



Este modelo llega a nuestro país en dos versiones, cuyos precios oscilan entre los \$19.990.000 y \$21.990.000.

LANZAMIENTO EN CHILE
[CHANGAN CS55 PLUS IDD]

ENERGÍA

muy bien administrada

ESTA MARCA INTRODUCE UNA NUEVA VERSIÓN A SU LINE UP: UN HÍBRIDO ENCHUFABLE QUE NOS OFRECE UNA AUTONOMÍA MÁXIMA DE 1.085 KILÓMETROS.

LEONARDO PACHECO

Ya es un hecho que la tecnología híbrida es la que más confianza infunde en los usuarios, especialmente en esos rincones del mundo donde la red de cargadores aún no se ha desarrollado. Depender totalmente de la electricidad impone restricciones, como la autonomía y el tiempo de recarga en la red pública. Es por eso que los fabricantes de automóviles ofrecen ejemplares híbridos en todas sus variantes, siendo los denominados PHEV (híbridos enchufables) los que se roban la película, apoyados en un rango de autonomía impresionante.

El CS55 Plus IDD es un ejemplo de lo expuesto, porque gracias a su tren propulsor híbrido puede recorrer más de 1.000 kilómetros con el estanque de combustible colmado y con la batería cargada al 100%, es decir, con 51 litros de gasolina y 18,9 kWh disponibles en el acumulador eléctrico.

Este modelo llega a nuestro país con un sólido discurso técnico y comercial, considerando que se ofrecen dos versiones, cuyos precios oscilan entre los \$19.990.000 y \$21.990.000, monto al que se le deben aplicar las bonificaciones de rigor. En resumen, estamos frente al ejemplar PHEV más asequible del mercado chileno, una ventaja no



FOTOGRAFÍAS SERGIO SALAZAR

menor tomando en cuenta los precios de sus principales competidores.

El CS55 Plus IDD, sigla que, dicho sea de paso, significa *Intelligent Dual Drive*, exhibe un diseño exterior limpio y concordante con la tecnología que lo impulsa, ya que en la proa prácticamente no tiene entradas de aire, al menos no de esas

exageradas.

Mide 4,53 metros de largo y cuenta con 2,65 metros de distancia entre ejes, anunciándose además un maletero capaz de recibir desde 475 litros.

En el habitáculo, lo primero que destaca es que no se abusó con el tamaño de las pantallas, optándose por un monitor táctil de 10" o 12,3", según la ver-

sión (*Luxury* y *Elite*), y por un clúster digital de 10,25" en ambos casos. Lo que más llama la atención es que, de cierta forma, se replicó el diseño del i-cockpit de Peugeot, protagonizado por un pequeño volante aplanado en ambos extremos y con el cuadro de instrumentos ubicado en lo alto del tablero. Es un formato bastante ergonómico por lo demás.

El tren propulsor lo encabeza un bloque gasolinero de 1,5 litros que aporta 105 cv y 133 Nm de torque, para continuar con un electromotor que produce 212 cv y 330 Nm de par máximo. Así se obtienen unos erogues combinados de 268 cv y 470 Nm. La gestión de estas cifras se le encomendó a una transmisión dedicada e-CVT.

La batería es de tipo LFP (fosfato de hierro y litio) y se puede recargar totalmente en menos de tres horas valiéndose de un *wallbox* de 7 kW. En modo eléctrico, este Changan puede cubrir 115 kilómetros, y en modo híbrido la autonomía es de 1.085 kilómetros.

Se anuncian cuatro modos de gestión de la energía: 100% eléctrico; híbrido con los dos motores girando las ruedas; híbrido de rango extendido con el motor gasolinero aportando en la generación de electricidad pero sin intervenir en la tracción; e inteligente, en el que la electrónica decide el modo más conveniente.