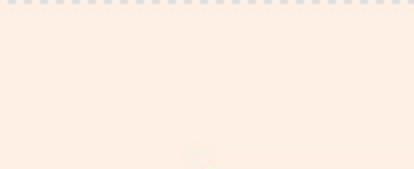


La gran mentira de los híbridos

por Enrique Dans •  26 enero, 2022 - 02:56

El cantón suizo de Valais, tras encargar un riguroso y documentado estudio a una compañía especializada, ha tomado la decisión de **dejar de otorgar ayudas a la adquisición de vehículos híbridos**, tras constatar que su consumo y sus emisiones son similares a las de los vehículos diesel y que no representan ningún tipo de beneficio medioambiental.

En realidad, lo que la consultora ha demostrado es algo que es bien sabido por todos en la industria desde hace mucho tiempo: los híbridos son la gran mentira, la promesa de buena conciencia y unos supuestos ahorros para unos consumidores que, en muchos países, aún no se atreven, generalmente por falta de conocimientos, a adquirir vehículos eléctricos.

La realidad es la que es: las métricas de consumo publicadas por los fabricantes según el ciclo WLTP que suelen prometer entre uno y dos litros cada 100 kilómetros están, en realidad, hechas en condiciones ideales y con conductores expertos en conducir el vehículo de manera que el consumo pueda llegar a alcanzar esas cifras, pero en la práctica, bajo unas condiciones de circulación reales y con conductores centrados simplemente en llegar de un sitio a otro y no en batir récords de consumo, **estos automóviles consumen por lo general unas cuatro veces más**, entre los cuatro y los siete litros cada cien kilómetros.

En los vehículos híbridos de gran tamaño, esas cifras alcanzan los diez litros por cada cien kilómetros. Al final, más allá del buenismo de las marcas, cargar con un motor de combustión interna, con su combustible, con uno eléctrico y con sus baterías es algo que, lógicamente, termina penalizando el rendimiento.

Los híbridos son la gran mentira, la promesa de buena conciencia y unos supuestos ahorros

Todos los fabricantes mienten en sus estimaciones de consumo, incluidos los eléctricos. Pero las implicaciones de esas mentiras son muy diferentes: si un vehículo eléctrico que afirma tener una autonomía de 510 kilómetros en condiciones ideales termina teniendo, en la práctica, algo menos de 350, supone más paradas a recargar, o en un uso habitual en ciudad, ni siquiera eso. Pero si un vehículo híbrido con una autonomía eléctrica ya habitualmente ridícula de 40 ó 50 kilómetros ofrece en la práctica menos de 20, está haciendo que su propietario circule en realidad con motor de combustión en una gran cantidad de ocasiones, y cargando con el peso innútil de sus baterías.

Los vehículos híbridos son, por un lado, **un intento de seguir explotando la tecnología de combustión** en la que los fabricantes se sienten más cómodos, y por otro, de capitalizar los miedos de muchos consumidores hacia unos vehículos eléctricos que aún son, para la mayoría, unos grandes desconocidos.

Miedos que, además, han sido alimentados durante años por los propios fabricantes y por unas redes de concesionarios que **ven en el eléctrico el fin de su modelo de negocio**. Si añadimos unos gobiernos que tratan de dictar medidas populares y que no cuestionan las afirmaciones que las marcas les venden, tenemos una tormenta perfecta, y la realidad de que los millones de vehículos híbridos vendidos no suponen, en la práctica, ningún tipo de beneficio medioambiental.

Por supuesto, el ciclo se realimenta: en los países en los que los vehículos eléctricos puros aún no cuentan con suficiente popularidad, **la inversión en puntos de recarga rápida suele ser muy inferior** -como prueban los mapas de cobertura- lo que lleva a que más consumidores vean la opción de adquirir un eléctrico como algo supuestamente arriesgado.

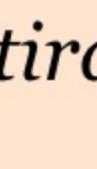
Si añadimos que muchos de los beneficios que deberían ser exclusivos de los vehículos eléctricos, como determinadas bonificaciones o exenciones, se aplican también, sin ningún tipo de fundamento, a los vehículos híbridos, se logra que estos lleguen a parecer algo que no son: una forma de obtener algunas ventajas sin pasar por algunos de los inconvenientes. Una impresión en realidad falsa, que en los mercados más avanzados, simplemente, ya se ha superado.

De hecho, la **nueva normativa Euro 7 de la Unión Europea** se está diseñando de tal manera que se prohíba de manera taxativa todo motor que supere unas emisiones de dióxido de carbono de 30 gramos por kilómetro, algo que en la práctica supone casi una prohibición de fabricar motores de combustión interna a partir del año 2025.

Algunas marcas, finalmente, lo han entendido, y han anunciado que **abandonan la inversión en el desarrollo de motores de combustión**. Para muchos compradores actuales de vehículos, esto supondrá que su vehículo con motor de combustión interna, híbrido o no, será completamente obsoleto en menos de tres años. Y a partir de ahí, solo cabe esperar que el incremento en el rigor de las revisiones anuales obligatorias termine por prohibir completamente la circulación de vehículos de combustión en muy pocos años.

El fin de ciclo de los motores de combustión interna -híbridos incluidos- podría llegar mucho antes de lo que algunos de los estados miembros de la Unión Europea como España pretenden, y derivado no de los plazos absurdos y populistas que ellos mismos han fijado, sino de la aplicación de unas normativas europeas de contaminación que son muchísimo más realistas y razonables.

El **vehículo híbrido es una gran mentira**. Una mentira de una industria obsoleta a su mercado y a los reguladores, una mentira populista de los gobiernos que subvencionan algo que nunca debería cualificar para recibir ningún tipo de subvención, y sobre todo, una mentira de sus compradores a sí mismos pretendiendo que tienen una conciencia ecológica que, en realidad, están muy lejos de tener. Simplemente, los últimos coletazos de una tecnología obsoleta y profundamente dañina.

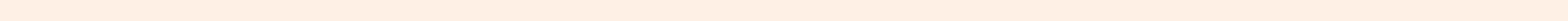
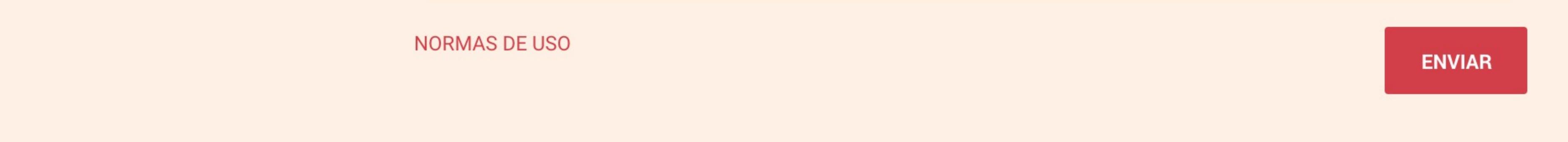
 SIGUE LOS TEMAS QUE TE INTERESAN

+ AUTOMOCIÓN + COCHE HÍBRIDO + COLUMNAS DE OPINIÓN



COMENTA

Ahora en portada



Enrique Dans

Roberto Scholtes

Domingo Vegas

LA TRIBUNA

LA TRIBUNA

LA TRIBUNA

Otra oportunidad perdida para Latinoamérica

Otra oportunidad perdida para Latinoamérica

Un año clave para la transición energética

Enrique Dans

Roberto Scholtes

Domingo Vegas

LA TRIBUNA

LA TRIBUNA

LA TRIBUNA

Enrique Dans

Roberto Scholtes

Domingo Vegas

Sé el primero en comentar

Escribe tu comentario

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...