

FOTOS: ROBERTO HERNÁNDEZ



En este taller ya fue convertido un Tsuru, que fue entregado a la jefa de Gobierno

LABORATORIO DE MOTORES

CdMx, en camino a la electromovilidad

CLAUDIA MENDOZA

El Metrobús, camiones RTP, taxis y mototaxis probarán esta tecnología propia

La electromovilidad es una tendencia mundial, pues las armadoras se han comprometido a dejar atrás los autos de combustión de gasolina y para 2030 fabricarlos con baterías recargables. Es por eso que la Ciudad de México ya cuenta con todo un proyecto que iniciará con el transporte público, que va desde Metrobús, camiones RTP, taxis y mototaxis.

El pasado 3 de febrero, la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, presentó autos eléctricos con tecnología mexicana. Para ello anunció la creación de un laboratorio donde se generen prototipos y tecnología que permita la creación de motores eléctricos y baterías para vehículos.

Este diario visitó el taller donde en conjunto el Gobierno de la ciudad, la UNAM y la empresa Potencia Industrial trabajan en la aplicación de este proyecto.

"La línea nueva de Metrobús (que pa-



El gobierno federal planea usar litio para baterías

sará por Circuito Interior) va a ser toda eléctrica, ya hay un compromiso con los concesionarios (...) Lo que nosotros estamos tratando es que haya mayor componente nacional. (Los camiones de RTP igual", señala José Rosas Fernández, director general de Desarrollo e Innovación Tecnológica de la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación (SECTEI).

Sobre la participación de la UNAM, Germán Carmona Paredes, académico del Instituto de Ingeniería, comenta: "La parte

599

MIL 900 pesos cuesta un auto nuevo, con tecnología mexicana, como el Zacua

20

MDP invertirá la ciudad este año para el laboratorio de conversión

que nos toca es más la parte de diseño, la parte de evaluación de requerimientos. Por ejemplo, estoy acabando de hacer pruebas para el Metrobús, para analizar las distintas líneas y ver cuáles son las condiciones o requisitos que deben tener los vehículos para líneas particulares.

"El tema de los autos eléctricos es el banco de baterías, es el más costoso, entonces tan malo es un banco muy pequeño porque no va a alcanzar a dar el servicio adecuado, como que sea un banco de baterías sobrado, porque es muy costoso,

porque entonces el costo-beneficio se pone en peligro (...) hacemos cálculos de condiciones de potencia de energía y esas condiciones las pasamos acá a Potencia Industrial para que se desarrolle un tren motriz hecho a la medida.

"La clave que hemos visto que permite tener movilidad eléctrica económicamente viable es hacer trajes hechos", dice.

EL TALLER

El lugar donde se trabajan los prototipos de autos eléctricos es en el taller de la empresa Potencia Industrial, su director general Roberto Gottfried, comenta a este diario que tiene 15 años de experiencia en el ramo y su vinculación con el gobierno local es para atender las necesidades de electromovilidad de la ciudad. "Las más claras son los autobuses, los taxis, los camiones de ese servicio y las patrullas (ecológicas) que la ciudad llega a utilizar en su día a día.

"Hemos, juntos, trabajado en el diseño mexicano de estos vehículos para lograr una autonomía nacional. Como pueden ver nosotros hacemos todo, desde el pack de baterías, hasta el motor, la electrónica y todos los arneses necesarios para electrificar cualquier vehículo".

En este taller ya fue convertido un Tsuru, que fue entregado a la jefa de Gobierno. Este modelo se planea para que en algunos meses taxis sea convertidos a eléctricos. Sobre su costo dice: "Los vehículos eléctricos se deben entender desde el punto de vista de su capacidad eléctrica. Entonces si estamos hablando de un Tsuru con 250 kilómetros de autonomía, construido como taxi, para que salga siete días a la semana, 12 horas al día a trabajar, el costo está alrededor de los 400 mil pesos, es un banco de baterías muy grande, es una instalación muy robusta".

Otro impulsor de la conversión de autos eléctricos es Álvaro de la Paz, de la empresa Alto Rendimiento Automotriz, ubicada en Metepec, Estado de México, quien explica su proyecto y muestra el trabajo que desarrolló en un vehículo subcompacto Matiz.

"Las baterías son de reúso, son de litio, y se utilizaron para soporte de energía en equipos de comunicación y por especificaciones, por seguridad, ellos (los primeros propietarios) las utilizan solamente un año, cuando las baterías tienen 10 años de vida garantizada. Se pueden reutilizar con ventajas. Estamos reutilizando el auto, las baterías, el motor, que era de un montacargas eléctrico".

Sobre los costos menciona: "Una conversión depende de lo que se instale en un vehículo. Una adaptación para un vehículo con 100 kilómetros de autonomía basada en baterías de litio, un vehículo subcompacto como este (Matiz) cuesta 300 mil pesos".