

## LOBBY

Autos

El Renault Mégane es uno de los autos que están a pruebas en el nuevo sistema israelí de baterías cambiables.



INDUSTRIA



## Los autos eléctricos vuelven a la vida

La tecnología y un par de buenas ideas están poniendo de nuevo al coche eléctrico a la moda. **TEXTO: SERGIO OLIVEIRA**

Fueron una promesa a principios de los 90, pero se dieron por muertos muy pronto. Ahora, los autos eléctricos se vislumbran, de nueva cuenta, no sólo como una de las posibilidades del futuro, sino como una muy sólida. Para ello, cuentan con desarrollo tecnológico, pero también con ideas creativas que buscan darle la vuelta a las limitaciones actuales del conocimiento humano.

La primera señal de que los autos eléctricos volverían a la vida apareció cuando Tesla Motors, una compañía estadounidense fundada por gente de la industria de los medios electrónicos como Elon Musk, Sergei Brin y Larry Page, cofundadores de Pay Pal el primero y de Google los segundos, y Jeef Skol, expresidente de e-Bay. Ellos crearon el Tesla Roadster, deportivo de dos plazas que funciona con una batería inspirada en las de los teléfonos celulares. El coche se entregará a sus primeros dueños desde la mitad de este año, pero su precio de 100 mil dólares dificulta que sea una solución urbana masiva.

El problema con los autos eléctricos es que tienen dos limitaciones fuertes: la primera es la autonomía, ya que la carga de las baterías dura relativamente poco (menos de la mitad de un tanque de gasolina). Esto mejora con las de ion-litio, pero aún no se acercan a la autonomía a la que estamos acostumbrados. El segundo es aún más difícil de resolver: el tiempo de recarga, que

es —mínimo— de dos o tres horas. Nadie está dispuesto a esperar ese tiempo en una estación de servicio para recargar el auto.

Para sortear esas dificultades, el israelí Shai Agassi tuvo la idea de crear estaciones de servicio que ofrezcan baterías cargadas, que se pueden cambiar en 5 ó 10 minutos. Agassi, un ingeniero de 39 años, sin ninguna conexión anterior con la industria automotriz, buscó al Primer Ministro de Israel, Ehud Olmert, para proponerle crear esa estructura. Olmert le dijo que encontrara financiamiento y al menos un socio entre los grandes fabricantes mundiales, dispuesto a diseñar autos que tuviesen baterías reemplazables. Agassi logró tanto el dinero como el apoyo de Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan. Olmert no pudo más que hacer lo que había prometido a Agassi: leyes que incentivan el proyecto, lo que terminó de motivar a Ghosn para entrar en el esquema.

Los autos siguen con poca autonomía y sus baterías aún necesitan mucho tiempo de recarga, pero gracias a la idea de Shai Agassi Israel podría convertirse en el primer país que usa autos eléctricos de una manera regular, ya que el precio tanto del auto como de su mantenimiento sería similar al de la gasolina. Con esto, Israel estará dando un gran paso para eliminar a dos tipos de contaminación producidos por los coches: la del aire y la del ruido. Una buena idea, como se ve, aún puede cambiar las cosas.

## MOTOR DE ARRANQUE

## El polémico (e inútil) primer lugar

Durante los últimos 76 años, General Motors ha sido la mayor empresa fabricante de automóviles del mundo. Y ha mostrado un orgullo enorme al decirlo, lo que es natural. Pero en 2007, una empresa con poco más de 70 años, comenzó a amenazar seriamente este liderazgo: Toyota.

El crecimiento de la compañía japonesa ha coincidido con el encogimiento de los estadounidenses, y en 2007 ambos terminaron prácticamente empatados en el primer lugar, ya que Toyota vendió 9,366 millones de unidades, mientras que General Motors logró desplazar a 9,369 millones, una diferencia marginal de sólo 3 mil unidades.

Toyota, que nunca se mostró ansiosa por usar la corona del primer puesto, no reclama nada, a diferencia de medios como *Automotive News*, que argumentan que los estadounidenses —que sumaron a sus cuentas las ventas de la marca china Wuling, de la que poseen 30 por ciento— están equivocados y que la norma tradicional dicta que sólo se deben contar las ventas de compañías de las que se posee la mayor parte de las acciones. De acuerdo con la lógica de la alemana *Automotive News*, Toyota terminó 2007 como el mayor vendedor de autos

del mundo, con cerca de medio millón más que su competidor. Este año, General Motors celebra su centésimo aniversario, y es muy importante para ellos haber llegado a esta fecha simbólicamente emotiva todavía en el primer puesto. Pero para el resto del mercado, eso es francamente poco importante.

Nadie, al momento de comprar un auto, se decide por un modelo porque está fabricado por el número uno, dos o tres del mundo. Lo adquieren porque lo necesitan y, más que nada, porque les gusta. Así, la discusión, tan importante dentro de GM, termina por ser algo absolutamente estéril en el mundo real.

La centenaria General Motors debería concentrar sus esfuerzos mucho más en hacer coches que le gusten a la gente, en vez de presionarse a sí misma para seguir como número uno, posición que, a juzgar por el crecimiento de GM y Toyota en 2007, de 3 y 6 por ciento respectivamente, no podrá repetir en 2008.

En México ocurre un fenómeno similar. GM es líder, por décimo segundo año consecutivo, pero sólo es así porque Nissan, aliada con Renault, no suma como suyas las ventas de los franceses. ¿Y si sumara? A muy pocos les importaría.



Autos como el brasileño Chevrolet Prisma ayudaron a que GM tuviera un excelente 2007 y se mantuviera arriba de Toyota.

FOTOS: CORTESÍA DE LAS DISTRIBUIDORAS