

¿Por qué Hyundai lanza un coche tan pequeño?

El Hyundai Inster, completamente eléctrico, mide 3.825 mm de longitud, un metro menos que el Hyundai Santa Fe.

Hyundai se ha adentrado en una categoría en la que hasta ahora no había estado presente en España. Se trata del segmento A, aquel que engloba los vehículos eminentemente urbanos. El coche elegido para el estreno es el Hyundai Inster, un SUV 100% eléctrico de 3.825 mm de longitud.



Está construido el Hyundai Inster sobre la plataforma de un vehículo muy popular en Corea, el Casper. Inicialmente, Hyundai estudió la posibilidad utilizar también este nombre para la versión eléctrica, pero hubo algunos factores que jugaron en contra.

El primero, que Casper sonaba mal en algunas lenguas. El segundo, que el Casper se comercializaba solo con motores de combustión y Hyundai buscaba de algún modo diferenciar al

nuevo modelo. Y el tercero, que la plataforma de ambos, aun siendo la misma, debía modificarse para albergar las baterías necesarias para impulsar el Inster sin que su conductor sufriera de ecoansiedad.



El Hyundai Inster es la gran apuesta de Hyundai para este año, aunque en el último trimestre lanzarán el Hyundai Ioniq 9

Inster sonaba bien y se asociaba con innovación, perfecto para adentrarse en un terreno desconocido para Hyundai en Europa, el de los coches pequeños. Y eso es lo que hace ahora con un modelo que se comercializa con dos posibles baterías, de 42 y de 49 kWh (97 y 115 CV, respectivamente) y una autonomía que en condiciones óptimas puede llegar a más de 500 km de autonomía con tiempos de recarga del 80% en 30 minutos.

Pero para alcanzar este rango de utilización se tienen que dar ciertas condiciones como montar neumáticos de 15", usar el i-pedal –una opción que favorece la recarga de energía en las retenciones– y conducir en modo ECO, el más eficiente de todos. También ofrece las opciones de conducción Sport, Normal

y Snow. Al seleccionar cada una de ellas el cuadro de instrumentos varía ligeramente para adecuarse estéticamente a la opción elegida.

La fiebre de los pequeños eléctricos

Fácil no lo va a tener el Hyundai Inster para sobresalir en el mercado porque otras firmas están lanzando también modelos urbanos eléctricos. La razón está en las presiones medioambientales de Bruselas y en la obligatoriedad de reducir drásticamente las emisiones. No hacerlo implica multas millonarias, algo que nadie quiere. De ahí que el sector se haya puesto las pilas, en sentido literal, y necesite aumentar en conjunto la cuota de coches eléctricos del 5,6% actual al 20-25%. Los lanzamientos de coches como el Inster, el Renault 5 y el Citroën e-C3 eran casi obligados.



Vida interior

Las armas del Inster para hacer frente a tanta competencia no solo está es una estética que puede resultar acertada y en la posibilidad de elegir entre diez colores. Su fuerte está en el

interior. El espacio para los pasajeros de las plazas traseras, tanto para las piernas como en altura para las cabezas, es sobresaliente. Lo mismo pasa con el maletero, uno de los caballos de batalla de los coches urbanos. En el Inster, esta limitación se ha resuelto haciendo deslizables los asientos posteriores. Así, el espacio para el equipaje se puede ajustar en función de las necesidades. También destaca la funcionalidad del salpicadero, con bastantes espacios portaobjetos, recarga de móviles gracias a una plataforma, pantalla de 10'25 pulgadas para el sistema de infoentretenimiento, cambio de marchas en la columna de dirección y un volante multifunción que marca con un testigo luminoso el tipo de conducción que se está realizando.

El precio de venta al público parte de 22.780, incluyendo campañas de la marca. Con el Plan Moves el Hyundai Inster está disponible desde 15.780 euros.

Fuente: quo.