



F. P.

LA FIRMA | Por Luis H. Menéndez

El coche autónomo

La tecnología ya está aquí, otra cosa es que el mercado esté preparado para asumirla ya de modo generalizado a corto plazo. General Motors acaba de exhibir un vehículo sin pedales y sin volante que lanzará el año próximo. Habrá que seguir su evolución

En vísperas de la apertura a la prensa del Salón del Automóvil de Detroit, General Motors ha publicado las primeras fotos de un coche eléctrico autónomo que lanzará el próximo año. Un vehículo sin pedales y sin volante, es decir, con una conducción autónoma de nivel 5, máximo grado en la escala de automatización. Se llama Cruise AV y, basado en el Chevrolet Volt EV, la compañía prevé empezar a venderlo en 2019 ya con la confianza de que puede circular en siete estados de Estados Unidos sin ningún tipo de problema legal.

Tras haber probado internamente su nuevo vehículo con resultados satisfactorios, la multinacional que pilota Mary Barra trabaja ahora para conseguir los permisos necesarios de la Administración Nacional de Carreteras y Seguridad del Tráfico de Estados Unidos, con la intención de poder poner en las carreteras hasta 2.600 unidades, consciente en cualquier caso de que necesitará el visto bueno de cada estado por separado.

Si todo va según lo previsto, apuntan los expertos, estos automóviles de última generación se unirán a una flota de transporte compartido, ya sea operada por la propia corporación o por un socio como Lyft. GM, de hecho, anunció en agosto de 2017 su propio servicio de 'car-sharing' (coche compartido), bautizado como Cruise Anywhere y que hasta ahora ha sido utilizado por los empleados de Cruise Automa-

tion, su filial encargada del desarrollo de automóviles autónomos y que le costó 850 millones de euros en 2016.

GM, de esa manera, da un paso adelante en la carrera del coche autónomo, del mismo modo que ya hiciera hace unos años, tras el cambio de siglo, al demostrar hasta dónde podía llegar en el desarrollo de vehículos propulsados con hidrógeno con aquel modelo 'Hi-wire', un coche de concepto que utilizaba un sistema de propulsión con pila de combustible de hidrógeno con tecnología de conducción por cable. Un vehículo que el gigante automovilístico de Detroit decía que podía estar circulando en las carreteras a partir de 2010 y en cuyo impulso Aragón hubiese querido participar (el entonces consejero de Industria, Arturo Aliaga, hizo gestiones para ello), pero al final el verdadero coche del futuro está siguiendo ahora otros derroteros.

Para próximos años transitamos más por la senda de los coches con algún grado de electrificación (el grupo PSA, propietario de Opel desde agosto de 2017, trabaja en ello y ya prevé de hecho un Corsa eléctrico en 2020), aunque aún estamos muy lejos de

«Quizás sea pronto para confirmar que en 2030 uno de cada cinco coches será 100% autónomo, pero hay que trabajar en ello para seguir en la brecha»

hablar de la popularización de estos modelos porque, entre otras cosas, el descenso de los precios del petróleo ha frenado las prisas que tenían los fabricantes hace unos años y la cultura de los automovilistas sigue muy estrechamente ligada a los motores de combustión, entre otras cosas por su dependencia de las infraestructuras existentes.

El nuevo Cruise AV, según se ha publicado estos días, cuenta con 21 sensores de radar, 16 cámaras y 5 unidades de sonido, que son ejecutados por el propio 'software' de vehículo, de forma que sus ocupantes no tengan que realizar ninguna operación a bordo más allá de leer un libro o relajarse escuchando música. El vehículo, además, cuenta con dispositivos capaces de ayudar a las personas mayores o con movilidad reducida, como unas puertas 'mayordomo' que se abren o se cierran solas.

Publicaban hace poco responsables de After Market Club, especialistas en el análisis de ventas y tendencias en el sector del automóvil, que uno de cada cinco coches de nuestro entorno será 100% autónomo en 2030 y que todos ellos serán de propulsión eléctrica. Quizás sea pronto para confirmar que esto será así (miren lo que ha ocurrido con el coche de hidrógeno) pero no hay que dejar de trabajar en ello para seguir en la brecha. Lo saben en PSA y por tanto también en Opel. En la industria auxiliar del automóvil de Aragón, también. Habrá que seguirles la pista.