

Eléctricos en el Olimpo

Motor / 11-08-2020 / 12:00



Hace 28 años, en pleno agosto de 1992, un coche eléctrico encabezaba la Maratón de los Juegos Olímpicos de Barcelona. Era un SEAT Toledo especialmente desarrollado para esa ocasión histórica. Pero supone mucho más: muestra la profundidad de las raíces históricas de la apuesta eléctrica de SEAT. Una ofensiva que cuenta hoy con el SEAT Mii electric, las versiones híbridas del SEAT León y el SEAT Tarraco, además del CUPRA León eHybrid, el futuro CUPRA Formentor y el CUPRA el-Born que será 100% eléctrico. Precisamente, la compañía ha anunciado inversiones por valor de 5.000 millones de euros para los próximos 5 años con la electrificación como eje principal.

Hoy, unimos el modelo eléctrico actual de SEAT, el Mii electric, con un modelo olímpico que hace casi tres décadas ya apuntaba a la sostenibilidad. Su reto, guiar los 42 kilómetros de la Maratón con solo 55 kilómetros de autonomía en ciclo urbano.

Un poco de historia. El primer SEAT eléctrico nació en 1992. El reglamento de la Maratón indica que el vehículo que debe abrir la prueba debe ser cero emisiones. Así que SEAT aprovechó su recién lanzado Toledo para desarrollar una versión totalmente eléctrica. En poco más de tres meses el coche estaba listo. Para Thomas Kurz, ingeniero del grupo que participó en la conversión a eléctrico del Toledo, fue toda una experiencia: ¿En aquel momento hacer un coche eléctrico era algo muy novedoso, por lo que fue muy emocionante. Era tal la primicia que cuando lo acabamos tuvimos que matricularlo primero en Alemania, porque no sabíamos como matricular en España un coche eléctrico?.

De una a seis maratones. El objetivo principal era que su batería de 500 kilos tuviera energía suficiente para aguantar toda la Maratón. En total poco más de 42 kilómetros. Y se consiguió. ¿Entonces no se hablaba del coche eléctrico como algo para el consumo. El peso de sus baterías, las bajas potencias y autonomías no lo hacían viable como coche de serie. Se logró una autonomía suficiente para la maratón, teniendo en cuenta que había complicadas subidas que hacían que el Toledo eléctrico consumiera más?, afirma Kurz.

En cambio, con la batería del SEAT Mii, de 250 kilos, se podrían hacer 6 maratones, ya que cuenta con una autonomía de 260 km. ¿Los eléctricos consumen menos en ciudad y al frenar recuperan energía, por este motivo, el Mii electric tiene una autonomía de hasta 260km en ciclo combinado, y hasta 360km con uso 100% en ciudad?, comenta Santi Castellá, responsable de Electromovilidad de SEAT.

Casi 3 décadas los separan, con distantes autonomías y potencia, pero con un mismo espíritu cero emisiones

Sin apenas modificaciones en la carrocería. Los dos modelos, a pesar de distar 28 años de su creación, tienen algo en común: las pocas modificaciones que se han realizado en su carrocería para adaptarlos a su versión eléctrica. En el caso del Toledo apenas hubo cambios: en el maletero se colocó una especie de bañera para albergar la batería, y los frenos tenían un tambor sobredimensionado para poder contrarrestar el peso del coche en la frenada. ¿Cuando pasamos la ITV tuvimos que demostrar que su velocidad era de 50km/h y que podía frenar a esa velocidad en una distancia específica?, comenta Kurz. En el caso del SEAT Mii, su carrocería tampoco ha sufrido prácticamente modificaciones. Actualmente, los nuevos modelos eléctricos amoldan su diseño a la forma de las baterías, que ocupan la parte inferior. En cambio, en su conversión a eléctrico, el Mii no ha vivido ningún cambio en su estructura ni espacio interior, ya que se fabrican unas baterías expresamente para este modelo.

De 16 a 61 kW de potencia. Hace ya casi tres décadas 16 kw (22 CV) de potencia eran más que suficientes para su cometido. El Toledo eléctrico tenía que llevar el ritmo de la Maratón, que no superaba los 30km/h. Lo complicado en aquel momento fue probar el recorrido para ver si a esa velocidad el coche alcanzaría la meta. ¿No podíamos probar el SEAT Toledo eléctrico en el recorrido real, ya que había que cortar calles, ir en contra dirección? así que lo testamos en los bancos de pruebas con los parámetros que habíamos captado con otro modelo. Y sí, comprobamos que lo conseguiría, y así lo hizo, tanto en esa prueba como unas semanas después en los Juegos Paraolímpicos?, asegura Thomas Kurz.

Con 61 kW de potencia (83 CV) el SEAT Mii eléctrico ha acompañado por los alrededores del estadio de Montjuic al SEAT Toledo eléctrico, ahora ya remodelado y en perfecto estado de conservación tras pasar por las manos del equipo de restauración del Museo de SEAT con Isidre López, responsable de coches históricos de SEAT, a la cabeza. ¿El SEAT Toledo eléctrico es una de las joyas que tenemos en el museo. Nuestros vehículos no son solo piezas de exposición, queremos que funcionen, que conserven su alma. Hemos sustituido las antiguas baterías de plomo-gel y actualizado el sistema eléctrico. Se hizo un gran trabajo en 1992 y el coche funciona perfectamente y ahora sí, podría hacer alguna que otra maratón más?, concluye López.

El SEAT Toledo eléctrico de 1992

16 baterías de Plomo-gel

Potencia máxima 16kW (22 CV)

Velocidad máxima 100 km/h

Aceleración de 0 a 70 km/h en 28 segundos

Autonomía en ciclo urbano 50 km

El SEAT Mii eléctrico

14 baterías de Litio-ión

Potencia máxima de 61 kW (83 CV)

Velocidad máxima 130km/h

Aceleración de 0 a 50 km/h en 3,9 segundos

Autonomía de 260 km en ciclo combinado y 360 km con uso 100% ciudad

Autor: Redacción