



Por **Miguel Hernández Martín**
 ÁREA DE VEHÍCULOS DE CESVIMAP
 ✉ vehiculos@cesvimap.com



Por **José Javier del Molino Regalado**
 ÁREA DE VEHÍCULOS DE CESVIMAP
 ✉ vehiculos@cesvimap.com

A la hora de comprender el desembarco en nuestro parque automovilístico de marcas eléctricas chinas, y sus razones para volver a intentarlo en el viejo continente (ya probaron en 2006, con escaso éxito), explicamos la situación actual de China.

Su producto interior bruto (PIB) creció un 8,1% en 2021. En estos momentos, Pekín controla el 90% de la capacidad de procesamiento de tierras raras, entre ellas el litio, esencial para la fabricación de baterías. Sumando que sufre una de sus mayores **crisis energéticas de combustibles fósiles** -han reanudado la importación de carbón desde Australia- la respuesta es fácil.

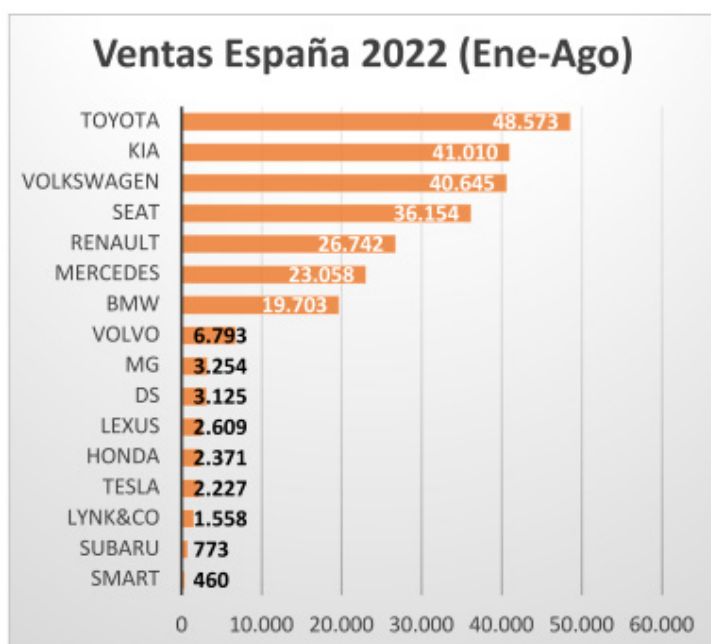
El desarrollo y evolución del **vehículo eléctrico** se ha convertido en una necesidad para China. Este salto evolutivo y el necesario continuo crecimiento de sus mercados provoca que superen sus fronteras. Respecto al coche eléctrico, el mercado europeo es uno de los más grandes. Así, es ya una realidad el aterrizaje en Europa de una variada oferta red de vehículos chinos en poco tiempo.

Vamos a analizar **marcas puramente chinas** (no occidentales con fabricación en ese país). Modelos fabricados en China, por empresas chinas y que, en los últimos años, han registrado matriculaciones en España.

Coches eléctricos chinos

en el mercado europeo

En los últimos años existen ciertas marcas de vehículos casi desconocidas. Al mercado español están llegando fabricantes de vehículos eléctricos de China. Este abanico de marcas, modelos, distribuidores, concesionarios y talleres generados en un corto periodo de tiempo puede crear dudas y cierto desconocimiento de este mercado.



Ventas realizadas por las marcas de enero a agosto 2022

Magnitud de las cifras

Para hacernos una idea de la magnitud de su llegada, observando las ventas, los vehículos chinos paulatinamente se van introduciendo en el mercado español. Destaca **MG** -más de 3.200 vehículos vendidos hasta agosto-, por encima de marcas conocidas como Honda o Lexus, y con cifras parejas con DS.

Por ejemplo, en el rango de los eléctricos, **MG** presenta el ZS EV un SUV del segmento B por 37.000 €. Comparado con sus rivales más cercanos, como el *Opel Mokka-e* y el *Hyundai Kona eléctrico*, ellos tienen menor equipamiento (se puede igualar, pero a base de packs con sobrecostes) y ofrecen menor potencia y capacidad en la batería.

Tomando como referencia la venta de **vehículos híbridos enchufables** en agosto de 2022,



CATL: Empresa de fabricación de baterías china

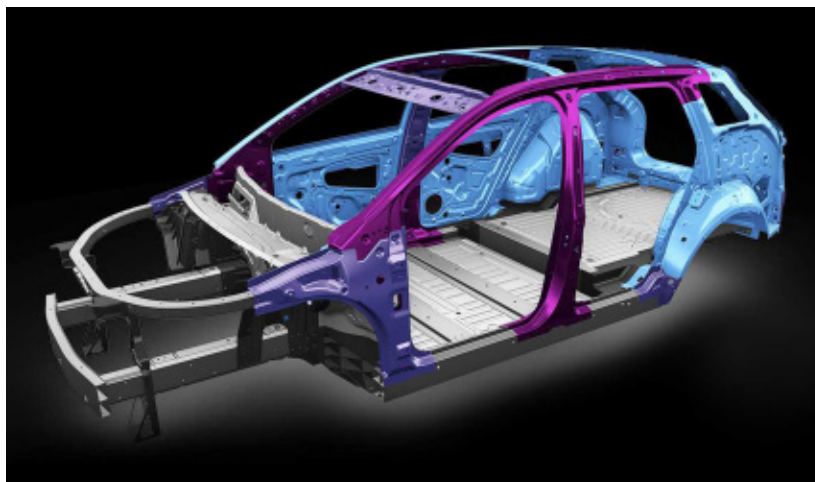
La afluencia
de modelos
electrificados
chinos favorece
la entrada en
Europa

hasta la fecha se han matriculado 30.528 unidades, un 17,83% más que en 2021.

El revolucionario 01 de **Lynk & Co** ha conseguido introducirse en los primeros puestos de los más vendidos en los últimos meses. Decimos que es innovador por su sistema de negocio -la marca no tiene concesionarios-. Los tramites se realizan online, y ofrece la posibilidad de comprar o "suscribirte" a su compra. Un modelo de negocio **tipo Netflix** donde se puede disfrutar del vehículo con seguro, mantenimiento y asistencia en carretera por meses. Actualmente, con las nuevas normas anticontaminación, resulta complicado, y costoso, homologar vehículos. Esta es una de las razones por la que las marcas chinas no entraban en el mercado europeo. Sin embargo, con la afluencia masiva de modelos electrificados, existe una muy buena oportunidad para comenzar a vender en Europa. Por ello, la mayoría de los modelos chinos que se venden son 100% eléctricos o híbridos enchufables. Los pocos que se



Vehículos chinos en la zona de pruebas de cargadores

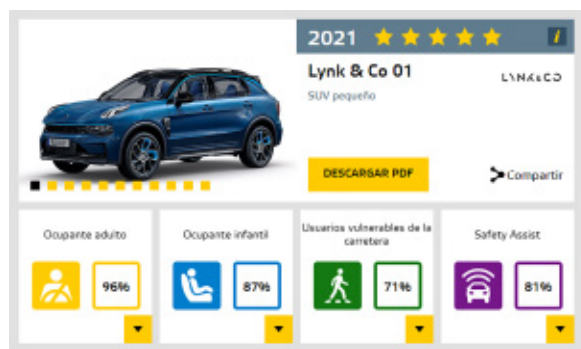


Estructura en acero y aluminio del Aiways U5

comercializan únicamente con motor de combustión casi siempre ofrecen la conversión a GLP (gas licuado del petróleo). Si bien su consumo es algo más alto con GLP a si es propulsado con gasolina, el precio del combustible es significativamente menor, además de las ventajas de homologación que tiene por ser 0 emisiones.

Análisis CESVIMAP

CESVIMAP ha analizado los vehículos chinos con mayor presencia en el mercado español.



Valoración del Lynk & Co 01 en Euro Ncap



MG EHS en la pista de pruebas AEB de CESVIMAP



Aiways U5 en CESVIMAP

Hemos comprobado cómo, prácticamente todos, llevan baterías del mayor fabricante chino de estos componentes: CATL. ¡Ojo! Ya muchos de los modelos que vemos en nuestras carreteras incorporan sus baterías. Por ejemplo, los últimos modelos de Tesla o los híbridos enchufables del grupo Volkswagen. Sin ir más lejos BMW ha llegado a un acuerdo con CATL, por lo que sus futuros modelos también estarán equipados con sus baterías cilíndricas.

Los modelos chinos que han pasado por CESVIMAP han sido dos híbridos enchufables y uno 100% eléctrico.

Los híbridos enchufables son el **Lynk & CO 01** y el **MG EHS**. Nos llamó la atención la similitud del sistema de propulsión de ambos. Se muestran con un motor de 1.500 centímetros cúbicos (3 cilindros en el **Lynk & CO** y 4 en el **MG**) y una batería en torno a 17 kWh. Consiguen una potencia total de 260 CV, aproximadamente. Otra de las similitudes es que ambos cargan con un máximo de 3,7 kW en monofásico.

El **Aiways U5** es otro vehículo de nacionalidad china que hemos analizado. Un SUV 100% eléctrico de 204 CV con batería de 63 kWh. Esta se puede cargar en corriente continua a 90kW. Tras haberlo probado de manera intensiva, creemos que la autonomía máxima real es de unos 300 kilómetros en entorno extraurbano. La marca homologa una autonomía, según ciclo WLTP, de 410 km.

En este aspecto, las marcas chinas no tienen nada que envidiar al resto de las asentadas en el mercado europeo. Ofrecen prestaciones muy similares a sus competidores a un precio inferior.

Seguridad

Si tu preocupación es: "¿serán seguros estos coches?" las carrocerías en estos vehículos, por norma general, poseen estructuras solventes, probadas en **Euro NCAP**.

En detalle, **Aiways** presenta un 73% respecto a la seguridad del ocupante adulto. Es penalizado, gravemente, en la nota final por sus resultados respecto a seguridad de los peatones.

MG nos resulta verdaderamente curioso. Dentro de sus modelos, encontramos disparidad en sus resultados (recordad, siempre por encima de los niveles medios de seguridad). Sus carrocerías presentan excelentes puntuaciones: 90% el **ZS EV** y 92% el **EHS** en seguridad del ocupante adulto. Es el **Marvel R**, su SUV eléctrico de mayor categoría, quien baja su media, con un 80%. También se ve penalizado más que sus dos hermanos en el apartado usuarios vulnerables de la carretera.

El **Lynk & Co 01** (desarrollado sobre la base de un **Volvo XC40**, con el que comparte elementos) consigue un 96% de seguridad respecto al ocupante adulto. Y, en el resto de las pruebas, también obtiene grandes resultados.

Es cierto que no hay gran investigación, desarrollo e innovación en carrocería por parte de estas

Los coches más económicos no ofrecen ADAS, los futuros traerán prácticamente todos los del mercado

marcas asiáticas. Sobre todo, en comparación con marcas europeas, donde su investigación en seguridad suele ser pionera. Pero sí tienen resultados similares a carrocerías de otras marcas ya asentadas en el mercado, a un menor precio. Al analizar el **equipamiento de ADAS** de los modelos de origen chino nos hemos encontrado con dos vertientes.

Los coches **más económicos** no tienen ni un solo sistema de ayuda a la conducción, salvo, como mucho, cámara de aparcamiento. Los **próxi-mos** traerán prácticamente todo lo que hay en el mercado. ¿Y esto por qué? Para nosotros, esta puede ser su principal baza, ofrecer mejor equipamiento que sus competidores (como mínimo, el mismo) y mejorar el precio de salida.

"Vale, tienen todos los sistemas, ¿pero funcionan igual?". La respuesta es que no, al menos no exactamente igual, en algunos casos el sistema puede ser un poco deficiente, ligeramente por debajo de los demás competidores. Nos sorprendió, por ejemplo, que el *MG EHS* incorpora el sistema SEA (Asistente de Salida Segura) que avisa de la presencia de un vehículo por detrás al abrir la puerta, estando nuestro vehículo estacionado. Funciona correctamente, utiliza el mismo icono del BSD (Sistema de Ángulo Muerto) y el RCTA (Tráfico Cruzado Trasero), pero, su led está situado de manera que se ve poco, tan poco que, si lo ves, es que ves perfectamente que se acerca desde el espejo retrovisor.

Otro ejemplo, en el *Aiways U5* el sistema de mantenimiento de carril asociado al ACC, al



Led poco visible del sistema BSD/RCTA/SEA en el MG eHS



Aiways U5 en la prueba de carretera

llegar a una curva ligeramente cerrada el vehículo reduce un poco la velocidad, como muchos modelos, pero el *Aiways* lo hace de forma excesiva, llega a resultar molesto.

Es decir, siempre según nuestra opinión, el funcionamiento de estos sistemas no está del todo pulido, les queda aún "un peldaño" hasta alcanzar a sus competidores.

Sin embargo, recalcamos **el buen comportamiento de estos vehículos en carretera**.

Aunque cada uno tiene su personalidad todos ofrecen sensación de seguridad y una aceleración acorde a sus potencias. Transmiten calidad en su interior y exterior. Hemos hablado de sus defectos, como un sistema de infoentretenimiento un poco deficiente en el *Aiways* o el ya mencionado sistema de ángulo muerto del *MG*. Sin embargo, equiparan la balanza gracias al precio y al completo equipamiento que traen. Supone meramente cuestión de tiempo que los coches eléctricos chinos mejoren y corrijan estos pequeños aspectos mencionados o que el mercado responda mejor ante ellos ●