

Prueba comparativa de SUV eléctricos: EL Peugeot e-2008, el MG ZS EV contra el Hyundai Kona

Ofrecido a un precio inmejorable, el MG ZS EV es uno de los recién llegados al creciente segmento de los SUV eléctricos, donde se une al Peugeot e-2008, lanzado a principios de año. Pero, ¿de qué valen estos dos nuevos modelos? Esto es lo que queríamos saber en un viaje entre París y Estrasburgo donde podríamos compararlos con el Hyundai Kona eléctrico.

Todavía inexistente hace solo unos años, la categoría de SUV eléctricos sigue creciendo e incluso da la bienvenida a los fabricantes chinos. Ahora propiedad del grupo SAIC, la antigua marca británica MG lanzó hace unas semanas un primer modelo en Francia llamado ZS EV. Tras compararlo con el Renault ZOE, lo llevamos a una nueva prueba para enfrentarlo a otros dos modelos del mismo segmento: el reciente Peugeot e-2008 y el eléctrico Hyundai Kona.



Características similares

Técnicamente, nuestros tres SUV son muy similares. Un poco más potente que el e-2008 y el Kona, ambos limitados a 100 kW, el MG ZS EV sube a 105 kW de potencia máxima.

Por el lado de la batería, el Peugeot e-2008 muestra el mejor rendimiento. Con 46 kWh de capacidad útil y 310 km de autonomía teórica, supera al MG ZS EV que totaliza 42,5 kWh de capacidad útil para 260 km de autonomía WLTP. En el Kona, hemos optado voluntariamente por la batería “pequeña” de 39,2 kWh para equilibrar mejor el juego.





	MG EV	ZSPEUGEOT 2008	E-KONA EV
Potencia máxima del motor (kW)	105	100	100
Batería nominal (kWh)	44,5	50	42
Batería útil (kWh)	42,5	46	39,2
Alcance WLTP (km)	263	310	289

En términos de tamaño, el MG ZS EV es el más grande. Con 4,31 m de longitud, se sitúa justo por delante del Peugeot e-2008 que suma 4,30 m. Más compacto, el Hyundai Kona mide solo 4,18 m.



En cuanto al maletero, vuelve a ser el MG el que gana con 448 litros y la ventaja de un doble suelo que ahorra altura de carga. el e-2008 acaba de ser penalizado por un doble fondo menos profundo que su competidor chino, el e-2008 viene justo detrás con 405 litros. Con un espacio menos profundo y menos profundo, el Kona eléctrico termina en último lugar con una capacidad limitada a 332 litros.



	MG EV	ZSPEUGEOT E-2008	KONA EV
Longitud (mm)	4314	4300	4180
Longitud (mm)	4314	4300	4180
Ancho (mm)	1809	1815	1800
Altura (mm)	1644	1530	1570
Distancia entre ejes (mm)	2585	2605	2600
Masa vacía (kg)	1532	1548	1610
Cofre	448-1166	405 - 1467	332-1114



En el interior, el Peugeot e-2008 toma el estilo de los últimos modelos de la marca y luce la presentación más moderna de esta comparativa. La ergonomía, sin embargo, deja algo que desear con un volante que oculta los medidores y los controles de aire acondicionado que no son prácticos de usar.

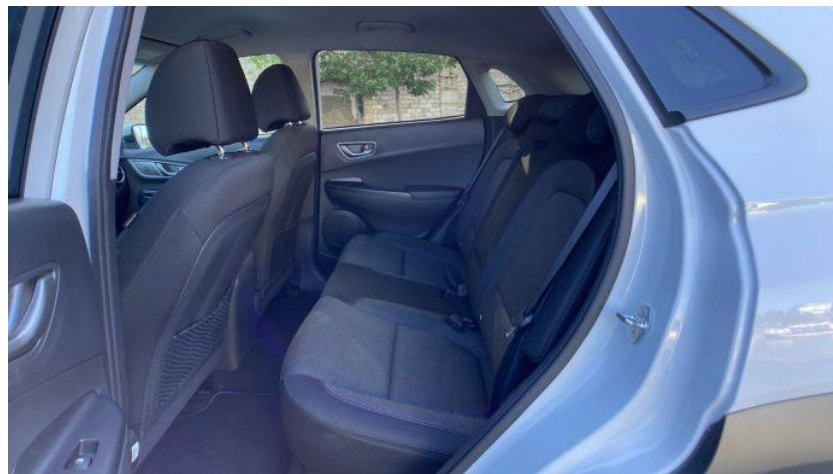


A bordo del Kona, la presentación es más clásica. El SUV coreano se distingue, sin embargo, por su ergonomía bien pensada, su dispositivo de visualización frontal y su sistema multimedia más sofisticado. En la parte eléctrica, ofrece muchas más posibilidades de personalización que sus dos competidores.



En el MG, el ambiente es mucho menos geek: no hay instrumentación digital, una pantalla táctil poco sensible y sobre todo la ausencia de aire acondicionado automático.

En los asientos traseros, el MG gana con un buen espacio para las piernas y un buen espacio para la cabeza. A bordo del Peugeot e-2008, tenemos un buen espacio para las rodillas e incluso una altura de techo mayor que la del MG. Solo inconvenientes: un espacio un poco menos ancho en los codos y una luneta trasera que no baja del todo. Más corto, el Kona es el que tiene menos espacio en nuestra comparación. Si el espacio para las piernas es mucho menos generoso, el ancho en los codos y el espacio para la cabeza siguen siendo correctos.



En la autopista

Saliendo de París para llegar a Estrasburgo, nuestro viaje comienza con gran parte de la autopista. En términos de rendimiento, los tres modelos están extremadamente cerca. Sin embargo, es el Kona el que gana con un par más alto y una buena capacidad de respuesta en el pedal. También es un poco más rápido en pico con una velocidad máxima de 155 km / h frente a 150 para el e-2008 y 140 para el MG. Por el contrario, es el último muerto en 0 a 100 km/h. Una actuación que derribó en 9,7 segundos contra el 8,2 del MG y el 8,5 del Peugeot.

En términos de ayudas a la conducción, nuestros tres SUV están bastante bien equipados. Todos tienen control de crucero y dispositivos de mantenimiento de carril

a bordo. En el Peugeot e-2008, la opción se cobra 400 euros y la ergonomía no es ideal con un inodoro escondido detrás del volante.

	MG EV	ZSPEUGEOT 2008	E-KONA EV
Potencia máxima del motor (kW)	105	100	100
Par motor máximo (Nm)	353	260	365
Velocidad máxima (km / h)	140	150	155
0-100 kilómetros por hora	8,2 segundos	8.5 segundos	9,7 segundos

En uso urbano, el Peugeot e-2008 destaca en manejo gracias a su dirección muy ligera y su pequeño volante. También tiene el radio de giro más corto de nuestro panel: 10,4 m contra 10,6 para el Kona y 11,2 m para el MG ZS que muestra la dirección más pesada. En cuanto al Kona, tiene la distancia al suelo más pequeña. Consecuencias: el puesto de conducción es más bajo y la visión menos panorámica.

Si todos ofrecen el sistema, la regeneración es muy variable de un modelo a otro. Un ganador en términos de ergonomía, el Kona tiene un sistema regulable a través de las paletas en el volante con cuatro modos de regeneración. En el MG, también puede modular la intensidad del frenado regenerativo con varios modos. Menos práctico, el ajuste se realiza mediante un botón ubicado en la consola central. Menos avanzado, el Peugeot e-2008 se contenta con un sencillo modo "B". Activado a través del selector de marchas, refuerza la intensidad del frenado motor pero con un efecto mucho menos marcado que sus dos competidores.

En cuanto a las ayudas para estacionar, nuestros tres modelos de prueba son similares ya que tienen cámaras y radares de marcha atrás. Sin embargo, el Peugeot e-2008 se distingue por la presencia de radares en la parte delantera. Una opción facturada 260 euros.

Una infraestructura que aún falta

Para Automobile-Propre, la realización de este largo viaje en un automóvil eléctrico también fue una oportunidad para probar la infraestructura de carga. Con el cierre de gran parte de las terminales de Corri-Door, tuvimos que adaptarnos para este viaje hacia el Grand Est. Saliendo de París, hacemos una primera parada en Reims en una estación de la red Ionity.



Al final de esta primera sesión de carga, los resultados son mixtos. De las cinco estaciones ofrecidas, incluida una limitada a 50 kW, dos no funcionaban. Mientras que el Peugeot e-2008 pudo subir a más de 80kW, el Hyundai Kona tuvo más dificultades con picos de 46kW y problemas de conectividad que nos obligaron a reiniciar la carga tres veces. Si la autenticación no fue un problema para nosotros, el propietario de un Porsche Taycan no tuvo tanta suerte. Después de esperar varias decenas de minutos para que liberáramos los asientos, nunca logró iniciar la carga y finalmente eligió probar suerte en una segunda estación IONITY, ubicada en la zona opuesta. Es una pena para un automóvil de lujo, sobre todo porque Porsche, una marca del grupo Volkswagen, es uno de los financiadores de la red.

Debido a la falta de terminales rápidos disponibles en la ruta, nuestra segunda etapa de carga se llevó a cabo en Verdún, esta vez en terminales de CA limitados a 22 kW. Una vez más, los resultados son mixtos. Si bien cargar el ZS EV y el Kona no fue un problema, encontramos más dificultades con el e-2008. Por razones que escapan a nuestro control, este no se cargó. ¿Problema de terminal o coche? No lo sabremos. Aun así, el problema podría resolverse moviendo el automóvil a otra terminal ubicada cerca. Con una potencia limitada a 7 kW en los tres coches, la parada de Verdun habrá durado varias horas antes de salir por la autopista hacia Estrasburgo a través de una etapa final en Saint-Avold donde nuestros competidores se sucedieron en la única terminal. rápido disponible.



El Hyundai Kona eléctrico se carga en Verdún

Al final, los resultados son claros: si la nueva generación de coches eléctricos se adapta perfectamente a los viajes por autopista, la infraestructura de carga no existe. Más allá del problema de la capilaridad de la red, también falta disponibilidad. En el viaje de regreso, dos terminales de la estación de Ionty en la zona de Gueux (Reims) volvieron a estar fuera de servicio.

Evidentemente, algunos dirán que no elegimos el camino fácil con modelos con capacidades de batería inferiores a 50 kWh. Sin embargo, no habríamos tenido ninguna preocupación si la malla hubiera sido suficiente, por ejemplo con la garantía de estaciones de carga rápida desplegadas cada 100 km.

Informe de consumos y tarifas

Al final de un recorrido de más de 500 km en un recorrido mayoritariamente por autopista, es el Hyundai Kona el que gana el partido de consumo con una media de 18 kWh / 100 km. Segundo en este ranking de consumo, el Peugeot e-2008 promedia casi 20 kWh mientras que el MG ZS-EV termina último con 21 kWh / 100.

Por el lado del precio, el MG ZS EV supera con creces a sus dos competidores con un precio de 31.990 € sin incluir la bonificación en el acabado Luxury de nuestro modelo de prueba. 7.000 € más caras, nuestras versiones de prueba de Kona (Creative) y e-2008 (Allure) se ofrecen respectivamente a 39.100 € y 39.150 € sin incluir el bono.

Al final, el SUV chino muestra una inmejorable relación precio-equipamiento. Sin embargo, la diferencia de precio se reduce en los acabados de nivel de entrada. Este es particularmente el caso del Kona, que desciende a 34.900 €, o 4.000 euros más que el modelo MG.

	MG EV	ZS Peugeot 2008	e-Hyundai Kona
Terminando el modelo de prueba	Lujo	Paso	Creativo
Precio del modelo de prueba	31.990 €	39 150 €	39 100 €
Precio de nivel de entrada	29 900 €	37.550 €	34 900 €



Opinión editorial

¿Un Kona eléctrico para el techno, un e-2008 para el estilo o un ZS EV por el precio? Si nuestros tres competidores tienen argumentos particularmente convincentes, es al final el Hyundai Kona el que mantienen nuestros tres probadores. A pesar de su menor habitabilidad, el SUV coreano fue capaz de convencer a la redacción de la conducta pero también de la parte tecnológica con un sistema más económico y exitoso.

En el segundo escalón del podio, la batalla está cerrada y finalmente colocamos al Peugeot e-2008. El modelo león destaca por su estilo y placer de conducción y está por delante de un MG ZS EV que sigue siendo, con mucho, el mejor en términos de precio-rendimiento.