



MOTOR

NISSAN LEAF

El eléctrico más vendido en el mundo mejora sus cualidades para convertirse en un gran compacto **[P8-9]**



NOVEDADES

Skoda, con gas natural comprimido

El Octavia GNC nos enseña otra forma de ahorrar sin renunciar al espacio ni la calidad **[P5]**



NÁUTICA

Copa del Rey de Vela en Mallorca

La competición más prestigiosa del Mediterráneo toma las aguas de Palma **[P10-11]**

MINI ONE 5 PUERTAS POR 110€/MES.
UNA OPORTUNIDAD QUE DURA LO MISMO QUE TU MORENO.
SÓLO HASTA EL 30 DE SEPTIEMBRE.



Consumo promedio gama MINI: desde 3,5 hasta 7,5 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 89 hasta 175 g/km.

Con 5 años de mantenimiento incluido y un paquete de accesorios originales MINI valorado en 500€ P.V.P. En 35 cuotas. Entrada 5.893,60€. Última cuota de 10.640€. TAE: 8,48%.



P.V.P. Pensada y Boleones para vehículos MINI ONE 5 PUERTAS. P.V.P. 18.000€ (transporte, descuento, impuestos y PVE incluido). Cobertura de formalización: 57.14€. Importe a financiar: 12.106,44€. Precio total a plazos 20.850,74€. Importe Total Adjudicado: 14.957,14€. TIR: 6,99%. Valor futuro garantizado 10.550€ (36 meses y 45.000 km). A los 5 años, podrás devolverlo (según condiciones de contrato), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. Condiciones válidas para pedidos generados hasta 30 Septiembre 2015. Financiación ofrecida por BMW Bank Gestión, S.L. Av. Europa 116. Madrid. Oferta limitada a disponibilidad de fondos del Plan FIVE. Paquete de mantenimiento MINI incluye: L. 0 años o 70.000 km (lo que antes suceda) incluido. Resto de un paquete de accesorios originales MINI valorado en 500€ P.V.P. En caso de no querer los accesorios, el cliente podrá optar a un Seguro a todo riesgo con franquicia de 500€ gratuito el primer año con la compañía Zurich España para conductores con más de tres años de antigüedad de carnet y más de 28 años de edad. Modelo Visualizado con equipamiento de MINI Cooper 5.5 Puertas.



BERTOLÍN

Avda. Maestro Rodrigo, 40
Tel.: 963 60 42 24
Valencia

bertolin.MINI.es



#12MesesEléctricos



La ventaja de ser el primero

El eléctrico más vendido es el Nissan Leaf, que gracias a la red de concesionarios Nissan de Valencia llega a la iniciativa #12MesesEléctricos



Ligeros retoques en el diseño y más gama de colores para el Nissan Leaf, que se ofrece ahora con tres acabados.

#12MESES ELÉCTRICOS
NISSAN LEAF

ALEX ADALID

En nuestra acción #12MesesEléctricos no podía faltar el Nissan Leaf, el coche eléctrico más vendido en el mundo y también en España. Hace cinco años se lanzó al mercado, lo probamos en 2012 y nos quedó una buena impresión pero, tras probar toda una nueva generación de coches eléctricos ¿Mantendrá sus buenas impresiones?

Red Nissan de Valencia
Para ello la red de concesionarios Nissan en Valencia nos presta una nueva unidad, en esta ocasión en un discreto color gris que contrasta con el atrevido diseño de la carrocería. El Nissan Leaf ha tenido cambios pequeños, pero muy relevantes. La autonomía es ahora de 199 kilómetros, 24 más que antes, gracias a algunas mejoras en el motor y la gestión de la batería. El coche también es más ligero y el maletero es más amplio, al reducir su tamaño una de las piezas que se situaban entre el maletero y los asientos traseros. Por dentro hay un ambiente más de 'turismo normal' que de 'coche ecológico'. Mejores asientos, algo más de espacio y un modo 'eco' que se activa mediante un botón en

el volante. Los cambios asemejan más el Leaf a un coche del segmento compacto, en el que realmente compite este coche, que a uno ecológico. Y es que los compradores del Leaf actuales lo compran haciendo números, y parecen muy contentos, ya que el nivel de satisfacción supera el 90 por ciento de los clientes, cifra récord en el mercado.

Un compacto muy útil
Diseño aparte, estamos ante un coche del segmento del Volkswagen Golf, con sus cinco plazas, maletero de 370 litros, potencia de 109 CV, que alcanza los 150 por hora y que acelera de 0 a 100 en poco más de 11 segundos. La autonomía real está entre 120 y 150 kilómetros, y tiene una carga convencional en 8 horas, por lo que es recomendable cargarlo cada noche, tenga la batería que tenga.

El coche tiene varios tipos de recarga, la del tipo 'Chademo' japonesa que será de muy poco uso en España, y que permite cargar el 80 por ciento de la batería en apenas media hora. Otra por medio de la toma tipo 'J-1772', también poco habitual en España, pero que sí podemos instalar en un cargador doméstico, y la convencional con cable Schucko, que permite recargar el coche en cualquier enchufe, aunque al ritmo antes mencionado de 8 horas.

Nada más coger el Leaf nos ponemos en marcha y nos encontramos con un interior similar en su uso a un Qashqai o un Juke, aunque con muchas cosas diferentes, como un cuadro de mandos que re-

El Leaf tiene ahora más autonomía, mejor diseño y una imagen más 'normal'

Según las ofertas, está disponible por 15.300 euros con alquiler de batería

fleja la potencia que utilizamos, la reserva de batería y la autonomía, y un cambio automático cuyo mando de uso parece un botón. Rodar con él es fácil y sencillo, así que nos ponemos a ello y pasamos el primer fin de semana en familia, con todo lo que ello implica: sillita infantil, carrito de bebé, todo el utillaje playero y varias citas por la ciudad y alrededores.

Cómodo y competente
En nuestros trayectos el Leaf ese mostró cómodo y competente. Intentamos dejar la batería al mínimo para saber cuántos kilovatios consume su recarga. Al final llegamos a casa con 14 km. Tras la noche cargando, el resultado son 17 kilovatios consumidos, algo más de dos euros para unos 150 kilómetros -ver recuadro con las tarifas-.

De nuevo en marcha desconectamos el botón Eco del volante y nos sentimos como un piloto de Fórmula 1 pulsando el botón del DRS, ya que el coche pega un tirón hacia adelante y se mueve con una alegría que antes no tenía. La verdad es que, a no ser



Más espacio interior, con nuevos asientos, y maletero de 370 litros ampliable.

que seamos unos obsesos del ahorro y del consumo, es mejor el modo 'normal' que el 'eco', ya que el agrado de conducción es constante, dejando el modo ecológico para cuando queramos reservar la batería durante más kilómetros.

¡Desde 15.300 euros!
La contrapartida del Leaf es su precio, ya que tiene una tarifa desde 29.900 euros sin ayudas estatales, pero se convierten en 24.000 si optamos por el alquiler de baterías por 79 euros al mes en lugar de la compra de la misma. Y en ambos casos se restan 5.500 euros si nos acogemos a las ayudas estatales y el Plan PIVE. De hecho la web de Nissan anuncia el Leaf desde 15.300 euros, por lo que vale la pena conocer esta oferta a fondo para plantearnos su compra. De momento nos gusta, y ahora toca empezar a prestarlo a usuarios potenciales para que conozcan lo bien que se maneja un coche eléctrico. Las próximas semanas veremos el resultado.



1



2



3



4

FICHA TÉCNICA

- Tipo:** Compacto, 5 puertas
- Largo/ancho/alto:** 4,4/1,8/1,6
- Motor:** Eléctrico
- Transmisión:** Delantera, Auto.
- Potencia:** 109 CV
- V. máx.:** 144 kilómetros/hora
- 0-100:** 11,5 segundos
- Precio:** 29.900 euros
- Precio desde:** 15.300 euros

1y2. Desde 18 a 128 kilómetros de autonomía nuestro contador marca 17 kilovatios, que a un precio del mismo de 0,13 céntimos (las tarifas nocturnas o valle permiten cargar a 0,06), suponen unos dos euros más IVA para recorrer 100 km. En un diesel el coste sería de unos 9 euros, así que ahorramos 7 euros cada 100 km en combustible **3y4.** Botón Eco en el volante y mapa de puntos de recarga.



#12Mes



La traseira tiene un diseño peculiar y llamativo, aunque no muy 'eléctrico'.



Confort en la parte delantera.

Mucho espacio detrás.



La silueta del Leaf se ha vuelto más discreta con el color gris y los nuevos paragolpes.



Cuadro de relojes con dos alturas muy fácil de leer. En el interior todo queda a mano.

Tan bueno como un compacto, pero eléctrico

El Nissan Leaf muestra el espacio, confort y calidad de un compacto, pero con la autonomía de un coche eléctrico muy competitivo

#12MESES
ELÉCTRICOS
NISSAN LEAF

A. ADALID

Durante esta segunda semana con el Leaf hemos sometido a nuestro coche a lo que los profesionales llaman un 'test de stress', aunque más bien el stress fue para nosotros, no para el coche, ya que pensábamos que no llegaríamos a nuestro punto de carga, generando, más que ansiedad, un poco de 'temor al cachondeo' por si nos quedábamos 'tirados' en la

ciudad. Tras una mañana de mucho trasiego la autonomía llegó a 10 kilómetros, momento en el que el coche deja de marcar los kilómetros restantes. Con unos recados todavía por hacer y confiando en que la autonomía siempre dura más de lo que dice el indicador, nos pusimos a conducir de forma delicada para marcar 18 kilómetros antes de llegar al periódico y volver a cargar. En total recorri-

mos 129 kilómetros con una carga a muy buen ritmo y con el aire acondicionado a tope casi todo el tiempo, lo que nos hace ver que, con una conducción normal, este Leaf superará los 150 kilómetros de autonomía que ya están logrando varios de los conductores/probadores.

Energía limpia renovable
Otras reflexiones nos vienen a la mente durante la prue-

ba, y es que este coche utiliza energía renovable. En un coche gasolina o diesel, cada kilómetro recorrido supone una merma de las reservas de petróleo del planeta, que tarde o pronto se acabarán, de eso no hay duda, y de hecho puede que para nuestros hijos sea un bien muy preciado, aparte de los desequilibrios políticos que el petróleo genera en el mundo. En cambio un coche eléctrico

utiliza energía habitualmente limpia y renovable, ya que en la producción eléctrica se utilizan muy pocas fuentes contaminantes, y las que lo hacen, como las centrales nucleares, tienen un residuo difícil de tratar, pero que no perjudica al medio ambiente ni a la salud de las personas de forma directa como lo hace el dióxido de carbono que genera la combustión en un coche. En resumen: un eléctri-

esEléctricos



FICHA TÉCNICA

Tipo: Compacto, 5 puertas
Largo/ancho/alto: 4,4/1,8/1,6
Motor: Eléctrico
Transmisión: Delantera, Auto.
Potencia: 109 CV
V. máx.: 144 kilómetros/hora
0-100: 11,5 segundos
Precio: 29.900 euros
Precio desde: 15.300 euros

1. En nuestro primer test para comprobar la duración real de la batería condujimos sin precaución alguna alcanzando 129 kilómetros. En uso normal debe superar los 150.

2. En todo momento podemos saber cuanto tiempo dura la carga completa del Leaf según la potencia.

sando un botón cada vez que ponemos la marcha atrás. El ordenador de abordo tiene su control algo alejado del cuadro de mandos y la tapicería es un poco calurosa. Aquí terminan las pequeñas pegadas de 'tiquismiquis'. En positivo, el aire acondicionado enfría mucho más rápido que en un coche con motor convencional y alcanza con rapidez las plazas traseras, el cuadro de relojes es muy práctico, con una parte superior para la velocidad muy visible y unos indicadores de carga y autonomía fáciles de leer y la ergonomía es perfecta.

La carga del coche es sen-

cilla, y eso que estamos utilizando el cable que 'menos carga' de todos los disponibles. Con un cargador ChargeMo se puede recargar en media hora el 80 por ciento de la carga, y con uno que aproveche toda la capacidad de la toma original, también se reduce el tiempo. Nosotros nos apañamos con el convencional tipo Schuko, que permite cargar en cualquier sitio, incluso en centros comerciales que ofrecen este tipo de carga en sus aparcamientos.

Casi sin querer nuestro Leaf acumula ya más de 500 kilómetros y está pasando por diferentes manos para que, cada vez más usuarios, conozcan sus ventajas, el principal cometido de esta prueba.

LOS USUARIOS OPINAN

«Espero ahorrar con el NV200»

Javier Pérez Torres Taxista de Valencia

■ A. ADALID

El pasado viernes 7 se presentó en Valencia el primer taxi eléctrico, un Nissan eNV200 Evalia de 5 plazas que entrará en funcionamiento hoy día 15 de agosto. El taxista Javier Pérez Torres se ha animado a ser el pionero con una Nissan Evalia eNV200. «desde 1992 tengo una licencia de taxi y he tenido muchos modelos, los últimos, como el Seat Altea que ahora he retirado, monovolúmenes».

«Para decidirme por un eléctrico he consultado con compañeros que ya tienen uno en ciudades como Valladolid, Granada o Barcelona, he hecho números y espero ahorrar con el eléctrico, ya que es mucho más caro en la compra, 24.000 euros frente a los 14.500 que me costó el Altea, pero se puede amortizar con su mínimo consumo y muy reducido mantenimiento. Para poder usarlo voy a instalar un cargador en casa para recargarlo cada noche y, durante el día, utilizaré el de Nissan Almenar o el



Javier Pérez, en la entrega de su taxi, un NV200.

de mi domicilio. Por la mañana suelo rodar unos 100-120 kilómetros desde las seis de la mañana hasta las dos de la tarde, y por las tardes algo menos, de modo que no creo que tenga problemas de autonomía».

Que Javier se haya decidido por un taxi eléctrico en lugar de un diesel supondrá un ahorro en dióxido de carbono a la atmósfera de 7.800 kilogramos al año, 78 toneladas en un plazo de 10 años.

Si toda la flota fuera eléctrica, tendríamos que multiplicar este ahorro por 2.800 taxis, con un resultado de 22.200 toneladas menos de CO2 al año en la ciudad. La cantidad es tan elevada que desde la Cooperativa de Taxis, Fernando Mateo nos comentó «la necesidad de contar con el sector para tener un aire más limpio en la ciudad, con más calidad de vida», opinión que compartimos en este diario.

«Sería más útil con más puntos de carga»

Juanjo Monzó Fotógrafo de LAS PROVINCIAS



La suavidad y potencia han sorprendido a J. Monzó.

■ MOTOR

«Lo encuentro muy fácil y sencillo de usar, con una conducción muy suave. El modo Eco debe ahorrar, pero como realmente el coche va bien es en el modo normal. Vivo en l'Eliana, y en ir y volver al periódico consume alrededor de un 30 por ciento de batería, lo que me permitiría estar tres días sin recargarlo. La pega es la autonomía. Si por algún motivo tenemos que hacer fotos lejos de Valencia, como ocurre cuando hay un incendio u otras noticias, no sabemos cuántos kilómetros vamos a recorrer, así que no podría usarlo. Para el resto de los días del año -la mayoría- es genial, aunque estaría bien contar con puntos de recarga o aparcamiento preferente en las principales zonas de la ciudad».

co es mejor para el ambiente y para el planeta.

Reflexiones aparte, el Leaf es un coche perfecto para el día a día en la ciudad y en trayectos interurbanos, aunque, como todos, tiene sus cosillas. Por ejemplo, como no hace ruido Nissan le ha puesto un sonido cuando insertamos la marcha atrás, un 'ding-ding' similar al que tienen los camiones que es muy molesto, y que hay que quitar pul-



1



2



#12MesesEléctricos



En busca de apoyos eléctricos

El Leaf eléctrico sigue mostrando sus virtudes, aunque la Administración no se implica con el desarrollo de la red de recarga



El Leaf sólo visitará las gasolineras para ver la tienda y los servicios, no para repostar.

#12MESES ELÉCTRICOS
NISSAN LEAF

A. ADALID

Una semana más con el Leaf nos sirve para estar cada vez más convencidos de lo cerca que está de nosotros la movilidad del futuro: en cualquier concesionario que venda coches eléctricos. El Leaf es práctico, rápido, silencioso, muy cómodo y seguro y, aunque tiene detalles que se van a seguir mejorando, como segundo coche de una familia es inmejorable, aunque como primer coche tiene la pega de la autonomía, limitada a unos 130 kilómetros en uso real.

Apurando autonomía

Lo comprobamos en un viaje a Xeraco desde Valencia, para comer en buena compañía. Son poco más de 60 kilómetros, pero si queremos ir y volver con una sola carga, hay que conducir con mucha suavidad, y también un poco más lento de lo habitual, aunque esto nunca viene mal, dada la densidad del tráfico. Lo preocupante es que, al activar en el navegador la situación de los puntos de recarga disponibles, en la zona no aparece ninguno. Un vistazo al mapa más actualizado que conocemos (smartmaps.com), nos desvela que sólo los concesionarios Nissan y Renault, grandes valedores del coche eléc-

trico, y algunos parkings de reciente construcción tienen toma de recarga, totalmente alejadas de nuestro destino.

Cero a los Ayuntamientos

Es preocupante que muy pocos Ayuntamientos hayan tomado la iniciativa de comprar coches de este tipo e implantar cargadores en sus áreas de influencia. Está claro que son más caros que un coche convencional, pero su uso es mucho más cómodo, barato y para un Ayuntamiento, no había problema de autonomía. Nuestra Comunidad tampoco 'premia' a los que gastan más en un coche eléctrico. Nuestro Leaf lleva un adhesivo que ha enviado la DGT que señala que es un coche de cero emisiones. Con él podemos circular por el carril de alta ocupación en Madrid, aparcar en la ORA con un coste más bajo en la capital o recargar en puntos de recarga urbanos en Barcelona, pero nada de eso en Valencia.

Así que volvamos a la realidad. Tras llegar a Xeraco con un 48 por ciento de batería

El coche eléctrico baja el coste del consumo a la cuarta parte de un diesel

restante teníamos dos opciones: volver sin cargar, algo que podríamos lograr conduciendo con cuidado pero con algo de ansiedad, o cargar la batería. Optamos por lo segundo, y gracias a un alargador enrollable que habíamos previsto, pudimos aumentar la carga en un par de horas y alcanzar casi el setenta por ciento. En el regreso detectamos mucho menor consumo, debido a que el aire acondicionado, que tenía que enfriar menos con respecto a la temperatura ambiente, y al final logramos recorrer 130 kilómetros sin problemas y con menos de dos euros de coste frente a unos ocho que hubiera costado con un diesel y 11 en gasolina.

Todo un ahorro

Ésta es la clave del coche eléctrico: su excepcional ahorro combinado con la ecología de la electricidad. Lo primero hay que saber aprovecharlo en toda su amplitud. Ya que el coche lo vamos a cargar casi siempre en casa es mejor contratar una tarifa nocturna. Además podemos ver en qué parkings se puede recargar y derivar nuestras compras hacia estas zonas. En Valencia algunos centros comerciales tienen puntos de recarga que supondrán un pequeño ahorro en nuestras compras y un 'premio' para aquellas empresas que empiezan a valorar a los conductores ecológicos.



1



2



3



4

1y2. Con la batería a tope marca 126 kilómetros de autonomía porque el coche memoriza nuestra forma de conducir y de gastar energía. Tras 65,7 kilómetros, marca 69 de autonomía, suficientes para volver a casa.

3. Tras recargar hasta un 69 por ciento de carga, regresamos a un ritmo de conducción más alto. Al final, 130 kilómetros.

4. Con este distintivo hay ventajas en Madrid y BCN.

«Muy suave, pero con nervio y 'patada'»

Paco Huguet
Redactor de LAS PROVINCIAS



Paco Huguet, junto al coche de pruebas.

MOTOR

«Lo primero que pienso al conducirlo es que su manejo es muy suave. Pero la segunda idea que me viene a la mente es que tiene nervio. Es la primera vez que pruebo un coche eléctrico y me sorprende gratamente ver que la potencia declarada (109 CV) es real.

El Leaf tiene 'patada', más incluso que el Golf que suelo utilizar. Sus prestaciones te permiten salir de cualquier apuro en una incorporación o en un adelantamiento. Goza de buena aceleración: se pone a 80 km/h en muy poco tiempo e incluso en pendiente.

Por lo demás, me parece un compacto perfecto para el tipo de conducción, tranquila, que suelo hacer. De esta manera, sus 130 km de autonomía me sobrarían para ir y volver a trabajar más de cinco veces, combinando el uso Eco con el normal.

En resumen: con nervio y perfecto para una conducción suave».



#12MesesEléctricos



Cuida el planeta ahorrando

Nos despedimos del Nissan Leaf tras 2.000 kilómetros de diversión, ahorro, algún momento apuradillo y muchas satisfacciones



Tras casi 2.000 km. hemos ahorrado 120 euros y 300 kilos de CO₂ a la atmósfera. Así es la ecología actual.

#12MESES
ELÉCTRICOS
NISSAN LEAF

A. ADALID

La prueba del Nissan Leaf toca a su fin, y podemos decir que, como en los otros modelos totalmente eléctricos que hemos probado, nos ha gustado mucho. Tiene las dos pegadas ya conocidas de este tipo de coches: la autonomía limitada –en este caso entre 100 y 150 km.– y la imposibilidad de recargarlo con facilidad fuera de casa. Los dos aspectos se van a ir corrigiendo en el futuro, con baterías con mayor autonomía –aunque aún lejos de la de un coche normal– y una red de recarga pública que ya es una realidad en casi toda Europa, pero que en Valencia todavía es una gran desconocida. Aún con estas dos pegadas, el Nissan Leaf es un vehículo plenamente recomendable.

Ahorro y ecología

La principal satisfacción es lo mucho que hemos ahorrado en emisiones y en dinero. Con el Leaf hemos recorrido casi 2.000 kilómetros, muchos para un solo mes, y hemos ahorrado un promedio de 150 gramos de dióxido de carbono por kilómetro, que es lo que viene a generar como mínimo un coche nuevo en un uso real. Suponen 300 kilos menos de CO₂, sin contar con óxidos de nitrógeno y las

partículas en suspensión, todos ellos responsables de muchas enfermedades pulmonares que se generan en los grandes núcleos urbanos. En cuanto a dinero, cada 100 kilómetros nos hemos ahorrado unos 6 euros, ya que cada recarga completa del Leaf –17 kilowatios– cuesta entre 1.30 y 2 euros según la tarifa, así que hemos ahorrado unos 120 euros en combustible, a este ritmo serían unos 1.450 euros menos al año. En diez años, unos 15.000 euros, y eso sin aplicar la subida que tendrá la gasolina o el diesel. Los números, desde luego, salen.

Además de la economía y ecología, el Leaf cumple mucho y bien con lo que se espera de un compacto. No es mucho más caro que uno normal,

FICHA TÉCNICA

Tipo: Compacto, 5 puertas
Largo/ancho/alto: 4,4/1,8/1,6
Motor: Eléctrico
Transmisión: Delantera, Auto.
Potencia: 109 CV
V. máx.: 144 kilómetros/hora
0-100: 11,5 segundos
Precio: 29.900 euros
Precio desde: 15.300 euros

Nissan es la marca que más eléctricos vende en el mundo, casi todos Leaf

aunque sus 24.000 euros de tarifa –sin ofertas– contrastan con los apenas 15.000 que se piden ahora de algunos compactos muy competitivos. El Leaf se puede conseguir por 15.000 euros, pero con la batería en alquiler, no en propiedad, muy adecuado para un uso como coche de empresa o renting, pero no tanto como particular.

Este Nissan es automático, y por tanto más confortable, y sus prestaciones para andar por ciudad son mejores, con una respuesta al acelerador rápida e inmediata. La recarga nos ha parecido muy sencilla y fiable, y no hemos probado la carga rápida, que podemos instalar en casa.

El Leaf se maneja con facilidad, resulta rápido y ágil si así se lo pedimos –algunos probadores han visto hasta los 160 kilómetros por hora en su marcador digital–, por lo que, si hace falta, puede correr más de lo debido, y su aceleración es fantástica. El diseño sigue polarizando, para algunos demasiado osado, para otros, diferente y atractivo, pero gustos aparte, es cómodo y práctico.

Muy accesible

Si queremos entrar en el mundo de los coches eléctricos y tenemos uno o dos niños, es el coche ideal, un poco más grande que el Renault Zoe y más económico que los modelos premium como el BMW i3 y Mercedes Clase B Electric Drive. Además, Nissan apuesta por el coche y lo ofrece con alquiler de baterías desde 15.300 euros, una razón más para comprarlo por una cantidad razonable y convencernos de lo adecuado que resulta para el día a día.



El diseño ha gustado mucho más de lo que esperábamos. Tiene personalidad.

«Sorprende a todos los que lo conducen»

Carlos Rodrigo
Ingeniero y perito de seguros



Carlos valoró positivamente su tamaño y espacio.

MOTOR

«Me ha sorprendido lo mucho que llama la atención este coche. En mi familia nos gustan los modelos más deportivos, y por eso nos sorprende la atención que despierta un coche ‘a pilas’ como este. Lo que más me ha gustado es la fuerza del motor, que es instantánea nada más pisar el acelerador. El modo ‘eco’ es demasiado lento para mi conducción, y el normal consume más batería, así que estaría bien algún modo intermedio. Por dentro, tiene algunos detalles de diseño poco conseguidos y otros brillantes, y por fuera destaca que su tamaño y espacio son similares a otros coches, aunque su diseño es, digamos, diferente. Por su precio –desde 24.000 euros con batería en propiedad– es una buena alternativa como segundo coche, pero me parece que es como el primer iPhone, un gran producto que destapará todo su potencial en las siguientes generaciones del modelo».