

Los innovadores de vehículos tienen que ganar corazones y mentes (El Financiero 20/11/13)

Los innovadores de vehículos tienen que ganar corazones y mentes (El Financiero 20/11/13) Por Henry Foy Miércoles, 20 de noviembre de 2013 · INNOVAR AUTOS con CORAZÓN Cuando los supercarros más deseados con un valor de un millón de dólares resultan ser híbridos, cuando los hatchback se fabrican de fibra de carbón y cuando los fabricantes prometen producciones de vehículos que se pueden manejar ellos mismos, se vuelve claro que las fábricas de carros y las salas de exhibición están preparándose para un cambio. Impulsadas por nuevos reglamentos y las cambiantes necesidades de los consumidores, los fabricantes de carros están ampliando los límites de cómo manejamos, qué combustible consumimos y cómo interactuamos con los carros. Los vehículos de mañana serán menos contaminantes, más ligeros y más seguros. Serán más inteligentes y mejor conectados, menos parecidos a un juguete para los conductores y más una extensión de la oficina o de la sala de estar. Este verano, cuando BMW lanzó su modelo i3 -un carro eléctrico hecho de fibra de carbón producido en una fábrica alimentada por turbinas de aire- Ian Robertson, el director de ventas y mercadotecnia, dijo que las tecnologías del vehículo "tienen el potencial para impulsar más a la industria en estos siguientes cinco años que en los pasados cien". Los pioneros que han apostado a la tecnología del futuro han visto que sus esfuerzos rinden fruto. La marca Prius de Toyota se ha vuelto un nombre muy conocido, a la vez que el éxito de Tesla, la compañía de EU, con los carros eléctricos sigue causando asombro. Innovadores como Continental, Daimler, Nissan -y el fueño Google- han demostrado que los carros que se autoconducen no son ciencia ficción. Sin embargo, nada garantiza que el camino a un futuro más seguro, avanzado y verde sea fácil y bien señalado. En áreas de investigación intensiva, como motores alternos, los fabricantes entienden la necesidad del cambio pero no están de acuerdo de cómo lograrlo. Los que apoyan ciertos combustibles están checando continuamente si hay gente siguiéndolos, mientras que los que llegan tarde se preocupan de haber perdido su oportunidad de hacerlo. Muchos adelantos que se predijeron hace años todavía no se materializan. Las baterías aún son demasiado pesadas y poco confiables, y la misma desaparición de Better Place, pioneros de las baterías intercambiables para vehículos eléctricos, y de Fisker Automotive, una compañía de California que producía carros eléctricos, resaltan la gran diferencia entre lo posible y lo viable. La legislación y la aceptación son los mayores obstáculos. Muchas tecnologías como vehículos sin conductores o comunicación de carro a carro están casi listas, pero introducir esas innovaciones podría llevar años mientras que los abogados revisan las implicaciones y los clientes se mantienen a la expectativa. Philip Watkins, director de investigación automotriz en Citigroup dice: "Todo va a consistir en diferenciarte, crear un mejor producto, cumplir con las demandas del consumidor." Los carros híbridos, puramente eléctricos o alimentados por hidrógeno ya están saliendo a las carreteras, pero encontrar un reemplazo definitivo para el venerable motor de combustión interna probablemente siga siendo difícil. La aceptación de trenes de potencia verdes -el mecanismo que transmite la potencia del motor al eje- poco a poco se está logrando, liderado por Prius, Nissan Leaf y otros. Aun los carros deportivos de ultra-lujo, tales como el McLaren P1 o el LaFerrari, presumen trenes de potencia híbridos, pero pasar esa tecnología a la producción en masa será crucial. Los vehículos puramente eléctricos o híbridos representarán apenas 4 por ciento de las ventas globales en 2020, de acuerdo a LMC Automotive, que analiza y sigue las tendencias de la industria. Algo revelador es que BMW diseñó su i3 considerando un motor a gasolina como repuesto para el motor eléctrico y su batería. El lento avance del desarrollo de los combustibles alternos y motores híbridos de celdas y puramente eléctricos significa que el reinado de 130 años de bujías y pistones no corre peligro de ser derrocado en este momento. Las baterías, que son vitales para los híbridos, los carros eléctricos y las tecnologías de celda, necesitan ser más ligeras y baratas. Stefano Aversa, gerente director de AlixPartners dice: "No veo las condiciones para que haya un gran surgimiento de motores alternativos, el comportamiento de los consumidores ha sido increíblemente racional." "El mejor modo de reducir el peso y las emisiones es construir carros más pequeños con motores más chicos," dice el Sr. Mosquet de BCG. "La evolución del motor de gasolina estándar será lo que marcará la eficiencia del combustible por los siguientes 10 a 15 años." Al imponer los gobiernos límites más estrictos a las emisiones de dióxido de carbono, los fabricantes de carros necesitan desarrollar motores de combustión más eficientes y pequeños para usarlos en vehículos que a su vez van siendo más pequeños y ligeros. Los carros que pueden frenar por ellos mismos para evitar choques potenciales ya están circulando. Aún los ejecutivos de compañías rivales llaman al Up! de Volkswagen "inchocable" a velocidades bajas, al mismo tiempo que Nissan ha prometido vender el primer carro que no necesita un humano al volante para 2020.