

ABRIL

Lunes 27 de abril de 2009

AÑO XVI N° 180

PRECIOS VEHICULOS
LIVIANOS Y PESADOS 15



Maipú tendrá la estación
más futurista del Metro 12

Revista del
Transporte
www.lun.com

Las Últimas Noticias



Acceso Sur a Valparaíso

Transportistas se
quejan por fallas
en la seguridad 3



Prueba en ruta 2

**Camión mediano
JAC Urban HFC 1083**

ALFA ROMEO



JAC Urban HFC 1083, económico y versátil

Probamos en ruta el sorprendente camión mediano del fabricante chino, que ofrece atractivas prestaciones y buena calidad de partes y piezas, así como de su ensamblado.

Rodrigo Castillo C.

Ofrecer un producto adecuado para cada mercado, aplicación y necesidad es un axioma casi trivial para los constructores de vehículos de carga, pero que no todos consiguen.

Por eso, el camión mediano que probamos en esta edición de **Revista del Transporte** sorprende gratamente. Se trata del JAC Motors Urban HFC 1083, un producto de origen chino que aprovecha las licencias vendidas por marcas alemanas a los fabri-

cantes asiáticos, para desarrollar un camión que en Chile se perfila como de gran éxito. Por varias razones.

Es líder entre las marcas chinas que comercializan camiones, con un total -entre enero y marzo- de 82 unidades colocadas entre livianos, medianos y pesados, con una participación de mercado del 6,2%. Y eso que lleva sólo que nueve meses (se estrenó en Chile en julio de 2008).

Las razones pasan, principalmente, por la suma de sus productos y las espaldas de su importador -Dorcomaq-, que en experiencia no se queda. Ante-

riormente tuvo la representación de Kenworth y luego de Renault Trucks.

EL SECRETO DEL ÉXITO

El Urban HFC 1083 se ubica por capacidad como un camión mediano (peso bruto vehicular de 10.220 kg), identificado con las distancias medias y de alta versatilidad gracias a su configuración chasis cabina con tracción 4x2, que lo hace un vehículo eminentemente carretero.

Este modelo es el de máxima capacidad en su línea de modelos urbanos, media distancia. El resto de la oferta hacia arriba se compone por tractocamiones pesados, que también han tenido un buen desempeño en cuanto a ventas (con 34 medianos y 17 pesados).

Nuestra unidad de prueba estaba

equipada con una carrocería de carga general, de barandas bajas móviles, lo que permite que pueda ser cargado desde distintos ángulos. Su largo llega a 7.970 mm con esta carrocería.

El diseño externo de su cabina no difiere en mucho a su competencia, en un bien de capital que privilegia lo práctico. Aun así, su máscara frontal, de segmentos cromados verticales, le dota de cierta identidad propia.

En el interior se notan algunas diferencias con otros fabricantes de la misma procedencia. La calidad de los plásticos y resinas es superior, así como el diseño de su tablero, puertas y sistemas de ventilación en el techo, que destacan por su fácil uso y hasta por su elegancia. A pesar de ocupar poco espacio del chasis, la cabina cuenta con una litera, lo que permite alargar el alcance del HFC 1083 fuera de los radios eminentemente regionales.

MOTORIZACIÓN

La fuerza de este modelo corre por parte de un bloque motriz JAC CY4D115-C3. Con una arquitectura de cuatro cilindros en línea para 4.752 cc de desplazamiento, turbocargado con posenfriador, puede desarrollar hasta 154 hp de poder a 2.800 giros de motor, con un torque de 450 Nm a 2.800 revoluciones.

La energía la dirige a una caja mecánica de seis velocidades, que saca su mejor provecho en carretera. Es un modelo LCT 6T46, cuyo funciona-





El cuadro de instrumentos, con lecturas simples, claras y precisas (izquierda); la cabina presenta un diseño atractivo y colores claros; el motor, con licencia Man, eroga 154 hp y 450 Nm de torque (centro). La guantera, aunque también aloja los fusibles, cuenta con espacio para guardar elementos. En el techo del habitáculo, un práctico sistema de ventilación.

miento es simple como una caja de automóvil. El conjunto dinámico proviene de las licencias del constructor alemán Man, mientras que algunos elementos, como los ejes, son Steyr.

Esto, junto a una dirección asistida hidráulicamente, permite que este versátil carguero se maneje casi sin entrenamiento previo. Eso sí, hay que acostumbrarse a los pesos que se manejan, a administrar correctamente el freno de motor por estrangulación del escape y los frenos neumáticos. Es casi la única diferencia con la conducción de un automóvil.

RUTA AL SUR

Hicimos la prueba siguiendo un itinerario, con estanque lleno (193 litros de diésel) y una carga completa que, según la balanza, era de seis tone-



ladas, compuesta por bloques de hormigón y envases con agua. Partimos desde el sector norte de Santiago, donde se ubica la central de Dercomag, rumbo a San Fernando. Al volante iba el test driver, Eugenio Carrasco, quien a 90 km/hr constante, utilizó apenas 45 litros de combustible para un trayecto de 284 km, es decir, con un rendimiento de 6,31 km/litro.

Si bien la regla es la austeridad y lo práctico, aun así se da maña para ofrecer una sofisticada radio con CD y entrada de conexión auxiliar; un elegante diseño que ahorra la tendencia oriental de la imitación madera, una facilidad completa de funcionamiento y un servicio técnico de probada calidad.

El Urban HFC 1083 tiene un valor de \$12.290.000, más IVA (bono de \$300.000 solo hasta el jueves 30 de abril). 