

SENTIMIENTOS ENCONTRADOS

Kia soul ev 100% eléctrico



Ricardo Fraguas

El Kia Soul EV es probablemente la mejor conversión que existe en el mercado de un vehículo diseñado previamente para ser propulsado por un motor de combustión interna.

Perfecta integración del pack de 27kw de baterías en una carrocería que se libera de las vibraciones y la rumorosidad contaminante del motor de explosión para el que fue diseñado. En su lugar se aloja ahora un motor eléctrico de imanes permanentes capaz de ofrecer hasta 110 cv de potencia, aprovechando más del 90 % de la energía que consume un tipo de motor que lleva más de 100 años inventado. Ahora este sistema de propulsión por fin llega al mercado para uso y disfrute de los ciudadanos, en la nueva hornada de vehículos 100% eléctricos entre los que se encuentra el Kia Soul EV. La centenaria tecnología permite al Soul de 1410 kg de peso acelerar con muchísima alegría, de 0 a 80 km/h y con suficiente soltura de 80 a 145 km/h. Pero quizá lo más destacable de la propuesta de Kia, en la versión cero emisiones del simpático soul, es su valentía a la hora de dotar a su primera incursión comercial en la fabricación de vehículos no contaminantes del pack de baterías más generoso del mercado, en el segmento de los utilitarios por debajo de los 40.000 euros. 27kw de baterías de última generación que mantienen el coche circulando más allá de los 200 km. Esa ha sido una de nuestras pruebas. Intentar superar los 210 km de autonomía oficial que publicita en su carrocería el vehículo que gentilmente nos ha cedido Kia Motors España para realizar este reportaje. Y lo hemos conseguido. Realizando una conducción conservadora aunque no extremadamente y sin utilizar el climatizador, hemos conseguido recorrer 219 km y nos ha restado un 2% de batería, según el ordenador de a bordo. Cuando consumimos el 80% de la capacidad de almacenamiento de energía el vehículo nos llama la atención sobre la necesidad de recargar y podemos configurar que nos lo siga recordando cada 2% más consumido o nunca más.

Con el 5% restante además del testigo de reserva de baterías se enciende una tortuguita que se supone que limita potencia y velocidad, pero en ciudad es inapreciable la diferencia de entrega de potencia. Al momento la tortuguita empieza a parpadear.

De los 219 km, 55km los hemos recorrido por carreteras secundarias, 42 por circuito urbano y el resto por autovías de circunvalación. En ningún caso hemos superado los 100km/h. Según los datos del sistema del Kia Soul EV, consumimos una media de 13,8Kw/h a los 100km. 219,2km recorridos de circuito combinado a una velocidad media 44km/h. 100 km recorridos a 36º de temperatura exterior y el resto entre 30 y 22 grados. Con un total de tiempo invertido de 4horas y 52 minutos. El desnivel del recorrido fue de entre 652 y 1032 metros de altitud, partiendo y terminando en los 652 metros.

En ningún caso la conducción se hizo tediosa porque conducir este vehículo resulta una auténtica gozada. El confort de marcha es muy placentero y el habitáculo del Soul es muy cómodo y agradable. La visibilidad es fantástica. La posición de conducción elevada pero con el centro de gravedad bien abajo por el alojamiento de las baterías permite sentirse muy bien asentado sobre la carretera. Suave, ágil, silencioso y muy divertido. El habitáculo sin ser enorme da sensación de generosa amplitud como si nos encontráramos en un "van" americano, en un todo terreno urbanita. A mi particularmente me gusta mucho el concepto de vehículo, de comodísimo acceso por una elevación que facilita también el máximo disfrute de la carretera y del entorno. Además, por otra parte, el entretenimiento a bordo es casi inagotable, no solo por las informaciones que nos proporciona el ordenador en pantallas suficientemente dimensionadas, sino porque es un coche extraordinariamente "teclero". ¡He llegado a contar más de 55 botones desde el puesto de conducción!

Este coche permite dos grados de regeneración/retención y además, la primera parte del recorrido del freno, incrementa la regeneración. Yo he llegado a ver hasta 70kw. A mi definitivamente me gusta más la posición de palanca B que aunque es una

retención menor que la del BMW i3, al levantar el pie del pedal del acelerador prácticamente no es necesario tocar el freno.

El Soul ev recuerda en versión "concentrada" las líneas del Range Rover Evoque pero no es un todo terreno, o sí.

No tiene es tracción a las cuatro ruedas pero os aseguro que circula por pistas de tierra que es una maravilla. De hecho es todo un disfrute integrarse en la naturaleza con este vehículo. No hace ruido, no contamina. Sus magníficos asientos, su distancia al suelo, su suspensión suficientemente tolerante que absorbe perfectamente piedras y baches propios de las pistas de tierra hacen del Soul ev un vehículo ideal para incursiones por la sierra.

Con garantía de éxito y disfrute diario, recomendaría también este coche para uso frecuente en entornos rurales.

Con el climatizador en marcha y realizando una conducción despreocupada, pero siempre dentro de los límites de velocidad establecidos, (120 km en autovía, 100 y 90 en carreteras y vías de circunvalación y 50, 40, 30 y 20 en zonas urbanas), resulta muy complicado superar los 160 km de autonomía, salvo que incrementemos sobremanera el recorrido por ciudad. Los consumos por encima de 80km/h siempre penalizan y reducen la autonomía.

El precio, las ofertas del momento y los datos técnicos los podéis consultar en <http://www.kia.com/es/modelos/soul-ev/>, o en cualquier medio que reproduce sus datos, lo que no encontraréis es la información que con mucho gusto continuo compartiendo con vosotros. Un buen amigo tras dirigirse electrónica y telefónicamente a varios concesionarios ha conseguido este mes de Julio de 2015 comprar en Madrid el Soul ev nuevo, con el máximo acabado, el conocido como versión CHAdeMO porque también incorpora este sistema de carga, por un total 24500 euros, con baterías en propiedad e incluyendo transferencia e impuestos, todas las promociones del fabricante, la ayuda estatal y los descuentos del concesionario. Tras consultar varios puntos de venta oficiales ha encontrado diferencias de presupuestos superiores a los 4000 euros.

El coche que hemos probado, también es el acabado CHAdeMO. Está muy bien equipado. No se echa en falta nada salvo a los que les guste la apertura del maletero y el reglaje de los asientos de manera automática. Por lo demás está prácticamente todo. En sistemas de seguridad ya se van imponiendo los controles de distancias para la marcha y pronto, muy pronto también se generalizará la conducción autónoma que evitará muchos alcances y accidentes en rotondas y retenciones. El Kia soul ev de momento carece de tales sistemas. Lo que si incorpora es la asistencia de aparcamiento con control de distancias y cámara trasera.

En los sistemas de información me gusta mucho algo que no es habitual ver en los vehículos 100% eléctricos para controlar el consumo y es una pantalla que nos informa de manera independiente en tres apartados de: los consumos o aportaciones instantáneas del motor, de la climatización y del resto de la electrónica y sistemas del vehículo. Así podemos comprobar, por ejemplo, que la diferencia de consumo entre la luz de cruce y la luz larga es de 250w/h.

Mi experiencia con la recarga es la siguiente. Con el cargador doméstico he conseguido cargar a un máximo de 9 amperios (14 h a 1959w). Con el cable SAE J1772/IEC 62196, en puntos de recarga de 22Kw, el máximo obtenido ha sido de 6,09 Kw, (4h) y con el sistema Chademo en un punto de recarga de REPSOL IBIL llegó sólo a los 36,7 Kw hasta que a los 10 minutos de recarga se sobrecalentó el poste y se detuvo la recarga. En teoría según algunas informaciones el vehículo es capaz de cargar hasta a razón de 100Kw/h con el sistema CHAdeMO de corriente continua aunque en el manual del coche sólo informa de la posibilidad de llegar a los 50 kw. De ser posible y de existir suministros públicos de 100Kw supondría que el Kia Soul ev podría cargar el 80% de en 13 minutos.

De toda la oferta de vehículos eléctricos que existe en el mercado el Kia Soul ev propone una combinación de elementos diferenciadores que directamente lo han situado a la cabeza de la lista. Atendiendo a la relación calidad precio prestaciones y atributos, junto con el Renault Zoe, lidera la tabla de clasificación pero, ¿cómo es posible que en diciembre de 2014 fuera el último del ranking de ventas? Sólo hay una respuesta, hasta ahora no ha habido voluntad alguna de venderlo. Puede de hecho ser un test interesante para KIA y para los demás fabricantes comprobar cuantos vehículos se venden por "generación espontánea" en España. Pues en los primeros 6 meses del presente año nada más y nada menos que 27. La mitad que el Renault ZOE pero ¡el doble que el VW e GOLF!.

Sentimientos encontrados.