

PRUEBA  
EN RUTA

KIA PV5 CARGO L2H1

# ¿Ha nacido una estrella?

📍 por **Silvio Pinto**



“La irrupción de Kia (fabricante de turismos) con la PV5 en el segmento de los comerciales ligeros no tiene precedentes. No recordamos una furgoneta 'novata' tan cargada de argumentos para seducir al más exigente de los mortales”

“Si tiene una imagen rompedora, es eficiente, es segura, incorpora un ecosistema de conectividad de primer nivel, es eléctrica, tiene cuatro ruedas y un volante (y dos compartimentos secretos) es una PV5”

“Que la PV5 es más que 'una cara bonita' lo demuestra la cantidad de configuraciones disponibles, las posibilidades de conducción que ofrece y que admite carga de hasta 150 kW de potencia. Un auténtica herramienta de trabajo”



## KIA PV5 CARGO L2H1

# ¿HA NACIDO UNA ESTRELLA?

Kia se adentra en el segmento del reparto urbano eléctrico con un comercial ligero que ofrece unas prestaciones, en el sentido más amplio de la palabra, solo comparables a las sensaciones que transmite.

Por Silvio Pinto • Fotos: Alejandro Mata



Nitidez extrema para el cuadro de instrumentos de 7,5" y un diez para el volante multifunción.



Luce más "deportivo" de lo que es. Nuestra protagonista calza unos 215/65 R16, una medida bastante estándar.

## LO MEJOR

- Rendimiento de la cadena cinemática.
- Soluciones incorporadas.
- Compartimento de carga y almacenaje en cabina.
- Experiencia de conducción (ADAS).

## A MEJORAR

- Reposabrazos del conductor.
- Ángulo muerto retrovisor derecho.
- Sistema de levas para los modos de retención/regeneración.

**iQ** **ué buenas!** Me refiero a las sensaciones que nos ha dejado la PV5; y ¡qué buenos! Ahora la afirmación se centra en los resultados de la prueba llevada a cabo con nuestra electrificante protagonista. ¡Vaya sorpresón! esta última exclamación precisa al menos de un par de párrafos para su justificación.

Sorpresón en primer lugar porque esta furgoneta eléctrica es producida por un (hasta ahora) fabricante de automóviles y esto en algunos detalles se nota para bien. En segundo lugar, sorpresón porque el producto final está netamente por encima de lo que ofrecen algunas marcas ya consolidadas en el mercado de los comerciales ligeros. Sorpresón, y van tres, porque la PV5 en su año de estreno ha pasado de ser una recién llegada con aspiraciones a "rookie" del año a convertirse en su primera temporada en Van of the Year frente a "figuras consagradas" en un certamen en el que había mucho nivel entre los candidatos a mejor furgoneta del año.

Sorpresón cuarto porque llega escoltada por un ecosistema de conectividad pensado para profesionales que está muy bien hilado. Sorpresón cinco porque la PV5 luce cinco estrellas EuroNCAP (máxi-



|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>Motor</b>                         | síncrono de imanes permanentes sobre la plataforma e-GMP.S de Kia. |
| <b>Tracción</b>                      | delantera.   |
| <b>Potencia máxima</b>               | 163 cv (120 kW).   |
| <b>Par motor máximo</b>              | 250 Nm.  |
| <b>Velocidad máxima</b>              | 135 km/h.  |
| <b>Batería</b>                       | 71,2 kWh.  |
| <b>Autonomía homologada</b>          | 416 km.  |
| <b>Carga corriente continua (CC)</b> | hasta 150 kW (constatado).   |
| <b>Carga corriente alterna (CA)</b>  | previsto hasta 22 kW (inicialmente 11 kW).                         |
| <b>Neumáticos</b>                    | 215/65 R16.  |

### Dimensiones y capacidades

|  |  |
|--|--|
| <b>Longitud</b>  | 4.695 mm.  |
| <b>Altura</b>  | 1.923 mm.  |
| <b>Anchura</b>   | 1.890 mm (sin espejos).                            |
| <b>Volumen de carga</b>  | 4.420 litros.                                      |
| <b>Carga útil homologada en esta versión</b>                               | 690 kg.  |
| <b>Altura umbral de carga</b>  | 419 mm   |
| <b>MOM (Masa en Orden de Marcha)</b>                                       | Entre 1.785 kg y 1.960 kg según batería y acabado. |
| <b>MMA (Masa Máxima Autorizada)</b>  | 2.650 kg - 2.700 kg.                               |
| <b>Capacidad de remolque</b>   | 750 kg (con freno).                                |
| <b>Conexión V2L integrada para alimentar herramientas de hasta 3,6 kW.</b> |  |

ma puntuación en materia de seguridad activa), y es que ya sabemos que no hay quinto malo aunque es nuestra misión buscarle “cinco patas a este gato”.

### MATERIA “CRÍTICA”

Y antes de explicar en detalle los motivos de tanta loa vamos a poner sobre la mesa los únicos “tres pies” que le hemos podido encontrar a este minino, siendo el tercero tan discutible como el del gato del dicho popular:

1. Reposabrazos del conductor.
2. Elección de levas para accionar la frenada auxiliar (regeneración).
3. Conexión para la recarga situada en el frontal del vehículo.

Como decía, la inclusión del tercer pie (la ubicación de la toma de carga en el frontal) como “defecto” es discutible, porque en según qué casos particulares de uso puede re-

**MODELO**  
**KIA PV5 CARGO (L2H1)**

**POTENCIA MÁXIMA**  
**160 CV (120 KW)**

**PAR MOTOR MÁXIMO**  
**250 Nm**



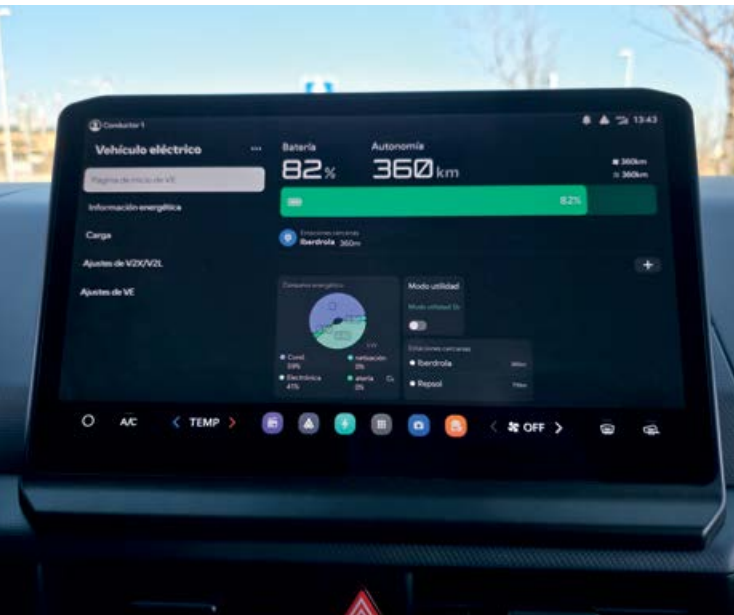
Somos partidarios de la toma lateral, aunque habrá casos en los que la frontal resultará más operativa.

sultar incluso una ventaja, pero no terminamos de verlo claro en un vehículo comercial que va a estar muchas horas bregando en el tráfico de la ciudad.

Tampoco vemos claro, aunque luzca muy bonito, el empleo de levas para incrementar y reducir la capacidad de frenado de la máquina eléctrica cuando se emplean como freno motor en un vehículo comercial, como ya hemos explicado en otras ocasiones. Parece una moda extendida entre los fabricantes de furgonetas que esperamos que sea pasajera (por cierto, también se da en las versiones de pasajeros) en pos de seguir avanzando en niveles de seguridad activa con sentido común.

Nos queda por dar un repaso al reposabrazos, o quizá deberíamos decir el “reposacodos”, porque es esta articulación la que realmente se beneficia del apoyo. Bueno, si somos rigurosos también reposan algunos centímetros del cúbito, pero queda demasiado suspendido en su tramo más distal cual trampolín de piscina.

Pero nuestra protagonista no tiene más vías de agua significativas. En el resto de aspectos que he-



## Conectividad

La pantalla táctil de 12.9" (en formato 16:9) tiene tras de sí un ecosistema digital de primer orden. El sistema operativo empleado por la marca es Android Automotive, y las opciones de infoentretenimiento son exclusivas para los vehículos que emplean la plataforma PBV (Platform Beyond Vehicle).

Si entramos en el plano más profesional tenemos que hablar de **Kia Pleos Fleet**. Se trata de un nuevo centro de control inteligente de flotas de la marca que ofrece información en tiempo real de aspectos de funcionamiento del vehículo tales como el estado de la batería o la presión de los neumáticos.

También emite alertas de mantenimiento predictivo y dispone de datos del tipo de conducción de los conductores, que por cierto pueden disponer de llave digital, que permite desbloquear, iniciar y compartir el acceso al vehículo con el móvil.

**Muy interesantes los datos que nos ofrece la pantalla de infoentretenimiento.**

Y por supuesto, como herramienta profesional que es, la PV5 de Kia cuenta también con un nuevo sistema de gestión de flotas (FMS), que admite a los vehículos de la marca y a los que no lo son. Con estas herramientas la marca coreana pretende optimizar el uso de sus vehículos, incrementando el tiempo de actividad y reduciendo las interrupciones imprevistas.

mos tenido oportunidad de valorar no solo sale a flote, como veremos a continuación, sino que "el nuevo de la clase" enseña la popa al grueso de sus competidores apenas suelta amarras para ponerse en ruta (y con mucha clase lo hace).

### A PRIMERA VISTA

A primera vista llama la atención. La PV5 forma parte de ese selecto y reducido grupo de furgonetas que hace girar cuellos a su paso aunque vista de blanco y sin complementos. Y lo consigue tanto a plena luz del sol por su estética como en la penumbra creciente que arroja al astro rey en su ocaso gracias a su firma lumínica casi intimidante.

Y reclama atención, y ya entramos en el plano más profesional, su altura de carga tan pronto descubrimos el acceso a este compartimento: en torno a los 42 cm sobre el asfalto. Se hace extraño un piso



**Secreto desvelado: compartimentos con tapa bajo las alfombrillas.**

tan bajo para una furgoneta eléctrica. Es una cota que incluso puede competir con propuestas diésel similares, y que es muy de agradecer en el día a día del reparto urbano.

La arquitectura del esqueleto de la PV5 es como un monopatín, es decir, una plataforma plana sobre la que se asienta cualquier tipo de estructura que queramos montar, entiéndase carrocería para furgoneta de carga (como en este caso), de pasajeros o mixta, caja de carga y lo que quede por llegar.

Es curiosa también la solución empleada para abrir la puerta de doble hoja trasera, con el tirador oculto tras la chapa vista, y los prominentes cierres centrales superiores (también ocultos con las puertas cerradas por supuesto), en los que se bloquean ambas, también bastante apartados del marco de las mencionadas.

## La Kia PV5 desde la cabina

¿Ha nacido una estrella? Habrá que esperar para ver si esta avalancha de buenas sensaciones y soluciones acabarán siendo flor de un día o consolidarán a la PV5 como el nuevo referente en su segmento, pero de momento entra con paso firme y a favor del viento:

- ▲ El volante multifunción integra de manera natural la botonería que justifica su apellido (multifuncional), con especial mención al pulsador que permite el paso entre los modos de conducción (Normal, Eco y Snow), que se ha optado por separarlo del resto, ubicándolo en la parte inferior.
- ▲ Cuadro de instrumentos: reducido en su tamaño pero grande en su cometido. Números nítidos en blanco sobre fondo negro; una solución sencilla pero que transmite la información de manera más clara y
- eficaz que en otros de mayor tamaño con una amplia paleta de colores.
- ▲ Dotación de huecos y guanteras excelsa: frente al acompañante, sobre el salpicadero con tapa y conexión USB C, tras los asientos, bajos ellos y entre ambos. Y un par de compartimentos secretos en el piso que desvelarán las alfombrillas cuando las retiremos. Un ejemplo a seguir.
- ▲ Otro par de conexiones USB-C (hasta 100 W) se replican en la consola central junto a una toma de mechero de 12 voltios (200 W).
- ▲ Guarnecidos de las puertas optimizados. Los 20 cm que piden de espacio en su cota máxima (para proponer otra bandeja) están más que justificados por el servicio que dan.

- ▲ Buena amplitud interior para dos tripulantes: 1,75 m entre ventanillas.
- ▲ Infoentretenimiento. Magnífica nuestra experiencia en materia de conectividad con Android Auto, y muy aprovechable la información a la que podemos acceder mediante la pantalla táctil de 12,9 pulgadas de la consola central.
- ▲ Esta pantalla táctil de infoentretenimiento también hace de monitor de la cámara trasera cuando insertamos la marcha atrás. Admite incluso la posibilidad de ofrecer hasta tres vistas y mantener fiscalizada en ruta la zaga, ejerciendo como un retrovisor interior de gran tamaño.
- ▲ Los asientos cuentan con refuerzo lateral y una generosa base casi cuadrada (50 cm de pala por 49,5 cm de longitud).

Otra práctica guantera con tapa y conexión USB-C y en primer plano un “enganche” para incorporar la amplia gama de accesorios Kia AddGear.



Carga inalámbrica, dos USB-C y toma de “mechero” en la consola central. No está mal.



El asiento recoge el cuerpo lateralmente. El “reposacodos” mejor en vertical.

Vamos con nuestra cabina. Dos plazas (de momento). Un escalón intercalado entre el asfalto y el piso de la cabina facilita el acceso mientras que nuestra mirada se clava en el volante multifunción casi octogonal pero sin ángulos y achatado por los polos con 37 y 35 cm para los diámetros horizontal y meridional respectivamente.

La cabina aglutina demasiados méritos como para envolverlos en texto corrido, así que con el fin de no dejar algunos fuera del espacio que permite este formato, y para que el lector pueda conocer más en detalle a la recién llegada, vamos a colocarlos en un cuadro aparte en forma de *tips*.

### ¿Y EN RUTA?

Ocurre lo mismo. Por desconocida tiene mucho que decir, así que volvemos a recurrir a las frases cortas y sintéticas:

- Buen aislamiento acústico de la cabina, no solo del motor eléctrico (silencioso por naturaleza) sino también del exterior, gracias en parte a las ventanillas con doble acristalamiento.

- Buen tarado de la suspensión sin carga, muy alejada del comportamiento saltarín que ofrecen algunos competidores cuando circulan de vacío.
- El paso entre distintos modos de conducción es sencillo e intuitivo gracias al pulsador que se encuentra en solitario en la parte inferior del volante.
- Los tres niveles de regeneración permiten una óptima gestión de la energía, y la conducción *one-pedal* es una realidad disponible para los conductores que la requieran.
- El techo de la cabina está bastante avanzado, detalle que permite mayor protección del sol cuando está a media altura sin necesidad de recurrir a los parasoles.
- Magnífico funcionamiento de las ADAS que hemos tenido ocasión de chequear durante la prueba. Sería deseable que la de detección de ángulo muerto formara parte del equipamiento

## Versiones previstas

La PV5 que presentamos en esta prueba es solo la punta del iceberg del desembarco de Kia en el segmento de los vehículos comerciales. La marca coreana tiene previsto completar su catálogo en 2030, año en el que llegará la PV9, la mayor de la familia. Antes llegará la PV7, previsiblemente en 2027 y la gama PV5 incrementará sus posibilidades.

De momento, la PV5 se ofrece en versiones furgón cerrado (N1) y pasajeros (M1). En el caso que nos ocupa (versión Cargo), nace con la variante L2H1 que es la que presentamos en estas páginas, estando disponible con tres tipos de baterías 71,2 kWh, 51,5 kWh y 43,3 kWh (de entrada las dos primeras) y tres tipos de equipamientos: Essential, Plus y Elite.

Las primeras PV5 Cargo cuentan con dos plazas, aunque progresivamente llegarán nuevas versiones. Veamos algunos ejemplos:

- ▲ Versiones con tres plazas.
- ▲ PV5 Crew, una versátil solución de vehículo mixto con dos filas de asientos.
- ▲ Chasis cabina.
- ▲ WAV, accesible para silla de ruedas.
- ▲ Drop Side, con laterales abatibles.
- ▲ Box Van o vehículo caja.
- ▲ Freezer Box o versión “frigo”.
- ▲ PV5 Cargo High-Roof (L2H2), con techo alto y un volumen de carga de 5.165 litros.
- ▲ PV5 de batalla corta con una longitud de 4,49 m.
- ▲ Versiones camperizadas.



La versión testada está a caballo entre los tradicionales segmentos C y D.



Nuestra PV5 viene muy bien rematada en su compartimento de carga.



Hasta 180º permiten su apertura las puertas posteriores.

de serie para completar el trabajo del retrovisor derecho, que no cumple su función en la medida en la que lo hace el izquierdo.

- Sin carga y con un centro de gravedad tan bajo, ha mostrado un paso por curva especialmente noble. Respetando los límites de velocidad que corresponden a este tipo de vehículos será muy difícil poner en aprietos a esta PV5.

### CONCLUSIÓN

No está mal para un debutante. En su primer concurso consigue más puntos que el resto (Van Of

The Year), se lleva las cinco estrellas de EuroNCAP y solo comete “tres errores no forzados” en nuestra prueba, así que podemos otorgar a nuestra protagonista el MVP en este primer partido (en traducción adaptada a nuestros intereses sería la “Mejor Van Posible”), aunque su carrera no ha hecho más que empezar. Tiempo al tiempo que aquí se nos acaba, pero no en la sección de pruebas de nuestra web, en la que ampliamos más detalles de la Kia PV5 Cargo poniendo el foco en sus números (consumos, autonomía...) con imágenes a discreción. ■