

Los combustibles alternativos regatean al petróleo

Que el petróleo tiene fecha de caducidad, aunque ésta no se conozca con exactitud, es un hecho. Por eso los constructores de vehículos industriales preparan sus motores para que puedan ser propulsados con otro tipo de combustibles y energías. Biogás, biodiésel, aceite vegetal hidrotratado o, incluso, la pila de combustible son ya una realidad en este segmento.

Un combustible caro, contaminante y con fecha de caducidad. El petróleo se ha convertido en una fuente de preocupación para los constructores de vehículos industriales, que ya despliegan sobre las carreteras sus flotas de camiones propulsados por combustibles y energías alternativos.

El objetivo de esta estrategia consiste en encontrar una forma barata, limpia y eficiente de efectuar el

transporte por carretera, acorde con la evolución de las normativas contra las emisiones contaminantes y la demanda por parte de los clientes de soluciones económicas para rentabilizar mejor sus empresas.

Híbridos con biodiésel, motores a biogás o, incluso, la pila de combustible son ya una realidad que los fabricantes de camiones tratan ahora de popularizar entre los vehículos adecuados, que son aquellos que pueden extraer el máximo rendimiento a cada tipo



Motor de los nuevos camiones Scania movidos con combustibles alternativos.

Algunas marcas ya disponen de gamas completas de vehículos industriales movidos por combustibles alternativos que cumplen con la Euro 6

limitadas o en la conducción en áreas en las que se quiera evitar la acumulación de gases de escape (por ejemplo, en zonas de estacionamiento o rutas entre almacenes). El propulsor eléctrico se combina con un motor Euro 6 de 9 litros y 320 CV.

Además de esta novedad, la gama de Scania integra otros motores propulsados por gas y biogás, biodiésel, bioetanol y aceite vegetal hidrotratado (HVO). En el caso de los motores que pueden circular a biodiésel, disponen de entre 250 y 580 CV de potencia y pueden emplearse tanto en servicios ligeros como en operaciones pesadas.

En cuanto al bioetanol, Scania asegura que se trata de un combustible alternativo barato y fácil de manejar que, además, está disponible en grandes cantidades. Por su parte, utilizar HVO en los motores Euro 5 y Euro 6 actuales puede llegar a reducir el 90% de las emisiones de CO₂ del vehículo. Estas serían las principales diferencias respecto al escaso y contaminante petróleo.

PILA DE COMBUSTIBLE. En la senda por encontrar alternativas verdaderamente eficientes al petróleo, la pila de combustible es una posibilidad que se viene estudiando desde hace varios años y que ya es una realidad en algunas aplicaciones de transporte.

de motorización. Esto significa que los talleres pronto repararán una gran diversidad de propulsores, más allá de los diésel convencionales.

GAMAS COMPLETAS. Algunos constructores de camiones ya disponen de gamas completas de vehículos movidos por combustibles alternativos que cumplen con las especificaciones de emisiones Euro 6. Este es el caso de Scania, que ha presentado, entre otros, un camión híbrido para la distribución urbana que combina propulsión eléctrica y térmica con biodiésel. Se trata de un vehículo de 18 toneladas que cuenta con una autonomía totalmente eléctrica de hasta dos kilómetros.

Esta posibilidad es especialmente útil en circulación urbana por la noche, en áreas con emisiones de ruido



Renault Trucks prueba ya un camión con pila de combustible.

Concretamente, Renault Trucks ha puesto en circulación, en colaboración con la compañía postal francesa La Poste, un camión eléctrico con un prolongador de autonomía que funciona con hidrógeno. Se trata de un vehículo de 4,5 toneladas que ha conseguido duplicar la autonomía de la versión únicamente eléctrica hasta los 200 km y que se prueba actualmente en condiciones reales de utilización.

Cuando el vehículo circula, el motor eléctrico se alimenta por dos fuentes de energía complementarias: la pila de combustible proporciona una potencia máxima de 20 kw y, si se necesita más, las baterías proporcionan el complemento necesario. Cuando se produce una parada, la pila de combustible permite recargar la batería en caso necesario. Por otro lado, el

La pila de combustible puede llegar a duplicar la autonomía de los motores puramente eléctricos

calor que desprende la pila se utiliza para calentar la cabina, lo que evita consumir energía de las baterías y, por tanto, preserva la autonomía.

Las principales ventajas de este vehículo residen en el hecho de que evita la contaminación acústica y cualquier emisión contaminante, porque sólo expide vapor de agua. Sus usos están destinados tanto a distribución urbana como interurbana, gracias a su mayor autonomía respecto a los camiones puramente eléctricos.

El quid de la cuestión consiste ahora en hacer que todas estas alternativas al petróleo sean económicamente viables para los propietarios de los camiones y que estos vehículos ofrezcan realmente prestaciones similares a los propulsados únicamente por gasóleo. ◀

Una nueva dimensión en el Repintado



Nexa Autocolor™

Especialistas en el mercado del Vehículo Comercial

Un negocio exitoso en la industria especialista requiere la necesaria experiencia y los correctos productos para maximizar la eficiencia y la rentabilidad.

Nexa Autocolor capacita a sus clientes a obtener ventajas competitivas con la innovación y soluciones en nuevos procesos de pintado y productos altamente tecnológicos. Ayudamos al negocio de vehículos comerciales a ser más eficientes y rentables gracias a una extensa gama de productos y servicios:

- Gran experiencia tanto técnica como comercial para dar soporte a los clientes.
- EHS Turbo Plus, diseñado específicamente para el mercado de vehículos comerciales, cumpliendo con la legislación medioambiental.
- Soluciones innovadoras tanto en procesos de pintado como en rentabilidad para el taller.

Para más información:

www.nexaautocolor.com

