



## Información de prensa

Junio de 2019

Nuevo Opel Corsa-e: historia de la movilidad eléctrica Opel

### Pioneros: larga tradición de coches eléctricos Opel

- Visión de futuro: más de cinco décadas de investigación en sistemas de propulsión eléctrica
- Pionero eléctrico en 2011: el Opel Ampera ha sido el primer coche eléctrico idóneo para el uso diario
- Flotas de prueba HydroGen: la propulsión con pilas de combustible de hidrógeno tiene un gran potencial de futuro
- Opel se vuelve eléctrico: el Corsa-e y el Grandland X PHEV siguen al Ampera-e

Rüsselsheim. La electrificación exhaustiva de los modelos Opel está despegando con el nuevo Corsa-e y el Grandland X PHEV. Paralelamente a la introducción de los dos nuevos vehículos electrificados, el Ampera-e seguirá estando disponible hasta el año próximo. Opel efectúa trabajos de investigación y desarrollo en el campo de los sistemas de propulsión eléctricos desde hace más de cinco décadas. Por eso, el fabricante de automóviles de Rüsselsheim es uno de los pioneros eléctricos del sector.

Ya en 1968, el Kadett B Stir-Lec 1 incorporaba el principio de “extendedor de la autonomía” que años después fue introducido en el Opel Ampera. El estudio Stir-Lec estaba propulsado por 14 baterías de ácido de plomo y la electricidad que mantenía las baterías constantemente cargadas era generada por un motor de combustión Stirling montado en la parte trasera.

Solo unos pocos años después, en 1971, Georg von Opel, nieto del fundador de la compañía, batió seis récords mundiales de vehículos eléctricos al volante de un **Opel Electro GT**, que alcanzaba los 188 km/h, impulsado por dos motores eléctricos acoplados que entregaban 120 CV/88 kW. La energía procedía de un paquete de baterías de níquel-cadmio y, a una velocidad constante de 100 km/h, el coche tenía una autonomía de 44 kilómetros.



### **Impulsión eléctrica sostenible: Opel Impuls y Opel Twin**

La investigación dio un paso adelante con el programa **Opel Impuls** en el periodo 1990-97. El **Impuls I** era un vehículo basado en el Kadett propulsado por un motor eléctrico de corriente continua de 16 kW que utilizaba elementos de batería de níquel-cadmio con un electrolito líquido. Tenía una autonomía de aproximadamente 80 km y alcanzaba una velocidad máxima de 100 km/h. Un año después le siguió el **Impuls II**, basado en un modelo familiar Astra. Utilizaba 32 baterías de plomo-ácido para impulsar dos motores asíncronos trifásicos que generaban aproximadamente 61 CV/ 45 kW. De 1993 a 1997, Opel llevó a cabo su primer programa de prueba de vehículos eléctricos a gran escala con el **Impuls III**. Se probó una flota de diez coches Impuls III en la isla alemana de Rügen, que recorrieron un total de más de 300.000 km. Cinco vehículos estaban equipados con baterías de níquel-cadmio (61 CV/45 kW) y los otros cinco utilizaron baterías de alta energía de sodio/cloruro de níquel (57 CV/42 kW). Los diez vehículos Impuls III estaban equipados con un motor asíncrono trifásico.

Mientras tanto, en 1992, se dio a conocer el alabado coche de concepto **Opel Twin**. Contaba con un motor de gasolina de 0.8 litros de tres cilindros que generaba 34 CV/15 kW para conducción en carretera y con una unidad eléctrica con dos motores de cubo de rueda de 14 CV/10 kW que se utilizaba en la conducción urbana y de distancias cortas. El conductor del Opel Twin ocupaba la posición central delantera, y se incluían tres asientos para los pasajeros en la parte de atrás. En 1995, Opel incorporó la electromovilidad en el segmento de vehículos comerciales con el furgón de concepto **Combo Plus**, que estaba equipado con dos baterías de alta energía de sodio/cloruro de níquel, en combinación con un motor asíncrono trifásico de 45 kW.

### **Pilas de combustible probadas en el uso diario: flotas HydroGen sin emisiones**

En el año 2000, el desarrollo de pilas de combustible de Opel se puso a prueba en la calle con el **HydroGen1** basado en el Zafira. Su pila de combustible de hidrógeno suministraba electricidad a un motor asíncrono trifásico que entregaba 75 CV/55 kW y un par máximo de 251 Nm. Una batería compensadora cubría los picos de potencia. En 2001, los clientes probaron una flota de 20 modelos **HydroGen3**. La potencia había aumentado a 82 CV/60



kW y permitía alcanzar una velocidad máxima de 160 km/h. En el Maratón de Pila de Combustible de 2004, dos vehículos HydroGen3 recorrieron casi 10.000 km en Europa, desde Hammerfest en Noruega hasta Lisboa en Portugal. Al volante de un HydroGen3, el piloto de Fórmula 1 y del DTM con Opel, Heinz-Harald Frentzen, ganó también el Rally de Montecarlo de 2005, en la modalidad de coches con propulsión alternativa.

La cuarta generación de vehículos de pilas de combustible, **HydroGen4**, tampoco genera emisiones y solo expulsa vapor de agua por el tubo de escape. El módulo de pilas de combustible compuesto de 440 pilas conectadas en serie, en las que el hidrógeno reacciona con el oxígeno del aire, permite una conducción respetuosa con el medio ambiente. No existe combustión, sino una reacción electroquímica que genera electricidad. De esta forma es posible obtener una potencia continua de 100 CV/73 kW y una potencia pico de 128 CV/94 kW. Desde 2008, una flota de vehículos HydroGen4 comenzó a demostrar su idoneidad para el uso diario en un proyecto patrocinado por el Ministerio Federal de Transporte –Clean Energy Partnership (la asociación de energía limpia o CEP, por sus siglas en inglés)– en Berlín y posteriormente en los estados de Hamburgo, Baden-Württemberg, Renania del Norte-Westfalia y Hesse.

### **Ases en recorrido: Opel Ampera con extendedor de autonomía y Opel Ampera-e**

Al mismo tiempo, Opel también trabajó en el desarrollo de vehículos impulsados por baterías y presentó el innovador **concepto Flextreme** en el IAA de Frankfurt 2007, que contaba con propulsión eléctrica con un sistema Voltec de extensión de la autonomía. El **concepto Flextreme GT/E**, presentado en el Salón del Automóvil de Ginebra 2010, ilustró la integración de este concepto de propulsión en un coche del segmento D.

La propulsión eléctrica equipada con dispositivo para extender la autonomía llegó a la producción en serie en 2011 con el **Opel Ampera**, el primer coche eléctrico para cuatro personas totalmente apto para el uso diario y los viajes. La energía para distancias entre 40 y 80 kilómetros (dependiendo de las condiciones de conducción) la suministraba una batería de ión-litio de 16 kWh, que alimentaba un motor eléctrico de 150 CV/111 kW. Cuando el nivel de carga de la batería alcanzaba un mínimo definido, arrancaba automáticamente el motor de gasolina de 86 CV/63 kW e impulsaba un generador para alimentar el motor eléctrico. Este tipo de suministro de energía continuo garantiza la conducción



despreocupada –sin depender de una estación de carga y con autonomía de cientos de kilómetros–. El Ampera era un adelantado a su tiempo y fue galardonado con el título de «Car of The Year 2012».

El **Opel Ampera-e** hizo su aparición en 2016/2017. Con una autonomía eléctrica pura sin rival en su segmento de 423 kilómetros según (WLTP), el Ampera-e debutó como un auténtico campeón de la autonomía en el Salón Internacional del Automóvil de París. Como las baterías se montan bajo el suelo en una configuración extraplana, queda espacio para cinco pasajeros y un maletero con toda la capacidad de un modelo compacto de cinco puertas (381 litros). El Ampera-e también demuestra la unión intrínseca de la movilidad eléctrica y del placer de conducir, pues con su par máximo de 360 Nm ofrece unos impresionantes valores de aceleración y elasticidad. La potencia del motor eléctrico es de 204CV/150 kW. El coche compacto acelera de 0 a 50 km/h en 3,2 segundos, y efectúa la aceleración intermedia de 80 a 120 km/h para adelantar en solo 4,5 segundos.

El concepto es convincente: en el otoño de 2017 Opel obtuvo el internacionalmente reconocido galardón «Volante de Oro» en la categoría de coches pequeños y compactos por el modelo Ampera-e. Y el jurado de AUTOBEST ha concedido al Ampera-e el premio ECOBEST 2016.

#### **Acerca de Opel**

*Opel, uno de los mayores fabricantes de automóviles europeos, fue fundada por Adam Opel en Rüsselsheim, Alemania, en 1862. La compañía comenzó a construir automóviles en 1899. Opel forma parte de Groupe PSA desde agosto de 2017. Junto con su filial británica Vauxhall, la compañía desarrolla su negocio en más de 60 países de todo el mundo en los que en 2018 se han vendido más de un millón de vehículos. Actualmente, Opel está implementando su estrategia de electrificación para asegurar su éxito sostenible y garantizar que se satisfagan las futuras demandas de movilidad de los clientes. En 2024, todos los modelos de turismos ofrecidos en Europa ofrecerán una versión eléctrica. Esta estrategia es parte del plan estratégico de la empresa PACE! con el que Opel volverá a ser rentable, se convertirá en eléctrica y será global de forma sostenida.*

*Visita <https://int-media.opel.com> / <https://twitter.com/opelnewsroom>*

#### **Más información- Departamento de Comunicación Opel España**

Luis Sanchidrián  
Información de producto  
Tel.: +34 914 569 273  
[luis.sanchidrian@opel-vauxhall.com](mailto:luis.sanchidrian@opel-vauxhall.com)

***Este texto y las fotos se pueden descargar de internet en <https://es-media.opel.com>***