

El 57% de los coches híbridos que se venden en España no mueven el vehículo en modo eléctrico

3:22 Estimated 706 Words ES Language

Los coches híbridos no enchufables viven un momento dulce tanto en España como en el resto de Europa. En un contexto en el que el vehículo eléctrico no termina de arrancar, sobre todo por su aún elevado precio, y en el que crecen las restricciones a la movilidad en las grandes ciudades a los vehículos más contaminantes,

Para seguir leyendo este artículo de Cinco Días necesitas una suscripción Premium de EL PAÍS

data-link-track-dtm="">los clientes están optando por estos vehículos que en el caso de España cuentan con la etiqueta ECO de la DGT. Según datos de la patronal de automovilísticas, Anfac, los híbridos no enchufables supusieron entre enero y agosto el 36,8% de las matriculaciones en España, muy cerca de lo que representan los de gasolina, el tipo de coche más vendido con un 39,5% de cuota de mercado. Esto fue posible gracias a un incremento de las ventas de los híbridos del 25,3% en un mercado nacional que apenas avanzó un 4,5%. En Europa, la patronal de automovilísticas [ACEA cifra el crecimiento de este tipo de automóviles en el 21,1% hasta agosto.](#)

Sin embargo, [dentro del grupo de los híbridos no enchufables](#) se incluye también a los *mild hybrid* o híbridos suaves. Este último es un vehículo que cuenta con una pequeña batería adicional de hasta 48 voltios que no ofrece tracción en eléctrico, es decir, el coche no se mueve en modo eléctrico como sí hacen los híbridos convencionales. Por ende, su reducción de emisiones de gases contaminantes es menor a la de un híbrido convencional, aunque ambos cuentan con la etiqueta ECO de la DGT. Por dicha distinción medioambiental y por su precio más acotado en comparación con los híbridos convencionales, la mayoría de marcas están apostando por esta tecnología que ha tenido una gran acogida entre los clientes. Según datos de la consultora MSI, en los ocho primeros meses del año, de los 250.545 híbridos comercializados en España, más de la mitad, un 57,23%, fueron *mild hybrids*, unos 143.400.

Si bien no ofrece tracción en eléctrico, sí ayuda al coche, según las automovilísticas, en el momento del arranque y a que determinados sistemas del vehículo funcionen de forma más eficiente. Una de las apuestas más recientes y fuertes por esta tecnología fue el anuncio en julio del grupo Stellantis (que tiene un crisol de marcas como Opel, Peugeot, Citroën, Fiat o Alfa Romeo), de ofrecer 30 modelos con versiones *mild hybrid* este año a los que se sumarán otros seis nuevos lanzamientos hasta 2026. Según explicó la compañía, su motor híbrido suave permite conseguir “hasta un 20% de reducción de las emisiones de CO2 en comparación con los motores de combustión con transmisión automática” y asegura que proporciona “hasta un kilómetro de autonomía en conducción constante y también puede proporcionar algo de propulsión eléctrica durante la marcha normal o por inercia con carga ligera”.

Por su parte, Transport & Environment (T&E), la Federación Europea de Transporte y Medioambiente, mantiene que los *mild hybrids* emiten casi lo mismo que los vehículos de combustión tradicionales. “En la primera mitad de 2024, los coches de combustión convencionales emitieron 140 gramos de CO2 por kilómetro de media, mientras que los híbridos suaves o *mild hybrid* emitieron de media un 2% menos (137 gramos de CO2) y los híbridos convencionales un 21% menos (110 gramos)”, indicó T&E en un estudio publicado la semana pasada sobre cómo las marcas afrontan el endurecimiento de las emisiones medias de CO2 que impone Bruselas a partir de 2025. Para ello, deberán de incrementar las ventas de sus coches de cero y bajas emisiones, sobre todo Volkswagen y Ford, que son las que se encuentran más lejos de cumplir sus objetivos de emisiones (la única que ya lo hace es Volvo).

Otra marca que ha apostado por los *mild hybrid* es Renault, que en su página web asegura que el sistema eléctrico de esta tecnología ayuda al motor “en las fases de arranque desde cero (también al salir de un semáforo o un stop) y de aceleración. Esto quiere decir que un coche con hibridación siempre circula con el motor de combustión encendido, aunque con un nivel de consumo y emisiones menor del habitual”. “Aunque cuenta con un sistema eléctrico, el coche *mild hybrid* todavía depende al cien por cien del motor de gasolina o diésel”, admite la compañía gala.