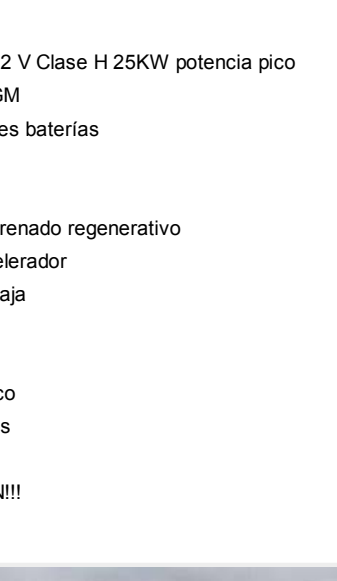


sábado 2 de abril de 2011

Proyecto LOW COST!!!. Tu coche eléctrico por 6000 €

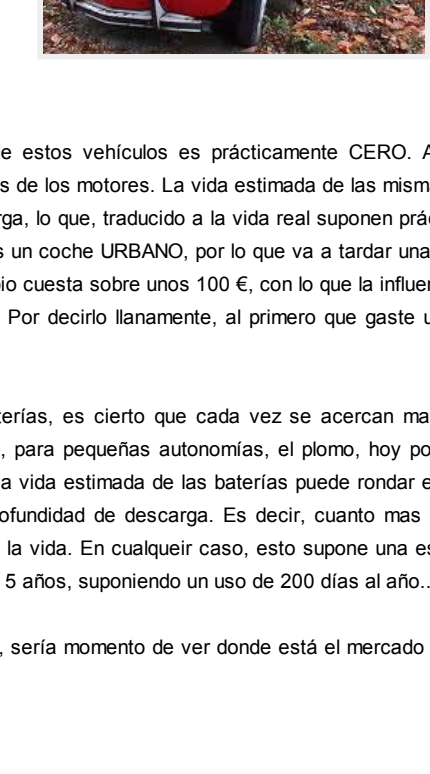


Muy buenas.

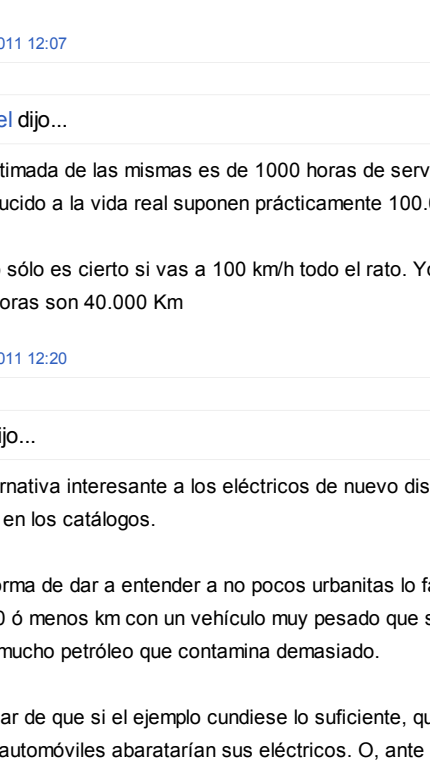
Levamos bastante tiempo dándoos vueltas, algunos ya conceis parte del "secreto". Hemos desarrollado y estamos en condiciones de ofrecer una conversión "todo incluido" por el módico precio de **6000 €** mas iva.

La conversión incluye:

- Motor DC Sepex 72 V Clase H 25KW potencia pico
- Baterías plomo AGM
- Conectores y cables baterías
- Rele principal
- Fusible principal
- Controlador CON frenado regenerativo
- Potenciómetro acelerador
- Adaptador motor-caja
- Soporte motor
- Soportes baterías
- Calefactor cerámico
- Cables y terminales
- Cargador baterías
- HOMOLOGACIÓN!!



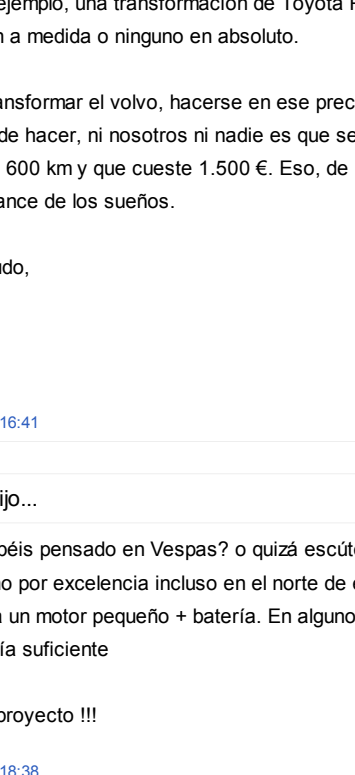
Esta conversión está orientada a transformar un pequeño utilitario, tipo Fiat Seicento, Seat Marbella, 600, Renault Twingo, R4, R5...,Ford Fiesta, Citróen 2CV, AX, Saxo...etc, mediante el uso de tecnología probada, fiable y asequible, en base a motores DC de escobillas y baterías de plomo. Esta conversión está orientada al ámbito EXCLUSIVAMENTE urbano, con autonomías reales en el entorno de los 30 Km, suficiente para la gran mayoría como segundo vehículo o para ir a trabajar en un ambiente eminentemente urbano. Las prestaciones esperadas para el vehículo están acordes a la potencia pico de 25 KW, pudiendo llegar a poner a éstos vehículos próximos a los 100 Km/h durante cortos periodos de tiempo.



El coche en cuestión ha de ser ligero, para que el "pequeño" motor sea capaz de moverlo con soltura. De ahí los modelos propuestos.

En un seat 600, por ejemplo, el eléctrico obtendría unas aceleraciones netamente superiores al modelo original.

Todos estos modelos (tal vez excepto el 600 y el 2CV por su caracter de coches de "culto") son extremadamente fáciles de encontrar en el mercado de ocasión en buen estado por precios netamente inferiores a los 1000 €. Así pues, con muy poca inversión adicional se puede encontrar un buen donante.



El mantenimiento de estos vehículos es prácticamente CERO. Algunos pensarán en el cambio de escobillas de los motores. La vida estimada de las mismas es de 1000 horas de servicio a plena carga, lo que, traducido a la vida real suponen prácticamente 100.000 km. Recordemos que es un coche URBANO, por lo que va a tardar una eternidad en gastarlos. Un juego de recambio cuesta sobre unos 100 €, con lo que la influencia por km recorrido es prácticamente nula. Por decirlo llanamente, al primero que gaste unas escobillas SE LAS REGALAMOS.

Respecto a las baterías, es cierto que cada vez se acercan mas los costes del litio al plomo. No obstante, para pequeñas autonomías, el plomo, hoy por hoy sigue siendo una alternativa válida. La vida estimada de las baterías puede rondar entre 500 y 1000 ciclos, en función de la profundidad de descarga. Es decir, cuanto mas corto el recorrido entre recargas, mayor es la vida. En cualquier caso, esto supone una esperanza de vida de las baterías entre 2,5 y 5 años, suponiendo un uso de 200 días al año...

Pasado ese tiempo, sería momento de ver donde está el mercado y si es mas interesante plomo o litio.

Pero:

No podía ser todo tan bonito, ¿no?. Este precio está basado en la realización de series cortas (un mínimo de 10 unidades) de cada modelo, por lo que, una vez se fije el modelo de vehículo a convertir, el precio de 6000 € será para ese modelo concreto. Tenemos varios interesados en Twingos, Marbellas, Saxos... el primero que se decida será quien marcará el modelo elegido. Progresivamente, conforme el volumen de ventas lo permita, se irán incorporando nuevos modelos a la oferta.

Espero que encontréis interesante el tema!

Un saludo,

Luis

Zevna

Publicado por ZEVNA en 11:00

30 comentarios:

- Reenergiza.es** dijo...

Nos encanta tu modelo de negocio, compañero. Te deseamos lo mejor. Un saludo desde Reenergiza.es

2 de abril de 2011 12:07
- Jose Miguel** dijo...

"La vida estimada de las mismas es de 1000 horas de servicio a plena carga, lo que, traducido a la vida real suponen prácticamente 100.000 km."

Bueno, eso sólo es cierto si vas a 100 km/h todo el rato. Yo diría más bien que 1000 horas son 40.000 Km

2 de abril de 2011 12:20
- Anónimo** dijo...

Es una alternativa interesante a los eléctricos de nuevo diseño y precio caro que se ven en los catálogos.

Y será la forma de dar a entender a no pocos urbanitas lo falto de sentido que es hacer 30 ó menos km con un vehículo muy pesado que se mueve muy lento quemando mucho petróleo que contamina demasiado.

Por no hablar de que si el ejemplo cursiese lo suficiente, quizás las grandes marcas de automóviles abaratarían sus eléctricos. O, ante la falta de un margen de beneficios suficientemente alto (abusivo), quizás abandonasen el mercado. Lo cual dejaría más sitio aún para las pequeñas empresas, perfectamente capaces de hacerse cargo de este negocio.

Chapeau.

2 de abril de 2011 13:00
- ZEVNA** dijo...

Respecto a la vida de las escobillas, si son 40.000 tambien se las regalo al primero que consiga hacer 40.000 km. :-)

Un mantenimiento de 100 € cada 40.000 km creo que es algo despreciable, no? Sólo en ITV's te va salir bastante mas...

Saludos,

Luis

Zevna

2 de abril de 2011 13:22
- Anónimo** dijo...

Se me antoja los 30 km pocos. 50km sería optimo. Lo de los picos a 100 km me has matado. En ciudades como Madrid fácilmente coges circunvalaciones durante mas de 20 minutos a 90km/h.

Y yo lo que quiero es transformar mi Volvo XC90 de gasolina a electrico. El que consiga eso por 10000 euros se hara con el mercado.

2 de abril de 2011 16:32
- ZEVNA** dijo...

Muy buenas.

Respecto al vehículo en cuestión, es un proyecto LOW COST, es decir, optimizado en costes al máximo. Para mayores pretensiones tenemos otros productos y motorizaciones disponibles. Evidentemente, habrá gente a la que le encantará este tipo de producto, otra gente que le encantará otro tipo de producto (por ejemplo, una transformación de Toyota Prius en Plug-in), una transformación a medida o ninguno en absoluto.

Respecto a transformar el volvo, hacerse en ese precio se puede hacer. Lo que no se puede hacer, ni nosotros ni nadie es que se ponga a 180 km/h, que dure la batería 600 km y que cueste 1.500 €. Eso, de momento, no está ni siquiera al alcance de los sueños.

Un cordial saludo,

Luis

Zevna

2 de abril de 2011 16:41
- Miguelangel** dijo...

Oye..... ¿Y habéis pensado en Vespas? o quizá escúteres similares. Son el vehículo urbano por excelencia incluso en el norte de España y tienen espacio suficiente para un motor pequeño + batería. En algunos casos, con 10 KM de autonomía sería suficiente

Suerte con el proyecto !!!

2 de abril de 2011 18:38
- Anónimo** dijo...

pues hago 10 km para ir al trabajo y volver si lo llevo a saber, no compro el dacia

2 de abril de 2011 19:05
- Adrián** dijo...

Llevo tiempo rondando la misma idea, espero que os salga bien, porque saldrá seguro. Felicidades por la iniciativa.

2 de abril de 2011 19:56
- PythonMan8** dijo...

¡¡¡Baterías plomo AGM!!!

Pues para eso continuo con la gasolina, que contamina mil veces menos.

source: http://www.meneame.net/story/empresa-navarra-ofrece-conversiones-coches-convencionales-6-000e

2 de abril de 2011 23:13
- Anónimo** dijo...

felicidades, me parece un proyecto fantástico

3 de abril de 2011 03:41
- Anónimo** dijo...

Felicidades por la iniciativa.

Una pregunta, un consejo y un comentario;

LA PREGUNTA: que tipo de regulador de carga habeis elegido? Yo tengo un amigo que tiene una empresa que hace lo mismo que vosotros pero en bicis y el decido diseñarlo el mismo. Las curvas de aceleracion son bastante especificas y hacen necesario un regulador con atributos muy diferentes a los de por ejemplo una instalacion de FV

EL CONSEJO: ademas de animaros os diria que trateis de usar una electronica que proteja la bateria contra descargas profunda. Supongo que habeis tomado vuestra decisiones en cuanto al dimensionamiento del sistema sobrepasando los pros y contras de meter mas baterias para ganar en duracion de vida y autonomia. Pero 30Km de autonomia me parecen pocos y creo que los 1000 ciclos se pueden mejorar si asegurais que no se pase de 70% DOD. Ademas podeis plantearos la opcion de usar baterias tubulares si teneis algun cliente que quiere una opcion mas economica (rellenar la bateria con agua de tanto en tanto es algo que venimos haciendo en los coches de gasolina desde siempre)

COMENTARIO: El litio esta al caer, hay mucha gente apostando fuerte por esta tecnologia. Eso si, no compreis baterias de Litio de fabricantes chinos (hay buenos productos hechos alli por marcas occidentales pero no hay buenos productos hechos por marcas chinas. En Corea del sur y Canada hay empresas con buenas baterias de Litio.

SUERTE!!

3 de abril de 2011 07:00
- Anónimo** dijo...

Sinceramente... soñaba con una empresa así desde que vi en regreso al futuro (creo que la segunda) un anuncio que convertía coches corrientes en coches voladores. :)

3 de abril de 2011 07:42
- Anónimo** dijo...

Vida de las baterías: 500-1000 ciclos de carga, pongamos de media: 750 ciclos. Autonomía 30 km. Total de kilómetros con la vida útil de las baterías: 22.500 Km.

Motor original de gasolina: consumo de 5 litros a los 100 Km. Para recorrer estos 22.500 Km. se consumen 1.125 litros de gasolina, a 1.30 €/l es un gasto total de unos 1.500 €. ¿Cuánto valen las baterías? ¿Cuánto vale la electricidad para hacer estas 750 cargas?

3 de abril de 2011 09:29
- ZEVNA** dijo...

Muy buenas a todos.

Excelente acogida que estamos teniendo...muchísimas gracias.

Resumiendo un poco, si buscáis por el blog vereis que tenemos productos para todo tipo de necesidades, desde la transformación de híbridos en enchufables hasta vehículos eléctricos de alta autonomía (>100 km).

Respecto al low cost, pues es eso, un vehículo con prestaciones suficientes para una gran parte de usuarios (e insuficientes para otra, evidentemente) a un coste lo más reducido posible. Y para lograr esa reducción hay que apostar por el plomo. Evidentemente, el mismo vehículo se puede preparar con baterías de litio, pero evidentemente, el coste aumenta.

Respecto a la comparación de costes, un vehículo de gasolina en ciclo urbano (salvo el prius) está en los 7-9 litros (o incluso mucho mas si los recorridos son cortos y no le da tiempo a calentarse). La gasolina estará a 1.50 este verano y a 2 € antes de que nos demos cuenta. El coste estimado de reemplazo de las baterías seleccionadas es de unos 700 €, y el coste de la electricidad es de 1 €/100 km.

Respecto a la vida de las baterías, decir que el diseño supone una descarga máxima del 70%, lo que quiere decir que la autonomía máxima podría llegar hasta los 50 km en casos de emergencia, evidentemente, acortando la vida útil.

Toda la electrónica de control es específica de vehículo eléctrico.

Saludos cordiales,

Luis

Zevna

3 de abril de 2011 10:31
- Anónimo** dijo...

Gracias por tu pronta respuesta.

Rehago mis cálculos.

Promedio de consumo: 8 litros a los 100. A 1.50 € litro dan, para esos 22.500 km de vida de las baterías, 2.700 € de gasto en gasolina.

Gasto eléctrico: 22.500/100= 225 €+700 € de baterías = 925 € de gasto (sin contar las escobillas, que regalas).

Para ahorrar 2.700 € - 925 € = 1.775 € en un período de unos 4 años he de hacer ahora una inversión de 7.080 €.

¡Ojo!, no quiero desmerecer vuestro trabajo, ¡que merece un 10! Pero cuando no aparezcan si no es en su día página (descargas de híbridos en enchufables hasta vehículos eléctricos de alta autonomía (>100 km).

Respecto al low cost, pues es eso, un vehículo con prestaciones suficientes para una gran parte de usuarios (e insuficientes para otra, evidentemente) a un coste lo más reducido posible. Y para lograr esa reducción hay que apostar por el plomo. Evidentemente, el mismo vehículo se puede preparar con baterías de litio, pero evidentemente, el coste aumenta.

Respecto a la comparación de costes, un vehículo de gasolina en ciclo urbano (salvo el prius) está en los 7-9 litros (o incluso mucho mas si los recorridos son cortos y no le da tiempo a calentarse). La gasolina estará a 1.50 este verano y a 2 € antes de que nos demos cuenta. El coste estimado de reemplazo de las baterías seleccionadas es de unos 700 €, y el coste de la electricidad es de 1 €/100 km.

Respecto a la vida de las baterías, decir que el diseño supone una descarga máxima del 70%, lo que quiere decir que la autonomía máxima podría llegar hasta los 50 km en casos de emergencia, evidentemente, acortando la vida útil.

Toda la electrónica de control es específica de vehículo eléctrico.

Saludos cordiales,

Luis

Zevna

3 de abril de 2011 11:05
- Anónimo** dijo...

Y que tal empezar a trabajar en frontales eólicos? sería posible recargar las baterías aprovechando tanto el viento como el rodamiento?

Luis, si te quieres poner en contacto conmigo te explico mi idea de los frontales eólicos...

Saludos.

cazalis007@hotmail.com

3 de abril de 2011 13:11
- ZEVNA** dijo...

Estimado amigo,

El tema que comentas es, por decirlo de alguna manera que se entienda, como intentar echar a volar tirándose de las pantalonas hacia arriba. No se puede hacer eso que propones. Un coche al desplazarse genera "viento", fruto de su resistencia al aire. Para generarlos consumimos energía. Y si queremos "extraer" energía de energía que hemos rodado, lo que hacemos es generar mas resistencia al aire, con lo que estamos peor que al principio. Hacer lo que propones supone violar las leyes de la física.

Un cordial saludo,

Luis

Respecto al tema de la inversión, te faltan todos los costes de mantenimiento y demás, además del resto de condicionantes "legales" que han de imponer de aquí a nada. Si por otro lado, la conversión la haces cuando tienes una gran avería (de las de 1500-3000 €) los números salen muy distintos. Y si ya por último puedes aprovecharte de no pagar ORA, la rentabilidad está mas que asegurada.

Todo el mundo tiende a hacer las cuentas de la "rentabilidad" de un eléctrico frente a su coche de "petróleo". Yo a todo el mundo le hago la siguiente comparación:

Su coche de petróleo (un flamante tdi de 30.000 €). Consume 5 litros. Por 12.000 € puedes tener un dacia que consume lo mismo. Su flamante TDI no lo amortiza NUNCA frente al dacia.

Si en vez de ir en Dacia vamos en un scooter, hacemos las cuentas y resulta que el dacia no lo amortizamos nunca. Y si al del scooter le comparamos con una bici, resulta lo mismo. Y si al de la bici lo comparamos con ir andando...

En resumen, que el papel lo aguanta todo.

Un saludo,

Luis

3 de abril de 2011 21:16
- Anónimo** dijo...

Calcula el coste del mantenimiento de tu coche en la siguiente página: http://costevehiculo.delashurdes.es/

3 de abril de 2011 22:47
- Anónimo** dijo...

Os acordáis de las subvenciones?

En Navarra por ejemplo la transformación de un vehículo a eléctrico está subvencionada con el 30% de la inversión, por lo que, si por ejemplo la inversión cuesta 6000 € la subvención sería de 1800 y se nos quedaría en un coste de 4.200 €

A mi no me parece tan descabellado (quitando la poca autonomía.... por ahora)

Un saludo

4 de abril de 2011 09:50
- Roacfort** dijo...

Muy buena idea, por lo que veo que la conversión sin baterías ronda los 5500 euros (ja que has dicho que las baterías de plomo son unos 700€ he mirado precios de litio para hacer unos 80-90 Km que salen por otros 6000 euros.

Sería interesante como opción dar alguna alternativas, y tener mas posibles coches para transformar ya que la homologación será igual sea cual sea la batería siempre que respetes los pesos del coche.

4 de abril de 2011 19:45
- Anónimo** dijo...

Al anónimo que echa cuentas con el consumo y el precio de la gasolina:

No has contado el precio de compra del coche de gasolina.

Un Smart ForTwo ya son 10.000 euros. Un Panda nuevo, 7.000 y pico. Y en Madrid no aparecen si no es en su barrio (pagando la tarjeta) o moviéndose (y pagando) cada dos horas en los barrios con S.E.R.

Mientras que cualquier eléctrico aparca gratis en cualquier sitio de Madrid y sale más barato que el Metrobús.

Al de que las baterías de plomo contaminan:

Será si las tiras en medio del monte. Si en vez de eso las llevas a un punto limpio y desde se llevan a una industria que las recicla, tú me dirás.

Porque la verdad es que la gasolina quemada no es muy reciclable.

4 de abril de 2011 22:47
- ZEVNA** dijo...

Muy buenas nuevamente,

Al Sr Roacfort comentarle que las baterías de litio son bastante mas baratas de lo que el supone. Con 3000-4000 € de litio habría posibilidad real de hacer unos 120 Km.

Saludos,

Luis

Zevna

5 de abril de 2011 11:48
- Anónimo** dijo...

Suerte ZEVNA, suerte!! el tema pinta mucho mejor ahora que cuando:

http://www.whokilledtheelectriccar.com/

Es un buen momento y con un buen comercial podéis lograr muchas cosas, por no hablar de los foros de coches donde la información se propaga muy rápidamente.

Yo, desde luego, en caso de disponer HOY de 10.000 euros, me pilla un Matiz v.o. por ejemplo y os lo dejo con un grupo de 10 más.

ADELANTE!!!

6 de abril de 2011 08:43
- xoan.ninguen** dijo...

¡Enhorabuena!. Como siempre emprendedor emprendedor.

Se me antoja que los números de rentabilidad habría que explicarlos mejor (con el ánimo de convencer). El papel lo soporta todo, pero un dúptico-tríplico, hoja Excel, PDF,.... XXX, que explique cómo y de qué manera es rentable evitaría muchas palabras y preguntas.

Por cierto, supongo que serás alérgico al Face (¿), porque puedo hacerme fan de la página de templates pero no de tu página. Twitter, dicho sea, es una red muy limitada... aunque sólo sea por visibilidad, deberías tener una página donde ya sabes que aumentase los flujos (vale Menéame está bien, pero no sirve para hacer seguimiento del proyecto).

Un saludo, y ánimo.

6 de abril de 2011 15:47
- los petekos** dijo...

hola, estoy interesado en ponermelo en contacto contigo .

Soy de extremadura y me interesa mucho tu iniciativa.

Muchas gracias

7 de abril de 2011 16:08
- los petekos** dijo...

perdon mi correo es katatercero@gmail.com

7 de abril de 2011 16:16
- Anónimo** dijo...

enhorabuena!

www.sawsanaenergy.com

7 de abril de 2011 19:13
- Anónimo** dijo...

Saludos:

soy de bizkaia y me gustaría conocer la posibilidad de transformar un vw beetle del 71, el coche tiene el embrague roto, pero... los electricos no necesitan embrague, ¿no?

mi correo es nexuseus@euskalnet.net

14 de abril de 2011 17:26
- Anónimo** dijo...

Por cierto Luis, unas ductilla más.

Podríamos realizar un pre calentamiento del habitáculo con el coche enchufado, lo digo por los días fríos salir con el coche ya calentito para ahorrar unos cuantos vatios.

Que capacidad de baterías tendría la versión básica. ¿Que coste aproximado tendría cada kWh suplementario? (baterías de plomo, en principio)

Saludos y felicitades.

15 de abril de 2011 21:17