



Volkswagen

**Estreno mundial del E-Bugster
en el Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica (NAIAS)**

Enero de 2012

ES

Indicaciones:

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes al nuevo E-Bugster están disponibles en internet en la dirección www.volkswagen-media-services.com. Nombre de usuario: ebug; Clave: 01-2012.

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.

Estreno mundial del E-Bugster – ¡Un Beetle eléctrico!

El prototipo Beetle equipa un potente motor eléctrico de 85 kW

El vehículo de cero emisiones ha sido diseñado como ‘Speedster’ biplaza

Wolfsburg / Detroit, enero de 2012. Para muchas personas es el automóvil más simpático del mundo: ¡The Beetle!. Sucesor de un icono automovilístico. Estrenado mundialmente en abril de 2011 en Nueva York y lanzado al mercado en octubre. Desde entonces, el Beetle más deportivo de todos los tiempos viene circulando con una potencia máxima de hasta 147 kW / 200 CV. Todas las versiones del Beetle ofrecen una agilidad excepcional, incluso las variantes de menor potencia (en América a partir de 125 kW / 170 CV y en Europa a partir de 77 kW / 105 CV). Gracias a esto, el Beetle produce siempre un gran placer de conducción, milla a milla y kilómetro a kilómetro. Volkswagen demuestra en el Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica (NAIAS) en Detroit que la deportividad que ofrece el Beetle con motor de combustión puede también transferirse a un Beetle con propulsión puramente eléctrica. Un ejemplo de ello es el E-Bugster, un Beetle-Speedster biplaza de 85 kW de potencia que acelera de 0-60 mph en tan sólo 10,9 segundos con cero emisiones y ofrece unas proporciones muy atractivas.

Blue-e-Motion para un futuro limpio

El corazón eléctrico del E-Bugster se ubica en el frontal y pesa tan solo 80 kg. La energía necesaria para propulsar el motor eléctrico se almacena en una batería de litio-ión cuyos módulos se ubican detrás de los asientos delanteros para ahorrar espacio. La densidad energética de 28,3 KWh se traduce en una autonomía urbana de como mínimo 110 millas (180 kilómetros). Esta distancia es más que suficiente para realizar la mayoría de los desplazamientos diarios al lugar de trabajo y regreso al hogar, incluso en un país de grandes dimensiones como son los EE.UU. Gracias a la función de carga rápida del Volkswagen, la batería puede “repostar” en las estaciones de recarga en sólo 35 minutos.

La batería del E-Bugster puede cargarse en casa a través de una toma de corriente de 120 voltios, como es usual en América (en Europa: 230 voltios). El conector (interface) para el cable de carga se encuentra situado en el área del pilar C debajo de la tapa del depósito habitual.

Gracias al nuevo ‘Sistema de Carga Combinada’ (Combined Charging System) – desarrollado por los fabricantes de automóviles alemanes Audi, BMW, Daimler, Porsche y Volkswagen, junto con los socios americanos Ford y General Motors / Opel – el E-Bugster puede “repostar” a través del conector mediante todas las estrategias de carga existentes:

- Carga con corriente alterna monofásica y
- Carga ultra rápida de corriente continua en las estaciones de recarga.

Este nuevo estándar industrial internacional, a disposición de todos los fabricantes automovilísticos, va mucho más allá del conector único para los vehículos eléctricos futuros, ya que, en el ‘Sistema de Carga Combinada’ han sido implementados también los controles de carga y la arquitectura eléctrica de todas las estrategias de carga existentes. El Sistema de Carga Combinada no sólo reduce los costes, sino que también simplifica la expansión de la movilidad eléctrica en todo el mundo.

Recarga de la batería mediante el freno

El conductor reconoce la cantidad de energía que gasta cuando acciona el acelerador “eléctrico” mediante un indicador del rendimiento. Además, existe a disposición un indicador de la autonomía y un indicador del estado de carga de la batería. La novedad a bordo del Beetle es un instrumento mediante el cual el conductor puede consultar la intensidad de recuperación de la energía. El concepto ‘recuperación’ se refiere a la recuperación de la energía de frenado: tan pronto como el conductor levanta el pie del acelerador y /o frena, la energía cinética se transforma en energía eléctrica y se almacena en la batería.

Este proceso aumenta la autonomía del E-Bugster. Volkswagen denomina la unidad de propulsión completa ‘Blue-e-Motion’ y, precisamente bajo esta marca, producirá en serie algunos modelos en 2013 entre los que se encuentra, como no, el Golf.

Las visiones se convierten en versiones.

¿Bugster? Me suena a algo. Claro: ¡Ragster! Fue en el año 2005. En Detroit. Volkswagen presentaba un nuevo New Beetle como modelo Speedster con un ‘Ragtop’ plano (techo corredizo eléctrico) – el Ragster. Un diseño visionario del Beetle del futuro. Más ancho, más bajo, más deportivo. El lema de 2005 en cuanto a la viabilidad del prototipo era: ¡“Todo es imaginable”! El lema del 2012 es: ¡“Todo es realizable”! El concepto Ragster – más ancho, plano y deportivo – se hizo realidad, exceptuando el ‘Ragtop’, en octubre de 2011 con el Beetle actual. ¿Qué significa el nombre E-Bugster? Es muy fácil: el nombre es una combinación de la denominación adicional “E” para los modelos eléctricos, el apodo americano para el Beetle “Bug” y el concepto genérico “Speedster” que significa biplaza descapotable.

Proporciones de un deportivo

El E-Bugster es un Beetle con un diseño exterior que no podría ser más dinámico. En realidad, es ya un deportivo. El E-Bugster ofrece una altura inferior a 1.400 mm, aproximadamente 90 mm menos que el modelo con techo cerrado – atractivas proporciones que le confieren un aspecto muy vigoroso. A su vez, aumenta el ancho en 30 mm a 1.838 mm y la longitud de 4.278 mm permanece invariable. El E-Bugster refleja una dinámica muy individual independientemente del ángulo de observación. Los detalles de la versión básica se completan con nuevos elementos de diseño. El hecho de que el prototipo tenga el aspecto de haber salido de una sola fundición se debe a un detalle muy simple: el equipo de diseñadores del Beetle ya había detectado con el

radar de posibilidades todos los modelos derivados del futuro durante el desarrollo del modelo de serie comercializado en octubre de 2011. De este modo surge un ‘Speedster’ con motor eléctrico: el E-Bugster.

Frontal y zaga del Bugster

Uno de los detalles más llamativos del frontal es su ancho y plano parabrisas cuyo cristal se extiende lateralmente hasta los pilares A. El E-Bugster, equipado con faros LED, se diferencia del Beetle de serie, entre otros detalles, en su parachoques completamente individualizado. Los diseñadores integraron las tiras LED para la luz de conducción diurna en forma de C a la izquierda y a la derecha de la entrada de aire central (la banda derecha naturalmente reflejada) – esta forma de las bandas LED para la luz de conducción diurna se ha convertido en una especie de firma de los prototipos eléctricos de Volkswagen desde que fuera presentado el e-up! en Europa (Concept Car). Estos elementos de diseño aparecen también en la zaga rediseñada como faros traseros con una forma modificada. La luna trasera del E-Bugster demuestra que las ventanas traseras de los speedster no tienen por que ofrecer una visión limitada sino que, por el contrario, son extremadamente anchas.

Silueta del Speedster

Un Speedster necesita ventanas planas y un techo bajo. ¡El E-Bugster dispone de ventanas planas y un techo bajo! Observemos en primer lugar la silueta: debajo de los típicos pasos de rueda expuestos, el E-Bugster calza llantas de 20 pulgadas con neumáticos 235 / 35 R 20, una versión de mayores dimensiones de las llantas de 18 pulgadas del tipo “Twister” del Beetle. Entre los guardabarros se encuentra situada la “V” del flanco típica de los Beetles de todos los tiempos. Partiendo de las estriberas, la mirada sube dirigiéndose hacia la homogénea y lisa superficie de las puertas y hacia la precisa moldura que se extiende por encima de los tiradores de las mismas. El Beetle comienza a convertirse en Speedster a pocos centímetros por encima de este área: los diseñadores prolongan la línea cromada del borde inferior de la ventana hacia atrás haciéndola discurrir ahora, como en su día en el New Beetle Cabriolet, de pilar A a pilar A. Sobre esta línea cromada se ubica la capota rígida del “Bug” en forma de arco plano. El radio del techo sigue el borde superior de las ventanas laterales al estilo clásico de los Speedster. La altura entre el borde inferior cromado de la ventana y la línea superior del techo es de solo 400 milímetros. ¡Como debe ser tratándose de un

Speedster!

Progresivo interior

La combinación de alta tecnología y dinámica se refleja también en el interior. Los asientos deportivos y el túnel central continuo, pintado del color de la carrocería, acentúan la deportividad del E-Bugster. La utilización del aluminio como material para los abridores de las puertas y las guías del cinturón de seguridad y el diseño del volante con carácter de construcción ligera establecen adicionalmente una conexión entre el interior y el exterior. El proceso de arranque del E-Bugster se convierte en toda una atracción: la tecla de arranque del sistema “Start/Stop” no sólo arranca el motor, sino que al mismo tiempo pone en marcha un efecto luminoso que sumerge el interior del E-Bugster primeramente en un tono blanco y después en un tono azul. Comenzando por un impulso que parte del salpicadero, se abre una cortina luminosa y una línea de luz de sólo 1 milímetro en los reposabrazos de las puertas y alrededor de las salidas de aire – todos estos detalles representan una especie de despertar óptico del E-Bugster.