



Mitsubishi Outlander PHEV

A partir de ahora todo será mejor

Prueba | Hace un año fue introducido el nuevo Mitsubishi Outlander. Un buen coche que recibió buenas críticas. Sin embargo, tanto los compradores como la redacción de Autozine estaban ansiosos de más. Eso quiere decir, una versión muy especial: el "híbrido enchufable". Éste combinaría todas las calidades de un SUV con el carácter medioambiental de un coche eléctrico. Valió la espera del "Outlander PHEV"?

Por definición, un SUV no es un coche medioambiental. Un "Sports Utility Vehicle" es grande y pesado y necesita por lógica un motor grande. La habitual doble tracción tampoco favorece al consumo de combustible. Pero los SUV siguen siendo populares, gracias a la apariencia robusta, el amplio espacio en el interior, la gran sensación de seguridad y el elevado peso del remolque que puede llevar.

Para reducir el consumo de combustible sin restar a sus calidades, Mitsubishi he elegido una tecnología extremadamente compleja. El "Outlander PHEV" (plug-in hybrid electric vehicle) puede comportarse como un coche completamente eléctrico, como un coche tradicional con motor a gasolina, y todas las variaciones por medio. En lo último está el secreto: combinando inteligentemente el uso del motor eléctrico con el motor a gasolina es posible bajar el consumo de forma espectacular.



Eléctrico

El Outlander prefiere conducir completamente eléctrico. Es posible cargarlo a través de un enchufe normal, como también en un punto de carga público, como también con un cargador rápido. El Outlander incluso puede cargarse a sí mismo durante el recorrido.

El Outlander tiene un carácter distinto a los demás coches eléctricos. La mayoría de los eléctricos son rápidos con prestaciones tan fáciles que la conducción

eléctrica se convierte en una fiesta. En relación con su peso (1.785 kgs), el Outlander tiene motores eléctricos relativamente débiles (60 kW) y por lo mismo su carácter es austero. Por supuesto el Outlander eléctrico es muy silencioso lo que da tranquilidad en el camino.



Teóricamente, la autonomía de las baterías es de unos 50 kms. Vale para todos los coches eléctricos, que la autonomía verdadera depende del estilo del conductor y las condiciones climatológicas. Durante nuestra prueba pudimos recorrer 37 kms de modo enteramente eléctrico. Gran parte de la distancia fue dentro de la ciudad.

Motor de ayuda

Cuando las baterías están vacías, este coche eléctrico no llega a detenerse. En lugar de eso, recibe asistencia de un motor a gasolina. En velocidades bajas el motor a gasolina funciona como generador, y los motores eléctricos impulsan el coche. Cuando la velocidad supera las 70 kms/h el motor a gasolina impulsa las ruedas delanteras.

Pero el motor a gasolina es más que un "motor de auxilio". Cuando las baterías están cargadas, el motor a gasolina puede ayudar para mejorar las prestaciones. Puede ser con la generación de extra corriente para los motores eléctricos, pero también dando más impulso a las ruedas.



Cuando la velocidad sube por encima de 125 kms/h, el motor a gasolina es siempre más eficiente. En este caso los motores eléctricos solamente sirven para dar un pequeño empujón durante la aceleración. El efecto de esta ayuda es que el Outlander es sorprendentemente ávido en la autopista.

Es audible cuando el motor a gasolina enciende, pero nunca estorbante. En muchos casos el sonido es eliminado ante el volumen de la radio o el viento. El conductor no siente cuando la tracción cambia de un motor al otro. Es un cambio desaparcibido y libre de vibraciones.

Cuando solamente se usa el motor a gasolina, el consumo es aproximadamente 5.7 litros por 100 kms. Eso es lo que indica la fábrica y también el valor durante nuestra prueba. El arte del PHEV es recorrer la máxima distancia en modo eléctrico para bajar el consumo promedio. Durante nuestra prueba completa realizamos un consumo de 3.9 litros por 100 kms. Con eso, el Outlander PHEV es más económico que un cochecito compacto.



Combinación

Hemos realizado este consumo bajo con la elección activa y pro-activa entre los dos motores. Un momento empleamos el uno, y el siguiente momento preferimos cargar la batería. De esta manera el Outlander gana energía al rodar sin acelerar como lo hacen todos los coches eléctricos. En el caso del Mitsubishi, el conductor puede determinar el grado de recuperación de energía durante la deceleración. Jugando con esto, se pueden ganar costosos kilómetros eléctricos.

Es también posible no exigir a las baterías y conducir en modo gasolinero. Es conveniente cuando está por llegar un trayecto en la ciudad. Uno así conduce más económico y libre de emisiones. De la misma manera es posible que las baterías reciban más carga apretando un botón. Hay que tomar en cuenta que el motor bencinero produce extra revoluciones, independientemente de la velocidad. Ésto causa una sensación antinatural e inquieta.

A quien no le interesa toda esta tecnología, puede simplemente poner la palanca de cambios en "Drive", y entonces los ordenadores se ocupan de brindar un máximo confort y un mínimo consumo. Lo que hace especial al Outlander es que el conductor tiene la posibilidad de influir el funcionamiento del coche. Claro, porque solamente el conductor puede anticipar el flujo del tráfico.

SUV

Hay varios coches eléctricos e híbridos. El Outlander es uno de los pocos con tracción a las cuatro ruedas. Como en un verdadero todoterreno, tiene una posición "lock" para evitar que en el terreno las ruedas que están deslizando reciban más potencia. El que quiere meterse seriamente en el terreno, tendrá que mejor montar otros neumáticos, porque el PHEV es entregado con "neumáticos para autopista".



Como se debe en el caso de un SUV, el Outlander PHEV puede llevar un remolque. El máximo peso (frenado) del remolque es de 1.500 kilos.

Equipamiento

Mitsubishi solamente emplea tecnología para reducir el consumo. En otras palabras: no han dado importancia a reducción de peso o mejoramiento de la aerodinámica. El equipamiento es igual al Outlander regular. El coche de prueba era una versión "Instyle+" lo que significa que tiene todos los lujos y previsiones de seguridad. De esta manera el coche frena automáticamente y tiene un excelente sistema de audio de "Rockford Fosgate".



El espacio tanto atrás como adelante es bueno. La posición de los ocupantes es algo más elevada que en

el regular Outlander, porque las baterías están ocultas en el piso del coche. El maletero es un poco más pequeño que en el Outlander normal (463 en lugar de 477 litros).

Comportamiento en camino

la tecnología especial y el alto peso de las baterías (190 kgs) influyen el comportamiento en camino. El Outlander regular tiende a inclinarse en las curvas, pero el PHEV ha recibido una suspensión más rígida para poder controlar el peso. Ésto resta algo al confort de la suspensión, pero en realidad causa un comportamiento en camino más convincente. La dirección es ligera y sin comunicación. No obstante, se siente agradable.

Cuando es manejado con calma, el Outlander PHEV se hace sentir grande y pesado. Es justamente cuando uno conduce más rápido, cuando el coche cobra vida. Es allí que se nota cómo los diseñadores han sabido controlar el peso.



Conclusión

Un año después de la introducción del nuevo Mitsubishi Outlander, ahora también está disponible el muy esperado "híbrido enchufable". Valió la pena esperarlo, porque el PHEV es una maravilla de la tecnología. Lo único que falta es la poderosa sensación de un SUV y la superior sensación de un coche eléctrico. El Outlander sí tiene el mismo espacio y es tan práctico y lujoso como todos los SUV. El comportamiento en camino es sin duda

diferente, pero de ninguna manera peor.

Por debajo de la piel, el Outlander PHEV combina la tecnología de un coche eléctrico con la de un híbrido y la de un coche con motor tradicional. Con esa combinación le han quitado el punto más débil de los coches eléctricos; la limitada autonomía.

En teoría, el consumo es extremadamente bajo (1.9 litros por 100 kms) y con la correspondiente emisión baja de CO2 (44 grs/km) , el Outlander PHEV recibe algunos beneficios fiscales. La posibilidad de realizar este consumo en la práctica depende mucho de la división de los trayectos entre eléctricos y bencineros. Cuando uno lo conduce siempre en el modo bencinero, el Outlander PHEV es algo más económico que los competidores. Si el conductor hace un uso óptimo de las medidas que están a su disposición, el Outlander PHEV es más económico que el más pequeño compacto.. Cuando uno conduce puramente eléctrico, el consumo es cero. Efectivamente, desde hoy todo es mejor. ■



Especificaciones

Mitsubishi Outlander PHEV MIVEC Electric Kaiteki

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	466 x 180 x 168 cms
Batalla	267 cms
Peso	1.885 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	2.000 kg
Contenido del tanque de combustible	45 l
Maletero	550/1700 l
Dimensiones de los neumáticos	225/55R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1998 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	121 cv @ 4500 rpm
Par motor	190 Nm @ 4500 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	11,7 seg.
Velocidad máxima	190 kms/h
Consumo promedio	1,9 l / 100 kms
Consumo urbano	7,1 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,1 l / 100 kms
Emision CO2	44 grs/km

Precio

Precio	€ 47.000
Modelo mas barato	€ 31.710