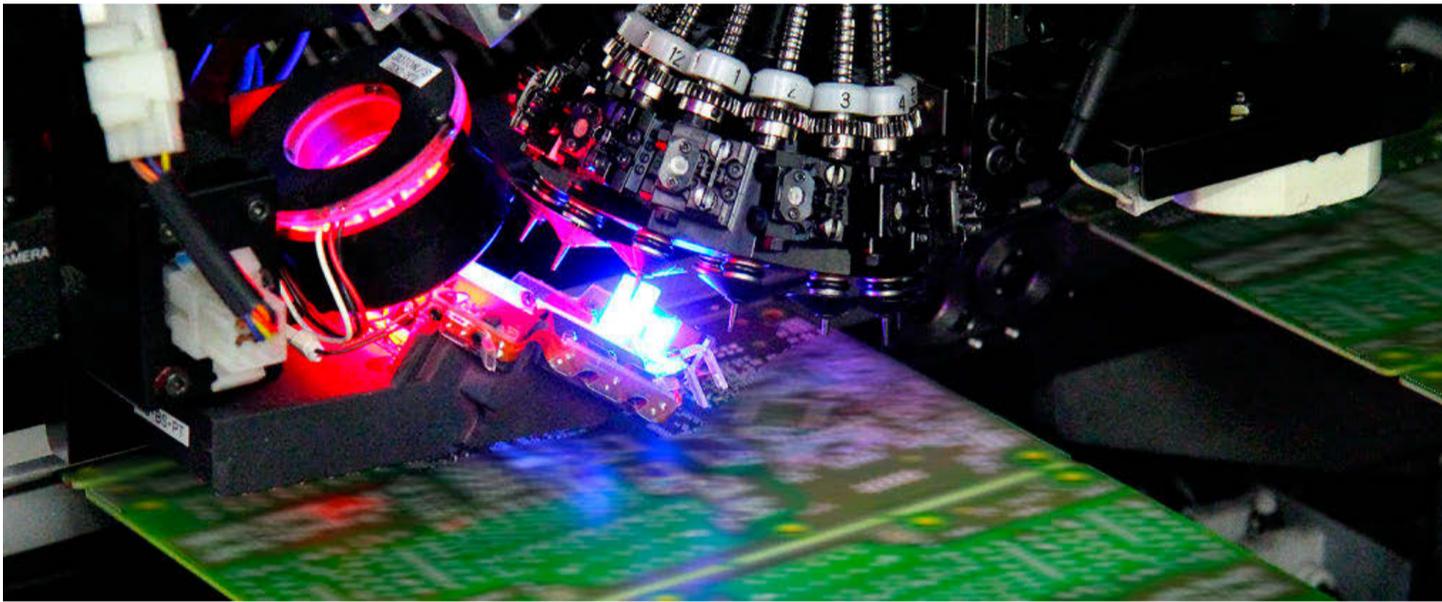


# INNOVADORES



La zona Electronic Manufacturing de la planta de Ficosa en Viladecavalls (Barcelona). INNOVADORES

## CÁMARA CON VISTA DE PÁJARO PARA EL COCHE CONECTADO

Ficosa se reinventa para resolver los retos del vehículo del futuro. Su acuerdo con Panasonic y sus sistemas de visión inteligente la sitúan en el podio de la innovación mundial del automóvil

MARÍA CLIMENT

Si fue capaz de superar (con éxito) la europeización y, más tarde, la globalización de la industria del automóvil, ¿no iba a poder con el coche conectado? Ficosa nació en una época turbulenta para España, pero las circunstancias no frustraron su «vocación innovadora». Corría el 1949 y no se fabricaban vehículos en el país. Sin embargo, los talleres necesitaban piezas de recambio para las reparaciones, ¿de dónde las iban a sacar? Aquel fue el inicio de una historia exitosa. Hoy, la empresa de Barcelona cuenta con más de 9.000 empleados en 18 países y unas ventas de 1.100 millones de euros en 2015. Uno de cada tres espejos retrovisores del mundo son suyos y

«prácticamente» suministra a todos los fabricantes de vehículos del mundo. Todo gracias a una visión de futuro insólita para una compañía de componentes, que allá por 2003 ya predijo el potencial del coche conectado.

La auténtica transformación tecnológica de Ficosa llegó a principios de este siglo. Ya no quería ser una empresa industrial, sino de electrónica y *software*. «Vimos tres tendencias de futuro que no podíamos dejar escapar: vehículos más seguros, más sostenibles y más conectados», señala el director de I+D, Enric Vilamajó. «Si no le pones misterio al producto, te quedas sin margen», argumenta. Por ejemplo, en sus espejos retrovisores. La compañía vende entre 25 y 30 mi-

llones al año. «Sin I+D costarían un euro en el mercado, pero nosotros multiplicamos su precio medio por 50», afirma. ¿Cómo? Dotándoles de inteligencia.

Ficosa ha presentado su retrovisor interior inteligente (IRMS) que, gracias a una pantalla integrada en la estructura habitual, funciona como espejo o como monitor, según las necesidades del conductor. «La solución amplía el campo de visión trasero hasta un valor de 50° (más del doble comparado con un espejo tradicional), por lo que se reducen de manera considerable los ángulos muertos». También atenúa los deslumbramientos y mejora la visibilidad en zonas con poca luz.

La española no ha estado sola en el desarrollo. El IRMS es el primer producto fruto de su alianza estratégica con Panasonic, donde se integra el *know-how* de Ficosa con la tecnología de la compañía japonesa. Un acuerdo *win-win*. «Ambas nos reforzamos en tecnologías muy complementarias», comenta Vilamajó. Así, este retrovisor incluye una pantalla LCD de Panasonic, que está situada en la estructura tradicional del retrovisor interior, capaz de funcionar como espejo o como un monitor y de transmitir con gran nitidez las imágenes que recoge la cámara.

En su camino hacia el coche conectado, Ficosa desarrolla módulos telemáticos. Su último lanzamiento en este campo es el Smart Connectivity Module. «Supone un gran avance hacia el coche autónomo dado que permite que el automóvil forme parte del Internet de las Cosas al integrarse en las redes de comunicación como un dispositivo más». También *co-desarrollada* junto a Panasonic, esta solución hace posible que to-

### 'LIMPIA CÁMARAS'

Una de las últimas patentes de Ficosa es el sistema Sensor & Camera Cleaning, que elimina la suciedad de las cámaras y sensores a través de un sistema híbrido que expulsa agua y aire a presión según la necesidad y posición de la lente. Su funcionamiento es muy similar al del lavaparabrisas, un área donde Ficosa tiene una experiencia de más de 50 años. El dispositivo se conecta al circuito del lavaparabrisas, de forma que no requiere llevar una bomba de agua que aumentaría el coste y el peso.



El retrovisor inteligente IRMS. INNOVADORES

dos los pasajeros tengan conectividad de manera simultánea e independiente. El sistema ofrece una conexión segura tanto en las comunicaciones que se producen en el interior y exterior del automóvil, como en las comunicaciones entre vehículos y con la infraestructura.

El producto está dirigido a mejorar la seguridad y el confort en el vehículo, con funciones como la detección de la cantidad de horas que lleva el conductor sin descansar, la densidad de tráfico, los fenómenos meteorológicos o los puntos conflictivos y con poca visibilidad para evitar accidentes. Sin olvidar el entretenimiento, ya que también permite navegar por internet, ver películas, escuchar música o jugar *online*. Ficosa trabaja ahora en el desarrollo de un producto similar, aunque «más sencillo», que dotará de conectividad a los coches que ya están en el parque actual. Esta tecnología, que prevé lanzar en 2018, convertirá a cualquier coche en conectado.

Otro de los puntos fuertes de la española es la seguridad, que relaciona estrechamente con la conectividad. Y es que Ficosa es especialista en sistemas de cámaras de visión con inteligencia añadida. En un primer nivel más básico, trabaja con las cámaras que sirven como guía de aparcamiento. En un escalón superior ya fabrica sistemas con cierta inteligencia capaces de identificar a los peatones. Y en el último escalafón se encuentra en pleno desarrollo de una cámara de visión 360°, que permitirá al conductor «ver todo lo que rodea al vehículo a vista de pájaro como si estuviese sobrevolándolo con un helicóptero».

Este sistema de visión completa es uno de los atractivos que le ha servido a Ficosa para cerrar recientemente el contrato «más grande» de su historia con un fabricante alemán. Tras un año y medio ganándose la confianza de la multinacional, la española ha superado a otras candidatas del tamaño de Bosch gracias a su combinación tecnológica que pasa por sus sistemas de visión inteligente hasta sus retrovisores.

A partir de ahora, se inicia una etapa de desarrollo conjunto de ocho años. La idea es crear la plataforma más inteligente para el coche del futuro. ¿Con el coche autónomo como objetivo final? Vilamajó prefiere hablar de coche «más» autónomo. Y es que las cuestiones legales y éticas que envuelven a este tipo de vehículo le generan «cierto nivel de escepticismo». Aunque algo tiene claro, «su persecución creará un efector acelerador en la industria», señala. «Y para que sea autónomo, primero tiene que ser conectado», añade.