

Más que un juego de mente

El ex diseñador jefe de VW Murat Günak presenta el Mindset, un concepto completamente innovador



De momento, el «Mindset» se expone dentro de un pabellón de vidrio a orillas de Lago de los Cuatro Cantones. A partir de 2010, este coche híbrido enchufable, dotado de motor de combustión adicional, se venderá por cerca de 50.000 euros.

Murat Günak tiene excelentes referencias y podría trabajar en cualquier empresa. En Detroit, Tokio, Turín o Múnich recibirían con los brazos abiertos a este creador de modelos tan llamativos como el Mercedes SLK, Peugeot 206 CC o VW Eos. Sin embargo, Günak quiso hacer algo nuevo y optó por la empresa Mindset AG, ubicada en la tranquila localidad suiza de Sankt Niklausen. Ahora está a punto de iniciarse la producción en serie de su coche eléctrico Mindset.

A Murat Günak no le mueve el lema «más alto, más rápido y más lejos». La libertad en la creación de diseños es lo que ha impulsado al ex diseñador jefe de Volkswagen a abandonar el sector automovilístico tradicional. Su concepto se basa en la idea de un medio ambiente distinto, en el que la movilidad tenga en cuenta la escasez de materias primas y en el que existe una creciente concienciación ecológica. «Los grandes fabricantes no se basan en la realidad a la hora de diseñar sus coches», comenta Günak, quien desde el año 2007 está desarrollando un prototipo de coche híbrido, el «Mindset».

«Es fácil crear un coche bonito, pero construir un coche que emocione es otro cantar», constató con motivo de la presentación en público del Peugeot 206 CC. Günak se enfrenta ahora de nuevo al

estreno de un coche «e-mocional», pero esta vez sin estar sometido a la presión del mercado ni al gusto de las masas.

Eso explica el diseño singular del Mindset. Esta berlina-coupé, cuyas ruedas traseras sobresalen, tiene 4,20 metros de longitud, lo que corresponde a las dimensiones de un Golf. Llama la atención las ruedas relativamente grandes de 22 pulgadas en este coche con tracción delantera. Tras el capó se eleva un parabrisas de gran inclinación, y la parte trasera es completamente recta. La altura de 1,40 metros y los asientos tipo banco en la parte delantera facilitan el acceso al coche, tanto en el lado del conductor como en el del acompañante. Esta construcción convierte el Mindset en un vehículo serio, que se aleja del austero diseño de plástico de muchos coches eléctricos. En el interior predominan el cuero

marrón y el metal blanco. En la parte trasera, que proporciona abundante espacio como maletero, pueden instalarse opcionalmente dos asientos para niños. Se accede al maletero a través de una pequeña trampilla en el lado del conductor, y por una de mayor tamaño desde el lado del acompañante.

Mindset no ha dado aún a conocer los datos definitivos acerca de los proveedores de la tecnología solar y de baterías, ni sobre la producción, para «no hacer peligrar el éxito del proyecto», explica la portavoz de prensa Cornelia Wyss. Lo que se conoce de momento suena realmente ambicioso. El motor híbrido sincronizado, de 70 kilovatios de potencia y un par motor máximo de 220 Nm, será el encargado de que el Mindset acelere de 0 a 100 km/h en menos de siete segundos, permitiéndole una velocidad máxima regulada electrónicamente de 140 km/h. La capacidad de las baterías de litio bastará para un recorrido de más de 100 kilómetros y necesitan dos horas para recargarse en cualquier toma de corriente. El techo, compuesto de tres partes, puede ser laminado con módulos solares transparentes encima de los asientos delanteros y en los lados sobre las tapas del maletero. Esto supone una carga adicional de las baterías de iones de litio, contribuyendo así a una producción de energía sin emisiones y a una mayor autonomía del vehículo. Además de ello, un sistema de recuperación transforma durante la conducción la energía cinética del frenado en electricidad, que a su vez es conducida a la batería.

A ello se añade un motor de gasolina (range extender), que puede ser montado y desmontado en pocos minutos. Se conecta en la parte trasera del Mindset y alimenta las baterías con electricidad. Gracias a un depósito con capacidad de 30 litros, la autonomía se elevará a más de 800 kilómetros. El pequeño motor de dos cilindros, de 630 centímetros cúbicos, tiene una potencia de 17,7 kilovatios. Mindset promete un consumo de gasolina de menos de cuatro litros por hora a una velocidad constante de 120 km/h.

El coche pesa sólo 800 kilos. Teniendo en cuenta los requisitos actuales de protección contra colisiones, el esqueleto portante de la carrocería tipo space-frame es de aluminio e integra una jaula de seguridad para los pasajeros. Los perfiles de refuerzo incorporados en las puertas proporcionan una elevada pro-



El diseñador jefe de Mindset, Murat Günak, se encuentra a gusto en su nuevo puesto de trabajo en las montañas suizas, alejado del mundanal ruido de las capitales automovilísticas

tección a los impactos laterales. Además, el Mindset dispone de zonas de colisión en las partes delantera y trasera, que se deforman de manera definida en caso de choque frontal o trasero, absorbiendo así parte de la energía del impacto. Las baterías están colocadas en sentido longitudinal debajo del suelo space-frame y entre los ejes. La versión estándar incluye también cinturones de seguridad y airbag para el conductor y el acompañante. El Mindset todavía no ha realizado pruebas de colisión, ya que aún no se han construido prototipos parecidos a los modelos que se emplean en la producción en serie. Tampoco se ha encontrado una fábrica para la producción de pequeñas series para las 10.000 unidades anuales previstas. Actualmente la empresa está llevando negociaciones con Pininfarina, Karmann o Magna Steyr, especialistas en la fabricación de series limitadas.

Para que el Mindset pueda fabricarse en serie la compañía debería poder contar con una sólida base financiera, y de momento aún no tiene un socio potente de la industria suministradora o de automoción. Desde el 17 de junio, Mindset colabora con Conergy AG como nuevo inversor, que participa con un 5,57 por ciento de capital y un 4,13 por ciento de votos en Spirt Avert AG, la casa matriz de Mindset. Esta empresa presenta cifras rojas desde el año 2002 y cerró el ejercicio pasado con pérdidas de 8,9 millones de francos suizos (5,53 millones de euros). Para iniciar la producción en serie del Mindset se requerirán millonarias inversiones en el rango de los tres dígitos (en euros).

El presidente del Consejo de Administración de Spirt, Lorenzo R. Schmid, no espera encontrar problemas a la hora de obtener capital. Schmid es un viejo conocido en el sector de vehículos eléctricos y un personaje controvertido, tachado en ocasiones de farolero optimista. A finales de los años 90, siendo consejero delegado de Swisslem (entonces productor de Twike en Suiza) anunció una cifra de facturación de 10.000 unidades anuales. Al final, la producción se quedó en 800 unidades. Decepcionados, los inversores se retiraron poco antes de iniciarse la fabricación en serie del modelo sucesor. Schmid fracasó en la búsqueda de nuevos inversores; el resultado fue la declaración en quiebra de Swisslem en 2002. La compañía alemana Fine Mobile GmbH adquirió los derechos del Twike y, desde entonces, construye el vehículo en la ciudad alemana de Rosenthal. Los proyectistas suizos del Twike participan actualmente en el desarrollo del Mindset, pero en un entorno muy diferente al de los años 90: las posibilidades en el mercado de los vehículos eléctricos han mejorado sustancialmente, y más aún las de los coches híbridos enchufables de larga autonomía.

El diseñador Günak, el visionario Schmid y los inversores van a necesitar suerte en este nuevo intento y, sobre todo, mucho aguante. El término Mindset significa «juego de mente». Esperemos que no se quede sólo en juego y que se haga realidad. Hoy por hoy, el inicio de la producción del Mindset previsto para otoño de 2009 ya ha sido aplazado a la primavera de 2010. Markus Jantzen