

CONVERSIÓN VEHÍCULO DE COMBUSTIÓN
VEHÍCULO ELÉCTRICO
VWT3 -- ODISEA



TRANSFORMACIÓN DE LA VOLSKWAGEN T3 A HÍBRIDA – ECOCHE ODISEA.

Nos ponemos en contacto con vosotros pues el modelo por el cual solicitasteis en su día presupuesto de transformación ha alcanzado el número mínimo de unidades para poder ser desarrollado en híbrido. Ya sabemos que muchos de vosotros preferíais el eléctrico 100% pero sería contraproducente recomendaros el eléctrico 100% pues son varios factores los que están en nuestra contra y algunos a nuestro favor.

La idea es hacer la transformación de una primera flota de 50 vehículos. Esto nos permitirá tener costes reducidos y poder ser asequibles a todas las personas que decidan participar. Será necesario un mínimo de pedidos para poder llegar a costes económicos y asequibles para todos. De esta manera se plantean las siguientes opciones de reserva:

1.- Reserva de transformación de 1.000€ (IVA no incluido). Esta cantidad de reserva se descontará después del precio total de la transformación del vehículo.

2.- Reserva de transformación de 1.500€ o 2.000€ (IVA no incluido) respectivamente llevarán un descuento del 5 y 10%. Esta cantidad de reserva se descontará después del precio total de la transformación del vehículo.

El coste total de la transformación estará entre los 6.000 y los 8.000€ (IVA no incluido) dependiendo del número de vehículos que consigamos agrupar, con un mínimo de 50, para la transformación. Además estamos trabajando en mejoras fiscales y de bonificación para las personas que hagan el encargo dentro de los 50 primeros. Según se vayan haciendo las reservas os iremos informando.

También se está trabajando para que igual que se subvenciona la adquisición de vehículos nuevos los vehículos transformados también tengan esos privilegios. Estamos teniendo reuniones a nivel autonómico y esperamos que pronto podamos hacerlo con el ministerio. La idea es reivindicar la igualdad para todos en las subvenciones de movilidad, estatal y autonómicas, con el fin de acabar con la discriminación contra el *retrofit* como está ocurriendo hasta el momento.



PROS Y CONTRAS. HÍBRIDO vs. ELÉCTRICO 100%

Lo ideal es hacerla eléctrica 100% pues así dejamos de lado las emisiones de CO₂, NO_x y demás Gases contaminantes y tóxicos. No obstante, si abrimos el espectro y miramos con mayor amplitud es más viable híbrido, por eso no queremos que las personas gasten dinero sin saber las consecuencias. Se trata de los siguientes aspectos:

1.- Coste de homologación - Híbrido es más caro que eléctrico pero al tratarse de un proyecto amplio esto no se notará en el coste final.

2.- Coste final de transformación - Híbrido es más barato que eléctrico pues tendrá menos baterías que el eléctrico y eso reducirá sus costes a la mitad. Si un eléctrico 100% puede costar 20.000€ el híbrido acabaría costando 10.000€ con homologación y la ITV pasada.

3.- Autonomía - El híbrido va a tener más autonomía que el eléctrico. Es obvio, el híbrido tendrá la autonomía del de combustión y a eso le sumaremos la autonomía en eléctrico que al ser recargable el funcionamiento de combustión permitirá a la vez cargar baterías. Ejemplo: Conducimos en eléctrico los primeros 50km y después pasamos a combustión que tendremos una autonomía de unos 500km (recorrido suficiente para recargar baterías) y poder recorrer otros 50km, por tanto mientras el eléctrico tiene una autonomía de 150km el híbrido tendrá cuatro veces más 600km.

4.- Emisiones CO₂, NO_x... - El eléctrico no emitirá nada mientras el híbrido emitirá cuando vaya en combustión, en eléctrico no emitirá pero sólo tienes autonomía de 50km.

5.- Etiqueta CERO - Nuestro híbrido y eléctrico tendrán etiqueta CERO, puedes verlo en la [web del ministerio](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/distintivo-ambiental/etiqueta_o_azul.shtml) (http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/distintivo-ambiental/etiqueta_o_azul.shtml).

6.- Rentabilidad económica - Las baterías son una tecnología muy reciente en los vehículos y ahora está la disputa por el litio, hidrógeno y alguna vez se dijo el grafeno. Si hacemos transformación a eléctrico 100% eso supondrá una inversión que no rentabilizaremos. Por ello recomendamos primero hacer la transformación a híbrido. Pasado el tiempo cuando se establezca lo de las baterías o incluso el sistema de recarga (que podría ser dinámica), entonces si será el momento de hacer la transición eléctrico 100%.

7.- Rentabilidad ambiental - Si hacemos primero el híbrido estaremos dando tiempo al desarrollo de las baterías y de esta forma consumiremos menos recursos naturales hasta que se establezca la lucha por el modelo de acumulación de energía eléctrica. Al hacer el eléctrico nos condenamos a utilizar recursos naturales para usar unas baterías que no están optimizadas y por ello supondrán un impacto ambiental grande en relación al consumo de recursos naturales y los gastos energéticos para su fabricación.



PREGUNTAS FRECUENTES.

Con motivo de las preguntas que nos habéis mandado a continuación respondemos a todas, pues entendemos que pueden ser cuestiones comunes.

- ¿La transformación sería recargable mediante toma a corriente? **El vehículo será híbrido enchufable. También se recargará cuando circule con la tracción de combustión.**
- ¿Qué tiempo estimado habéis calculado desde que se hace la reserva hasta que se empieza a realizar la transformación? **El objetivo es esperar a un número mínimo de reservas para poder empezar. Si antes del 31 de marzo no está el número mínimo todas las personas que hayan hecho la reserva se les devolverá el dinero o lo mantienen en depósito hasta que se llegue al número mínimo.**
- ¿Cual es el tiempo estimado para entregar la furgoneta transformada? **Una vez hechas todas las reservas los vehículos podrían entregarse en no más de 2 meses, es decir, para final de mayo empezaríamos a entregar y según orden de reserva. El vehículo estará homologado, con la ITV y con su etiqueta CERO puesta en la luna delantera.**
- ¿Que potencia tiene el motor eléctrico y dónde actúa? **Serán dos motores eléctricos que van en rueda delantera. En el caso de las Syncro cambiará la tracción delantera y pasará a ser eléctrica. Podemos mantener el sistema de 4x4 a velocidades cortas.**
- ¿Que autonomía en eléctrico hemos calculado? **Tendrá al menos 50km de autonomía para así garantizar la etiqueta CERO de ciudad. Será autorrecargable y enchufable, es decir, podréis cargar cuando funcionéis con el motor de combustión y también enchufando en la red.**
- ¿Habría que llevar la furgoneta a Extremadura? **Es lo recomendable. Aunque estamos barajando la opción de hacer el kit para que se lo pueda montar cada uno en su zona de residencia.** Pero esto aún estamos estudiando costes de envío del kit y desarrollo del manual de montaje.
- ¿Se podría ver/probar la primera unidad? **Estamos trabajando en ello y cuando esté lo publicaremos para que podáis probarla. Hasta no tener un mínimo de reservas no queremos mostrarla. Vuestra opinión nos servirá para mejorar y personalizar.**
- ¿Sirve para furgonetas diesel o solo para gasolina? **No va a afectar al sistema de tracción de combustión por tanto será aplicable a ambos modelos.**
- ¿Cual será la cilindrada final que tendría la furgo? **La misma que de origen. El sistema híbrido está pensado para poder circular por ciudad y tener más autonomía que en combustión.**
- ¿Alguna otra transformación adaptación necesaria: frenos, caja de cambio, estructura, Nº de plazas? **Se mantiene todo igual. Baterías y sistemas de control se colocaran en los huecos de la carrocería y anclados al chasis.**

