno de los sistemas de pago de BMW que permite disfrutarlos por 250 euros al mes durante tres años y, pasado este periodo, devolverlo si el coche no nos interesa.

Si aún tienes dudas, te recomendamos acudir al concesionario BMW i de Valencia, Bertolín, para conocer todos los detalles de este recomendable automóvil.