

INNOVACIÓN

Un camión más similar a los Transformers

Volvo presentó el camión FH 6x4 con eje elevable, una tecnología que desengancha y levanta el segundo eje de tracción y lo transforma en un 4x2, mejorando la economía de consumo de combustible y mantenimiento



Una demostración del eje elevable que Volvo introducirá en el país

VOLVO

Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

La solución de eje elevable del FH 6x4, que presentó Volvo en el ámbito local, permitiría a los transportistas obtener menor consumo de combustible y mayor comodidad en las operaciones, ya que con el levantador accionado se desactivará el segundo eje motriz del camión 6x4 y se levantan las ruedas, por lo que se reducirán el arrastre, las pérdidas mecánicas y el uso de diésel.

Federico Reser, ingeniero de Ventas de Volvo Argentina, explicó que "la elevación del eje en tándem es una nueva característica revolucionaria que permite desactivar y elevar uno de los ejes motrices. Básicamente, se consigue la tracción y capacidad de carga de la tracción 6x4 con la capacidad de maniobra y eficiencia de una tracción 4x2".

"Cuando el eje se levanta el camión se comporta igual que un 4x2, lo que permite un radio de giro más reducido y un menor consumo de combustible. Esto resulta perfecto cuando se va cargado en un trayecto y descargado en otro", amplió.

En cuanto se descarga el camión, el eje motriz se eleva automáticamente. Y en cuanto se carga, el eje se baja y se vuelve a activar. Todo el proceso sólo tarda unos 15 segundos.

Para levantarlo o bajarlo manualmente, el conductor simplemente pulsa un botón en el panel de instrumentos. Incluso, se puede elevar mientras se conduce a baja velocidad; por ejemplo, si se desea aumentar la tracción desplazando todo el peso a un eje motriz. "Ninguno de los fabricantes de camiones grandes tiene algo similar", aseguró Reser.

Probado

El ingeniero de Ventas de Volvo destacó que "antes de ser lanzado al mercado fue testado en operaciones reales y así hemos llegado a validar los argumentos que afirman el ahorro de combustible y neumáticos, además de ser flexible en adaptarse a distintas situaciones de tracción necesarias".

Algunos de los principales beneficios de este nuevo sistema son menor consumo de combustible, de hasta 3% o 4% aproximadamente; radio de giro más reducido, y más tracción cuando se la necesite.

Reser dijo que también se podría utilizar "para vehículos con relaciones de diferencial cortas y reducción de cubos, combinado con otras opciones que vienen avanzando; podremos tener un vehículo totalmente adaptable a trabajos muy pesados sin necesidad de que el camión tenga altos consumos de combustible y bajas velocidades cuando vuelve vacío".

La operación de este tipo de tecnología no requiere capacitación adicional. El sistema es "sencillo de utilizar y muy similar al de una configuración 6x2". Las maniobras de elevación del tercer eje se realizan desde adentro de la cabina y la posición de la suspensión se muestra en el panel de instrumentos con luces, iconos o textos instructivos.

Respecto de la homologación en el mercado local, aseguró que los trámites ya están iniciados y que en el segundo semestre se estima tener la homologación e iniciar la comercialización en la Argentina.

"Esta revolucionaria tecnología de Volvo es la solución que habría deseado todo transportista que tiene mucho trayecto sin carga, que transita mayoritariamente caminos pavimentados pero que requiere una tracción tipo 6x4 u 8x4 en determinados momentos", consignó el directivo.

Menos costos

"Con esta nueva configuración ellos podrán disminuir los costos operativos ya que, al volver sin carga, van a poder hacer que su Volvo 6x4 se transforme en un 4x2 evitando el desgaste innecesario de los neumáticos en el tercer eje, mejorando el radio de giro de la unidad, reduciendo el consumo de combustible y aumentando así la rentabilidad de su negocio", explicó.

Cuando el vehículo se encuentra con una carga intermedia, es decir, con ambos ejes apoyados pero no con máximo de carga, puede transferir parte de la carga de un eje a otro favoreciendo así la tracción en caso de ser necesario, por ejemplo en suelo resbaladizo.

La tecnología garantiza una disminución en el costo operacional del transportista. Según Reser, "conducir con el segundo eje motriz levantado reduce el radio de giro hasta 15%, por lo que hay menos desgaste de los neumáticos y sistemas de suspensión".

"Es una solución inteligente e innovadora que la empresa lanza para ofrecer menor consumo de combustible y más comodidad en las operaciones de transporte", explicó Pablo Hurtado, gerente de Ventas de la empresa, al presentar la novedad en la Argentina.

"Conducir con el segundo eje motriz levantado ahorra hasta 4% de combustible", insistió Reser, y Hurtado acotó que "es una economía muy importante si tenemos en cuenta que el diésel a menudo representa hasta un 50% de la planilla de costos del transporte".

Según los especialistas, la operación será sencilla. Mediante un acoplamiento estriado entre ejes, el segundo eje podrá ser desenganchado y levantado, con dos botones ubicados en el tablero de instrumentos. En la posición "automático", un sistema electrónico impedirá que el vehículo transite con carga con el eje levantado. Al mismo tiempo, asegurará la elevación automática del último eje cuando el vehículo esté vacío. La elevación será de 14 centímetros.

Para Volvo, el 6x4 con eje elevable será una solución optimizada para el transporte cuando el factor de carga sea aproximadamente de 50%, tales como transporte de madera, tanques e incluso cereales.

Una prueba para el FH

Por otra parte, Volvo llevó a cabo un *test drive* del nuevo FH 420 Euro 5 por rutas argentinas en condiciones extremas. Se desarrollaron pruebas de rendimiento, autonomía y disponibilidad, que arrojaron 10% de ahorro de combustible y un bajo consumo de Arnox 32 con una autonomía de más de 4000 kilómetros por tanque. Exigido para probar todas sus funciones en ruta, superó los resultados de un *test drive* similar realizado a principios de 2015 con motores Euro 3. El camión se presentó ahora con tecnología más respetuosa del medio ambiente.

Los resultados fueron torque y potencia en todo momento, excelente desempeño en altura, caja I-Shift siempre en modo Economía, cambios rápidos y precisos, programador automático de bajada (ECO) muy eficiente, gran potencial de ahorro de combustible, muy bajo consumo de Arnox 32, amplio confort interior con cabina techo normal, y muy bajo nivel de ruido en la cabina. ●