

# Hércules, el placer de conducir sin contaminar

■ Reyes Moreno

★ *El primer vehículo andaluz propulsado por una pila de combustible alimentada con hidrógeno será presentado en sociedad el próximo mes de junio*

**Ya no estamos** tan lejos de encontrar por las carreteras españolas vehículos respetuosos con el medio ambiente, coches que no se muevan con gasolina, sino gracias a una de las materias más abundantes del planeta: el hidrógeno. Y es que un proyecto singular y netamente andaluz puede revolucionar la industria automovilística a medio plazo. Se trata del Proyecto Hércules, una iniciativa ambiciosa cuyo pilar más llamativo es la construcción de un coche propulsado gracias a la electricidad que le suministran pilas de combustible alimentadas con hidrógeno puro, así como la propia producción del hidrógeno y su dispensación en una estación de servicio construida para este fin.

Claro que el Proyecto Hércules abarca todo el proceso de la cadena del hidrógeno, desde su



producción a partir de fuentes de energía renovables hasta su uso para la automoción. Un objetivo que engloba a varias empresas y profesionales de muy diversa índole: Hynergreen, Abengoa Solar NT, Carburos Metálicos, Greenpower, Santana Motor, AICIA, INTA, y la Agencia Andaluza de la Energía.

El proyecto Hércules comenzó a gestarse hace ahora cuatro años. Nos encontramos hoy en los últimos coletazos del proyecto, lo que no implica, según Javier Brey, director general de Hynergreen, que haya acabado. "Tras concluir a finales del año pasado el calendario de los diferentes subproyectos que englo-

ba Hércules, ahora estamos en la fase de evaluación, para comprobar que todo funciona con precisión, tal como estaba previsto", explica Brey. La intención de los responsables del proyecto Hércules es inaugurar oficialmente la estación de servicio, que se encuentra en Sanlúcar la Mayor, el próximo mes de junio, coincidiendo con la celebración en Sevilla, entre el 16 y el 18 de ese mes, del IV Congreso Nacional de Pilas de Combustible (CONAPPICE). Y aunque el vehículo con pila de combustible está ahora en fase de prueba, tras ser probado en banco de ensayo, es probable, adelanta Javier Brey, que también sea pre-

## Desmontando mitos

**Es hora,** según Javier Brey, director general de Hynergreen, de desmontar ciertos mitos que pueden haberse creado en torno a un coche como el del proyecto Hércules. Dicen que las comparaciones son odiosas, pero el coche de Hércules ha tenido que vivir desde su diseño con las que se han hecho entre él y un automóvil convencional. Pues bien, según Javier Brey, "nuestro coche con pila de combustible es exactamente igual que el que tenemos en nuestro garaje, pero no contamina". Es decir, en prestaciones, autonomía y diseño no va a la zaga de los vehículos que pueblan las carreteras propulsados con gasolina o gasóleo, con la ventaja de que es medioambientalmente más sostenible. En el caso que nos ocupa, el automóvil con pila de

combustible diseñado a partir del Todo Terreno Santana Motor 350, su autonomía es de entre 100 y 200 kilómetros. Incluso si se aumenta la capacidad del depósito de hidrógeno, podríamos estar hablando de hasta 780 kilómetros sin repostar.

Además, puede alcanzar velocidades de hasta 155 kilómetros por hora y tiene una potencia de 90 kilovatios eléctricos, "una potencia que nos permite incluso subir hasta Ronda", bromea Brey. Dejando aparte las comodidades y "extras" que suelen acompañar a los coches de hoy, que también pueden estar presentes en uno con pila de combustible alimentado con hidrógeno, no estamos hablando en este caso de coches de pequeñas dimensiones, sino que la idea es construir vehí-

culos de 5 y 7 plazas. También hay cierta tendencia a comparar el coche con pila de combustible con los coches que disponen de baterías eléctricas. Nos olvidamos, dice Brey, de que ambos vehículos son eléctricos. Los primeros quizá disponen de ciertas ventajas respecto a los segundos, como el tiempo de repostado del hidrógeno, sensiblemente mejor que la recarga de las baterías, una autonomía mayor y una distribución parecida. Las desventajas entre ambos también existen y se relacionan con el elevado coste y la falta actual de infraestructuras de los vehículos con pila de combustible, frente a la evidencia de que los vehículos eléctricos están de moda y su tecnología está ya plenamente desarrollada.

