

Precio pesado



Por Jorge Garrandés Asprón



Existen documentos de consulta, como los boletines de Ganvam, en los que se publica con regularidad el valor de los camiones usados con las especificaciones de cada modelo; son, sin duda, una buena fuente de información y un apoyo para el técnico que debe realizar este tipo de gestiones; no obstante, la experiencia y el conocimiento del mercado son el mejor soporte para obtener la solución más fiable en esta tarea.

Un parámetro imprescindible en la estimación es la marca y el modelo. Dentro del sector de los industriales no se valoran por igual todas las marcas ni modelos, resultando un factor de suma importancia el conocimiento de su evolución técnica, es decir, si ese modelo ha dado problemas mecánicos, si es apreciado por los transportistas, la durabilidad de su motor, etc. Para realizar una acertada y coherente valoración es preciso considerar también determinados aspectos como la antigüedad, los kilómetros recorridos, el estado del grupo motor y la cadena cinemática, el aspecto exterior e histórico de mantenimientos y averías. Pero, además, es necesario concretar la actividad para la que pueden aplicarse. Existen vehículos

para funciones muy específicas, que difícilmente podrán servir para otro cometido, lo cual merma considerablemente su posible reutilización y, por tanto, penaliza su valoración. El diseño y las características propias del vehículo, entre las que se incluyen su distancia entre ejes y el número de ellos, además de los accesorios que incorpora, condicionan e incrementan la valoración, sobre todo en caso de disponer de elementos de utilidad y de precio elevado, como cabinas de gran volumen, climatización, tanto de parking como de marcha, cambios electrónicos, retardadores, sistemas electrónicos de ayuda a la conducción, entre otros.

Hay determinados factores que se tendrán muy en cuenta también en el desarrollo de la apreciación del valor, sobre todo en los rígidos carrozados; son el tipo, el estado y las características de la carrocería montada sobre su chasis, ya que se pueden encontrar casi tantas diferentes como usos de un camión: frigorífico, cisterna, volquete, caja cerrada, transporte de animales, cubas de hormigón...

Existen otros elementos que se incluyen como parte de la carrocería y que, debido a su elevado coste, pueden suponer un encarecimiento; se trata de las grúas o plumas articuladas y de las plataformas de carga. Ambos suponen un complemento casi obligatorio para algunas actividades que realizan determinados camiones y su montaje puede variar considerablemente el valor total del camión ✘

PARA SABER MÁS

► Área de Vehículos Industriales
 industriales@cesvimap.com
 ► www.revistacesvimap.com

VOLVO FH 12

El FH 12 es uno de los camiones de mayor difusión en nuestro país; en Cesvimap ya habíamos realizado un estudio profundo de su anterior versión. Para evaluar el mayor número de variantes posibles de la gama FH, y dado que para el estudio de la cabina anterior se eligió un vehículo con techo semielevado, en esta ocasión se ha optado por una cabina con mayor altura de techo, de

tipo gran volumen, denominada Globetrotter. Todas las novedades en cabina, estructura y mecánica se han analizado directamente sobre el camión sueco, en concreto, sobre un FH 12.420. Se ha procedido al desmontaje y montaje de las distintas piezas de carrocería, mecánica y chasis, incidiendo especialmente en los trabajos sobre la cabina, elemento porcentualmente más afectado en los impactos.

