

Por qué los vehículos eléctricos no tienen futuro y la solución del Neutrino Energy Group

Los investigadores del Neutrino Energy Group están desarrollando el automóvil Pi

Alemania necesitará en sus carreteras áreas de servicio del tamaño de un campo de fútbol con innumerables estaciones de carga, en caso de que se alcancen las previsiones de millones de vehículos eléctricos en funcionamiento. Las áreas de servicio que hay habilitadas en la actualidad no serán suficientes. No obstante, existe una alternativa que opera sin estaciones de carga, sin problemas de autonomía y sin emisiones de CO2. Según el profesor R. Strauss, físico y asesor científico del consejo del Neutrino Energy Group, el largo periodo de espera para la carga de estos vehículos es uno de los principales motivos por el que la movilidad eléctrica aún no goza de la suficiente aceptación.

No solo la necesidad no cubierta de grandes áreas con estaciones de carga evidencia lo poco planificado que está el programa del gobierno federal y la industria automotriz. La "Cumbre del Automóvil" celebrada el pasado mes de junio en la Cancillería Federal fue decepcionante. La industria automotriz espera recibir el apoyo del gobierno federal para el cambio que supone la movilidad eléctrica, incluyendo una amplia red de estaciones de carga. Sin embargo, solo se tomó la decisión de acelerar un "plan maestro" para la construcción de la infraestructura de carga. Los números de registro también están muy por debajo de las expectativas. Aunque están aumentando, según las cifras del gobierno federal, se registraron 31.059 automóviles eléctricos en el primer semestre de este año, con un mayor aumento en los turismos de alto rendimiento (más de 150 kW).

A pesar de las primas de compra, apenas hay compradores

Los automóviles eléctricos siguen siendo escasos en Alemania. Los fabricantes de vehículos eléctricos alemanes ofrecen más de 30 modelos eléctricos en la actualidad, pero apenas encuentran compradores. Pese a las primas de compra, en Alemania tan solo se conducen actualmente unos 400.000 automóviles eléctricos, respecto a un total de 47 millones de vehículos. Para el año 2030 podrían ser de 7 a 10,5 millones de vehículos eléctricos, calcula Bernhard Mattes, presidente de la Asociación de la Industria Automotriz (VDA). Pero solo hay 20.000 puntos de recarga.

No solo en las calles faltan estaciones de carga, lo que está llevando a la movilidad eléctrica al fracaso, también faltan en el sector privado y en los lugares de trabajo, donde se deberían cargar la mayoría de los automóviles eléctricos en el futuro. Dos tercios de los alemanes viven en bloques de pisos sin la posibilidad de cargar vehículos eléctricos. Según una encuesta de ADAC, el 96 % de los aparcamientos subterráneos ni siquiera cuentan con una alternativa ordinaria.

Automóviles eléctricos: incluso sin gases contaminantes

Muchos consumidores presuponen que los vehículos eléctricos son, por supuesto, amigables con el medioambiente. Lo que carece de escape de emisiones, no puede contaminar el medioambiente. Pero eso es un error. Si bien los coches eléctricos no generan emisiones mientras transitan, sus baterías obtienen energía de la red. Esta electricidad aún se genera mayoritariamente a partir del carbón y otras fuentes de emisiones. Así que la demanda de energía para los automóviles eléctricos continuará generando emisiones de combustibles fósiles tóxicos de forma indirecta.

Precisamente, ya se han dado los primeros pasos en esta materia. Como ya queda claro que los neutrinos tienen masa, cuestión que ha sido demostrada por el Premio Nobel de Física del 2015, se está investigando y trabajando en la transformación de estas "partículas fantasmas" en energía.

Todos los automóviles con convertidores de neutrinos

Algún día cada vehículo podrá estar equipado con células neutrino-voltaicas que extraen su energía de todo tipo de radiaciones. Solo para los mayores requerimientos de energía, como los adelantamientos, las aceleraciones rápidas o las pendientes, se necesitan baterías pequeñas a modo de amortiguadores, que se cargan directamente durante los periodos de baja demanda de energía como, por ejemplo, mientras el vehículo está parado o durante las frenadas. Incluso los aviones podrían algún día emplear esta tecnología para volar sin queroseno, puesto que toda la energía excedente que proviene de esta tecnología se puede convertir en hidrógeno, al igual que la energía fotovoltaica.

En lugar de operar con redes de energía a gran escala, el suministro de energía debe descentralizarse, y equipar cada vehículo y, eventualmente, cada hogar, con su propio convertidor de haz neutrínodinámico. Holger Thorsten Schubart, CEO de Neutrino Energy Group: "Nuestros científicos están trabajando duramente para promover la tecnología de los automóviles Pi, lo que ayudará a combatir la catástrofe medioambiental actual debida a las emisiones de los automóviles, y si se da el caso, será una gran herramienta para cualquier forma de tecnología de uso estacionario". Por cierto, como dice el profesor Strauss, la tecnología neutrino-voltaica también utiliza radiación electromagnética, y su uso es cada vez mayor.

Pi se posiciona como una marca mundial

El automóvil Pi funciona con energía de radiación no visible, y esta se convierte en la propia carrocería de carbono. El Neutrino Energy Group tomola letra griega Pi, que representa el infinito, como su marca mundial. Holger Thorsten Schubart: "Pi es el número de círculo matemático 3.14159265359, es decir, el número infinito, que para nosotros simboliza las infinitas posibilidades que ofrece la tecnología de transformación del haz".

Entonces, ¿quién construirá realmente el automóvil Pi? Esto sigue siendo objeto de negociaciones. "El Neutrino Energy Group no construirá el vehículo Pi por sí mismo, puesto que queremos que se encargue el mejor fabricante del mundo", dice Schubart. "Cualquiera que ya esté innovando en materia de movilidad eléctrica, podría construir hoy o en el futuro la movilidad Pi con el uso de esta tecnología revolucionaria."

Para que la energía que no se utiliza sea aprovechada

Quien pone su mano sobre su vehículo, nota que se calienta, incluso sin importar que los rayos del sol no sean demasiado intensos. "¿Qué sucede cuando el vehículo se calienta? A lo largo de toda la carrocería los átomos empiezan a vibrar rápidamente y esta energía resultante no es aprovechada. Finalmente, el automóvil se enfría de nuevo. Pero el automóvil Pi utiliza también esta vibración atómica que surge del calor", explica Strauss. El conjunto de la carrocería del vehículo utiliza las vibraciones atómicas resultantes, las convierte y, opcionalmente, las amortigua en una batería.

¿Qué ventaja tiene este tipo de movilidad eléctrica? Ventaja número uno, según Holger Thorsten Schubart: "No necesito una estación de carga ni esperar un largo rato para que el vehículo se cargue. Segunda ventaja: quien hoy conduce por la carretera con un vehículo eléctrico cuya energía procede de la quema de combustibles fósiles no hace nada por el equilibrio medioambiental, y este puede producir mucho más CO₂ que cualquier vehículo diésel actual, por lo que la respuesta a la movilidad eléctrica y limpia del futuro viene de la mano del automóvil Pi."

Datos de contacto:

Neutrino Energy Group

+49 30 20924013

Nota de prensa publicada en: [Berlin, Alemania](#)

Categorías: [Internacional](#) [Automovilismo](#) [Ecología](#) [Industria](#) [Automotriz](#) [Otras Industrias](#) [Innovación Tecnológica](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>