Los motores eléctricos se han incorporado con gran fuerza al sector de la náutica y suscitan el interés de los grandes fabricantes

El presente ya es ecológico

ROSER VILALLONGA

La lancha eléctrica Whaly, que funciona con hidrógeno

RAÚL MONTILLA / SUSO PÉREZ
L'Hospitalet de Llobregat

La ecología para el sector de la náutica es estratégica y, como en los coches, conseguir motores limpios se ha convertido en el objetivo de

"Los motores eléctricos no son el futuro de la náutica, son el presente", sentencia Carlos Martínez, responsable comercial en España y Portugal de Torqueedo, el fabricante líder de este sector. "En Alemania, Suiza o Austria los motores eléctricos representan el 50% del mercado. El crecimiento ha sido muy importante en tan sólo tres o cuatro años. En España vamos a desembarcar ahora", añade Martínez.

Todos los fabricantes de motores tradicionales trabajan en esta línea, en muchas ocasiones aprovechando el conocimiento que han aplicado en vehículos de cuatro ruedas (Volvo, Volkswagen...) para trasladarlo al agua. "Este año presentamos un motor que da una potencia equivalente a 10 caballos y que se puede montar junto a otra unidad: 20 caballos. Y, mientras, la empresa sigue trabajando con otros prototipos mucho más potentes...", señala el responsable de Torqueedo.

La fuente de energía de estos motores son las pilas de ion litio. El de la serie Travel, que equivale a unos cuatro caballos y es el más vendido, consigue una autonomía de cuatro horas a una velocidad de dos nudos. Aunque la firma alemana también ha comenzado a comercializar pilas aparte para su nueva gama de motores, los Cruise, los más potentes que tiene en el mercado con el objetivo de hacerlos más autónomos.

Y es que la fuente de energía, como ocurre con los coches, es clave para el desarrollo tecnológico de este tipo de motores y de embarcaciones. El Greenline Hybrid 33, un híbrido presente en el pabellón 2, está equipado con placas solares para conseguir una autonomía inacabable; los Torqueedo también se pueden cargar con un panel solar. Y hay otra opción: el hidrógeno.

Sello y moneda conmemorativos

Rucker Lypsa y Whaly presentan un prototipo de embarcación, la H2BOAT, cuya fuente de alimentación es una pila de hidrógeno. El combustible son dos bombonas de diez litros –se puede adaptar también de 50– que dan una autonomía de tres horas cada una. La embarcación también está dotada con una serie de baterías que suman otros 45 minutos, aunque las alternativas no son baratas. "La pila de hidrógeno cuesta unos 17.000 euros...", explica el responsable de desarrollo de hardware de Rucker Lypsa, Natán Parra. El motor Cruise 4 de Torqueedo –el que da la equivalencia de 10 caballos– cuesta 3.300 euros, pila aparte. El equivalente a 4 caballos, sale por unos 1.800 euros. "Comprar un motor similar de

Una lesión obliga al Rey a suspender su visita

El Rey canceló ayer su agenda de actos públicos que incluía su visita al Salón Náutico de Barcelona. Don Juan Carlos siguió el consejo de actividades del día habida cuenta de que todas obligaban al Rey a permanecer de pie o andando. Por la mañana estaba prevista la inaugu- en los JJ.OO. de Munich'72 se reunió en la comida celebrada en el Village del Salón Náutico en el Port Vell. Félix Gancedo y el duque de Arión