

BMW i3 Rex MADRID-SANTANDER 451 km

Hola amigos, Hoy quiero hablaros de la propuesta de BMW para el fomento de la movilidad sostenible interurbana. El Vehículo 100% eléctrico dotado de extensor de autonomía, BMW i3.

Conceptualmente sigue siendo un parche temporal continuar prolongando la agonía de depender de la gasolina para realizar viajes en coche eléctrico.

Sus razones tendrá BMW y vaya por delante mi reconocimiento por su decidida apuesta por la búsqueda de modelos de negocio sostenibles en la fabricación y comercialización de vehículos no contaminantes.

Más allá de los gustos personales por el diseño, el BMW i3 es una maravilla del desarrollo tecnológico encaminado a un uso más racional de la energía.



Pensado desde cero como un vehículo cero emisiones de propulsión eléctrica, el i3 da un decisivo paso adelante en el diseño y construcción de vehículos más eficientes.

Recordemos que el más eficiente de los vehículos de motor de explosión incluidos los de BMW a duras penas consigue aprovechar el 20% de la energía que consume, mientras que un motor eléctrico aprovecha el 80%.

Recordemos también que la energía eléctrica se puede producir de manera totalmente renovable sin sacrificar recursos naturales finitos y que su utilización para la propulsión de vehículos, ni contamina, ni desequilibra el necesario balance natural del CO2 que protege las condiciones atmosféricas necesarias para que continúe la vida en la tierra, tal y como la conocemos.

Pues bien, además de la incorporación de la propulsión 100% eléctrica, BMW se adentra con la fabricación del i3 en el aligeramiento de chasis y carrocería enfrentándose decididamente a la sinrazón establecida. Es tan ilógico desplazar entre una y dos toneladas de vehículo, dependiendo del coche, para mover, en la mayoría de los trayectos, a una sola persona 50-90 kg.



Supone tal el despilfarro energético, que por mucho queramos aferrarnos a la convicción de que el sistema de transporte personal en coche basado en la quema de combustibles fósiles es el mejor, por establecido y “barato” –sin introducir la variable del daño ambiental, probablemente irreparable- que la argumentación se hace insostenible.

Tras las primeras fases experimentales, con la conversión eléctrica del mini y del serie 1, en series limitadas, la nueva empresa dedicada a la movilidad sostenible del grupo BMW, inicia con el i3 su camino en la fabricación y comercialización en serie de vehículos cero emisiones.

Como me comentó hace unos días, en entrevista personal, Guenther Seemann, Presidente de BMW España, no se trata de una mera concesión a las directrices de Responsabilidad Social Corporativa, la iniciativa responde al firme convencimiento de que la división de vehículos no contaminantes de BMW va a ser el eje principal de actividad y negocio de la marca en un futuro muy próximo.

BMW ha creado una factoría única y ejemplar en Leipzig para la fabricación de sus vehículos “i” que aplica todas las directrices de la sostenibilidad y la eficiencia energética en prácticas y procedimientos.

Produce toda la energía que necesita y más, de fuentes renovables. El BMW i3 emplea materiales reciclables y reciclados para su factura. Luce fibra de carbono en los marcos de las puertas, aunque hay algo que me llama la atención. A pesar de ser un vehículo concebido para la propulsión eléctrica y de haber empleado materiales más ligeros de los convencionales, su peso sigue siendo de 1315 kg en la versión probada -sus baterías de 22 kw pesan alrededor de 230 kg-.

Para hacernos una idea otro vehículo eléctrico de similares prestaciones -130 km de autonomía y 20 kw de baterías- pero que surge de un vehículo diseñado inicialmente para la propulsión térmica, el Chevrolet Spark, pesa prácticamente igual, 1355 kg. Curioso.

No todos los concesionarios de BMW tienen tienda "i". En Madrid, son dos los puntos de venta exclusiva de BMW i, Las Tablas y Momentum. Las buenas gentes de este último han tenido la gentileza de permitirme poner a prueba las posibilidades del BMW i3 equipado con extensor de autonomía para los trayectos interurbanos de largo recorrido.



Muchas gracias, Antonio Rodríguez, vendedor de BMW i, Sergio Ruano Jefe de Ventas, Julio Martínez, Directo comercial, Francisco González, experto BMW i.

Sólo hay una manera de rendirse a los encantos de la movilidad eléctrica y es experimentando lo placentera que, por todos los conceptos, resulta. Este estupendo equipo hará posible que todos podáis tener la experiencia de la conducción 100% eléctrica.

MADRID-SANTANDER 451 km.

Me sitúo a los mandos del BMW i3 con extensor de autonomía.

Qué lugar tan agradable.

Creo que ya os lo he comentado en alguno de los programas de Emisión Cero TV. El habitáculo del i3 es un lugar agradable para estar y para vivir.

Los que conducimos a diario pasamos muchas horas de nuestra vida dentro del coche. Aquí en el i3 se está muy bien. Y no es una cuestión de imagen, de lucir el poderío de marca. Por el contrario yo diría que el i3, además de por sus características pro-sostenibilidad, es un vehículo para gente sin complejos. Su diseño no es agresivo, ni imponente, ni pretencioso, simplemente es diferente y lógico para el uso al que está destinado. Al volante del i3 estamos cómodos, por supuesto, pero con una posición, frente a la carretera y al paisaje que nos permite disfrutar mucho, no sólo de la conducción sino también de nuestra existencia.

El manejo básico del vehículo no tiene misterio ninguno, sin embrague ni marchas, aquí para ir hacia adelante y aquí para ir marcha atrás y por defecto, el modo de conducción que nos entrega todas las prestaciones de un motor de 170 cv, pero eléctricos, con una aceleración digna de atracción estrella de un parque de atracciones.

Si además queremos entretenernos con las diferentes configuraciones posibles tenemos margen para rato. Como suele suceder, primero hay que familiarizarse con la mentalidad del que decidió la categorización de los diferentes menús de los diferentes sistemas y qué poner en cada uno de ellos. Lo demás es cuestión de tiempo, interés y voluntad.

Después de poco más de 10 horas de conducción y trasteo con el ordenador de abordo creo que podría hacer un examen con posibilidades de sacar nota.

Me he sentido acompañado en el viaje. Prácticamente la totalidad de las funciones se pueden explorar mediante comandos de voz. Muy simpáticas la señoritas, española, inglesa, francesa, alemana, china...que han prestado su voz.

Confieso que se me ha atragantado la posibilidad de escuchar a través del equipo multimedia las emisoras online sintonizados en mi Smartphone mediante conexión inalámbrica. Acostumbro a oír contenidos de radio de mayor interés producidos en otros países. Pero en esta ocasión no ha sido posible. No he conseguido que «Hall» me entienda.

Por cierto, para las conversaciones telefónicas, la calidad del manos libres es estupenda.



En este viaje quiero poner a prueba las posibilidades del extensor de autonomía, el generador con el motor bicilíndrico de 650 cc -que también monta la maxiscooter de BMW- que irá generando energía eléctrica bajo demanda cuando agote el remanente de las baterías de 22kw.

Y esto sucede tras recorrer los primeros 120km del viaje. Bueno, en realidad enciendo voluntariamente el generador cuando el ordenador me indica que aún mantengo un 25% de energía en las baterías. Y estima que podría recorrer aún 16 km atendiendo al modo de conducción.

Estaba decidido a no reparar en gasto energético, siempre dentro de los límites de velocidad establecidos en cada tramo, pero a pesar de la divertida entrega de potencia y aceleraciones con la que nos gratifica este coche eléctrico, no me he podido reprimir y durante el trayecto de ida no he hecho mucho uso de ese aspecto lúdico. Los 53000 km cero emisiones que llevo ya recorridos por la comunidad de Madrid con mi cochecito, también 100% eléctrico, pesan demasiado. Me he habituado a divertirme sacándole el máximo partido a cada watio y ya lo hago automáticamente.

Así que reconozco que, a pesar de los 30 grados de temperatura y el color negro de buena parte de la carrocería, que atraía con mucha “eficacia” las radiaciones solares, sólo encendí el climatizador de vez en cuando y en modo de bajo consumo.

Partiendo a 650 metros de altura desde Villanueva de la Cañada, el viaje

propone salvar el puerto de Somosierra y la cordillera cantábrica para descender al nivel del mar.

La mayor parte del trayecto lo realizamos por autopista con limitaciones de velocidad de 120 km/h, tramos de 100km/h, de 80km/h y algunos de 60km /h, por obras. 80 km disfrutamos recorriéndolos por carretera nacional la distancia que separa Burgos de Aguilar de Campoo. La verdad es que es una ruta preciosa, cargada de paisajes inspiradores.

El ordenador nos muestra una autonomía, a base del generador de gasolina, de 69 km hasta que a partir de activarlo, de inmediato esta cifra ira incrementando.

Primer repostaje de gasolina.

Tras recorrer otros 135 km, 255 km desde la salida, decido parar a repostar con el depósito casi vacío. La estimación de autonomía a base de generador es de 8km y aún mantenemos el 25% de las baterías intacto. Llenamos el depósito de gasolina de 95 octanos("pfff" qué mal sienta y qué mal suena en un vehículo 100% eléctrico) por 12,26 euros, 8,15 litros.

Segundo repostaje de gasolina

En el km 386 de viaje, 131 km desde la primera visita a la gasolinera, vuelvo a parar a repostar cuando el ordenador del i3 me indica 20 km de autonomía a base de generador. Después de gastar otros 10 euros en gasolina para rellenar el depósito la estimación de autonomía se eleva a 115 km.

Tras recorrer un total de 451 km llegamos a la costa santanderina donde el destino nos regala un revitalizante bañito en la preciosa playa de Portio iluminados por una espectacular puesta de sol sobre el mar.

En este punto, muy contentos y muy relajados, nos resta un poco más del 25% de combustible (sigue sonando fatal en un coche eléctrico) – 57 km de autonomía de generador- y un 22% de baterías -22km de autonomía a base de baterías-.

Ha sido un viaje francamente agradable y divertido con el i3 un paso más adelante hacia la movilidad segura y sostenible.

451 km de distancia recorridos en 5 horas y 19 minutos a una velocidad media de 86.9 km/h y un consumo medio de energía eléctrica de 13,7 Kwh/ 100 Km.

Hemos aprendido que al viajar con el i3 Rex podemos recorrer en torno a 150 km, a base de generador, con cada depósito de combustible, lo que suponen unos 6 litros cada 100Km de consumo. Y unos 130 km con cada carga completa de las baterías. Siempre con una conducción si no totalmente conservadora, sí nada agresiva.

Aunque la propuesta del extensor de autonomía supone una alternativa temporal para eludir la necesidad de un coche con motor de combustión para realizar viajes de largo recorrido, también hemos aprendido en este viaje que sienta fatal tener que parar a echar gasolina a un vehículo 100% eléctrico, que por ello deja de ser cero emisiones. ☐ Toda una prostitución de intereses.



Muy pronto volveré para contaros el viaje de vuelta esta vez cuesta arriba y os adelanto que aunque siempre segura disfruté de unos tramos muy atractivos para la conducción deportiva por las carreteras de los cañones del Ebro y el Rudrón.

Hasta entonces, llevad una vida saludable y sostenible. ☐ Abrazos,

Ricardo.