

EL MUNDO

# fuera de serie

ESPECIAL  
GOURMET

Nº 85  
2 JUN  
2019



## EL BARCO ELÉCTRICO QUE AGITA CONCIENCIAS

**KONRAD BERGSTROM**

COMO LO HICIERA TESLA EN EL  
SECTOR DEL AUTOMÓVIL, ESTE  
SUECO COMIENZA LA REVOLUCIÓN  
'ECO' EN LA NÁUTICA

EL EMPRESARIO, A  
BORDO DEL X SHORE  
MODELO EELEX 8000,  
DE DOS HORAS DE  
AUTONOMÍA.







100% Electric.

K SHORE  
ELECTRIC



BARCO Eléctrico

EL TESLA  
DEL

# MAR

El sueco Konrad Bergström

quiere ser como Elon Musk.

Construye los barcos eléctricos

**X SHORE** que alcanzan una

velocidad de 40 nudos sin ruido

ni humos. Desde 300.000 euros.

Por JUAN CARLOS RODRÍGUEZ

Fotografías de LUIS DE LAS ALAS



EL CAPITÁN Bergström, 48 años, sentado en el casco de fibra de vidrio de una embarcación "Eelex" en Palma de Mallorca.



**SISTEMA MODULAR**  
Bergström en los  
asientos de  
pasajeros que se  
pueden colocar  
en diferentes  
posiciones gracias  
a un sistema de  
raíles.



**a proa del "Eelex 8000" rom-**  
pe cadenciosamente las olas  
mientras al fondo de la ba-  
hía se perfila majestuosa la  
catedral de Palma de Mallor-  
ca. Frente a una embarca-  
ción convencional, donde el  
ruido del motor y el olor a

combustible impiden disfrutar del paseo marítimo en óptimas condiciones, a bordo de este exclusivo barco eléctrico es posible escuchar el silencio durante una travesía libre de humos. Una navegación ecológica que a buen seguro agradece la fauna marina.

“¡Bienvenidos al Tesla del mar!”, saluda el capitán del *Eelex*, Konrad Bergström (Vaksala, Suecia, 28 de abril de 1971), un tipo afable de casi dos metros, porte de vikingo y alma de surfero. Es el fundador y CEO de la *startup* X Shore, fabricante de embarcaciones 100% eléctricas que inició su andadura en 2016. Con una clara inspiración en los coches Tesla, se ha propuesto revolucionar la industria náutica a largo plazo. “Estamos construyendo formas más éticas de atravesar nuestros mares”, sostiene este emprendedor *tech*, para quien “el futuro de la movilidad es eléctrico”.

Los modelos *Eelex 6.500* y *Eelex 8.000* (de 6,5 y 8 metros de eslora) se distinguen de la competencia por su velocidad punta y su gran autonomía. “La mayoría de los barcos eléctricos en el mercado apenas alcanzan los seis nudos de velocidad (11 km/h) y tienen una autonomía de unos 20 minutos. En cambio, los *Eelex* pueden llegar a una velocidad máxima de 40 nudos (74 km/h), aunque se recomienda una de crucero de 25 nudos (46 km/h) para poder navegar durante más de dos horas con una sola carga”, explica nuestro anfitrión, vestido con una camiseta negra donde se lee el lema corporativo “El poder del silencio”.

**NAVEGAR ES MÁS BARATO.** Además del respeto al medio ambiente, Bergström incide en las ventajas económicas de un barco de propulsión eléctrica: “Su mantenimiento es mínimo, y el coste de pilotarlo es 10 veces menor que el de uno de combustible fósil. Para recorrer 100 millas náuticas, por ejemplo, uno convencional gasta 60 litros de combustible, alrededor de 120 euros; mientras que cargar la batería del *Eelex* sale por unos 12 euros”. La empresa garantiza 5.000 cargas, “y en cualquier puerto es más fácil encontrar un enchufe que un repostador de combustible”, tranquiliza a los escépticos el CEO de X Shore.

El *Eelex* tiene el doble de potencia que un Tesla, unos 120 kilovatios, porque el agua ofrece una resistencia mayor. Y es aquí donde la ingeniería hidrodinámica entra en juego. “Gracias a un socio de excepción como Rolls Royce se ha logrado una combinación óptima de casco, eje, hélice y timón”, informa el capitán. El ligero casco de fibra de vidrio cuenta con un mecanismo que aspira el aire por los lados, creando una capa de burbujas que reduce la fricción y el consumo de energía.

De líneas limpias, simples y funcionales, la popa está abierta para facilitar la carga y el interior es modular, lo que permite añadir asientos en diferentes posiciones mediante un sistema de raíles. “Incluso es posible instalar una barbacoa a bordo”. Al tratarse de un barco customizable, no hay dos iguales. El cliente puede elegir la cubierta en corcho, teka o aluminio; baterías de 90 o 120 kilova-

tios; cabina al aire libre o cubierta... La personalización se puede hacer *online* y el plazo de entrega es de 10 semanas.

El precio de esta joyita eléctrica ronda los 300.000 euros. "Nuestro objetivo a medio plazo es construir un barco más asequible, optimizando la manufactura y los materiales. Los coches Tesla empezaron vendiéndose por unos 150.000 dólares y hoy los consigues por 30.000. Cuando tengamos la tecnología óptima, los precios se situarán por debajo de los 100.000 dólares", calcula Bergström.

En la actualidad hay 12 barcos en construcción y la empresa prevé despachar de 45 a 60 unidades en 2020, para llegar a las 200 en 2021. Entre la clientela hay "armadores que buscan una nave auxiliar de última generación para diferenciarse de sus colegas; empresas de transporte marítimo; ciudades costeras preocupadas por la polución de sus aguas y *resorts* de lujo que prefieren ofertar un medio sostenible para trasladar a sus clientes", expone el jefe de ventas.

**CAPITÁN "SURREALISTA".** Konrad Bergström es un emprendedor con chispa. Hijo de un ingeniero que fue profesor de matemáticas y de una directora de teatro y danza, él se considera "un producto de todo eso": creativo con un punto racional. Le pregunto por su forma de manejarse en los negocios y responde con una anécdota de Dalí: "Una vez, el artista quiso subir a lo alto de la torre Eiffel con una jirafa y las autoridades le llamaron loco. Él respondió que los locos eran ellos, por no haber construido un ascensor adecuado para que entrara su jirafa". Entonces, ¿le gustan los imposibles? "Mi pensamiento tiende a ser un poco surrealista, aunque tengo los pies en el suelo", contesta el empresario, padre de tres hijos e involucrado en diversas ONG de protección medioambiental.

Aficionado al surf (ha cabalgado las mejores olas de Costa Rica, Hawaii, California y Malibú), a los 16 años viajó a Nueva Zelanda con la idea



**HIDRODINÁMICA.** Arriba, vista de la solución integrada en el casco de fibra de vidrio para aspirar el aire y reducir fricción y consumo. Sobre estas líneas, "cockpit" con el volante y controles en una pantalla táctil de 24 pulgadas a prueba de salpicaduras.

**ANGUILA ELÉCTRICA**

El diseño del "Eelex" está inspirado en una anguila eléctrica como las que se encuentran en el Amazonas o en el Orinoco, descrita por Julio Verne como "espectáculo digno de verse". Silenciosa, de cabeza robusta y cola alargada, puede emitir descargas eléctricas de hasta 850 voltios. La proa está decorada con la cabeza de la anguila ("eel" en inglés) y fue bautizada por X Shore como "El poder del silencio". Diseñada por el tatuador William y esculpida por Johan Ferner Ström, está fabricada en bronce y se torna de color verde en contacto con el agua y el salitre.



de convertirse en windsurferista profesional y montar una tienda de tablas. En los 90 lanzó la marca Quiksilver en Suecia, y con el tiempo se hizo con la distribución en exclusiva para toda Escandinavia. De ahí pasó a trabajar para la firma de moda sueca WeSC, donde llegó a ser jefe de marketing y ventas. La cultura de estas firmas surferas le llevó a organizar grandes eventos de *wakeboard* (esquí acuático sobre tabla). "Fue una época divertida, pero no la echo de menos. Prefiero surfear el futuro", matiza este emprendedor en serie. No tardaría en subirse a la ola de la innovación tecnológica: en 2008 cofundó Zound Industries, bajo cuyo paraguas están la marca de altavoces Marshall y los auriculares inalámbricos Urbanears. Konrad acaba de vender el 3,5% de las acciones que aún poseía de la empresa, de la que fue despedido en 2018 "por divulgación no autorizada de información confidencial a terceros", según una nota oficial de la compañía.

Acostumbrado al éxito, el emprendedor sueco también ha conocido el fracaso. "Me declaré en bancarrota en 2004. Era millonario y al día siguiente me levanté con una deuda de medio millón de euros", recuerda sin aflicción. ¿Y no tiene miedo a arruinarse de nuevo? "Por supuesto, cualquier nuevo proyecto implica un riesgo, pero desde que me embarqué en X Shore siento que voy por el buen camino. Como marca, es importante servir de inspiración a otros sectores", sostiene el capitán, que en tierra conduce un Audi e-tron 100% eléctrico.

Antes de despedirnos, le pregunto qué sintió cuando, en 2016, se puso a los mandos del *Electric Smogen 8000*, el primer prototipo de X Shore cuyo desarrollo dio lugar a los modelos *Eelex*: "No lloré, pero me sentí muy feliz. Después de cuatro años de pruebas, grité: '¡Guau! Esto funciona!'", rememora con gesto de vikingo aguerrido. ◀

Más información: [www.xshore.com](http://www.xshore.com)

**POTENCIA Y SILENCIO**  
En el diseño de hélice, eje y timón han contado con la asistencia de Rolls Royce.

**MATERIALES**  
El casco es de fibra de vidrio y la cubierta se puede fabricar en corcho o aluminio.

**FICHA TÉCNICA**  
**EELEX 6500 / EELEX 8000**

**Eslora.** 6,5 / 8 m. **Peso.** 1.800 / 2.200 kg. **Calado.** 0,6 / 0,8 m. **Manga.** 2,4 / 2,6 m. **Carga.** 8 h. en 360 V, 12 h. en 220 V. **Velocidad máxima.** 40 nudos. **Velocidad de crucero.** 25 nudos en 2,5 h. **Autonomía.** 100 millas náuticas en velocidades moderadas. **Motor.** "Eel" (anguila) fabricado en Suiza; sistema de propulsión X Shore con una hélice Rolls-Royce. **Diseño.** Del casco, StenOrneblad; del interior, NorraNorr. **Precio.** 300.000 euros.

