



No son pocas las novedades tecnológicas que el fabricante alemán va implantando de forma progresiva en el mercado. Sin ir más lejos, en el salón oriental de Pekín, celebrado a principios del segundo trimestre del año, se presentó un biplaza denominado E-Bugster; dotado de una propulsión puramente eléctrica de 85 kW con capacidad para acelerar de 0 a 100 km/h en tan sólo 10,8 segundos. Carácter y diseño combinados con un exquisito respeto medioambiental. Además, y entre otras unidades impulsadas por combustibles convencionales, cabe destacar la presentación europea en el escenario del salón de Ginebra del Cross Coupé. Se trata de un prototipo híbrido que conjuga dos motores eléctricos con la tecnología de inyección directa TDI y que presenta consumos del orden de 1,8 l cada 100 km. Sus emisiones rondan los 48 g por kilómetro recorrido. Esta versión de SUV desarrolla 306 CV y llega a alcanzar los 220 km/h.

La tecnología híbrida alemana no sólo se limita a las fronteras del viejo continente. Sólo tenemos que cruzar el Atlántico y dirigir nuestra atención hacia salones puramente americanos como el estadounidense de Detroit. Allí, durante el mes de enero se presentó una versión híbrida del modelo Jetta,



El e-bugster es símbolo del respeto medioambiental.



El Jetta Hybrid permite una conducción totalmente eléctrica.

Híbridos de Volkswagen

A principios de año recibíamos un comunicado en el cual se indicaba, pese a la recesión sufrida en el sector, que un dieciséis por ciento de los vehículos matriculados en España, durante el año pasado, fueron de las marcas Volkswagen, Audi y Skoda; frente al 17,7% que apuntaba Anfac hacia el descenso de matriculaciones en este mismo periodo. Hoy, el grupo germano comenzará a invertir hasta el 2016; entre otros aspectos: en innovación y tecnología.

Jesús García

denominado Jetta Hybrid. Profundizando un poco más en esta versión alternativa nos encontramos con un propulsor eléctrico de 20 kW en combinación con un motor de inyección de gasolina de última generación TSI que desarrolla 110 kW, unos 150 CV. Cómo los valores de sus prestaciones son de pronóstico en U.S.A., a falta de ser confirmados por la EPA, daremos una avanzadilla en valores anglosajones. El vehículo acelera de 0 a 60 mph en menos de 9 segundos y presenta consumos en ciclo combinado de alrededor de 45 mpg, equivalente a unos 5 l cada 100 km. Esta nueva unidad, según la información facilitada por el fabricante, se comenzará a comercializar en Norteamérica hacia el mes de noviembre.

Esta mecánica híbrida permite el desarrollo de una conducción puramente eléctrica, factor que nos recuerda a las primeras generaciones del Toyota Prius; modelo del fabricante nipón cuya tecnología pudimos poner a prueba en las instalaciones de CZ y que transmitimos a través de esta sección y otras acciones formativas nacionales. De forma automática, gestionada por la centralita de la unidad o pulsando simplemente un botón, el vehículo entra en un ciclo eléctrico capaz de impulsar el vehículo durante 1,3 millas, ó 2 km, a una velocidad máxima de 70 km/h.

Nuevamente, la distancia a recorrer en esta fase está en relación directa con las condiciones del terreno y del tipo de conducción. Hay que matizar que la versión americana incorpora un cambio automático de doble embrague DSG de 7 velocidades.



El Jetta Hybrid permite una conducción totalmente eléctrica.

Nuevas tecnologías Híbridos de Volkswagen



Solo resta mejorar las prestaciones de las motorizaciones convencionales.

Regresando a Europa y abordando la tecnología puramente eléctrica; que es a la que conducen estos primeros pasos híbridos, tenemos que mencionar las pruebas realizadas durante el mes de julio en Madrid, ciudad en la que se demostró la funcionalidad de la tecnología Blue-e-Motion incorporada en el modelo Golf. Con anterioridad, en otras ciudades germanas como Berlín, Hanover o Wolfsburg, durante el año pasado, ochenta unidades de Golf Blue-e-Motion estuvieron rodando con el fin de probar la nueva tecnología de la marca y recoger información útil para su desarrollo posterior. El lanzamiento destinado a su comercialización está estimado para el año que viene. Esta variante de Golf está impulsada por un propulsor eléctrico integrado en el vano motor que entrega un par motor máximo de 270 Nm desarrollando una potencia de 115 CV. La batería de ión-litio tiene una capacidad de 26,5 kWh, dotando al vehículo de una autonomía del orden de los 150 km.

Las autonomías de estos vehículos parece ser un factor que no acaba de convencer al usuario final. Sin embargo, tomando a Alemania como ejemplo, y según la Oficina de Estadística Federal, seis de cada 10 trabajadores utilizan sus vehículos para desplazamientos laborales. De estos seis, el 45,8 por ciento conduce menos de diez kilómetros por trayecto. El 28,1 % se desplaza entre 10 y 25 km diariamente y el dieciséis por ciento restante sólo supera los 25 km. Por lo que una autonomía de 150 km, como la indicada, es más que suficiente para cumplir

con las necesidades de desplazamiento diarias generadas.

Además, no debemos mirar con desconfianza este tipo de tecnología, ya que la misma es casi tan antigua con la propia historia del automóvil. La propulsión eléctrica arrancó allá por los inicios de 1900. Entre otros diseños, destacaron los de Ferdinand Porsche que equipaba en cada vehículo dos motores eléctricos, uno por cada rueda delantera, y que desarrollaban 2,5 CV a 120 rpm, lográndose una velocidad de unos 37 km/h. Como curiosidad añadiremos que la batería pesaba como 410 kg y suministraba una tensión del orden de los 80 voltios.

Retomando el motivo del reportaje, debemos pensar que competir contra esta tecnología limpia va a ser todo un reto y sólo resta mejorar lo presente. De hecho los fabricantes perfeccionan las mecánicas propulsadas por combustibles fósiles con el fin de ofrecer mejores prestaciones y que sean respetuosas con el medioambiente. Sin ir más lejos, el propio constructor alemán preconiza desde la presentación en el salón de París, durante el mes de septiembre, del nuevo Golf; que ya dispone de 31 variantes que emiten menos de 100 g/km de dióxido de carbono. Y ya no sólo en los vehículos, sino en la producción, que será reestructurada en 2018; con una reducción del 25% en el consumo de agua y energía. Se calcula que, de esta forma, en 2020 se reducirán las emisiones derivadas de la producción en alrededor de un 40 por ciento. ☺