

Si quieres un coche eléctrico estos son los 7 mejores que se pueden comprar a día de hoy



Hay quienes sostienen que los **coches eléctricos** son el futuro. Hay quienes sostienen que además de ser el futuro, son también el presente, aunque todavía con ciertas limitaciones y algunos inconvenientes. Un coche

eléctrico es aquel cuyo motor es eléctrico, como su propio nombre indica, y se mueve gracias a la energía eléctrica almacenada en una batería que se recarga enchufando el coche a una toma de corriente. Tan simple como eso.

Aunque todavía sean pocos, son cada vez más los fabricantes que han lanzado al menos un modelo de coche eléctrico, o están preparando su lanzamiento, con ejemplos de marcas tanto de Japón, como de Estados Unidos o de Europa. Vamos a repasar en este artículo los que podrían ser los siete mejores modelos que se pueden comprar a día de hoy en España.



Repasemos rápidamente sus ventajas e inconvenientes

Hemos hablado ya en otras ocasiones de las ventajas y de los inconvenientes de los coches eléctricos. Entre las ventajas tenemos que son **más eficientes** y generan **menos emisiones**, del pozo a la rueda, que cualquier otro modelo de coche actual.

Cuando nos referimos a “del pozo a la rueda” queremos decir globalmente, considerando la generación de la electricidad, y todas la pérdidas.

Hemos hablado de esto varias veces, por ejemplo sobre su consumo por uso o sobre su consumo del pozo a la rueda, explicando el tema de la eficiencia, y también en este ejemplo de Mitsubishi sobre el i-MiEV, en este de Renault sobre el Fluence Z.E., en este sobre el BMW i3 y en este otro sobre el Volkswagen e-Golf, hablando de emisiones y análisis de ciclo de vida. Además la electricidad para recargarlos se puede obtener de fuentes renovables, y si usáramos más coches eléctricos y menos de gasolina y gasóleo, se reducirían las importaciones de petróleo y la dependencia energética del exterior.

Son vehículos de cero emisiones locales, es decir que no contaminan el aire de la ciudad, son **muy silenciosos** y refinados, su conducción es muy cómoda, más incluso que en un coche de cambio automático, el motor **responde instantáneamente**, con fuerza y agilidad, y el **coste de hacer 100 km es muy bajo**.

En España, recargando durante la noche, cuando la electricidad es más barata con la tarifa de discriminación horaria (antigua tarifa nocturna), hacer 100 km viene a salir por unos 0,90 a 1,30 euros, según el modelo y su consumo. Si se recarga durante el día, con la electricidad más cara, viene a salir por unos 2,10 a 2,60 euros. En ambos casos con todos los impuestos incluidos.



Los inconvenientes de los coches eléctricos existen y no pretendemos ignorarlos. A día de hoy siguen siendo **algo más caros** que un coche de motor de combustión convencional, aunque en según qué casos la diferencia no es tan grande, e incluso puede amortizarse si se hacen muchos kilómetros al año.

Su **autonomía** es limitada y no sirve para todos los usos ni para todos los conductores, por lo que hay que entenderlos principalmente como el segundo coche de la casa, ese que se usa en el día a día para ir al trabajo y a los recados, moviéndose por ciudad y alrededores, pero no para viajar. Hay que ser justos, aproximadamente al 75-80% de la población le serviría un coche eléctrico porque no hacen tantos kilómetros diarios como se piensan.

Y es imprescindible tener un **punto de recarga en el garaje**, pues las infraestructuras públicas de recarga son más bien escasas. El coste de este punto no es tan alto como puede parecer. Quien tenga una casa unifamiliar se puede apañar incluso con un enchufe convencional, o bien instalar una base mural de recarga a partir de unos 500 o 600 euros aproximadamente. Quien tenga una plaza en un garaje colectivo tendrá que gastarse algo más por culpa de la instalación y cableado, pero puede estar entre 1.000 y 1.500 euros aproximadamente.

La recarga doméstica es lenta, puede llevar enter seis y doce horas, según la potencia. La recarga semi-rápida, la recarga rápida y la recarga super-rápida, que citaremos a lo largo del artículo según modelos, se realiza solo en estaciones de recarga públicas.

Los coches eléctricos en España disponen de ayudas a la compra del Estado, para los siete modelos de los que hablamos en este artículo son de **5.500 euros**, pues su autonomía es superior a 90 km. Ese importe se descontaría del precio de venta. En algunas comunidades autónomas el importe de la ayuda es incluso algo mayor. Además tienen derecho a acogerse al plan PIVE, que son otros **2.000 euros** más de descuento, si se entrega un coche de más de 10 años a cambio (para coches eléctricos no hay límite en el precio del coche). Todos los precios que indicaremos para cada modelo en este artículo son sin aplicar descuentos que puedan tener las marcas, y siempre con IVA.



Smart ForTwo Electric Drive

Vamos a empezar la lista con el modelo de coche eléctrico más pequeño de los siete. El Smart ForTwo Electric Drive es una versión más del urbanita por excelencia, el singular Smart, un pequeño coche de **dos plazas** y tres puertas, de solo **2,69 m** de largo.

Si al hecho de que un Smart es un coche que se mueve por ciudad como pez en el agua, y es capaz de aparcar hasta en los huecos más pequeños, le sumamos el ser eléctrico, y por tanto silencioso y sin emisiones locales, tenemos la combinación ideal, además porque el Smart eléctrico es el más suave y agradable, de toda la gama.

Tiene **75 CV**, acelera de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos, alcanza los 125 km/h de velocidad máxima y tiene una autonomía homologada (en Europa, ciclo NEDC) de **145 km**. Esta es quizás la pega del Smart eléctrico, que su autonomía es sensiblemente menor que la de otras alternativas, pero para un uso predominantemente urbano vale. Admite recarga lenta y también recarga semi-rápida a 22 kW de potencia, lo que viene a suponer recargar en algo menos de una hora.

Se puede comprar o alquilar en formato *leasing* (arrendamiento financiero con opción a compra). Si se opta por la compra se puede hacer con las baterías en propiedad (pagando algo más), o con las baterías en alquiler (pagando algo menos, pero teniendo luego una cuota mensual, que incluye además más garantía para las baterías). El Smart ForTwo Electric Drive está disponible a partir de un muy competitivo precio de 19.432 euros (con las baterías en alquiler, 67 euros al mes) o 23.482 euros con las baterías en propiedad (que solo tienen dos años de garantía).

También hay versión cabrio por 3.537 euros más. Descontando

ayudas y plan PIVE, lo tendríamos a partir de **11.932 euros** (más cuota mensual de las baterías), un precio muy interesante, o **15.982 euros** con la batería en propiedad. Esto lo convierte en el coche eléctrico más barato de esta lista.



Volkswagen e-up!

El Volkswagen e-up!, como el Smart, es una versión más dentro de la gama del up!. Aunque sigue siendo un pequeño utilitario, es más grande que el biplaza anterior. El e-up! tiene cinco puertas, cuatro plazas, mide **3,54 m** de largo y tiene 250 litros de maletero.

Tiene **82 CV**, acelera de 0 a 100 km/h en 12,4 segundos y alcanza los 130 km/h. Su autonomía homologada es de **160 km**, de nuevo suficiente para moverse por ciudad. Es también un modelo muy adecuado para entornos urbanos, pues sigue siendo pequeño, pero no tanto como el Smart, con lo que puede llevar varios pasajeros, y aún así sigue siendo un coche fácil de aparcar y maniobrar por la ciudad. Admite recarga lenta y también recarga rápida a 40 kW de potencia, lo que viene a suponer recargar en algo menos de media hora.

El conductor puede elegir entre cinco niveles de regeneración (y retención), de la frenada regenerativa al levantar el pie del acelerador, para ajustarlo más a su gusto. Cuesta 26.300 euros en España, con las baterías en propiedad, y como calculamos en su día se amortiza a los 125.000 km con respecto a la versión de gasolina. Quien quiera conocerlo un poco mejor puede leer nuestras impresiones al conducirlo por Madrid. Pensemos que descontando ayudas y plan PIVE se quedaría en unos **18.800 euros**.



Renault ZOE

El Renault ZOE es un utilitario, pero bastante largo, por lo que se acerca bastante a un compacto de tamaño medio. Mide **4,08 m**, cinco puertas, cinco plazas y un maletero bastante generoso de 338 litros de capacidad. Es un coche muy a tener en cuenta para quien no se apañe con uno tan pequeño como los dos que hemos mencionado antes.

Su motor tiene **88 CV** de potencia, y sus prestaciones son muy razonables: acelera de 0 a 100 km/h en 13,5 segundos y su velocidad máxima es 135 km/h. Una de sus bazas es la autonomía, pues alcanza los **210 km** (homologación europea). Admite recarga lenta y recarga rápida a 43 kW, o sea que en una media hora se puede recargar.

Hay tres niveles de acabado a elegir, pero cualquiera viene ya bien equipado de serie con elementos como el climatizador, la bomba de calor, que consume menos energía, y el sistema de conectividad multimedia con navegador GPS y pantalla táctil.

Aunque es un coche muy satisfactorio y “redondo” por espacio, maletero, conducción y prestaciones, lo probamos también en su día, se le puede criticar que algunos plásticos del interior desmerecen un poco visualmente. Es aun así muy recomendable.

Juega además la baza de un precio de compra muy atractivo, desde 21.250 euros, pero con la batería en alquiler, que implica una cuota mensual a partir de 79 euros (pero que significa también tener garantía de por vida para la batería). Descontando ayudas y plan PIVE se quedaría en **13.750 euros**. De manera aproximada, solo para comparar precios, podríamos pensar que con la batería en propiedad vendrían a ser unos **19.750 euros (aproximadamente, insisto)**.



BMW i3

El BMW i3 es un producto un poco diferente a los tres anteriores que hemos visto, pues viene rodeado con cierta aura de deportividad y exclusividad que le otorga la marca *premium* que lo fabrica, y por una construcción bastante novedosa. Es un coche también utilitario, pues mide **4,0 m** de largo, pero tiene cierto aspecto de pequeño monovolumen. Tiene cuatro plazas y cinco puertas, un poco peculiares, pues las traseras solo se pueden abrir si se abren primero las delanteras y sus ventanillas no se abren.

Es muy potente y rápido, y su conducción es excelente. Tiene **170 CV** y acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 7,2 segundos, con una velocidad máxima de 150 km/h. Está construido con aluminio, fibra de carbono y plástico para reducir peso y ser más ligero de lo que viene a ser normal en un coche eléctrico (donde las baterías pesan bastante). Tiene **190 km** de autonomía homologada.

Su diseño es peculiar, y quizás se note todavía más en el interior, donde además de muy moderno, se notan de manera clara los orígenes de los materiales, algo que igual no gusta a todo el mundo (por el aspecto visual de algunos plásticos reciclados). Las plazas traseras no son muy espaciosas, y tampoco se viaja muy cómodo debido a lo alto que está el suelo.

Se puede comprar a partir de 35.500 euros, con la batería en propiedad. Hay cuatro niveles de acabado, y un inconveniente, más que ventaja, es que la lista de opciones es muy larga, y cara. Por ejemplo **la recarga rápida es opcional**, no es de serie como en el resto de modelos de los que hablamos en esta lista, y cuesta más de 1.000 euros (el navegador GPS por ejemplo, o la bomba de calor, también son opcionales). El más básico se quedaría en unos **28.000 euros**, después de descontar ayudas y plan PIVE. Añadiendo varias opciones resulta más caro

que otros.

También de manera opcional se puede pedir el sistema de autonomía extendida, por 4.490 euros más, que implica montar un pequeño motor de gasolina, que permite tener 340 km de autonomía en total. Estuvimos en su presentación y también lo probamos.



Nissan LEAF

El Nissan LEAF es el coche eléctrico más vendido en el mundo, suma ya más de 100.000 unidades en total, y sigue creciendo. Es una berlina de tamaño medio de **4,44 m** de largo, con cinco plazas y un maletero de 370 litros. Su diseño es un tanto especial, quizás por su origen japonés, quizás por anteponer la aerodinámica a otros aspectos.

Es un coche de conducción muy refinada y confortable, realmente silencioso. Tiene **109 CV**, acelera de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos y puede alcanzar los 145 km/h. Su autonomía homologada es de **199 km**. Admite recarga lenta y también recarga rápida a 50 kW de potencia, que viene a suponer media hora.

Hay tres niveles de acabado a elegir, y se puede comprar tanto con la batería en propiedad (algo más caro), como con la batería en alquiler (algo más barato, a cambio de luego tener que pagar una cuota mensual, pero también garantía e por vida en la batería). Es un coche bien equipado, salvo en la versión más básica *Visia*, que prescinde el sistema multimedia con navegación GPS y de la bomba de calor, entre otras cosas.

Con la batería en alquiler se puede comprar a partir de 24.000 euros (*Visia*), 27.800 euros (*Acenta*, que ya tiene GPS y bomba de calor), o 30.200 euros (*Tekna*, con tapicería de cuero y faros Full LED), más una cuota mensual a partir de 79 euros

por la batería. Con la batería en propiedad serían 29.900 euros, 33.700 euros y 36.100 euros respectivamente. Es decir que, descontando las ayudas y el plan PIVE habría una versión básica por unos **16.500 euros**, con la batería en alquiler, o unos **22.400 euros** con la batería en propiedad. Quien quiera saber más puede leer nuestra prueba.



Volkswagen e-Golf

El Volkswagen e-Golf está siendo lanzado ahora mismo. Hemos tenido ocasión de probarlo el mes pasado, y de conocer sus detalles técnicos. Es un coche que no puede faltar en esta lista por lo bien hecho que está y porque su diseño más convencional puede animar a mucha gente a comprarse uno, aunque es algo más caro. Es una versión de Golf más dentro de la gama. Mide **4,25 m** de largo, tiene cinco plazas, cinco puertas y un maletero de 343 litros.

Su motor entrega casi **116 CV**, acelera de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos y alcanza los 140 km/h de velocidad máxima. Tiene una autonomía homologada de **190 km**. Admite recarga lenta y también recarga rápida a 40 kW de potencia.

Su principal baja es la elevada calidad de acabado interior visual, y las cotas interiores del habitáculo, que lo hacen muy cómodo y espacioso, así como su refinamiento de conducción y marcha. Solo hay un nivel de acabado, que viene muy bien equipado de serie con faros Full LED y equipo multimedia con navegador GPS). Es una pena que la bomba de calor para la calefacción sea opcional.

En España no se conoce el precio aún, pero en Alemania se vende ya por 34.900 euros. Por lo que vimos con el Volkswagen e-Up!, que finalmente se vende en España por 600 euros menos que en Alemania, podríamos suponer de manera bastante aproximada que el precio del e-Golf en España no será muy

diferente al de Alemania. Descontando las ayudas y el plan PIVE estaríamos hablando de unos **27.400 euros** (aproximadamente).



Tesla Model S

Y si queremos hablar de los mejores coches eléctricos que se pueden comprar, aunque sea también el más caro, no podemos olvidarnos del Tesla Model S. Es una berlina muy grande de **4,97 m** de largo, cinco puertas y cinco plazas, que de manera opcional puede llevar dos plazas más para niños. Tiene dos maleteros con 895 litros en total.

Hay tres versiones diferentes, con diferente potencia, y dos autonomías diferentes. Estamos hablando de un coche *premium*, no de un utilitario más o menos económico. El Model S puede comprarse con **306 CV** y **375 km** de autonomía, con 367 CV y 502 km de autonomía, o con **422 CV** y **502 km** de autonomía.

Es el coche eléctrico a la venta a día de hoy con la mayor autonomía homologada, gracias a que también lleva la batería más grande. Admite recarga lenta, rápida y super-rápida (a 120 kW de potencia), en cargadores que instala la propia marca, y que los propietarios pueden utilizar gratuitamente (en España todavía no hay ninguno, que conste).

La versión más básica de 306 CV y 375 km de autonomía está a la venta a partir de 66.659 euros. Con 502 km de autonomía hay que pagar 75.952 euros, y la versión más potente de 422 CV, que acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos y alcanza los 200 km/h, cuesta 88.778 euros. Descontando ayudas y plan PIVE estaríamos hablando de **59.159 euros**, 68.452 euros y **81.278 euros**, respectivamente. Por supuesto hay diferentes equipamientos opcionales, algunos propios de coches de lujo, que hacen que el coche pueda llegar a pasar de 110.000 euros. Este modelo también lo hemos probado.

En Xataka | Coche de hidrógeno: tecnología y retos