



Cuestión de nariz

Cabinas tradicionales frente a cabinas adelantadas



Por Francisco Javier
López García

CÓMO TRANSPORTAR UNA CARGA ES UNA CUESTIÓN QUE HA ESTADO PRESENTE DESDE LOS PRINCIPIOS DE LA HUMANIDAD. TODO COMENZÓ POR **ARRASTRAR LA CARGA**; NO PASADO MUCHO TIEMPO, SE COMENZARÍA A TRANSPORTAR MEDIANTE UTENSILIOS QUE IRÍAN EVOLUCIONANDO, INCORPORANDO ELEMENTOS QUE FACILITARAN LA MOVILIDAD DE LA CARGA Y REDUJERAN EL TIEMPO EMPLEADO. DE AQUÍ A LA UTILIZACIÓN DE LA **TRACCIÓN ANIMAL EN CARRETAS DE MADERA**. MÁS ADELANTE, SE SUSTITUIRÁN LOS BASTIDORES DE MADERA POR **BASTIDORES DE ACERO**, A LOS QUE SE LES SEGUIRÁ ATORNILLANDO LA CARROCERÍA DE MADERA, Y SE COMENZARÁ A UTILIZAR **LA MÁQUINA DE VAPOR COMO TRACCIÓN** EN ESTOS VEHÍCULOS, QUE MARCARÁ LA LÍNEA DE LO QUE TERMINARÁ SIENDO UN CAMIÓN. **A FINALES DEL SIGLO XIX, EN 1896, SE CONSTRUYE EL CONSIDERADO PRIMER CAMIÓN DE LA HISTORIA**, COLOCANDO SOBRE EL CHASIS DE LA CARRETA UN MOTOR DE DOS CILINDROS QUE PODÍA FUNCIONAR CON GASOLINA, QUEROSENO Y ACEITE PARA LÁMPARAS. EN SU APARIENCIA SIGUEN SIENDO CARRETAS ABIERTAS Y DESCUBIERTAS, CARENTES DE CABINA PARA EL CONDUCTOR

A finales del siglo XIX se va incrementando la potencia de los motores y en los inicios del nuevo siglo se montan las primeras cabinas. Éstas son fijas, montadas sobre el chasis, con una pequeña nariz en su parte frontal, que dará acceso al motor mediante la apertura de una o más trampillas situadas en la parte superior o en los laterales de este saliente frontal de la cabina. Con el tiempo, este elemento será un capó completo de apertura lateral o frontal.

Aumenta la potencia de los motores, con un mayor número de caballos, como también se incrementa el número de

cilindros, por lo que crece el tamaño de los motores; estas circunstancias obligan a alargar el morro o frente de la cabina para poder albergar el motor.

En la tercera década del siglo XX, el tránsito urbano con estos vehículos de cabinas de largas narices a través de los callejones de las florecientes ciudades era muy dificultoso, tanto por maniobrabilidad como por visión, generando daños en las paredes de las edificaciones y en los propios vehículos cuando sus conductores trataban de doblar, sin dirección asistida, las esquinas de las estrechas calles.

► 1896. Daimler construye el considerado primer camión de la historia





▶ Camión sin cabina cerrada de Renault (1909)



▶ Camión con cabina Gotfredson (1920)



▶ Alfa Romeo (1934)



▶ Hispano Suiza (1942)



LA CABINA

ADELANTADA SURGE
POR LA NECESIDAD DE
ELIMINAR EL MORRO
DEL VEHÍCULO PARA
FAVORECER LA
MANIOBRABILIDAD Y
VISIBILIDAD



Se tiene entonces la necesidad de construir una cabina sin morro, que facilite la visión y la maniobrabilidad. Éstas estarían listas a finales de los años 30 del siglo XX. Cabinas chatas o sin morro. Naturalmente, los conductores, después de haber manejado sus vehículos con una defensa delantera tan prominente, ahora tenían que acostumbrarse a esa nueva sensación de vacío. En adelante, los reglamentos de limitación de la longitud y de la masa de los vehículos será determinante para la implantación de las cabinas adelantadas, ganando, en muchos casos, más de dos metros de lo que hasta ese momento había sido el morro de la cabina para la zona de carga.

Al igual que las cabinas tradicionales, las primeras cabinas adelantadas no eran abatibles, por lo que se complicaba mucho el acceso al motor. Contaban con una pequeña trampilla en el frente (lo que hoy denominamos calandra o capó). A medida que los motores ganan espacio bajo el piso de la cabina, el piso de las mismas se construye abovedado para albergar al motor bajo él, comenzándose a llamar túnel motor. También desde el habitáculo se tendrá un pequeño acceso al motor, a través de un registro con tapa situado en la parte alta del túnel motor. Es en la mitad del siglo XX cuando el fabricante de camiones Scania fabrica la primera cabina abatible. Con ello se estará facilitando enormemente la intervención en los motores por la parte superior de su

▶ Sisu de cabina abatida (1960)



▶ Cabina con piso plano (sin túnel motor)



alojamiento. Hasta ese momento toda intervención en el motor requería tumbarse en el suelo para realizarla desde los bajos del camión.

A lo largo del siglo XX, las cabinas adelantadas irán ocupando la totalidad del sector, relegando a las cabinas con capó tradicionales a aquellos vehículos cuya actividad hará que sobrepase los máximos de carga por la masa antes que por el volumen.

Finalmente, a nuestros días han llegado modelos de cabina adelantada que carecen de túnel motor, mostrando así un piso plano como lo era el piso de aquellas primeras cabinas. Con el piso plano se estará dotando de mejor movilidad y tránsito a los distintos espacios de la cabina.

En la actualidad, el diseño de una cabina de camión es un arduo trabajo de cálculos, diseño y costes, que se dilata a lo largo de un gran número de meses hasta la consecución de ese nuevo prototipo. Este hecho no favorece que el constructor pueda estar diseñando y lanzando al mercado constantemente nuevas cabinas como si se tratara de un elemento perecedero. Cuando se diseña una cabina estará preparada para adoptar complementos que la confieran mayor altura interior, mayor fondo y anchura, respetando siempre el diseño, la resistencia y seguridad de la cabina. Estamos hablando de variantes de cabina. Un mismo diseño de cabina puede presentar un techo bajo o sobre elevado, ser una cabina corta o tener el panel lateral prolongado, confiriendo un mayor fondo a la cabina para poder alojar camas



▶ Scania T



▶ Scania CR



▶ Cabina con capó



▶ Cabina adelantada

y literas. Naturalmente, este diseño de la cabina contempla que pueda presentar una cabina adelantada o tradicional, con morro o nariz.

Pongamos como ejemplo para apreciar esta similitud o diferencias dos modelos de Scania, el modelo T, como cabina tradicional, y el modelo CR, como cabina adelantada.

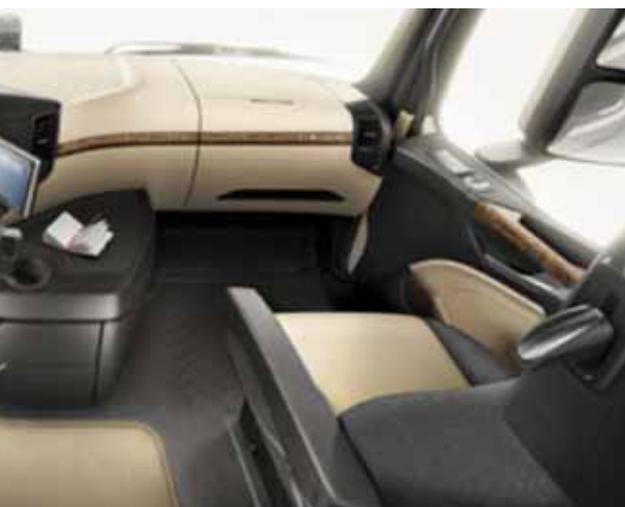
Es evidente la diferencia entre una cabina y otra: mientras que la cabina del Scania CR es adelantada, en la que el puesto del conductor está situado sobre el motor e inmediatamente detrás del frente, en la cabina del Scania T el puesto de conductor se ubica tras el capó, a más de 1,5 metros del frente del vehículo.

En el caso de la cabina adelantada, la puerta del acompañante está situada sobre la rueda delantera, por lo que la puerta es prolongada en su parte inferior delantera, a modo de pase de rueda; en la cabina con capó el corte de la puerta en su parte inferior es recto. Las dimensiones y la estampación de las puertas es la misma en ambos vehículos.

Lo mismo sucede con el panel lateral: misma estampación y dimensiones, pudiéndose intercambiar los deflectores del vehículo.

Veamos a continuación ambas cabinas desnudas. Está claro que su frente es el mismo, coincidiendo el travesaño inferior de luna, los largueros y los huecos del frente. Las pequeñas diferencias se pueden apreciar en la configuración de la

EN LA ACTUALIDAD, LA ESTRUCTURA INTERIOR DE UNA CABINA ADELANTADA ES LA MISMA QUE LA DE UNA CABINA CONVENCIONAL





▸ Cabina Scania T (capó motor)



▸ Cabina Scania CR (cabina adelantada)



▸ Soporte de la cerradura del capó



▸ Frente sin soporte para la cerradura del capó

▸ Vista interior del Scania CR (cabina adelantada)



▸ Vistas desde el interior del panel trasero y del piso del Scania T (cabina tradicional, capó motor)

chapa soporte, visible a través del hueco central, y en los soportes situados en los extremos de la cabina T para colocar las cerraduras del capó.

Esta configuración del frente, como la del panel trasero, marca cómo es la configuración del piso en su zona central. En el caso del modelo T, cabina fija (no abatible) que tiene el acceso al motor por el capó, la parte central del piso cuenta con un registro con tapa atornillada. En definitiva, al apreciar el interior desguarnecido de ambas estructuras queda claro que el diseño de cabina es el mismo. Y se comprueba que en su construcción intervienen los mismos paneles con iguales estampaciones, compartiendo idénticos travesaños, pilares, y registros ■

PARA SABER MÁS

Reparación y peritación de vehículos industriales. CESVIMAP, 2010

Área de Vehículos Industriales
industriales@cesvimap.com

Cesviteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP

www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com