Las Últimas Noticias / Martes 26 de abril de 2022

El vehículo modificado de la línea más clásica de Volkswagen es atracción en el Diplomado de Electromovilidad de la Usach

La joyita: Escarabajo modelo 1982 fue reconvertido en auto eléctrico

"Es un match perfecto entre un estilo de andar y la eficiencia", dice Gonzalo Pacheco, dueño de la empresa a cargo del automóvil y académico en la Usach.



PATRICIO LEPIN

Gonzalo Pacheco comenta el este modelo especial de VW tiene larga trayectoria familiar.

NICOLÁS VILLARROEL

Un Volkswagen Escarabajo modelo 1300 de 1982 que fue reconvertido con un motor eléctrico es vehículo de prueba para los alumnos del Diplomado de Electromovilidad de la Universidad de Santiago, quienes deben conocer sobre cómo convertir un auto de combustión a uno dependiente de electricidad.

El trabajo fue realizado por la empresa Movener (dedicado a la conversión hacia motores eléctricos, disponibles en @movener_cl en Instagram, su sitio web www.movener.com (https://bit.ly/3veailT) y está a nombre de Gonzalo Pacheco, fundador de la compañía, ingeniero civil mecánico y académico en el diplomado de la Usach, quienes durante el pasado sábado 23 de abril presentaron el Beetle en el primer taller presencial del curso luego de la pandemia.

"Hay mucha emoción involucrada (en el auto), ya que es un vehículo usado por nuestros abuelos o padres, el que como otros varios fue desechado de la plaza vehicular, porque contaminaba mucho. Hoy día vuelve con una tecnología más eficiente como es la energía eléctrica", indica Pacheco.

Pacheco agrega que "es un match perfecto entre un estilo de andar y la eficiencia. A mi me paran en los semáforos cuando voy en él, ya que a la gente le encanta y les llama mucho la atención, sobre todo a los millennials, a quienes les gusta mucho el estilo vintage y que no los llena tanto los modelos muy tecnológicos. En el taller del diplomado había hartos autos eléctricos, pero el más llamativo en términos de electromovilidad fue el Beetle".

El proceso

¿Cómo fue el proceso de conversión? Pacheco explica que se hizo en tres semanas durante 2019 -año en que se prohibió la conversión de autos de combustible a eléctricos- y constó de cuatro etapas:

-Primera etapa (estudio): cálculo eléctrico, mecánico y los planos del montaje.

-Segunda etapa (desmontaje): Sacan el motor a combustión, el radiador, la línea de escape y todos las partes que no van a usar.

-Tercera etapa (montaje): Se instala el motor eléctrico, las piezas de acople y el banco de baterías.

-Cuarta etapa (final): Se pone en marcha.

Dentro de las características del Beetle destaca que su banco de baterías de 14 kilowatts por hora, lo que implica 120 km de autonomía; un motor modelo AC50 y un cargador de carga lenta con una potencia de 2.5 kilowatts funcionando mediante Corriente Alterna (AC). Respecto a su velocidad, puede llegar a un máximo de 90 km/h.

"Generalmente, lo usamos para ferias como testdrive, donde las personas lo puedan ocupar y sentir esta unión entre un vehículo con una carga histórica importante y la tecnología del motor eléctrico. En definitiva, juntamos esos dos mundos", subraya Pacheco.

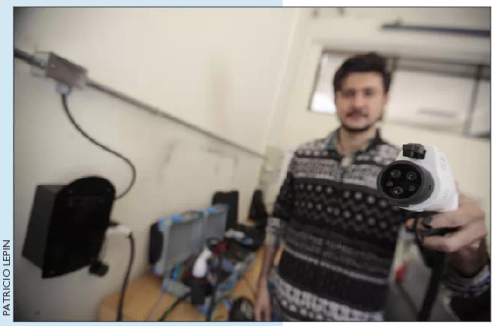
¿Lo ocuparía?

Para Gabriel Gallego Soza (43), dueño de ChileVolks, con página web del mismo nombre (https://bit.ly/3vcwJIk), tienda especializada en motores enfriados por aire que usan los modelos Volksvagen, la experiencia en el andar "no sería la misma", porque en el modelo Escarabajo "es característico el ruido del motor durante todo el camino. Debe ser raro".

Respecto a ese modelo, Gallego explica que "los de origen brasileño son los que llegaron en mayor número a Chile, ya que era más fácil traerlos en comparación de Alemania o México. Los que más se veían eran de 1981, aunque los de 1982 tienen la peculiaridad de tener un tablero distinto, porque todos los escarabajos usan un velocímetro redondo, pero en ese año eran cuadrados".

Ingenieros crearon el primer cargador eléctrico hecho en Chile

Nombrado como E2EV Charger, el cargador eléctrico de 25x40x22 cm (largo, alto y ancho), es el primero en ser fabricado en Chile y fue un trabajo en conjunto por el Departamento de Ingeniería Eléctrica de la Usach y la empresa E2 Ingeniería (dependiente de la universidad). Según explica Dante Carrasco, gerente general de E2, "la conexión entre el cargador y el vehículo se realiza mediante una manguera de hasta siete metros de longitud. Además, posee una interfaz intuitiva de utilizar mediante una pantalla encargada de mostrar parámetros del estado de carga mientras se encuentra en funcionamiento". Por otro lado, Matías Díaz, director del Diplomado en Electromovilidad , agrega que "su principal función es comunicar un vehículo eléctrico con la red en una toma de corriente alterna".



PATRICIO LEPIN

Matías Díaz luce el E2EV Charger.

1 
2 
3 
4 
5 
6 
7 
8 
9 
10 
11 
12 
13 
14 
15 
16 
17 
18 
19 
20 
21 
22 
23 
24 
25 
26 
27 
28 
29 
30 
31 
32 