

BMW depèn d'una fibra de carboni

Sembla que el futur de BMW penja d'un fil molt fi. És tan i tan fi que té el gruix d'una desena part d'un cabell humà. I, més que un fil, és una fibra: la fibra de carboni.

Calen temperatures molt altes, que poden assolir els 1.300 graus, per a produir aquesta fibra. Serveix per a fabricar estores que, un cop apilades, passen per un motlle que els dona forma, s'impregnen de resina sintètica i, finalment, s'assequen. A la fàbrica que BMW té a Landshut, a partir d'aquest procés, s'ha desenvolupat una nova carrosseria per a automòbils, molt més lleugera que no pas les convencionals d'acer o d'alumini, però igual de resistent, o més, als impactes. El president de BMW, Norbert Reithofer, creu que el carboni significa la reinvençió de l'automòbil.

El grup automobilístic ha invertit més de mil milions d'euros a desenvolupar aquest nou concepte. La lleugeresa de les carrosseries de carboni pot contribuir a l'èxit del vehicle elèctric. Als cotxes fabricats amb aquest material, les bateries tenen un rendiment superior al dels vehicles d'acer o d'alumini. Amb aquesta novetat, BMW podria passar davant dels seus competidors, Audi i Mercedes-Benz, des del punt de vista tecnològic, si no perd el soci amb el qual produeix aquestes fibres, l'empresa SGL Group.

Per això, el futur de BMW també depèn de SGL, una ex-filial del grup Hoechst. Es tracta d'una empresa tecnològica amb seu a Wiesbaden (Alemanya) que té una facturació de 1.300 milions d'euros. La vàlua de SGL rau en el fet que només hi ha cinc o sis fabricants a tot el món preparats per a fabricar fibres de carboni en grans quantitats, i, de tots, SGL és l'única empresa europea.

Ja fa mesos que BMW i Volkswagen lluiten per a assolir el domini i la influència al mercat. La batalla entre els gegants automobilístics s'agreuja cada vegada més i, actualment, tots dos preparen el següent assalt.

Primer, l'accionista majoritària de BMW, Susanne Klatten, va adquirir el 20% de les participacions de SGL (vegeu el gràfic), l'any 2009. El febrer d'en-

S'endureix la batalla entre BMW i Volkswagen pel fabricant de carboni SGL. Tots dos grups preparen el següent assalt. Es tracta de la carrosseria del futur.

guany, el grup VW també va entrar a l'accionariat de l'empresa, amb un 10% de participacions. BMW ho va considerar un acte d'hostilitat. En conseqüència, la Sra. Klatten va augmentar la seva participació, mitjançant la societat d'inversió SKion, de la qual és propietària, fins a assolir el 29%. Amb aquesta acció, es va reservar una minoria de blocatge.

A SGL ja no es pot prendre cap decisió important contra de la voluntat de Klatten. El següent pas que BMW pretén fer és adquirir directament un altre percentatge de les accions de SGL.

"El nostre interès en SGL és essencial", afirma un alt càrrec de l'empresa de

Munic. Cal veure, però, quina participació en compra finalment BMW. L'opció més assenyada seria que n'adquirís un 20%, per tal que entre Klatten i BMW sumessin més de la meitat de l'accionariat. D'aquesta manera, ningú no els podria disputar l'accés a les fibres de carboni d'aquesta empresa.

El motiu principal que ha portat BMW a voler participar directament en l'empresa tecnològica SGL és la incertesa sobre què pretén fer el grup VW amb les seves accions. El president de BMW, Reithofer, no es creu els directius de VW, quan afirmen que es tracta d'una "inversió financera". Potser, en fer aquesta operació, Volkswagen temia que BMW els foragités de la cursa tecnològica.

El mes de desembre de l'any passat, el president de Volkswagen, Martin Winterkorn, va tenir reunions amb els caps de les diverses marques del grup, per tal que li exposessin els avenços assolits amb les fibres de carboni. Els resultats van ser ben minsos. Lamborghini fabrica una carrosseria amb aquest material, però només en produeix unitats reduïdes, i gran part de la feina es fa manualment. Audi fa servir diverses cobertes i parafangs amb aquest material revolucionari. Però no van més enllà.



Presentació del vehicle elèctric BMW i8.



Producció de fibra de carboni a Wackersdorf, seu de l'aliança d'empreses entre el grup BMW i el grup SGL.

Tanmateix, els directius de VW no estan disposats a reconèixer cap feblesa. El president d'Audi, Rupert Stadler, protesta: "Nosaltres tampoc no ens adormim sobre els llores." Afirma que és molt més assenyat de construir una carrosseria d'alumini, acer i fibra de carboni que no pas exclusivament a partir d'aquest nou material, perquè és molt car. El futur és una qüestió de fe.

Amb tot, ni Winterkorn ni Stadler no poden amagar un cert desfici. Tots dos són molt conscients que al president del consell d'administració de Volkswagen, Ferdinand Piëch, no li agrada gens que la competència passi la mà per la cara, des d'un punt de vista tecnològic, a les marques pròpies. I si BMW pot reduir els costos i el temps de producció del carboni d'una manera significativa, la competència haurà assolit un avantatge notable.

Volkswagen no se n'ha beneficiat gaire, de l'entrada a SGL. Encara que en sigui partícip, l'empresa de Wolfsburg no té accés a la tecnologia utilitzada per BMW i SGL en dues aliances d'empreses. Una aliança d'empreses situada a Moses Lake, Washington, s'encarrega de produir fibres, i una altra situada a Wackersdorf fabrica estores. Els experts de la consultora McKinsey calculen que, els deu anys vinents, la demanda mundial de fibra de carboni passarà de les 35.000 tones anuals actuals a més de 200.000.

Això voldria dir un cop de sort per a SGL. Fins ara, els beneficis d'aquesta

empresa es basen, sobretot, en els elèctrodes de grafit per al reciclatge de l'acer i l'alumini. Com que l'empresa realitza processos de fabricació a més de mil graus, el seu gerent, Robert Koehler, va determinar, ja a la dècada dels 90, que calia perfeccionar la producció de les fibres de carboni, un procés que requereix altes temperatures. Algunes altres empreses del sector químic en van restar al marge. Actualment, l'única empresa que en produeix a tot Europa és SGL.

Quan dos es barallen, el tercer no en vol saber res: Mercedes-Benz també pretén accedir a aquest material revolucionari, i per això col·labora amb l'empresa japonesa Toray, encarregada de fabricar, entre més, les fibres per a Boeing.

Volkswagen prefereix SGL perquè, amb tot, ja fa molts anys que col·labora amb aquest proveïdor. Fa sis anys, VW va signar un acord amb el president del consell d'administració de SGL per a la fabricació de frens de carboni. Raó de més perquè aquests fabricants d'automòbils s'enfadessin en assabentar-se de la nova aliança dels líders del carboni amb BMW.

Koehler, el president de SGL, es mostra encantat quan VW va entrar a l'empresa. "El nostre bé més preuat és la independència", afirma. Si fos per Koehler, SGL mai no tornaria a esdevenir la filial de cap gran grup, com ho havia estat de Hoechst. Per a SGL és millor tenir dos propietaris grans que no pas un de sol. Perquè si un accionista assoleix el 95%

de participacions pot exercir el dret d'exclusió dels accionistes minoritaris, amb un procediment de venda forçosa. El paper de SGL quedaria reduït, simplement, a ser un receptor d'ordres. De moment, aquest perill ja ha estat conjurat. Volkswagen i l'empresa proveïdora Voith posseeixen, respectivament, un 10% de les accions de SGL. Totes dues empreses mantenen una col·laboració estreta. Tanmateix, a Wolfsburg ja enllesteixen el següent assalt: "Quan el preu ens sembli adient, continuarem augmentant la nostra participació a SGL", ha afirmat un directiu de Volkswagen. En tindrien prou amb un 7% més de les accions de SGL perquè entre VW i l'empresa associada Voith disposessin d'una minoria de blocatge del 25%. Llavors, SGL seria controlada per dos gegants i tindria una certa independència.

Els accionistes més grans s'haurien de posar d'acord. A l'hora de prendre decisions importants, caldria el consentiment de BMW, VW i Voith. Al cap i a la fi, amb la participació a SGL, tots dos grups automobilístics tindrien garantit el subministrament de fibres de carboni.

La batalla pel cotxe del futur no es decidirà, però, fins a la fase següent, és a dir, a l'hora d'inserir peces de carboni als vehicles. Té raó Volkswagen de considerar que els vehicles del futur seran fets amb una barreja d'acer, alumini i carboni, o bé BMW, amb la carrosseria completa?

A la fàbrica de BMW de Landshut preparen la fabricació del vehicle de carboni com si es tractés d'una acció secreta. "Mai no s'ha construït cap fàbrica com aquesta", afirma Andreas Reinhardt, especialista en carboni de BMW. Ha contractat treballadors procedents de la indústria del plàstic, de l'aeronàutica i de l'enginyeria mecànica. La construcció de les instal·lacions ha estat encarregada a diversos proveïdors, per tal que ningú no pugui tenir accés a la nova producció de BMW. És previst que l'any 2013 surti al mercat el primer cotxe BMW amb carrosseria de carboni. Amb aquest llançament, pot ser que l'empresa de Munic faci un salt qualitatiu en la cursa per a aconseguir vehicles més lleugers, o bé pot ser que experimenti un greu retrocés si sorgeixen entrebancs.

Dietmar Hawranek

Traducció de Mireia Menal