



MAURICIO MONROY, DESDE CIUDAD DE MÉXICO

La primera jornada de pruebas, en la antesala del e-Prix de México, segunda fecha del Fórmula E, confirmaba una de las promesas realizadas por los máximos ejecutivos del campeonato de autos eléctricos: el nuevo monoplaza sería más eficiente, seguro y potente.

En la pista del Autódromo de los Hermanos Rodríguez, el histórico recinto que también alberga fecha de la Fórmula 1, los bólidos eléctricos rompían los registros de años anteriores y eran casi tres segundos más rápidos que en 2024.

¿Qué ocurrió en el camino? El debut del GEN3 Evo, el monoplaza que lleva el cartel de ser el vehículo de competición más rápido del mundo, capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 1,82 segundos.

Así, pasó a ser 36% más rápido que la versión anterior del monoplaza de la Fórmula E y "superaron a los, F1 que aceleran en 2,5 segundos apro-

Conocimos los nuevos modelos en la capital mexicana

Más rápidos que un Fórmula 1: la nueva Fórmula E



La evolución de los autos de Fórmula E, es un adelanto de las capacidades de los autos eléctricos.

Estuvimos en el e-Prix que se desarrolló en México, donde conocimos la última evolución del monoplaza GEN3 Evo, modelo que da un salto en tecnología, potencia y seguridad.

ximadamente hasta llegar a 100 km/h", como nos comentó Bruno Correia, el piloto a cargo del safety car y quien se deslumbró con la evolución del auto de carrera.

La nueva tecnología

El avance de la Fórmula E ha sido enorme. En sus 11 años de vida, se pasó de autos que por energía no lograban completar una carrera, por lo que los pilotos debían cambiar de auto en la mitad, a tener monoplazas con tecnología de vanguardia y que disponen de tracción total.

Los cambios son varios en el GEN3 Evo. Existe un nuevo alerón delantero que entrega más estabilidad, además de modificaciones en el revestimiento de la parte trasera del arco de seguridad y en la zona delantera de las ruedas posteriores. Todo para reducir la resistencia aerodinámica.

A nivel de potencia se da un salto. En funcionamiento normal tiene 408 hp (300 kW), pero ahora con la tracción total en algunos momentos de la carrera (en el Modo Ataque y en la clasificación) se puede llegar a 476 hp (350 kW). Y eso en un vehículo que pesa apenas más de 860 kg y que mide más de 5 metros de largo, es brutal.

Velocidad limpia

Para conocer más en detalle los cambios, conversamos con ingenieros y pilotos del equipo Porsche TAG Heuer, quienes nos abrieron las puertas de su "hogar" en Ciudad de México.

PORSCHÉ 99X ELECTRIC

TECHNICAL DATA (GEN3 EVO)

Neumáticos

- Neumáticos Hankook ION Race para piso seco y condiciones húmedas
- 2 juegos por fin de semana de carrera y por vehículo (3 para cabezas de bobas)

FRENOS REGENERATIVOS

- + sobre 500 kW de recuperación
- Aprox: 50% de la unidad

La energía por carrera proviene de recuperación de energía de frenado

SISTEMA DE CARGA

- Diseñado para una velocidad extremadamente rápida cargando hasta 600 kW

ACELERACIÓN
0-100 km/h: aprox. 2.0 s

PESO
Con piloto: 862 kg

CADENA DE PODER
Normal: 300 kW (408 hp)
Attack Mode: 350 kW (476 hp)

TRACCIÓN
Normal: trasera
Attack Mode, calificación, La gada: tracción total

LITHIUM-ION BATERÍA

- Capacidad real: 38 kWh
- Peso: 285 kg

FRENOS

- Desaceleración adicional en el Delantero para frenado regenerativo
- Solo frenos de fricción traseros activo si falla la recuperación

TAG Heuer Mobil 1 Ansys CATO LOCTITE Pirelli

El modelo GEN3 Evo de la marca alemana se llama 99X Electric y tiene la misma base que ocupan todos los equipos, con el objetivo de ofrecer más competitividad, aunque se le deja libertad en algunos aspectos para que imprimen su conocimiento.

En este proceso, Florian Modlinger, director de competencia del equipo Porsche, reconoció que "lo más complejo ha sido el desarrollo y la implementación de la tracción total temporal. Dado que el hardware ya estaba disponible para los vehículos GEN3, hemos dedicado una enorme cantidad de trabajo a alinear el software. Por un lado, queremos optimizar la aceleración y la velocidad en las curvas; por otro, esperamos contener en la mayor medida posible el

consumo de energía, adecuando el equilibrio del auto al gusto de los pilotos".

António Félix da Costa, piloto de Porsche y quien terminó segundo en la fecha de México, precisó que el nuevo auto ofrece varios cambios que se sienten en la butaca, "Tenemos neumáticos que nos permiten ir más rápido, hay más potencia cuando tenemos tracción total y físicamente es un poco más exigente, pero también es más divertido", dijo el portugués.

Como se ve, una evolución relevante, que le entrega un nuevo hito a una competencia que la vimos pasar por Chile hace cinco años y que apuesta por seguir potenciando su calendario, como uno de los mayores campeonatos del motorsport.

La evolución eléctrica

GEN3 (2024): Diseñado con foco en el rendimiento y la disminución del peso, integrando dos motores generadores eléctricos que elevan su potencia a 350 kW (470 caballos de fuerza). Su capacidad de aceleración le permite alcanzar los 100 km/h en cerca de 2.8 segundos.

GEN3 Evo (2025): Logra una mejora notable en la aceleración, reduciendo el tiempo a 1.82 segundos para llegar a los mismos 100 km/h, superando incluso el rendimiento de los automóviles de Fórmula 1.

Motor y Potencia (2024): El motor ubicado en la parte delantera se destinaba únicamente a la regeneración de energía, mientras que el motor en la parte trasera era responsable de ofrecer la potencia principal.

Motor y Potencia (2025): Se ha autorizado el uso del motor delantero para ofrecer tracción extra, lo que puede añadir hasta 50 kW al sistema y, de esta forma, optimizar el rendimiento general durante las carreras.

PORSCHÉ IMAGES