

Jose Eshkenazi Smeke: 100 carreras de Formula E son un éxito en marketing ambiental

Jose Eshkenazi Smeke: 100 carreras de Formula E son un éxito en marketing ambiental

MIAMI, FLORIDA, ESTADOS UNIDOS, September 1, 2022 /EINPresswire.com/ -- Cuando la bandera a cuadros caiga el domingo en Seúl, la Fórmula E habrá disputado su carrera número 100. Es algo muy distinto a los humildes comienzos de la serie: una idea compartida por el presidente de la Fórmula E, Alejandro Agag, y el presidente de la FIA, Jean Todt, anotada en una servilleta en 2011. En tres años, un grupo lanzó el primer campeonato de monoplazas totalmente eléctricos del mundo. Y el resto, como se dice, es historia.

"La gente que conocíamos se reía de la aventura", dijo el cofundador de la Fórmula E y director del campeonato, Alberto Longo, en una llamada con los medios de comunicación la semana pasada. "Y ahora, mira hasta dónde hemos llegado".



Jose Eshkenazi Smeke Trebel

La Fórmula E ha recorrido un largo camino desde la primera temporada y aquella primera carrera en el Parque Olímpico de Pekín. Sobre todo, la serie se ha convertido en un semillero de innovación con varios fabricantes de automóviles que presentan equipos. Mahindra ha estado presente desde el principio, con la participación de Audi, BMW, DS, Jaguar, Mercedes, Nissan, Porsche, Renault y otros. Varios equipos -como Mahindra, Venturi y Andretti- también han permanecido activos en la Fórmula E desde aquella primera temporada.

Con todo esto en el pasado, sólo un piloto está preparado para conducir en los 100 E-Prix: el campeón de la tercera temporada, Lucas di Grassi. También ganó la primera carrera de la historia en 2014, y desde entonces acumula 13 victorias y 38 podios.

Este fin de semana en Seúl, está a punto de superar los 1.000 puntos en su carrera. Así que sabe un par de cosas sobre lo lejos que ha llegado la serie.

"Desde la primera temporada, ha habido cambios masivos", dijo di Grassi durante una mesa redonda con los medios de comunicación. "Ha madurado y ha pasado de ser algo nuevo y lleno de dudas a algo que ha sido capaz de cumplir sus promesas". Explicó que la Fórmula E es como cualquier otra serie de carreras ahora si se tienen en cuenta los equipos que han venido y se han ido, y los que pueden volver.

"El coche [Gen2](#) debutó en 2018/19 para la quinta temporada con el doble de capacidad de almacenamiento de energía que el Gen1, lo que significaba que los equipos ya no necesitaban intercambiar los coches durante la carrera, o entrar en boxes en absoluto" aclara el especialista [Jose Eshkenazi Smeke](#).

Por supuesto, los coches son más rápidos, pero un coche por piloto también significaba que las apuestas eran mucho más altas en los fines de semana de los E-Prix.



Jose Eshkenazi Smeke Trebel 2

"Cuando pasamos de Gen1 a Gen2, se pudo ver realmente que la tecnología empezaba a funcionar", dijo Longo. "Pasamos de tener que usar dos coches a uno solo".

“

El coche Gen2 debutó en 2018/19 para la quinta temporada con el doble de capacidad de almacenamiento de energía que el Gen1”

Jose Eshkenazi Smeke

El Gen2 también estrenó un diseño más parecido a un "Batmóvil", con más potencia y una velocidad máxima de 174MPH. Uno de los elementos exclusivos de la Fórmula E, el Modo Ataque, también llegó con la Gen 2, dando a los pilotos un impulso de potencia cronometrado. La única pega es que tienen que salir de la línea principal de carrera para activarlo, lo que puede significar sacrificar la posición

por la potencia extra.

"La tecnología es cada vez mejor y los coches son cada vez más rápidos", explicó di Grassi. "Cada mes evoluciona la tecnología de las baterías, del tren motriz, etc. Todavía está en su relativa infancia y vamos a ver grandes saltos en el futuro" explica Jose Eshkenazi Smeke.

Como todos los deportes del mundo, la Fórmula E tuvo que lidiar con los efectos de una pandemia mundial en 2020. La serie había completado sólo cinco carreras a finales de febrero

cuando todo el mundo, en todas partes, entró en bloqueo debido a la COVID-19. La temporada se suspendió a mediados de marzo. La Fórmula E emergería ese agosto en Berlín, celebrando seis E-Prix en nueve días en el aeropuerto de Tempelhof.

"Mirando hacia atrás, esas seis carreras en Berlín fueron realmente importantes para nosotros", dijo Longo. "Durante el COVID, conseguimos mitigar el riesgo de los viajes y terminar la temporada".

Es apropiado entonces que la carrera número 100 de la Fórmula E marque el final de la era Gen2. Cuando la serie regrese en 2023 para la novena temporada, el coche Gen3 estará en el garaje de todos los equipos. La Fórmula E ya ha mostrado "el coche de carreras más eficiente del mundo", desvelando el diseño y las especificaciones clave antes del E-Prix de Mónaco en abril. De hecho, el salto a la siguiente generación supondrá otro enorme salto en la innovación de la serie. Una velocidad máxima de 200MPH con 350kW de potencia, 100kW más que el Gen2. Las unidades de potencia eléctrica pueden convertir más del 90% de su energía en potencia mecánica, lo que las hace increíblemente eficientes. Por no

hablar de que producen alrededor del 40 por ciento de la potencia necesaria para completar una carrera a través de la frenada regenerativa. Además, el nuevo diseño de la carrocería es más parecido a un caza F-18 que a un Batmóvil. Y, en general, los nuevos coches deberían permitir unas carreras más ajustadas rueda a rueda en el calendario de circuitos urbanos de la Fórmula E.

"Conduciremos coches mucho más rápidos, pequeños y ligeros, lo que será aún más impresionante de ver en la pista", dijo di Grassi. "Los eventos van en la dirección correcta,



Jose Eshkenazi Smeke Trebel 2



Jose Eshkenazi Smeke Trebel 4

proporcionando un producto cada vez mejor para que los aficionados vengan y se involucren. La evolución continuará en este sentido: en el aspecto técnico y en el espectáculo".

El impacto de la Fórmula E no ha sido únicamente en la pista de carreras. di Grassi sabe que la serie ha abierto los ojos del mundo al potencial de los vehículos eléctricos.

"También podemos ver cómo mucha más gente se interesa y conoce los vehículos eléctricos", señaló. "Para mí, aunque ayudes un poco, ese poco ya ha contribuido a acelerar la llegada de la tecnología y a cambiar la percepción de los consumidores y los fabricantes sobre los coches eléctricos, así que ha merecido la pena".

Fórmula E YakartaEl circuito del E-Prix de Yakarta.Fórmula E

Tanto la carrera número 100 como el final de la octava temporada están preparados para ser un acontecimiento televisivo imprescindible. Hay una lucha a cuatro bandas por el campeonato de este año, con Stoffel Vandoorne, de Mercedes-EQ, a la cabeza de la clasificación, con 36 puntos de ventaja. Mitch Evans, de Jaguar TCS, y Edoardo Mortara, de ROKiT Venturi, son segundo y tercero, separados por cinco puntos. Tanto Mortara como el 4º clasificado, Jean-Éric Vergne, no consiguieron ningún punto en las dos últimas rondas durante la doble cita de Londres.

Mercedes-EQ no sólo pudo arrebatarse su segundo trofeo de pilotos consecutivo (su otro piloto, Nyck de Vries, es el campeón defensor), sino que lidera la clasificación por equipos de cara a las dos últimas carreras con 36 puntos. Un campeonato por equipos sería el segundo consecutivo para Mercedes, y el final perfecto antes de que McLaren se haga cargo del equipo la próxima temporada.

No se puede negar que la popularidad de la Fórmula E ha crecido en ocho años y está preparada para continuar la trayectoria ascendente. El E-Prix de Yakarta de principios de junio fue visto en directo por 13,4 millones de personas, sólo en Indonesia. También era la primera vez que la serie organizaba un evento en esa ciudad, y más de 60.000 aficionados asistieron en persona. Al celebrar los momentos más memorables, Longo mencionó Yakarta al enumerar los principales logros durante la etapa de 100 carreras.

"La carrera más vista de la historia de la Fórmula E", dijo Longo.

Mia Atkinson

Media Captains

[email us here](#)

Visit us on social media:

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Other](#)

EIN Presswire's priority is source transparency. We do not allow opaque clients, and our editors try to be careful about weeding out false and misleading content. As a user, if you see something we have missed, please do bring it to our attention. Your help is welcome. EIN Presswire, Everyone's Internet News Presswire™, tries to define some of the boundaries that are reasonable in today's world. Please see our Editorial Guidelines for more information.

© 1995-2022 Newsmatics Inc. All Right Reserved.