



#12MesesEléctricos



# Eléctrico para la ciudad

Funcional y dinámico, el Peugeot Ion puede ser una opción con muchas ventajas en materia de comportamiento y consumo



El Peugeot Ion fue uno de los primeros eléctricos gracias a la colaboración de la marca francesa con Mitsubishi.

#12MESES  
ELÉCTRICOS  
PEUGEOT ION

CARLOS PANADERO

su utilidad diaria por las calles de Valencia. De aspecto urbano y con un interior sencillo, el pequeño eléctrico de Peugeot es una de las opciones más funcionales del mercado, gracias a sus dimensiones contenidas, amplia visibilidad y confort en marcha proporcionado por su motor eléctrico con baterías de ión-litio.

Lanzado al mercado en 2010, el Ion se adelantó a la demanda del mercado, pero analizando el vehículo en profundidad comprobamos que puede ser una buena alternativa para aquellos que busquen un

Esta semana hemos sometido el pequeño Peugeot Ion a intensas jornadas de conducción para comprobar

movilidad urbana ágil, dinámica y ecológica. Obviamente, el ser uno de los primeros modelos eléctricos merma la capacidad tecnológica del modelo, echando de menos un interior más actual que incluya sistemas de navegación u otros accesorios a la última.

En marcha es donde el ION despliega todo su potencial. Suave en el encendido y en la conducción, el Peugeot muestra un comportamiento dinámico que destaca en las aceleraciones, recuperaciones y adelantamientos. La entrega inmediata del par máximo lo

hace rápido en las salidas, mientras que la corta distancia entre ejes lo convierten en un vehículo ágil para callejear sin ningún tipo de sonido o vibración.

Con un precio de 17.000 euros incluidas las ayudas del gobierno, el Ion cuenta con una autonomía de 130 kilómetros. Durante nuestros test sólo hemos podido realizar unos 100 km antes de tener que recargar las baterías, pero si el uso es puramente urbano, contamos con la autonomía suficiente para el desarrollo normal de una jornada de trabajo.



jo. Por todo ello, consideramos que el Ion se puede adaptar a nuestras necesidades, especialmente si vivimos o circulamos, sobre todo, por el centro de Valencia.

▲ El interior, sencillo, cuenta con todo lo necesario.

## LOS USUARIOS OPINAN

Carlos Corbalán Socio de Corbalán Abogados

«Ágil, ecológico y sin vibraciones»

C. PANADERO

Carlos Corbalán es socio de uno de los despachos de abogados con más prestigio en nuestra ciudad, Corbalán de Celis Abogados. Desde pequeño ha sido un gran aficionado al automóvil, y siempre está pendiente de las últimas novedades que salen en el sector. A pesar de su juventud, tiene grandes conocimientos sobre las últimas tecnologías y considera que los que los vehículos eléctricos son el futuro más inmediato. Habitualmente conduce un deportivo alemán, pero confía en que la movilidad urbana evolucione con modelos más ecológicos y sostenibles que solucionen los problemas de contaminación, tráfico y aparcamiento, de ahí que su opinión sea muy valiosa como usuario y gran aficionado.

«Mi disposición por las nuevas tecnologías del sector ha despertado un interés por los vehículos eléctricos que hace unos años no tenía, probablemente son los vehículos del

futuro y nadie duda de las ventajas que ofrecen este tipo de coches para mejorar la movilidad. A primera vista el Peugeot Ion parece un vehículo convencional, ofrece un diseño urbano, aunque me hubiese gustado encontrarme un interior más contemporáneo y con alguna pantalla que



Carlos Corbalán, junto al Peugeot Ion de nuestra iniciativa #12MesesEléctricos.

ofrezca información detallada de la autonomía del vehículo. Sus dimensiones son perfectas para conducir fácilmente por la ciudad y la visibilidad en el interior es muy amplia y generosa.

En la primera toma de contacto con el Peugeot Ion sorprende la eficacia del motor

eléctrico con baterías de 25 kilovatios de ión-litio, las pocas vibraciones, el espacio del habitáculo y la agilidad del vehículo para desenvolverse por el tráfico urbano. Sorprendentemente bueno en las recuperaciones y en los adelantamientos, el único hándicap del pequeño eléctrico de Peugeot es la autonomía de 130 kilómetros, una cifra que limita su uso para el entorno urbano y genera dudas en los trayectos medios, ya que apenas hay puntos de recarga. Aceptando esto, estoy seguro que el Peugeot Ion puede ser una buena alternativa como segundo coche para la ciudad ya que su conducción es muy placentera, reduce el gasto mensual de combustible, contribuye a una movilidad ecológica y sostenible, y no genera el estrés por ruido de otros modelos urbanos».

Las últimas versiones equipan GPS.



Las últimas versiones equipan GPS.

geot es la autonomía de 130 kilómetros, una cifra que limita su uso para el entorno urbano y genera dudas en los trayectos medios, ya que apenas hay puntos de recarga. Aceptando esto, estoy seguro que el Peugeot Ion puede ser una buena alternativa como segundo coche para la ciudad ya que su conducción es muy placentera, reduce el gasto mensual de combustible, contribuye a una movilidad ecológica y sostenible, y no genera el estrés por ruido de otros modelos urbanos».



#12MesesEléctricos



# El más urbano de los eléctricos

El Peugeot Ion termina sus 30 días con LAS PROVINCIAS haciendo gala de su excelente capacidad para moverse por ciudad y alrededores

#12MESES ELÉCTRICOS  
PEUGEOT ION

REDACCIÓN MOTOR

Nuestro mes con el Peugeot Ión toca a su fin, y han sido casi 2.000 kilómetros eléctricos circulando con el coche más veterano de los de este tipo en el mercado, pero también el más pequeño, ligero y económico de todos ellos, y a nivel ecológico, muy satisfactorio.

El Ión es muy fácil de conducir, sencillo al volante y con buena aceleración y prestaciones, o más que estas, la suavidad con las que las alcanza. Nuestro modelo, una unidad de 2011, es más bien básico, sin pantallas táctiles, modos de ahorro o deportivos ni ninguna parafernalia extra. De hecho echamos de menos algo de equipamiento, como los

sensores de parking o una pantalla táctil, disponible en versiones más modernas, así que en el Ion todo ha sido entrar y conducir.

## Sobre todo, sencillo

La carga es sencilla y da para 100 kilómetros reales de autonomía y, por primera vez, hemos estado a punto de quedarnos sin batería en la carretera cuando apurábamos su carga. El coche avisa con una luz de una tortuga y debemos llevar un ritmo más lento para no quedarnos en la carretera. No será lo habitual, ya que el coche hay que cargarlo cada noche, como todos los coches eléctricos o como un teléfono móvil, y en nuestro caso fue provocado, para luego llenar la batería de descargado hasta los topes y saber así el coste de recarga: 15 kilovatios por 0,5 euros son... 0,75 euros más IVA cada 100 km.

Nos ha gustado su buen espacio para el corto tamaño. Al ser un monovolumen y no equipar motor de gasolina el frontal es corto, el espacio delante, adecuado y detrás hemos montado a dos adultos y

también a un adulto y una silla de niños. El maletero es justito -166 litros-, pero caben un par de bolsas de fin de semana y el resultado general es muy práctico.

## Muy económico

El coste de uso es, digámoslo claro, ridículo. Su bajo peso hace que podamos circular sin utilizar todos los kilovatios de la batería, así que el consumo real es de menos de un euro cada 100 kilómetros y, lo mejor, con cero emisiones. Algunos dicen que la electricidad puede provenir de fuentes contaminantes, pero los contratos actuales ya permiten elegir de donde proviene la energía suministrada, así como tarifas súper-valor para tener mejores precios por la noche.

El que sea una unidad con cuatro años de vida y unos 30.000 kilómetros también nos ha permitido ver el buen estado de la mecánica y la buena protección de la batería, aunque el interior del coche si denota mayor desgaste, en parte por el uso por parte de muchos conductores.

El balance es positivo, y este Ión es una buena elección para particulares y empresas que quieren empezar en la movilidad eléctrica con un precio reducido y un eficaz resultado de forma inmediata, sencilla y sin complicaciones.

## FICHA TÉCNICA

**Tipo:** Utilitario, 5 puertas  
**Largo/ancho/alto:** 3,5/1,5/1,6  
**Motor:** Eléctrico  
**Transmisión:** Trasera, Auto.  
**Potencia:** 67 CV  
**Batería:** 16 kilovatios  
**V. máx.:** 130 kilómetros/hora  
**Precio:** 17.690 euros



Tamaño pequeño, diseño distintivo y buen espacio interior para el Ión.



Interior sencillo y de fácil uso.



Maletero pequeño, pero muy útil.



El primer Peugeot eléctrico es el Ión.



La carga normal dura unas seis horas.



Tiene dos bocas de carga, normal y rápida.



Llantas de aluminio y cristales traseros tintados completan el equipamiento.



#12Mes

# Ecológico para la ciudad

Por menos de 18.000 euros con todas las promociones y ayudas, el Peugeot Ion está pensado para moverse por la ciudad y sus alrededores



El diseño monovolumen aumenta el espacio interior del pequeño Peugeot.

#12MESES ELÉCTRICOS  
PEUGEOT ION

ALEX ADALID

Un nuevo coche llega a la iniciativa #12MesesEléctricos de LAS PROVINCIAS, y en este caso se trata del coche eléctrico más económico del mercado: el Peugeot Ion, disponible, nuevo, con los descuentos de marca y la ayuda del Plan Movele, por menos de 17.000 euros.

Aunque es poco conocido el Ion es todo un veterano, y que llegó al mercado a finales de 2010, hace casi 5 años. Peugeot se anticipó porque todos los factores hacían prever unas grandes ventas en el sector eléctrico, así que la marca se alió con Mitsubishi para poder tener un eléctrico de forma rápida en su gama.

Así pues la marca del Ion tomó la base del modelo japonés Mitsubishi i-Miev y puso en el mercado un eléctrico muy competitivo, con un precio ajustado, una autonomía de 130 kilómetros, cinco puertas, cuatro plazas y un excelente uso en ciudad.

**Popular entre empresas**  
La crisis ha hecho que el público no arriesgue en sus compras en los coches más económicos y no valorara a fondo este modelo, que sí ha tenido un gran éxito entre las empresas. Ahora, con un precio más ajustado, le espera una segunda juventud en cuanto a ventas. El Ion ha nacido para ser eléctrico, así que no tiene un largo capó para el motor de gasolina que sí llevan otros coches urbanos. En su lugar tiene tracción y motor traseros, con las baterías situadas debajo del piso del coche. Esto permite una silueta monovolumen con cierto atractivo, especialmente en colores como el blanco o el azul, más llamativos que el elegante color negro de nuestro coche de pruebas.

**Pensado para la ciudad**  
Nos encontramos con un formato utilitario, la practicidad del cambio automático y una gran facilidad de uso. Técnicamente el Ion no tiene unas baterías muy grandes debido a su pequeño tamaño, de modo que se conforma con unas de 25 kilovatios de ion-litio. La autonomía oficial es de 130 kilómetros, así que podemos realizar unos 100 km. entre recargas sin pegas, lo

que cubre la práctica totalidad de los trayectos diarios. La recarga puede ser con cable convencional o ChaDeMo de carga ultra-rápida, ya que en 15 minutos recarga la mitad de la batería y en 30 el 80 por ciento de la misma.

**Pequeño con encanto**  
Por dentro encontramos un diseño y calidad altos para un coche del segmento utilitario. Echamos en falta una pantalla táctil, que no estaba prevista en un modelo lanzado en 2010, aunque sí dispone de un equipo de audio de fácil uso. Manejarlo por ciudad es una delicia porque gira mucho y acelera con facilidad. No es un coche muy rápido, pero sí de respuesta inmediata, y de hecho tiene un tope de velocidad en 130 por hora para ahorrar baterías. El espacio es ajustado, como corresponde a un coche de menos de 3,5 metros, pero cabe en cualquier lado. Recién recibido, ahora nos queda rotularlo y ponernos en marcha. Durante las próximas semanas el Ion irá de mano en mano para descubrir todas las virtudes de este modelo, ideal para dar el salto a un coche eléctrico.



Interior con cuatro plazas y cinco puertas. El maletero es algo ajustado.

## USUARIOS OPINAN GOLF GTE

Paco Huguet Periodista en LAS PROVINCIAS

«Apuesta clara para todo amante del GTI»

### MOTOR

«Quien se planteé comprar un Golf GTI no debe tener dudas: su apuesta debe ser el GTE híbrido. Una gozada de coche que suma a las múltiples prestaciones de su hermano de gasolina el lujo de poder circular, en los trayectos cortos del día a día, con el coste casi cero del motor eléctrico, ecológico pero de sobrada respuesta. Por un precio similar, para mí no hay debate posible. El GTE está a la altura, si no por encima, del GTI. Claramente superior

a los Golf que he conocido, el VII y, más a fondo, el VI TDI.

Al menos en esta versión, muy destacables mejoras como el radar que avisa de obstáculo frontal y detalles como el plegado automático de los retrovisores con el cierre centralizado. Por ponerle una pega, y pese a la deportividad del modelo, podría mejorarse la suspensión, algo dura incluso a baja velocidad. Pero en general, posee todo lo que se puede pedir a un coche»



Diseño moderno y de imagen peculiar, como es habitual en los coches eléctricos.

### FICHA TÉCNICA

**Tipo:** Utilitario, 5 puertas

**Largo/ancho/alto:** 3,5/1,5/1,6

**Motor:** Eléctrico 67 CV

**Caja de cambios:** Automático

**Velocidad:** 130 km/hora

**Precio:** 17.690 euros

**Gama desde:** 33.900 euros

# esEléctricos



## Prisma luz, clave para los eléctricos

Todo lo que hay que saber sobre los cargadores, su instalación, el precio y lo que supone cada recarga en nuestra factura de la luz

**#12MESES ELÉCTRICOS**  
PUNTOS DE CARGA  
PRISMA LUZ

**XIMO ARREGUI**

**P**risma luz es una compañía valenciana experta en la instalación de puntos de recarga eléctricos que colabora con la iniciativa #12MesesEléctricos de LAS PROVINCIAS. A la hora de comprar un coche eléctrico uno de los aspectos más relevantes es donde y como cargarlo. Para ello el Estado ha marcado diferentes normativas en cuanto a instalaciones que hacen necesaria la instalación del punto de carga por empresas especializadas en esta labor, como es el caso de Prisma luz.

La compra de un coche eléctrico o híbrido enchufable tiene múltiples ahorros que compensan su mayor precio. Reciben una ayuda directa de 5.000 euros del Plan Movele, además de 1.000 euros para la instalación de un pun-

to de carga. Lo más lógico es instalar este punto en nuestro garaje, ya sea individual o comunitario.

### Una empresa reconocida

La mejor decisión por parte del usuario es apostar por una empresa instaladora autorizada, ya sea vinculada al concesionario o no, pero que presente sus certificados correspondientes. Se trata de no comprometer la seguridad de la instalación debido a sobrecargas y de facilitar la comunicación entre la propia instalación y el vehículo, clave para que la recarga sea rápida y eficaz.

Existen ofertas web donde se comercializa este tipo de instalaciones pero donde la ejecución de los trabajos se prestan a la duda sobre si cumplen la nueva normativa ITC-BT-52, que se preocupa por la seguridad de las personas y el vehículo indicando todas las protecciones a instalar para su certificación. Estos detalles son difíciles de detectar por el usuario, pero las instalaciones pueden resultar inseguras y poco duraderas.

### Gestión de la carga

La recarga de un coche eléctrico se realiza habitualmen-

te durante la noche. Esto permite disponer de más de ocho horas para la recarga, por lo que una instalación doméstica tiene potencia suficiente para poder recargar en ese tiempo sin cambiar la potencia contratada. Como por la noche el consumo de energía a nivel nacional es menor pero la producción sigue activa -por ejemplo, la de los aerogeneradores-, las eléctricas ofrecen tarifas más económicas, conocidas como discriminación horaria -DH- y discriminación horaria supervalle -DHS-, consiguiendo precios más reducidos y, por tanto, rebajando el coste de cada kilómetro recorrido con el coche eléctrico.

### Instalación del cargador

Los cargadores, conocidos como SAVE -Sistema de Alimentación de Vehículo Eléctrico- se pueden acoplar en exterior, interior, en pared o en suelo. Según la necesidad

### Prisma luz se encarga de instalar el punto de recarga en todo tipo de garajes



Prisma luz se encarga de la instalación eléctrica para el poste de recarga.

del usuario y el tipo de conector del vehículo se deberá de seleccionar el tipo de enchufe del cargador. Estos equipos son necesarios para realizar cargas de, al menos, 3,7 kilovatios de potencia y conseguir cargas completas en unas 8 horas. Aún así, existen cables de «recarga ocasional» que permiten cargar en cualquier tipo de enchufe, con una carga de 2 kilovatios más lenta, pero válida si no estamos en nuestro punto de carga habitual.

La instalación de un punto de carga se realiza en un tiempo máximo de dos jornadas, con tipos de cableado y canalizaciones según indica la normativa de instalaciones. Además, se instala un cuadro

eléctrico que protege al vehículo y el cargador ante rayos y variaciones de la red.

Prisma luz, especialista en este tipo de instalaciones, ha realizado trabajos de todos tipos. En garajes comunitarios, gestionando la acometida desde el contador del propietario hasta su plaza de garaje; en garajes que no están en el edificio del propietario, gestionando un nuevo alta de luz y su acometida, en garajes de casas unifamiliares, los más sencillos o en empresas. Prisma luz también ha realizado instalaciones también para entidades como el Ayuntamiento de Castellón, Diputación de Valencia, Diputación de Alicante o Ayuntamiento de Valencia

### 50 céntimos cada 100 km.

Uno de los puntos clave de un coche eléctrico es el ahorro de la electricidad respecto a la gasolina. Con el asesoramiento de una empresa especializada el cliente puede elegir la mejor tarifa horaria, programar su coche para las recargas y lograr un consumo todavía más bajo. De este modo el coste cada 100 kilómetros puede ir de los 55 céntimos de euro cada 100 km. a los 1,15 euros en las recargas menos favorables. Respecto a un diesel ahorramos unos 6 euros cada 100 km, y frente a un gasolina, más de 8 euros.

Prisma luz solventa cualquier tipo de duda a los usuarios con la profesionalidad de una empresa líder.

**BYE BYE CITY CAR**

**NUEVO 500X. EL CROSSOVER ITALIANO.**

**500X POR 12.900€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.**

Gama Fiat 500X: Consumo mixto entre: 4,1 y 6,4 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> entre: 109 y 147 g/km.

\*PVP Recomendado Fiat 500X Pop 1.4 E-Tec 110 CV 4x2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y librecoste, que incluye bonus Eco 2100, PVE e incentivos 2000€ por el Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) con arreglo al programa de incentivos, el Vehículo Eléctrico y descuento adicional por financiar el vehículo con FCA CAPITAL ESPAÑA, F.C.S.A.U., con un plazo máximo a financiar de 48 meses, pertenencia de 36 meses y un importe máximo a financiar de 6.990€. Incluye garantía legal de 3 años sin límite de kilómetros más 3 años adicionales de garantía comercial. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida solo para particulares, en península y Baleares hasta el 31/10/2015 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del Plan PVE publicadas en la página web del Instituto IDAE. Fiat ocupa los primeros puestos en las marcas europeas de volumen más bajo de emisiones CO<sub>2</sub> (Fuente: Jato Dynamics). La versión mostrada corresponde al vehículo Fiat 500X Cross Plus 1.4 MultiAir 140 CV 4x2 con opcionales (PVP recomendado: 20.295€ incluye los mismos descuentos que el vehículo promocionado y el PVE 8).

**NEMESIO**  
automóviles

**Jeep**

www.nemesio.com

Ctra. Torrente/Picanya km 1,5  
Tel. 96 159 50 40  
Torrente



#12Mes

# Una empresa líder en tecnología

Gamesa utiliza su experiencia en el sector eólico para diseñar y fabricar en Valencia cargadores de última generación para coches eléctricos

**#12MESES ELÉCTRICOS**  
GAMESA ELECTRIC CAR & PEUGEOT ION

ALEX ADALID

Nuestra iniciativa de difusión de la movilidad ecológica #12MesesEléctricos no sería posible sin la colaboración de empresas líderes en el sector, como Gamesa Electric. Gamesa es una de las empresas españolas de referencia en la producción, instalación y gestión de aerogeneradores en todo el mundo. Suyos son muchos de los grandes molinos instalados en España que convierten la energía del aire en electricidad, una energía limpia que se abre paso en todo el planeta. Precisamente del funcionamiento de los aerogeneradores sur-

ge una de las grandes oportunidades para el coche eléctrico. Estos molinos producen electricidad siempre que haya viento, incluso de noche, pero esa energía nocturna que no se puede almacenar se desperdicia, pero podría utilizarse para recargar coches eléctricos sin tener que aumentar la infraestructura que genera energía eléctrica en España. A ello se suma la necesidad de tener un aire más limpio en las ciudades y la tendencia imparable que tenemos los ciudadanos hacia productos y servicios que apuesten por el consumo sostenible, de modo que Gamesa decidió invertir en la producción de cargadores para coches eléctricos.

## Tecnología valenciana

Una de las plantas de producción más importantes de Gamesa Electric está en la localidad de Benisanó, cerca de Llíria, en Valencia, y allí nos dirigimos con el coche que protagoniza el mes de noviembre la iniciativa #12Me-

sesEléctricos, el Peugeot Ion. El Ion es, como Gamesa, uno de los pioneros en movilidad eléctrica. Salió al mercado en 2011, prácticamente al mismo tiempo que los cargadores de la empresa española, y se han vendido miles de unidades en toda Europa, especialmente a empresas y flotas de renting que han tenido con el pequeño Peugeot su primer contacto con el coche eléctrico.

## El mejor primer eléctrico

Tiene un precio ajustado para este tipo de coches, unos 17.000 euros con la batería en propiedad. En comparación un coche más grande como el Nissan Leaf cuesta unos 24.000 euros con batería incluida, pero si vamos a utilizar el coche eléctrico para ciudad o para recorridos cortos, el Peugeot es más que suficiente. Su autonomía oficial es de 150 kilómetros, por lo que en uso real tenemos unos 120 kilómetros disponibles, más que suficientes para el día a día o, en nuestro caso,

para ir y volver a Benisanó.

Allí nos encontramos unas instalaciones de última generación, con una nave de producción completamente automatizada donde su director, Jorge Bermejo, y la especialista en la división de coches eléctricos, Patricia Chirivella, nos muestran el trabajo de los 57 empleados que ahora mismo tiene la empresa. Gamesa Electric tiene tres plantas situadas en Reinosa, Coslada y Benisanó, y en esta última se producen tanto los cargadores eléctricos como armarios de control y convertidores de potencia para aerogeneradores.

De forma automatizada, los cables perfectamente medidos y los componentes necesarios para cada pieza llegan a las mesas de trabajo de los operarios, que proceden a su montaje con importantes mecanismos de control de cada proceso que garantizan una perfecta fiabilidad. Cambiar estos componentes una vez montados en un aerogenerador puede ser más

La planta de Gamesa está en un moderno parque industrial en Benisanó -Valencia-.



El Ion, durante nuestra visita a las instalaciones.

caro que su propia construcción, por lo que la calidad es prioritaria. Paso a paso las conexiones, placas eléctricas y unidades de control toman forma hasta instalarse en armarios eléctricos que formarán parte del conjunto de elementos que transforman el movimiento rotatorio de las aspas de un aerogenerador en energía eléctrica renovable, que en España supone ya alrededor del 30 por cien-

**Gamesa produce en Benisanó piezas clave para aerogeneradores en todo el mundo**

**La planta lidera la producción y venta de cargadores para coches eléctricos**

## GAMESA BENISANÓ - UNA FÁBRICA DE REFERENCIA EN CALIDAD



### 1 Producción.

La planta de Valencia fabrica cargadores para coches eléctricos y, sobre todo, componentes para aerogeneradores.



### 2 Componentes.

De forma digitalizada, todos los componentes que necesitan los operarios se preparan en bandejas específicas de montaje.



### 3 Montaje.

Los trabajadores empiezan el montaje de las piezas en sus soportes, tanto cargadores como cuadros de gran tamaño.



### 4 Producción.

Los diferentes componentes ya montados toman forma en paneles verticales que se alojarán en armarios de control eléctrico.

# esEléctricos



to de la producción eléctrica anual.

## Cargadores para todos

La producción de cargadores para coches eléctricos sigue en aumento en 2015, y cuenta con un proceso de mejora continua para adaptarse a los diferentes modelos de coches y a las solicitudes de los clientes. Los cargadores de Gamesa tienen la cualificación 'ecodiseño', con todas las piezas fácilmente reciclables; y adaptan su instalación al consumidor final, normalmente administraciones, flotas, hote-

les, empresas e instaladores que dan servicio a los particulares. El último ingenio es un cargador integrado en los sistemas de pago de la zona azul, que permitiría contar de forma rápida con miles de puntos de recarga en España, ya que no suponen un gran desembolso adicional en infraestructura para los Ayuntamientos, un sistema que ya se equipa en ciudades como Niza, Manresa o San Cugat en España. Gamesa trabaja ya en la interconexión entre equipos y en aplicaciones capaces de proporcionar al cliente in-

formación sobre cargadores disponibles, tiempos de espera para la recarga total y muchos parámetros más.

Tras la visita tomamos de nuevo el volante del Ion convencidos aún más de la implantación futura del coche eléctrico. Es una movilidad limpia, confortable, segura, sin ruidos y con muchas ventajas, pero además las empresas que se van a encargar de dotar de infraestructura de recarga ya están totalmente preparadas para instalar en España tantos cargadores como la sociedad demande.



## 5 Calidad.

Todos los productos se revisan y prueban uno a uno antes de enviarlos a las fábricas de 'nacelles' para aerogeneradores.



## 6 Resultados.

Además de armarios de control y convertidores, Gamesa produce en Valencia cargadores para vehículos eléctricos.

# «Los clientes quieren sencillez y eficacia»

**Jorge Luis Bermejo**  
Gerente Gamesa Electric Power Systems

## A. ADALID

Gamesa Electric se ha convertido en uno de los principales fabricantes de postes de recarga para coches eléctricos en España. Su experiencia en el sector de los aerogeneradores y la propiedad de tres fábricas, una de ellas en Benisanó -Valencia-, ha dado a la empresa un posición privilegiada de cara a la expansión de la movilidad eléctrica en Europa.

- ¿Cuál es la actividad de Gamesa en relación con el coche eléctrico?

- Gamesa diseña y fabrica puntos de recarga para vehículos eléctricos y participa en proyectos industriales de desarrollo para diferentes sectores.

- ¿Qué innovaciones en cargadores ofrece a los usuarios de coches eléctricos?

- Gamesa tiene varios modelos que personaliza según las necesidades del cliente, con puntos de carga tipo poste o de anclaje en pared y diferentes versiones para la vía pública o garajes privados. Además tenemos postes de un sólo punto de carga o multipunto, con diferentes tipos de enchufe según el tipo de modelo y con recargas por medio de identificación por tarjeta, de modo que el usuario o el gestor de los coches puede saber el consumo que se hace con cada tarjeta, horarios, etcétera. Nuestros equipos son los primeros con la certificación Ecodiseño, que garantiza el uso de componentes respetuosos con el medio ambiente y su fácil reciclaje después de su vida útil.

- ¿Qué buscan los clientes en los cargadores de coches?

- La demanda es de la mayor tecnología disponible, pero que a la vez sea fácil de utilizar por cualquier usuario. Es un reto que afrontamos con soluciones sencillas, aplicaciones y tecnología propia



- ¿Qué peso tiene la producción de cargadores en la planta de Benisanó?

- Actualmente no alcanza el 10 por ciento de la facturación anual en la planta.

- ¿Cómo ven la evolución de las ventas del coche eléctrico en España?

- El comienzo ha sido lento y la crisis ha ralentizado mucho su implantación, pero en los últimos meses se está viendo una notable mejora en ventas.

- ¿Qué medidas legislativas creen que acelerarían su implantación?

- La publicación de la normativa ITC BT52 ha sido un cambio importante, ya que ahora los profesionales tienen una metodología de instalación sobre la que basarse. En cambio la figura jurídica del 'gestor de recarga', que sólo existe en España, está siendo un handicap para la mayor implantación de instalaciones.

- ¿Por qué confían en la implantación de la movilidad eléctrica a medio plazo?

- Los coches eléctricos tienen cero emisiones durante su uso, una mayor comodi-

dad gracias al cambio automático, son más silenciosos y tienen un menor coste económico para su desplazamiento, ya que la energía eléctrica es más barata que el combustible fósil. Además tienen un importante ahorro en revisiones y mantenimiento. A ello se suman las ventajas que ofrecen algunas ciudades, como impuestos de circulación reducidos, aparcamientos gratuitos en zona azul, circulación por carril bus o la posibilidad de utilizarlos en las ciudades que limitan la circulación durante los días de alta contaminación.

- ¿Cuáles son los principales mercados exteriores para los productos relacionados con el coche eléctrico?

- Europa está tirando mucho del mercado, con Noruega a la cabeza, Alemania y Países Bajos como los países que más demandan. Estados Unidos vendió el año pasado 150.000 unidades de vehículos eléctricos y China más 74.000, así que es un mercado con un gran potencial exportador, tal y como ya estamos comprobando.