



Cotxe elèctric: espurnes de futur

Malgrat que fa molt de temps que es parla del motor elèctric com d'una alternativa al motor per explosió, la seva extensió topa amb obstacles i interessos que demanen passos intermitjts.

A partir del 1999 el 5% dels vehicles venuts a Califòrnia hauran de ser elèctrics. Aquesta és una mesura més contra la contaminació deguda al trànsit en aquest estat nord-americà. Tanmateix, vist des de la distància i malgrat ensurts com el de fa uns dies a París (limitació dràstica del trànsit per a reduir uns nivells de contaminació perillosos) pot semblar que el cotxe elèctric és més anècdota curiosa que no pas alternativa de futur.

Explicar per què el cotxe elèctric encara és tan poc difós, malgrat que de tant en tant se'n parli, obliga a plantejar unes altres preguntes: per què les energies renovables, com la solar i l'eòlica, representen encara un percentatge tan petit a la majoria de països desenvolupats? Per què, si tenim en compte el progressiu esgotament dels combustibles fòssils i la contaminació que generen? Probablement no cal donar gaires

explicacions sobre els interessos que envolten el petroli i els seus derivats per entendre'n les causes. Tampoc no cal estendre's en els beneficis de l'energia nuclear per als qui la promouen —que en quedin residus perillosos durant mil·lennis o que desmantellar una nuclear sigui costosíssim deuen ser detalls sense importància.

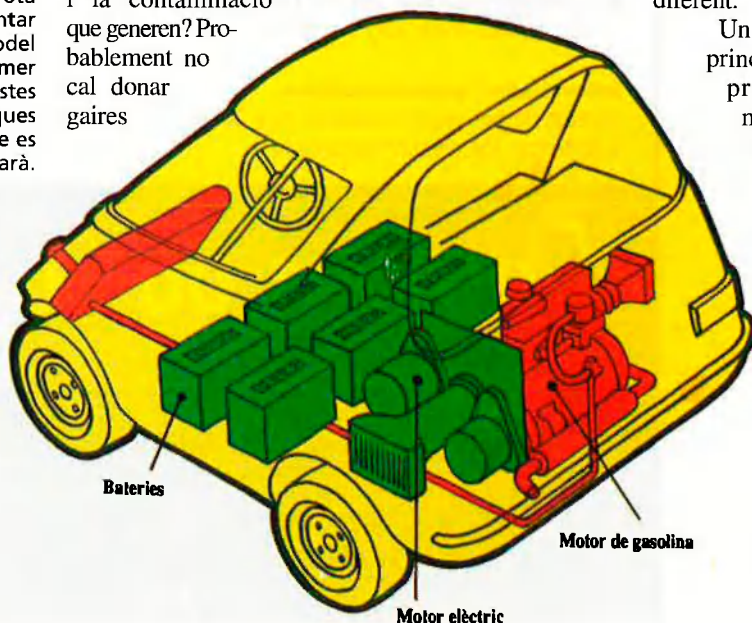
Amb el cotxe elèctric passa una cosa semblant. És cert que, amb la tecnologia actual les bateries són massa pesants i l'autonomia dels vehicles relativament poca. És cert que el cotxe elèctric limita la velocitat. I, finalment, és cert que si l'energia del cotxe elèctric s'obté de centrals tèrmiques o nuclears no hi guanyem res. Però també ho és que si els esforços que s'han esmerçat per superar els altres problemes tecnològics també s'haguessin dedicat al cotxe elèctric ara les coses pintarien diferent.

Un dels principals problemes és que l a

majoria d'empreses d'automòbils no creuran en el cotxe elèctric fins que no s'hi vegin obligades per llei —com a Califòrnia—. Algunes creen prototips per obtenir bona imatge, però el que els interessa és vendre cotxes de benzina o gasoli. Tanmateix, els nivells de contaminació a les ciutats europees no són cap broma i les conseqüències sobre la salut tampoc. I és sobretot per ciutat, amb trajectes curts, on un cotxe elèctric, petit i manejable, pot donar un resultat excel·lent: gens de fums i gairebé gens de soroll. Ja hi ha qui ha descrit una ciutat on hi ha vehicles elèctrics públics aparcats als carregadors. Qui en necessita un l'agafa, gràcies a una targeta magnètica, i després l'aparca en un altre lloc, perquè l'utilitzi una altra persona. Tothom tindria sempre cotxe a mà, sense haver-ne de comprar cap.

Les empreses nord-americanes d'automòbils encara no saben quin tipus de tecnologia els permetrà de respectar les lleis cada vegada més estrictes sobre contaminació. Materials més lleugers, motors més eficients i combustibles alternatius es troben entre les possibilitats estudiades. Una de les tendències que pot guanyar punts és el motor híbrid: elèctric per a ciutat i de gasolina o un altre combustible per a fer carretera. La Universitat Politècnica de Catalunya i SEAT ja han presentat un prototip de cotxe híbrid. En tot cas, si Europa no vol quedar endarrerida i plena de fums, haurà de fer treballar la imaginació. I el cotxe elèctric pot aportar-hi l'espurna que li falta.

El cotxe híbrid, elèctric per a ciutat i de gasolina per a fer carretera, és un pas en la implantació d'energies alternatives a la benzina en els automòbils. La setmana passada, Toyota va presentar el seu model Prius, el primer d'aquestes característiques que es comercialitzarà.



Xavier Duran