

Un Dakar con chispa

Albert Bosch y Agustí Payà, con la ayuda de Acciona, alinearán un buggy totalmente eléctrico en el Dakar

En lugar de parar a poner gasolina, se detendrán para cambiar las baterías que en total pesan 1.600 kg



El Acciona, en un pimer test antes de embarcarse hacia Argentina

[Raymond Blancafort](#) 28/11/2014 00:00

Hace poco más de un año Albert Bosch se encontró con Albert Payà. El primero, 'dakariano', aventurero y comprometido con el medio ambiente. El segundo, enamorado de los coches eléctricos: ha sido el campeón de las ElectroSeries catalanas en las tres ediciones del certamen, amén de tomar parte en pruebas internacionales. De forma natural y espontánea, se marcaron un desafío: afrontar el Dakar con un medio absolutamente eléctrico.

¿El desafío era importante y lo primero que hicimos fue plantearnos el encontrar un partner, un socio. No se trataba de buscar un patrocinador habitual sino alguien que se implicase en el el proyecto, que ayudase en I+D. Pensamos en Acciona por su

implicación en las energías alternativas, primeros y únicos con los que hablamos. Estaban encantados.

Nació así el proyecto del buggy Acciona 100% Ecopowered. El coche eléctrico que debía afrontar el Dakar. ¿Nadie lo ha intentado aún. Hubo un coche de tracción eléctrica en el Dakar del pasado año, pero tenía un potente motor convencional que hacía de generador, señala la pareja.

El problema era claro: conseguir la autonomía necesaria para afrontar una etapa del Dakar, más de 600 km, con tracción eléctrica. ¿Obviamente los coches eléctricos no disponen todavía de autonomía suficiente para afrontar una etapa del Dakar y los tiempos de recarga de las baterías son muy largos, así que pensamos que la solución era ir cambiando de baterías cuando toca, como coches normales. Sólo que en lugar de poner combustible cambiamos las baterías, señala Bosch. Un ejemplo: en la Fórmula E, los pilotos paran en boxes para cambiar de coche y poder completar así, entre dos vehículos, la carrera.

Bendición de la organización

¿Para poderlo hacer tuvimos que hablar con los organizadores. Es cierto que las motos repostan a media etapa, pero los coches no, deben hacerlas de un tirón. Hablamos con ellos y se mostraron muy receptivos. La idea casaba con su preocupación medioambiental, el respeto cuando pasan por zonas protegidas o por limpiar los lugares donde establecen los campamentos.

¿Aunque los coches no repostan durante la especial, permitirán que nosotros lo hagamos en los mismos lugares donde lo hacen las motos. Pararemos en los mismos puntos que las motos y allí cambiaremos las baterías. Un camión de asistencia nos esperará con un juego de baterías cargadas y con la ayuda de una pluma las cambiaremos, señala Bosch.

El tipo de vehículo elegido fue un buggy. ¿Necesitábamos crear un coche adecuado para esta aventura. No podíamos partir de nada hecho porque lo básico era poder cambiar las baterías de forma rápida. Y además, el peso de estas es enorme, los buggy en el mercado no servían.

Proyecto español

Unos datos. El motor eléctrico ofrece 300 CV de potencia. ¿Y necesitamos un regulador electrónico para que la potencia no entre de golpe, para que la recuperación de energía, que frena mucho las ruedas motrices, no actúe en las zonas arenosas, etc. Pero sobre todo se necesitaba enormes baterías. Cuatro packs de baterías de ion-litio se encargan de almacenar la energía, 35 kW/h por pack, un total de 140 kW. A modo de comparación, un Nissan Leaf eléctrico tiene 24 kW/h de energía en sus baterías o los 140 kW/h representan el consumo de 32 hogares.

El buggy tiene un chasis multibular, especialmente diseñado Jatón Racing, preparador de Vilanova del Vallés con gran experiencia en rally-raids y el Dakar. ¿Las baterías y el motor son responsabilidad de Quionne Tech, una empresa de Huesca, de Marcos Rupérez, y Víctor Lobo, precisa Bosch. Tecnotalasa ha sido otra de las empresas

importantes en el proyecto. Especialista en vela de alta competición, tenía experiencia en controladores, cableados, sistemas eléctricos en ambientes muy húmedos. Y Agustí Payà ha colaborado con su experiencia ya que es propietario de una empresa consultora sobre temas de propulsión eléctrica que colabora con marcas como Mercedes.

Piloto y copiloto ya han probado el coche. ¿Se comporta muy bien. Pero es muy pesado. Pesamos unos 1.000 kg. más que los buggies en vacío, o 500 más que cuando van llenos de gasolina. Pero a nosotros el coche no se nos aligera conforme vamos gastando las baterías; pesamos siempre lo mismo. No podemos ganar, pero cada etapa que acabe el Acciona será una victoria, concluye

Leer más: http://www.mundodeportivo.com/20141128/motor/un-dakar_54420312502.html#ixzz3KfS7gZ9Y