

INSTALACIONES ESPECIFICAS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Xullo 2016



Historia del Vehículo Eléctrico

HISTORIA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

Desde 1896 el dilema del coche eléctrico siempre ha sido el mismo: su limitada autonomía comparada con la del motor de combustión

El coche eléctrico gozaba de la misma popularidad que el de gasolina cuando entró en producción a principios del siglo XX. A la gente le encantaba porque era mucho menos complicado que un motor de combustión interna.

Pero con la llegada de las carreteras, la gente quería llegar más lejos de lo que la batería les permitía, por lo que el coche eléctrico dejó de usarse. Hoy, los nuevos coches eléctricos se enfrentan a un reto similar, ya que los consumidores admiran su eficiencia, pero se resisten a su alcance limitado.



El 1896 Las primeras flotas de vehículos

La compañía de coches eléctricos (Electric Vehicle Co.) introdujo los taxis eléctricos en Nueva York en 1896. En 1899 la ciudad tenía más de 60 de ellos. Estos coches estaban pensados para solucionar los problemas de residuos que causaban los carruajes de tracción animal. Las compañías de coches no creían en un mercado de coches personales porque se necesitarían conocimientos de electricidad. Los consumidores acabaron comprando sus propios vehículos, precisamente por lo fáciles que eran de usar.



1900 Ventajas del coche eléctrico

En 1900 había más de 4.000 coches en las carreteras, un tercio eléctricos y los otros dos tercios de gasolina y de vapor.

El coche eléctrico se ponía en marcha más rápido que el de vapor, y era más limpio que el de gasolina.

Además, los coches eléctricos funcionaban mejor en terrenos nevados, sin embargo, las bajas temperaturas no favorecían a la vida de las baterías.

Los coches eléctricos, que tenían un diseño parecido al de los carruajes más estilizados, tenían una autonomía de unos 56 kilómetros por carga



1908 El triunfo del motor de combustión

Henry Ford introdujo el Model T en 1908 por 850€. En comparación, Anderson Electric, uno de los fabricantes de coches eléctricos más populares, vendía sus coches por unos 2000€.

El método de producción del Model T acabaría superando a los coches eléctricos. Pero incluso la mujer de Ford, Clara, se compró un coche eléctrico ya que, como muchas de las mujeres de aquel entonces, prefería la limpieza y la facilidad de uso en comparación a los coches de gasolina.



1910 El dilema de la batería

Desde el principio, los vendedores sabían que las baterías serían un problema para los clientes. En 1910 se promociona una batería inventada por Thomas Edison que, según dice, “durará más que la vida de su coche”.

Edison fue un punto muy importante en el mercado de las baterías, y su batería de níquel y acero sustituyó a la de plomo, aumentando la autonomía de los vehículos de 104 a 160 kilómetros. Pero la ansiedad por la autonomía seguía siendo un problema. Un artículo de 1911 decía: “Si se pudieran encontrar estaciones de carga de manera fácil en cada ciudad que tenga servicio eléctrico, el uso de coches eléctricos para hacer viajes largos sería mucho más común de lo que es ahora”.



1920 La caída del coche eléctrico

Con las carreteras más desarrolladas, los conductores querían ir más lejos de lo que sus baterías les permitían. Muchas granjas rurales proveían jarras de gasolina barata recién sacada de los campos de petróleo en Texas, pero pocas tenían electricidad. Y la invención del arranque eléctrico significó que la gente se viera menos involucrada en el sucio y problemático trabajo de arrancar un motor de combustión interna. A finales de los años 20, el coche eléctrico prácticamente había desaparecido del mercado.



1973 La edad media

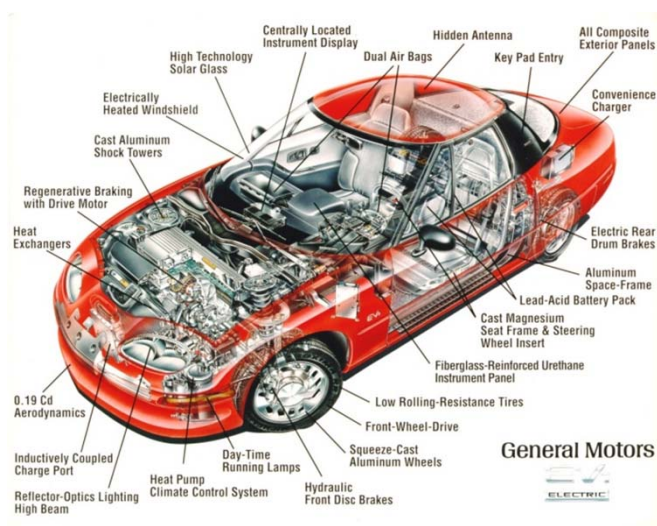
Desde mediados de los años 20 hasta principios de los 90, la producción de coches eléctricos era muy baja. La mayoría eran concept cars o pequeñas flotas de prueba, cuya popularidad dependía de diversos eventos históricos. En Inglaterra, por ejemplo, los coches eléctricos fueron populares durante ambas guerras mundiales, ya que se utilizaban como vehículos de reparto para ahorrar gasolina. La escasez de gasolina en los 70 también hizo que los desarrolladores de los Estados Unidos volvieran a poner la mira en el coche eléctrico. La mayoría de los coches acabaron como este Sundancer, un prototipo futurístico que nunca se fabricó a gran escala.



1996 El retorno

En 1996, GM dio a conocer el EV1, un coche eléctrico que podría viajar unos 128 kilómetros por carga. El coche estaba desarrollado en parte como respuesta a una nueva ley de la Consejería de Medio-ambiente del estado de California que, en 1990 decidió que el 10% de los coches del estado debían producir cero emisiones para 2003, ley que más adelante se abolió.

El EV1 solo estaba disponible para alquiler y fue descontinuado en 2003, provocando un disgusto a muchos propietarios. El coche fue el protagonista del documental de 2006 *Who Killed The Electric Car?* (¿Quién mató al coche eléctrico?)



Quien mató al coche eléctrico, documental sobre el EV-1

Es un documental sobre los motivos que llevaron al fracaso del EV-1, el vehículo eléctrico creado por la empresa norteamericana General Motors en la década de los 90, una fecha que coincidía además con la implantación de algunas medidas legislativas de carácter ecológico en el estado de California.

¿Quien mató al coche eléctrico? Así de contundente es el título de este documental donde el director trata de destapar los intereses ocultos de las grandes empresas del motor, que llevaron al fracaso y a la posterior desaparición del EV-1. El film deja entrever así la cara más negativa de estas empresas con una dura crítica donde no se salva ni la mismísima General Motors, algo que por supuesto no estará exento de polémica.

Todo comienza en 1996 cuando el grupo General Motors impulsó la creación de un vehículo eléctrico, el EV-1, siglas que se traducen como Vehículo Experimental número 1.

Se trataba de un coupé de dos plazas y que desde un principio destacó por su estética futurista, construido en aluminio y materiales reciclables, cuyo motor eléctrico contaba con una potencia de 137 caballos. Su velocidad máxima era de 129 kilómetros por hora y la duración de la batería se prolongaba hasta los 200 km.

La creación de este vehículo coincidió por aquel entonces con la implantación de una estricta legislación anticontaminación en California, denominada la 'directiva emisión cero', cuyo objetivo era que el 2% de los automóviles en este Estado fueran modelos 'limpios', que respetasen el medio ambiente, evitando la emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Según las previsiones de quienes defendían esta política, en el año 2003 los coches 'ecológicos' supondrían el 10% del mercado automovilístico.



[QUIÉN MATÓ AL VEHÍCULO ELÉCTRICO](#)



Se construyeron alrededor de 1.000 unidades de este modelo y fueron ofrecidos bajo el sistema de alquiler prolongado ('leasing', muy popular en Estados Unidos) en California y en el vecino Estado de Arizona.

Las características del coche y la propia legislación eran propicias para que se llevase con éxito la expansión del EV-1, sin embargo, y tal y como señala el director de este documental, los intereses de los fabricantes de coches así como también los de las propias industrias petroleras, hicieron que seis años después este modelo hubiese desaparecido, ya que no se vislumbraban grandes beneficios entre todos los interesados en este mercado y llevaron a cabo el implacable 'asesinato' de este vehículo eléctrico tal y como señala el director.

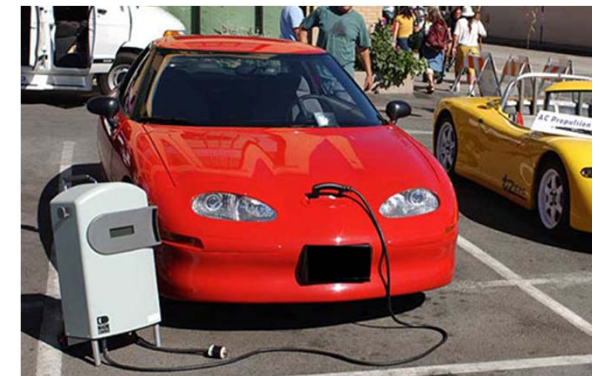
A lo largo de todo el documental el cineasta Paine va explicando cuales fueron las diferentes razones que llevaron a los interesados a aplicar una política contraria a la comercialización de este vehículo.

La primera cabeza en rodar es la del propio presidente de Estados Unidos George W. Bush, que como señala el director, presionó con éxito para que se anulara la 'directiva emisión cero', empujado por ocultos intereses entre los que el director destaca las alianzas del presidente con las grandes petroleras y los fabricantes de coches.

Del mismo modo, la imagen de las compañías petroleras, sale mal parada ya que desde este sector se presionó a los poderes públicos para que dejaran de subvencionar a este tipo de coches eléctricos ya que no resultaba rentable para aquellos que controlan el oro negro.

Y lo que es más sorprendente, ni siquiera la propia General Motors se salva de la crítica. Paine señala la 'coincidencia' entre el abandono del EV-1 por parte del grupo automovilístico y la compra por parte de ésta de la empresa que fabricaba los modelos 4x4 Hummer, que consume grandes cantidades de petróleo.

En definitiva, el director de este documental pretende demostrar con sus argumentos, cómo desde la administración estadounidense y desde todas sus alianzas, han llevado a cabo un auténtica 'cortina de humo' de la que es ajena la opinión pública. Trata de hacer reflexionar al espectador sobre los oscuros intereses que se mueven a estas grandes empresas, y donde no resulta una coincidencia el hecho de que en los últimos años el precio del combustible en Estados Unidos se haya triplicado.



2006 También al mercado de lujo

En 2006, Tesla Motors (en honor a Nikola Tesla, uno de los inventores que trabajó con Edison) dio a conocer el Tesla Roadster. Con un precio superior a los 74.000€, el coche estaba pensado para un mercado de clientes con altos ingresos y pretendía demostrar lo que un motor eléctrico podía conseguir. La compañía dejó de aceptar pedidos del coche en 2011. Un Tesla de segunda generación, con una autonomía de unos 260 kilómetros, saldrá a la venta el año que viene por unos 43.000€.



2011 La nueva generación de coches eléctricos

El 100% eléctrico Nissan LEAF salió al mercado en otoño de 2010. El LEAF puede circular unos 160 kilómetros por recarga y cuesta alrededor de 30.000 euros. Nissan ha vendido más de 20.000 unidades hasta ahora. Al igual que otros vehículos eléctricos del mercado (la gama Renault Z.E., smart Fortwo Electric Drive, Chevrolet Volt y el próximo Ford Focus, entre otros), el LEAF tiene que enfrentarse a problemas similares a los de hace 100 años: el cliente quiere poder circular más kilómetros y pagar menos.

MOVELE 2015

