

ENTREVISTA

L'Escola Politècnica Superior de la UdL celebra fins al juny les jornades "Els enginyers i el seu entorn socioprofessional". A més d'atansar els alumnes a la realitat laboral d'allò que estudien i motivar-los amb experiències, permet fer autèntics descobriments com el de l'Esteve Josa, nascut a les Borges ara fa 30 anys. És enginyer d'automoció de McLaren, una marca que provoca curiositat, sobretot arran de la popularització de la F1. Realment, sabem què fa un enginyer d'automoció? Quedem amb ell per descobrir-ho i ens trobem, a més, tota una història personal admirable darrere del testimoni de l'Esteve.

TEXT: LORENA METAUTE FOTOS: MIKEL ARISTREGI

ESTEVE JOSA

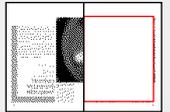
[enginyer d'automoció de McLaren]

"He arribat a McLaren amb esforç i passió"

Què fa exactament un enginyer d'automoció?

S'involucra en tots els processos de creació del vehicle. Gràcies als enginyers en automoció, la gent es desplaça en cotxes segurs. És una tasca molt tècnica, d'ordinador, de càlcul... Però també hi ha estones en les quals agafes el casc i vas al circuit a conduir el prototip de vehicle. En el meu cas, com a enginyer de desenvolupament, t'impliques en tot el procés de creació d'un nou vehicle. El departament de disseny crea un cotxe virtual, se'n fa un prototip i aquest s'ha de provar i millorar. S'ha de saber de totes les parts de l'automòbil per poder detectar errors i solucionar-los. Un cop està tot





ENTREVISTA



perfecte, entra a la línia de producció. Has de garantir que aquest vehicle es comportarà perfectament sota qualsevol circumstància meteorològica o si de sobte has de fer un cop de volant i sense oblidar que s'ha de garantir la fiabilitat i durabilitat dels seus components. **On fan totes aquestes proves als automòbils?**

L'equip de desenvolupament i proves de McLaren és a Idiada, un dels centres d'enginyeria i proves de l'automòbil més gran i important del món. Fabricants d'automòbils d'arreu vénen a Catalunya per desenvolupar nous models de cotxes. A Idiada hi ha 12 circuits de proves; a més, pensa que és com cinc

vegades Montmeló, així que s'hi poden fer les proves que vulguis.

Diu que és de referència al món i que està a Catalunya?

I tant. De fet va ser creat per la Generalitat i més endavant va ser privatitzat. Ara és d'Apple+. Els fabricants d'automòbils de països on la climatologia és com la nostra, tenen les seves pistes i circuits de prova, però la resta de marques que puguis imaginar passen per aquest complex situat a prop del Vendrell.

Vostè va treballar un temps a Idiada abans de ser enginyer de McLaren. Què hi feia? I com era allò?

A Idiada hi ha tot d'enginyers que treballen en

projectes i encàrrecs que els fan les marques d'automobilisme. Allí hi ha els prototips dels cotxes que sortiran a la venda quatre anys després i, per tant, pot imaginar les precaucions que es prenen per tal que ningú no vegi res. Els cotxes semblen naus espacials, tots tapats amb teles negres, i molts cops les proves en circuit es fan entrada la nit. Per descomptat, no pot entrar-hi qualsevol persona i tot i estar autoritzat has de passar per un seguit de controls de seguretat per accedir a les instal·lacions. Quan vaig entrar a treballar a Idiada estava al departament de frens, però la meua ambició era per la dinàmica, així que encara vaig gaudir més de la meua feina quan em van canviar de



ENTREVISTA

departament. En qualsevol cas, deixi'm que li digui que estiguis al departament que sigui, treballar allí és increïble.

Més increïble que treballar a McLaren?

[Riu] No. Quan em van dir que m'havien acceptat per treballar a McLaren va ser un d'aquells moments que sempre recordaré. McLaren és una de les empreses punteres en el sector de l'automòbil, allí treballem amb la millor tecnologia, tot d'alt nivell. De fet, cal dir que l'equip de desenvolupament i proves de McLaren està a Idiada mateix, així que estic al mateix lloc, però ara no treballo en projectes per a moltes marques i solament en una part del vehicle, sinó que m'involucro en la creació i perfeccionament de totes les parts del cotxe.

Són cotxes de Fórmula 1?

No! Són automòbils de carrer però de gamma alta. Molta gent coneix McLaren per la Fórmula 1, però és un dels millors fabricants de vehicles esportius.

Potser deu ser pel preu que fa que no estiguem acostumats a veure McLaren pel carrer...

Sí, és clar. Són cotxes que costen a partir de 200.000 euros. Ara hi ha a la venda dos esportius biplaça, un de descapotable. De fet, fa poc que McLaren ha presentat el model P1, que ronda el milió d'euros. Vol ser el cotxe més ràpid del món, no amb velocitat punta, sinó perquè és el cotxe homologat per carrer que pot fer més ràpid la volta en un circuit.

Per què fan els cotxes amb capacitat per superar els 120 quilòmetres per hora si això no es pot fer en carretera?

La majoria de persones que adquireixen aquest tipus de cotxes tenen un alt poder adquisitiu i els compren per les sensacions que els dóna l'automòbil en circuit. Acostumen a llogar circuits i els gaudeixen.

No ha treballat en Fórmula 1, però sí a Fórmules, la categoria anterior, i en un equip de GT. Expliqui'ns quina ha estat la seva experiència.

Quan vaig acabar la carrera, vaig provar sort i em vaig presentar el 2007 a les beques de la Caixa. No tenia gaires esperances perquè hi havia un bon grapat d'aspirants; a més, quan vaig anar a Barcelona a fer l'entrevista tothom anava mudat. Jo vaig anar directe al sortir del bufet d'arquitectura en què treballava i no és que anés mal vestit, però no portava vestit i corbata, per entendre'ns. La qüestió és que un mes després d'aquella entrevista vaig mirar el PDF de seleccionats que hi havia penjat al web de la Caixa i quan vaig veure el meu nom... em tremolava la mà del ratolí. Vaig tancar el PDF, el vaig tornar a obrir, per si m'havia equivocat, però allí estava el meu nom. Va ser increïble! Aquesta beca em va permetre anar a fer un màster especialitzat en automoció a Epsilon Euskadi, una escuderia que participava a les





ENTREVISTA

“Com a enginyer de desenvolupament de l'automòbil participo en la creació de tot el procés del cotxe”

ESTEVE JOSA

World Series 3.5, 2.0 i Le Mans, comandada per Joan Villadeprat, un dels actuals comentaristes de Fórmula 1 a TV3. Era un màster de referència a Europa perquè, a més de la teoria, et permetia participar a les carreres. Allí vaig tenir l'oportunitat de treballar amb el motor, el xassís, aerodinàmica, gestió d'equips, adquisició de dades... Era una porta immensa. La competició a aquest nivell solament me l'havia imaginat en somnis, no la veia una realitat possible. El món de l'automobilisme és petit i aquí no hi ha una formació específica, una altra cosa és a Anglaterra i Alemanya. Els estudis són cars, a més a més.

I quan es va veure al mig del somni?

Al·lucina! Recorrent els circuits d'Europa de Fórmules. Però no m'hauria agradat quedar-me en aquell món, perquè el ritme de treball és tan frenètic que no tens temps per millorar el cotxe, pràcticament. Perdía l'oportunitat d'aprendre. Hi ha uns reglaments molt estrictes al món de la competició automobilística i això et deixa molt poc marge de treball per fer modificacions. En un cotxe de carreres, el que importa és que sigui ràpid, no importa el soroll, ni si és incòmode... Per això m'agrada el meu treball actual. Treballar en un cotxe de carrer, a més de poder fer que sigui ràpid, també has d'assegurar-se que és segur, confortable... té més sistemes, ah! I els puc provar! Els de Fórmules els veia passar a 300 km/h. Sóc un fanàtic de la conducció.

Per què no va continuar a Epsilon Euskadi?

Bé... Diguem que em va sortir una oportunitat més atractiva. M'explico. Un cop finalitzat el màster, Epsilon em va proposar quedar-m'hi a treballar perquè el treball final que vaig fer: un estudi aerodinàmic i cinemàtic dels Ferrari que competien en la categoria GT, doncs els va agradar. Però també se'm va obrir la porta d'Idiada i com que suposava un treball més estable, em vaig decantar, tot i que a priori pugui semblar que no és tan exòtic, que després ho va ser!

Per què era tan important l'estabilitat?

Vinc d'una família humil. Durant tota la meua vida d'estudiant he combinat les classes amb treballs: d'electricista, dependent, mecànic o el que he comentat abans en un bufet d'arquitectes. La gent, quan recorda l'època universitària, posa l'accent en els dijous de festa, però jo... res de tot això. Sempre dic que quan vaig acabar d'estudiar és quan vaig començar a viure! Suposo que per això l'estabilitat que jo veia a Idiada em va fer decidir.

Sempre havia volgut ser enginyer d'automoció?

No. Volia ser mecànic. A casa, per part de pare, sempre han sigut camioners i, des de petit, sense que ningú m'ho inculqués, em vaig enamorar del món del motor, tenia revistes i em coneixia cada model. La idea, per tant, era ser

mecànic, perquè a més a més no era un gran estudiant. Em distreia més al garatge desmuntant la bici, la moto, o anant pels tallers per intentar veure com treballaven i què feien els mecànics. Jo tenia clar que acabaria el batxillerat tecnològic i faria un mòdul.

I què va passar?

Tinc una germana més gran, que per qüestions econòmiques familiars no va poder estudiar i em va dir: "Si t'ho pots anar pagant, pensa que per tirar enrepe sempre hi ets a temps. Per què no proves d'estudiar una carrera?" I així va ser com em vaig plantejar estudiar enginyeria tècnica industrial especialitzant-me en mecànica. Era l'única cosa que podia fer a Lleida. Ja m'hauria agradat anar a Barcelona, però no tenia diners. Continuava no sent un bon estudiant. Jo crec que alguns dels meus professors no m'hi veien capaç [riu]. Vaig tardar cinc anys a fer una carrera de tres, però m'ho vaig treure, compaginant els estudis amb el treball.

Quin és el missatge que vol donar als estudiants als quals explica la seva experiència?

Si vols, pots. Un s'ha d'anar marcant petites fites amb un objectiu clar i no han de deixar

passar les oportunitats. En el moment actual, ara més que mai, s'ha de tenir clar que el món no s'acaba a Lleida, Catalunya o Espanya. S'ha de ser valent. Si quan jo era estudiant algú m'hagués dit que fent petites passes es podria realitzar el meu somni, crec que hauria estudiat amb més alegria i esforç [riu]. No cal tenir molts diners, si t'interessa i tens passió, busca el camí i endavant! Això sí, que estudiïn anglès!

Per què ho diu?

A cada porta que he obert m'he trobat el pes de no saber anglès. Quan vaig fer el projecte de fi de carrera a Finlàndia, res a veure amb l'automoció, el vaig haver d'aprendre a palades i encara avui dia, que és la meua llengua de treball, continua sent un repte. Si tingúes més nivell, podria donar molt més de mi.

Amb els seus coneixements, els seus amics li deuen demanar assessorament a l'hora de comprar el cotxe. Què és el que té en compte?

Em fixo sobretot en la dinàmica. És a dir, com es comportarà el cotxe si, posem per cas, vas a 90km/h i has de fer un cop de volant o com agafa els revolts. I... Sí, he fet d'assessor a amics, familiars i amics d'amics [riu]. Fins i tot he arribat a anar a un concessionari a provar un cotxe sense la persona que l'havia de comprar.

Quina és la reacció que té la gent quan diu que treballa a McLaren?

No ho acostumo a dir. Dic que treballo per a un fabricant anglès. Em fa vergonya, no sé per què. Si m'hagués passat quan era jove, segur que m'hauria enganxat un paper al front.

Tornarà a Lleida?

Hi ha èpoques en què viatjo molt, per feina, però vinc a casa, a les Borges, tant com puc.

