

La fábrica secreta de ideas

Autor(en): **Schwander, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **45 (2018)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-908472>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La fábrica secreta de ideas

En Esoro se producen los automóviles de mañana, además de un camión que funciona con hidrógeno.

ANDREAS SCHWANDER

Prácticamente todo lo que hace Esoro en Fällanden es secreto, y esto desde hace varios decenios: es el motivo por el que casi todo es invisible. La empresa rara vez sale a la luz, salvo cuando un camión de remolque construido por Esoro suministra productos frescos del gran distribuidor Coop a sus filiales de la región de Argovia. Este camión es el primero de su clase en Suiza. Funciona con hidrógeno procedente de una central hidroeléctrica de Argovia. Una pila de combustible, especie de central eléctrica de a bordo, genera corriente de forma continua y carga una batería. La energía para acelerar proviene de la batería, que es mucho más pequeña que en un coche eléctrico. El camión circula sin emisiones y no precisa tiempos de carga prolongados. Esto es uno de los requisitos clave para poder integrar los sistemas de propulsión alternativa en las flotas de camiones. El verano pasado, el camión de remolque de Esoro fue homologado por la Oficina de Tráfico de Zúrich.

El fruto de largas cavilaciones

“Desarrollamos proyectos exigentes, complejos e interdisciplinarios”, señala Diego Jaggi, Director ejecutivo de Esoro. Lleva mucho tiempo trabajando en el negocio de las utopías sobre ruedas. Todo empezó con el *Tour de Sol*, la legendaria carrera de vehículos solares que recorrió toda Suiza en los años ochenta y de la que, en 1990, surgió una empresa. Con ello, Esoro forma parte de la gran industria automovilística suiza, ampliamente desconocida, la cual genera un volumen de negocios de 16 000 millones de francos suizos anuales y posee una plantilla de 34 000 empleados. “Tenemos que consolidarnos en este sector”, recalca Diego Jaggi, “a pesar de nuestras enormes desventajas en Suiza”. Con los aranceles y la cotización elevada del franco suizo, todo se encarece y se complica. Además, conseguir los papeles necesarios para homologar un vehículo es todo un reto. Jaggi calcula que tan sólo los trámites administrativos para la homologación engullen alrededor del 20% de los gastos para la construcción y el desarrollo del camión con pilas de combustible, a menos que se presente la solicitud por primera vez: en este caso, representan un 200%.

Y como si fuera poco, para poder circular con la tan anhelada placa blanca, Esoro también depende de la buena voluntad de las Oficinas de Tráfico. Porque éstas también deben invertir mucho tiempo y dinero en un solo vehículo. Por tanto, sería mucho más sencillo para este organismo encontrar cualquier detalle, por más insignificante que sea, que le permita



denegar el permiso. Pero no fue lo que ocurrió: los expertos de la Oficina de Tráfico de Zúrich se tomaron todas las molestias necesarias, se adentraron en el tema y colaboraron de forma constructiva.

El primer camión de 19 toneladas en ser homologado

El camión de Esoro es el primero en Suiza que ha sido certificado conforme a la normativa para vehículos utilitarios sin emisiones. En Suiza, los camiones pueden alcanzar un peso de 18 toneladas, mientras que en la UE se admiten hasta 19 toneladas. Ahora, Suiza permite que los vehículos de propulsión alternativa alcancen asimismo un peso total de 19 toneladas. No obstante, su fabricación en masa aún supondría una larga serie de adaptaciones.

Para Esoro es importante que cada unidad tenga un aspecto impecable. Hace varios años, con motivo de la presentación de un primer coche de hidrógeno en el Salón del Automóvil de Ginebra, un alto directivo de VW ya le habría comentado a Diego Jaggi: “Ha quedado que ni pintado”. En otras palabras: perfecto. Que ni pintados quedaron también entretanto los prototipos de Rinspeed que Esoro construye periódicamente para el empresario zuriqués Frank Rinderknecht. Tanto si llegan nadando, flotando o buceando, siempre proceden de las naves secretas de Fällanden. Aunque estos prototipos de Rinspeed pueden parecer algo disparatados, muchos de los conceptos que los caracterizan vuelven a aparecer más adelante en los automóviles de serie. Y es que Esoro trabaja siempre en la generación automovilística de la próxima generación, en los llamados proyectos piloto, un ámbito en que la imaginación aún puede desplegarse en total libertad.

Desde hace poco, el camión sin emisiones del fabricante suizo Esoro abastece de productos frescos a las filiales de Coop.

Fotografía de Keystone

ANDREAS SCHWANDER ES PERIODISTA INDEPENDIENTE Y CONSULTOR EN BASILEA.