

2.300 KILOMETROS CON EL 4238 TB TURBO

LA MAS LARGA PRUEBA EFECTUADA CON UN CAMION FABRICADO EN ESPAÑA



Casi obsesivamente, los carteles indicadores de las ciudades próximas fue lo único que durante la prueba tuvimos de paisaje ante nuestro camión.

Por segunda vez consecutiva ofrecemos a nuestros lectores la prueba en carretera de un tracto-camión fabricado por Chrysler España. Se trata de la más reciente versión de unidad tractora producida por la casa de Villaverde. Como recordarán nuestros lectores en el número correspondiente a agosto de 1972, efectuamos un viaje de prueba a Bélgica recorriendo cerca de 1.800 kilómetros en un tracto-camión 4238T de Transportes Marquès, que transportaba 21.000 kilos de limones con destino a Amberes.

Desde la realización de esta prueba, la primera que efectuó fuera de España la prensa técnica, el desarrollo de los vehículos Chrysler ha sido prácticamente constante, pues desde entonces a ahora podemos decir que la transformación sufrida por el modelo (siempre dentro de la misma configuración) ha sido notable.

Dentro de las variaciones más importantes, está, de cara al aprovechamiento de fuerzas, la incorporación de una nueva caja de cambios de 4 más 4 velocidades y marcha atrás, de tipo cambio de gama, que ha sido totalmente diseñada y



la fiabilidad de rendimiento, también observamos en este modelo (al igual que en todos los pesados de la serie 200) la incorporación de un ventilador de regulación termostática que, además de asegurar una adecuada temperatura de motor, contribuye sensiblemente al aumento de potencia de la planta motriz.

El señor Escribano, de Empresa Montaña, conversa con nuestro director antes de comenzar la prueba más larga hasta ahora efectuada por nosotros con un camión.

se dispone de una litera. En contrapartida, esta cabina es muy robusta y al quedar más baja que si el motor no entra en el propio compartimento de conducción, ofrece una mejor penetrabilidad aerodinámica que de cara al ahorro de energía, tan importante en estos momentos, siempre es de tener en cuenta.

En cuanto a su confort interior, han tenido nuevos detalles tales como paneles de instrumentos y aislamiento del motor; pero lo más destacable es la nueva calandra delantera abatible que permite un fácil acceso a elementos de revisión diaria. Este detalle es uno de los que más agradece el conductor en un camión moderno.



Uno de estos camiones iba a Londres. El otro que aparece en primer plano fue el que nos sirvió de vehículo de pruebas.

En esta fotografía los señores García Fernández, Fanjul, Fernández, Garabal y nuestro compañero durante el viaje Alfonso Gómez Fernández, antes de salir cada uno para su destino, después de la sabrosa comida que compartimos.



experimentada por el departamento de la firma. Todas las marchas están sincronizadas y los cambios se pueden realizar muy rápidamente, permitiendo así el máximo aprovechamiento del motor que, por cierto, ahora ofrece 275 CV DIN a 2.200 r.p.m. Este motor también ofrece actualmente un óptimo resultado, sin duda en base al amplio desarrollo que se viene estudiando en él, ya sea en versión aspirada o sobrealimentada, como en este caso. En el aspecto relativo a

UNA CABINA PRACTICA

En el aspecto estético-funcional, la actualización de la cabina CP que viene incorporada en todos los camiones pesados y semi-pesados de la marca desde el año 67, presenta una correcta habitabilidad dentro de las limitaciones lógicas de una cabina con el motor ubicado dentro de la misma. Con este tipo de disposición, hay espacio para dos plazas en carretera; pero a la hora del descanso sólo

NUEVOS FAROS

Los faros, ahora encastrados en los parachoques, al ir más bajos "barren" mejor la carretera, a la vez que llegan incluso a deslumbrar menos, lo que significa un mejor aprovechamiento de la capacidad lumínica de la unidad en caso de necesidad.

Como puede verse, sí que había tiempo para el nuevo análisis de una unidad tractora 4238 (presentada con la nueva



En el transcurso del viaje nos encontramos con todo tipo de vehículos. Aquí aparece nuestro camión junto a un Man y un Mercedes, ambos también frigoríficos y del TIR.

gama 200 en febrero de 1974) y que como nuestros lectores saben, ha sido bien seguida en su desarrollo en nuestras páginas, pues desde aquella prueba con un camión de Marqueset, hemos ido entrevistando a responsables y analizando unidades de Coneuropa, Pérez Torres y ahora, por fin, hemos vuelto a salir a la carretera en un vehículo de Empresa Montaña con su habitual semi-frigorífico. Hablando de Empresa Montaña, diremos que es, además de un nombre acreditado dentro del transporte frigorífico no sólo español, sino europeo, una casa con mentalidad innovadora en el sentido de que normalmente no duda en experimentar nuevos productos o vehículos, como recientemente ha demostrado con la incorporación a su flota de unidades de containers frigoríficos de CTI.

"DE LONDRES A PLYMOUTH"

Ya habíamos comentado con la empresa de transportes nuestro interés en probar uno de sus Barreiros, para lo cual quedamos un domingo de diciembre pasado en ir con todo nuestro equipo a la central de Madrid, donde nos atendió



En la estación TIR de Noain tuvimos ocasión de hacer esta fotografía, con un interminable viaducto de fondo.

don Angel Escribano. En principio, la idea era ir por Londres, aprovechando de paso para "dar una vuelta" por la atractiva ciudad inglesa. Esa mañana, dentro del tráfico que incidía desde Madrid a distintos puntos nacionales y del extranjero, había efectivamente un viaje a Londres con unidad frigorífica de poliéster, y otro con un container destinado al suroeste de las Islas. Decidimos que este último. Era el más interesante pues con furgón frigorífico de poliéster ya habíamos hecho pruebas. La unidad tractora todavía no había llegado -venía de Holanda- y se esperaba que llegase pronto.

4238 TB LA PRUEBA MAS LARGA

COMIDA EN LA CALLE DE SEGOVIA

A mediodía, y puesto que el camión llegó un poco tarde, nos dispusimos a comer -cómo no- en un restaurante que llegó muy cerca del madrileño viaducto de la calle de Segovia. No faltaron las judías, el buen vino, la ensalada, merluza, café, copa y puro para los fumadores. En esta comida nos juntamos cinco camioneros y el informador. La conver-

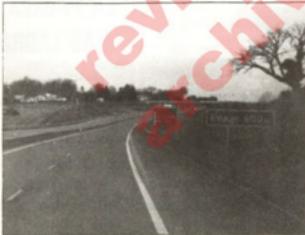
4238 TB

LA PRUEBA MAS LARGA

sación transcurrió de la incomodidad de la vida en Madrid al tema de los camiones.

Como siempre, pudimos observar el elevado grado de "marquismo" que existe entre los profesionales del camión. No es extraño, si pensamos que prácticamente todos nosotros, con nuestro automóvil, también tenemos nuestra más o menos acusada predilección sobre determinada marca, unas veces con acierto y otras con muy poco fundamento. Para valorarlo debidamente, pensamos que es oportuno valorar, como es lógico, el nivel de conocimientos de cada persona.

No cabe duda de que los camioneros son generalmente prácticos, y por tanto si se habitúan a conducir un tipo de camión, es lógico que lleguen a familiarizarse con él, de forma que en función a este conocimiento lo consideren como el mejor. Pronto sugerimos el tema: Pegaso o Chrysler. Las opiniones se dividen y no es fácil poner orden en tal situación. Respecto al Barreiros 4238, la opinión más generalizada es la de su buena velocidad, que, a nada que el terreno sea favorable, es capaz de mantener con alegría. En el capítulo de averías, en general, salvo casos prácticamente sin importancia, no se menciona nada interesante. (Ya iremos viendo en el transcurso de este informe los pormenores).



Lo primero que se encuentra al salir de España es una buena autopista y su correspondiente peaje. Es un tramo corto pero que solución un apreciado avance.



Aquí los dos camiones que íbamos juntos, durante uno de los repostajes en España.



Ya a punto de salir de España. La atención y celeridad de la policía española merece especial agradecimiento. Coincidió que a nuestro regreso, estaba el mismo turno que a la ida y nos proporcionaron ayuda para regresar en avión desde Fuenterrabía. Dadas las fechas de Navidad, el regreso era muy difícil.

TRASPASO DE SEMI-REMOLQUES

Por fin nos dirigimos donde teníamos los camiones para hacer el cambio de unidades, puesto que el semi-remolque que nosotros debíamos llevar a Inglaterra lo trajo otra unidad desde Almería.

Nuestro camión, el Barreiros 4238B, es el número 884 de Empresa Montaña y su matrícula corresponde a M-8943-AJ. El container llevaba el número 775/02. Nuestro compañero de viaje es Alfonso Gómez Fernández, natural de Baralla (Lugo) y representante

de lo que podríamos definir como nueva ola de camioneros. Es serio y de primera impresión nos dio la sensación de que bastante centrado, ya que sabiendo que las sobremesas de los camioneros suelen ser largas, él insistió en hacer el cambio de camiones cuanto antes, para ponernos en ruta pronto y dormir lo más cerca posible de Pamplona, punto donde deberíamos hacer la revisión Tir.

Por fin, a las cuatro treinta, cuando el tráfico madrileño empezaba la habitual congestión de un domingo por la tarde, emprendimos la salida. El cuentakilómetros marcaba 27.980 kilómetros.

La primera impresión al subir la cuesta que existe tras la desviación de la carretera de El Pardo hacia Fuencarral, fue la de que en esta ocasión llevábamos carga a tope, puesto que la subida, al ser bastante pronunciada, nos hizo darle alegría al camión mediante el juego de las velocidades. Nuestro camión lleva relación Opcional 5,48:1 que permite una velocidad punta de 107 km/hora, pudiendo subir en primera velocidad una pendiente del 18,8 por 100 a una velocidad de 10 kilómetros hora. (Con la relación standard, la velocidad punta es de 96 km/hora y la pendiente máxima superable en primera, del 21,2 por 100 a una velocidad de 9 kilómetros por hora).



La buena marcha del 4238 ha sido una de las más notables cualidades observadas en este viaje. Aquí aparece durante uno de los adelantamientos en plena autopista francesa.

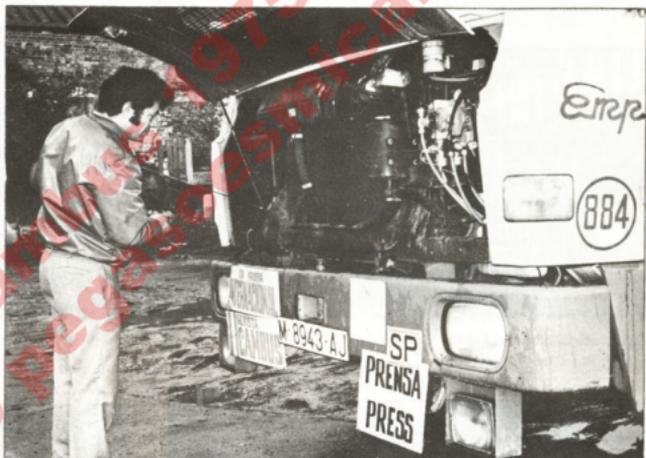
SALIENDO DE MADRID

Al iniciar esta cuesta, la carretera estaba en bastante mal estado con ondulaciones continuadas que hacían rebotar mucho el tractor. En el cuaderno de notas tenemos apuntado "duro de suspensión"; pero aquí conviene también aclarar que íbamos muy cargados y que la carrocería del semi es un container de acero. En el interior de la cabina, gracias a los asientos y particularmente el correspondiente al del puesto de conductor, no se sentía demasiado el pésimo estado de la carretera. El asiento del conductor (Industrias Esteban), lleva respaldo ajustado angularmente y base longitudinal, amortiguador de doble efecto y suspensión por muelle helicoidal con sistema variable de 50 a 100 kg de peso.

En cuanto al confort técnico de la unidad tractora, la suspensión es en el eje delantero por ballestas semielípticas, bulón, gemela y amortiguadores hidráulicos de doble efecto, lo que contribuye notablemente al confort que pudimos apreciar en el interior de cabina. En el eje trasero lleva ballestas semielípticas, bulón patín y ballestín de sobrecarga.

BUENA MARCHA

Por Venturada pasamos a las seis y veinte, encontrándonos ya prácticamente sin tráfico, lo que nos permitió ir ya desahogadamente, e incluso adelantando a turismos y otros camiones. Lógicamente debido a la relación que llevábamos, tanto en terreno llano como ligeramente en desniveles poco pronunciados



El "chequeo" diario se hace ahora fácilmente gracias a la nueva parrilla que deja al descubierto -como puede verse- buena parte de los elementos de revisión diaria.



Hubo tramos en los que nos encontramos con mucha maquinaria de obras públicas durante el viaje. He aquí dos muestras de ello. Sobre todo en la primera, por tratarse de carretera de doble dirección, se apreció mucho la potencia y velocidad punta del tracto camión. Puede verse que además del cambio de rasante, sin visibilidad, la raya continua se nos presentó enseguida. Fue un adelantamiento brillante.



Testimonio de la cena que a pie de carretera nos ofreció nuestro amigo Fanjul. La "despensa" no iba vacía precisamente.



Los pasos de ciudades fueron, salvo en Nantes, algo más complejo, fáciles y rápidos.



El semi-remolque llevaba neumáticos Michelin. A nuestro conductor parecían gustarle más los Firestone.



Cajón de herramientas situado entre los largueros del chasis del to-camión.

podíamos mantener una marcha muy alegre que lógicamente en caso de fuertes subidas como las del Puerto de S. mosierra, había que tomárselo con más tranquilidad, sin que esto significara pérdida de ritmo: recordamos la posibilidad de subir una pendiente de 18,8 por 10 a 10 kilómetros por hora.

Esto de las distintas relaciones de los tracto-camiones para servicio Tir es verdaderamente notorio, ya que si se elige una para la típica orografía como la del norte de España, es preciso que suba mucho, mientras que para el servicio por Europa habitualmente en carreteras bastante llanas, es muy recomendable el empleo de relaciones que permitan altas velocidades que, como más adelante veremos, adelantan mucho en las pistas francesas, paso obligado para todos nuestros camiones de servicio Tir.

Charlando sobre el container, Alfredo nos comentó que en vacío con el conjunto estima que llega a pesar unas toneladas.

A las siete treinta de la tarde, ya habíamos recorrido unos ciento treinta y seis kilómetros y paramos cerca de Calvías a echar combustible (200 litros). La temperatura exterior era verdaderamente heladora.

Continuamos rápidamente caminando encontrándonos al paso por Aranjuez (8,10) niebla y lluvia. En este tramo pudimos comprobar que la calidad luminosa de estos nuevos camiones pertenecientes a la Serie 200, es superior a



Aquí dormimos la primera noche en Francia. En el restaurante que aparece enfrente, tomamos un buen desayuno.

hasta entonces conocida. Los nuevos faros rectangulares y encastrados en el parachoques, al ir situados bastante bajos proporcionan una iluminación de la carretera que puede calificarse de óptima. Recordemos que los reglamentos europeos recomiendan este tipo de faros. Con todo el tiempo de utilización de este modelo desde que salió de fábrica, sólo ha fundido una bombilla. Los anti-neblia Hella que ha montado la empresa propietaria del camión, cuando los nece-

sitamos, cumplieron favorablemente su labor. Es interesante la forma de colocación bajo el parachoques dentro de una carcasa que a la vez de hacer de soporte, los lleva bien protegidos y fuertemente anclados.

LOS RETROVISORES DEL 4238

Ya con bastante lluvia pasamos por Burgos a las nueve y veinticinco de la

**4238 TB
LA PRUEBA
MAS LARGA**

noche. En esta ciudad hay que hacer parte de recorrido urbano con algunas curvas cerradas que obligan a hacer maniobras "al milímetro"; gracias a los retrovisores grandes y partidos que el cliente ha montado en este camión, es-



En el tractor llevábamos la Firestone T-1000 y su comportamiento fue en todo momento satisfactorio.



Quinta rueda marca Ilsa, que equipaba nuestro camión.

4238 TB

LA PRUEBA MAS LARGA

tas maniobras pueden hacerse con tranquilidad. ¿Por qué no viene ya de fábrica con dicho tipo de retrovisores en lugar de los que trae, de una sola cara? .

Por fin, poco después de las diez y media de la noche, paramos a cenar en la carretera a Vitoria, en un hostel cuyo nombre denota ya de entrada que no íbamos a cenar mal: se llamaba "Galicia" -cómo no-. Justamente al lado del hostel, está situada la base de Seat, cuya entrada, asfaltada, nos permitió dejar los dos camiones (desde Madrid venía con nosotros José Antonio Fanjul, que traía otro modelo similar al que probamos y que se dirigía a Londres).

CENA Y DESCANSO

Aquí nos tomamos una sopa, huevos fritos con jamón y de postre, leche frita, tras la cual, nos fuimos rápidamente a descansar, puesto que era nuestra idea poder pasar enseguida la revisión TIR en Noain (Pamplona) para enfilar lo antes posible la carretera de la frontera.

A las seis y media de la mañana, salíamos rumbo a Pamplona tras un arranque realizado sin dificultades, pese a que hacía mucho frío. Nosotros nos temíamos que dadas las adversas condiciones climatológicas, podría helarse el circuito



Repotaje en Francia. Uno de los frigoríficos lleva nitrógeno líquido y otro, equipo mecánico. El comportamiento del equipo Thermo King al parecer es preferido por la mayoría de los conductores.



Ni los vehículos ligeros nos oponían resistencia. Otro testimonio más de cómo "anduvimos" en este viaje.



La altura del conjunto nos hizo tomar precauciones en más de una ocasión. Afortunadamente no nos influyó para nada en ningún caso.

neumático del camión, cosa que,afortunadamente, no llegó a ocurrir.

Para que el lector se haga una idea de estas condiciones, diremos que en la radio del camión, en el programa "Alborada" de Radio Nacional de España, escuchamos que esa misma mañana la temperatura en el centro de análisis de la Ciudad Universitaria de Madrid era de seis grados bajo cero..., y al parecer en Ciudad Real llegaron a los nueve.

A las tres y dieciocho minutos de la madrugada pasamos ante las instalaciones del taller de asistencia Chrysler "Río Ebro".

A las siete atravesamos Vitoria.

SISTEMA DE FRENOS.

En lo que respecta a frenos, este tracto-camión lleva un sistema de frenado por aire comprimido con dos circuitos totalmente independientes a ambos ejes. Para control constante de cada uno de estos circuitos, tiene testigos de alta y baja presión. Lleva sistema de emergencia por falta de presión en los circuitos con accionamiento sobre el eje trasero, mediante muelles en los cilindros. Son de simple cámara en el eje delantero y de doble cámara y actuadores de muelles en los traseros.

Es destacable el que la superficie de frenado de este modelo es exactamente de 5,760 cm², mientras que el modelo precedente sólo llegaba a los 5.000 cm² de presión de trabajo.

El freno de estacionamiento y emergencia actúa al faltar presión en los circuitos, por avería, mediante una válvula situada en el tablero de instrumentos, con la que se vacía el circuito trasero, sin vaciar el calderín de servicio. Para la conexión de frenos con el semi-remolque, va provisto de circuitos dobles con acoplamiento universal, mediante manguera de goma.

A medida que transcurría la mañana, el frío iba dejándose notar más, lo cual nos dio oportunidad de comprobar que tanto la calefacción como la estanqueidad de la cabina, son francamente buenas. En el lugar del acompañante es muy necesaria la calefacción individual con aire caliente del motor que va situada justamente entre los pies del ocupante de este asiento. El puesto de conductor, al coincidir con él la salida del colector

de escape, va habitualmente más templado.

TERMINAL TIR

La llegada a Pamplona fue a eso de las ocho y media, para llegar a las nueve y cuarto a la terminal TIR de Noain. Allí nos dieron el número 13 para la revisión...

A las doce emprendimos la marcha hacia la frontera, para lo cual nos dirigimos por la carretera de Behobia con su duro puerto del Velate (847 m). En la bajada de éste, tuvimos que parar a revisar las ruedas del semi-remolque pues salía bastante humo y temimos que se hubiera incendiado. Afortunadamente no pasó de un calentón, que pese a que bajamos el puerto con mucho tacto, la longitud de unos 11 kilómetros de bajada castiga seriamente las zapatas de frenos. Esta peripecia nos ocurrió a la una de la tarde.

COMIDA EN VERA DE BIDASOA

A las dos menos cuarto paramos a comer, aprovechando para que se enfriaran un poco los frenos. Fue una comida rápida, con llamada a la delegación de Montaña en Behobia para la recogida de documentos, y a las tres menos cinco partíamos de Vera de Bidasoa. Todo este tramo hasta la frontera merece comentario aparte por su agradable aspecto y aires de paz y tranquilidad que, en contraste con nuestra habitual vida de ciudad, da gusto por lo menos sentir de vez en cuando. De verdad que es un sitio como para recorrer tranquilamente aprovechando alguna época que nos permita una escapada.

La llegada a Behobia, a las cuatro menos veinte, ya nos fue poniendo en ambiente "jugoso" para los que sentimos con afición el vehículo industrial. A la entrada nos encontramos con las consabidas filas de camiones nacionales y extranjeros, lo cual, principalmente por ver estos últimos, siempre es interesante (los nacionales, ya los vamos conociendo más...).

PROBLEMAS CON LA ADUANA FRANCESA

Tras la ya comentada en otras ocasio-

nes "carrera" para poner en orden nuestros papeles -esta vez muy rápidamente por parte de la Guardia Civil española- nos "enfrentamos" al gendarme de turno que nos puso bastantes pegos, ya que algún dato no iba correcto en nuestro cuaderno TIR. Tras un mal rato (que nos dio) se arregló con las monedas de curso legal en Francia, de rápido efecto a la hora de comprender nuestra situación.

En la frontera vimos otros compañeros de Empresa Montaña con los que estuvimos charlando, y a los que pregunté por otro buen amigo -Paco "El Legiónés"- con el que hicimos un viaje a Londres en prueba de otro camión. Me dijeron que estaba averiado después de Biarritz. Me alegré de tener la oportunidad de verle. Al parecer su avería consistía en problemas con la bomba de agua. Habían ido a atenderle los mecánicos, ya que estaba cerca de la frontera.

Al tren que íbamos nos debimos pasar de largo, y eso que estábamos muy pendientes de ver su camión. Lo sentí mucho.

Llegando a Biarritz nos cruzamos con un camión español que debía llevar los caballos de Alvaro Domec de regreso a España.

En Bayona y respetando las normas internacionales, tuvimos que volver a repostar 240 litros cuando habíamos recorrido 592 kilómetros desde nuestra salida el día anterior de Madrid. El punto de repostaje fue la estación Shell que hay a la entrada de la ciudad y que es punto de reunión y descanso para los camioneros españoles que atraviesan Francia, y en la cual y con motivo de otras pruebas ya hemos dormido en su parking.

HABLANDO ESPAÑOL EN FRANCIA

En general la carretera francesa suele ser fácil para los camiones españoles y aquí comentamos que la nacional 10 es una de las mejores (la que va a París). A las siete y media pasamos por Belin ya con el cielo raso. A 33 kilómetros de Burdeos volvemos a repostar gas-oil (69 litros). Esta estación, regentada por un matrimonio árabe y su guapa hija, es otro de los puntos donde nuestros camioneros se sienten a gusto, ya que los tres hablan perfectamente español.



Otro repostaje, esta vez junto a un Mercedes en Nantes.

A las nueve y veinte, nuestro amigo Fanjul, del que no nos habíamos separado en todo el recorrido, nos ofreció una improvisada cena antes de desviarnos nosotros hacia La Rochelle y él, hacia Angouleme (camino de Dieppe, donde embarcaría para Newhaven y continuar camino hasta Londres).

La cena, compuesta a base de chorizo de la tierra -de Fanjul, claro- queso y buen vino, servida y tomada a verdadero

pie de carretera, nos supo fenomenalmente. A esto, otro camión español de mudanzas paró y su conductor se dirigió hasta nosotros. Nos pilló terminando el ágape, no obstante nuestro amigo Fanjul le ofreció un buen trago de vino. Nosotros teníamos que partir rápidamente pues debíamos avanzar todo lo más posible.

A unos sesenta y un kilómetros de Saintes, paramos en una amplia plaza

donde había varios camiones más, frente a un hotel de Les Routiers y nos dimos un momento a descansar esta vez a bordo nuestro camión.

PARA UN SOLO OCUPANTE, EST PENDA CABINA

Ya hemos comentado en más de una ocasión que este camión para un s

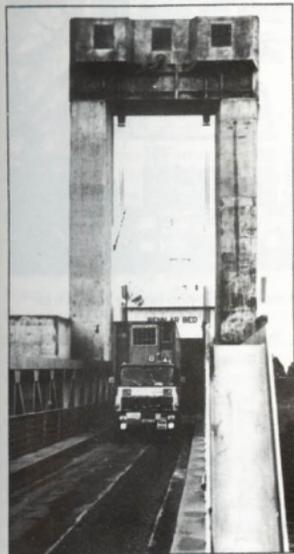


Aquí íbamos ya camino de Roscoff para embarcar en el Ferry a Inglaterra.



Los puntos luminosos laterales suponen un considerable avance cuanto a señalización. ¿Pero por qué no han sido iluminados en totalidad lateralmente?

4238 TB LA PRUEBA MAS LARGA



Entrada en el Ferry (Roscoff). Ha de efectuarse marcha atrás ya que no tiene más que una entrada de vehículos y en su interior, lógicamente, un trailer no puede hacer maniobra.

le comprendimos y no somos rencorosos. De todas formas fue una simpática jugada de la que nos reímos bastante a día siguiente.

ME GUSTA EL THERMO KING

El día se presentó nublado y después de un buen desayuno, cosa digna de mención, a base simplemente de café con leche y mantequilla con pan, nos pusimos a arrancar el Thermo King, que lo hizo bien, teniendo en cuenta que al ir prácticamente al descubierto es de arranque más duro.

Hablando de equipos de refrigeración, nuestro compañero Alfonso nos comentó que él prefiere el Thermo King frente a cualquier otro sistema, y que lo considera experimentado y fiable. Del nitrógeno líquido para refrigeración, me comentó que en caso de que por cualquier circunstancia te quedes sin nitrógeno, el repostaje no siempre es fácil y siempre es más complicado que el del combustible para una unidad frigorífica mecánica.

SOBRE CIENTO KILOMETROS POR HORA

A las diez y cinco de la mañana pasamos Saintes y hubo tramos en los que fuimos bastante desahogados a poco más de 2.000 vueltas con una velocidad punta de 100 kilómetros hora. Recordemos que la potencia actualmente comercializada de este motor es la de 275 CV (DIN) a 2.200 vueltas y que su par máximo se sitúa en los 103 m.k.g. a 1.450 r.p.m.

Se trata de un motor de seis cilindros en línea de ciclo diesel cuatro tiempos con inyección directa. Sus dimensiones de cilindros son: 130 mm de diámetro y una carrera de 150. Su cilindrada total es de 11.946 cc y tiene una relación de compresión de 15,5 litros. Como su elevada potencia y cilindrada indican, se trata de un motor sobrealimentado cuya sobrealimentación se efectúa por medio de un turbocompresor K.K.K. 3 HD accionado por los gases de escape.

El sistema de alimentación de combustible es por bomba de inyección Bosch con regulador mecánico y variador de avance. El filtrado de gas oil por dos filtros en serie, se realiza por ele-

mentos de papel doble recambiable. El aire a su vez es filtrado por cartuchos de papel por dos prefiltros ciclónicos.

Sobre cómo suele conducir, Alfonso nos dice que normalmente prefiere no pasarle de las 2.000 vueltas.

UNA NUEVA CAJA

El manejo de la caja de cambios, una vez familiarizado con él, permite sacarle un buen "jugo" a los 275 CV de potencia de este motor. Alfonso coincide conmigo en que todavía los conductores españoles no están acostumbrados a este cambio de velocidades de tipo "de gama", aunque una vez habituado es muy rápido. Técnicamente en este sentido, el 4238T lleva un equipo que comienza por un embrague monodisco en seco de accionamiento hidráulico con ayuda neumática. Tiene una superficie de fricción de 976,6 cm² (diámetro del disco: 420 mm).

La caja de cambios recientemente presentada, es la nueva Barreiros B15 con ocho velocidades adelante todas sincronizadas, y marcha atrás. La relación de multiplicaciones es la siguiente:

1ª	.....	7,8:1
2ª	.....	5,5:1
3ª	.....	3,9:1
4ª	.....	2,8:1
5ª	.....	2:1
6ª	.....	1,4:1
7ª	.....	0,73:1
8ª	.....	0,73:1
M.A.	.....	7,1:1

Hablando de este tema de la caja de cambios, llegamos a La Rochelle, donde aprovechamos para comer en uno de los restaurantes de Les Routiers. En estos lugares, de menú único, por un precio módico pueden tomarse unos entremeses, un primer plato, un segundo y postre. Detalle curioso es la existencia de mesas corridas, donde los camioneros se sientan unos al lado de otros en franca camaradería y da opción al reconfortante diálogo tras una amplia jornada de conducción.

ocupante está correctamente diseñado, no siendo así cuando, como en este caso, íbamos dos. De todas formas abatiendo el respaldo del asiento del acompañante y extendiendo el segundo colchón de la litera sobre la carcasa del motor y el asiento del conductor, se logra una superficie más o menos cómoda donde es posible al menos estirarse. Nos quedamos dormidos enseguida y en medio de nuestros sueños, oímos que llamaban a la puerta y nos despertaban. Se trataba de otro compañero de Empresa Montaña que nos dijo: ¡venga rápido que nos tenemos que ir! Comprendiendo que algo no marchaba bien, le comentamos que nosotros íbamos para Inglaterra, a lo que él nos replicó: ¿para qué poneis el camión mirando para abajo...? Parece ser que al poner nosotros el camión en esta posición, él pensó que también llevábamos pescado fresco a España y que no teníamos tiempo de perder, en cuyo caso podríamos hacer el viaje juntos. Aunque eran las cinco de la mañana le perdonamos, porque sin duda

LAS "NIÑAS" DE LOS ROUTIERS

El otro detalle es el referente a las camareras, a cual más llamativa y elocuente en cuanto al trato personal -parece que te conocen desde hace tiempo-, estrategia que indica la existencia de una cierta competencia entre estos restaurantes. De verdad que son todas ellas de película de "Perpiñán", según dicen los que han visto estas películas. Para los exaltados, también es sitio al menos de conocer. Pensándolo bien, como hay competencia y todas van más o menos sexys, quizá el éxito sería que alguno de estos restaurantes tuviera chicas correctamente vestidas.

Pese a las pomposas chicas, lo más notable de esta parada fue la selección de quesos franceses que sin límite uno puede tomar como postre a plena satisfacción.

A las dos menos veinte, ya estábamos otra vez en ruta.

El camino hasta Nantes transcurrió sin dificultad y fuimos charlando sobre el tipo de aceite que normalmente utiliza nuestro compañero para la lubricación del camión. Nos dice que el Serie III de Cepsa le da buen resultado. En cuanto al líquido para embrague, utiliza el que viene envasado por Chrysler.

A propósito de este tema recordáremos que la lubricación se efectúa por medio de bomba de engranajes que mediante una válvula de regulación mantiene una presión de 2,5 kg. El caudal del circuito es de 7.500 litros/hora. Lleva un filtro de aceite del tipo centrífugo auxiliado además por un filtro con elemento de papel recambiable.

Nuestro paso por Nantes fue a las tres de la tarde. Había bastante tráfico y además hay que atravesar la ciudad por el centro, muy cerca de la famosa catedral, cuya parte superior pudimos ver relativamente cerca.

En esta ciudad nos llamó la atención el que sus autobuses urbanos fuesen Mercedes Benz O305, como el que en su día tuvimos ocasión de analizar a su paso por Madrid. Es curioso, existiendo en Francia buses tan interesantes como los Saviem y Berliet, lo cual habla de la calidad del modelo alemán y de la Comunidad Económica Europea.

Tanto en paso por ciudades como en tramos de fuertes subidas, me indica Alfonso que nunca ha tenido problemas de temperatura con el motor de este ca-



Junto a este Volvo pasamos la noche antes de embarcar. Hizo mucho viento y además frío.



Las instalaciones de Roscoff son muy modernas y prácticas. Sin duda una terminal mejor que la travesía que por cierto fue de lo más movido.

mión. Su sistema de refrigeración es con circuito forzado por bomba centrífuga y termostato. Su capacidad es de 42 litros.

CERCA DE ROSCOFF

A las cinco de la tarde pasamos por Rennes y repostamos en otra gasolinera.



Testimonio gráfico de cómo amarraron el camión al piso del Ferry.

Shell donde el encargado, un francés de padres españoles, nos habló en nuestro idioma y se ofreció para que en caso de necesidad recurriéramos a él.

Nos íbamos acercando a Roscoff y ya teníamos muchas ganas de embarcar, pero parece ser que el Ferry que atraca en este puerto, sólo sale a las doce del mediodía, por lo que todavía teníamos tiempo; no obstante, preferíamos llegar lo antes posible a la ciudad costera.

A las siete y diez pasamos por St. Briec. A partir de aquí la carretera se iba haciendo cada vez más serpenteante y empezamos a caminar en zonas de constante subida y bajada. En estos tramos, ya de noche, pudimos comprobar el comportamiento de la dirección (hidráulica integral) con una relación de 22,8:1 y con radio de giro de 7,4 m. La columna de dirección consta de dos tramos, articulada mediante una junta cardánica. Su comportamiento fue en todo momento normal y nuestro conductor la considera como correcta.

Sus preferencias en cuanto a los neumáticos se inclinan por el buen agarre de Firestone, aunque la Michelin salta menos. De todas formas prefiere la Firestone. Las ruedas que equipan nuestra unidad es la Firestone Transport 1000. En esta nueva serie se ha adoptado el sistema de disco que centra sobre el cubo y se centra sobre éste y el tambor de freno por medio de 10 pernos.

Por fin, a las diez menos cinco llegamos a Roscoff. La estación marítima queda a más de diez kilómetros de la ciudad, por lo que decidimos, una vez allí, ya no movernos, pues habíamos andado todo el día de camino. A esas horas el edificio de la estación con su bar y demás instalaciones, estaba cerrado. Solamente estaba abierto un apartado especial para camioneros con camas y los correspondientes servicios. No hubo forma de ver quién tenía las llaves de las habitaciones, por lo que tuvimos que prepararnos a dormir otra vez en el camión, cosa que hicimos tras la improvisada cena en la propia cabina.

Nuestro camión lo habíamos aparcado junto a un Volvo F89, también con carrocería frigorífica, de la empresa Frigoscandia.

DESCANSO JUNTO AL CANAL DE LA MANCHA SOBRE EL AGUA

Dado que yo tenía que dormir sobre ambos asientos y la carcasa del motor y que estábamos aparcados totalmente frente al mar abierto, le comenté a Alfonso que si en una de mis vueltas le daba a la palanca de freno de estacionamiento nos íbamos derechos al mar. Por su situación en el tablero junto al volante, es muy cómoda para el conductor, pero teniendo que improvisar una segunda cama, el usuario de ésta debe dormir con cuidado para no darle rienda suelta al camión que, en este caso además, estaba en cuenta favorable.

Hacía mucho frío y viento, lo que presagiaba que la travesía de por la mañana no iba a ser precisamente de placer.

ENCUENTRO CON OTRO COMPAÑERO

Dormimos placidamente hasta eso de las ocho de la mañana. Nos despertaron las luces de otro camión que daban a propósito en nuestra cabina. Era otro compañero (Luis González "El Estudiante") de Empresa Montaña que acababa de desembarcar del Ferry y se disponía a continuar viaje a España. Hasta la hora de embarque, a eso de las diez y pico, nos lavamos a gusto en las dependencias de la estación marítima, por cierto muy limpias y acogedoras, y luego ya una vez "presentables", nos tomamos unos cafés e hicimos los papeles de rigor. Aquí Alain Quemeneur del Rowe Group, es un buen contacto para los transportistas españoles.

"El Estudiante" nos dijo que la travesía había sido bastante movida y que nos recomendaba estar fuertes para lo que deberíamos comer nada más partir. Ante esta advertencia, decidimos aprovechar para comer enseguida y estar todo lo fuertes que la ocasión precisaba.

Tras el embarque del camión, marcha atrás -este ferry sólo tiene una entrada para los vehículos-, los encargados del barco procedieron a su anclaje al piso de bodegas por medio de fuertes cadenas con elemento aproximador roscado. En total fueron catorce puntos de sujeción.

Sobre las doce del mediodía, con el cielo descubierto, zarpamos rumbo a Inglaterra. La salida del puerto fue tranquila aunque tomando como referencia la horizontal del barco y la de tierra, pudimos observar que verdaderamente se movía bastante, pero con lentitud. Mientras tanto, nos dirigimos al restaurante tipo autoservicio donde cogimos un par de filetes con patatas fritas y queso de postre, que comimos tranquilamente.

PROBLEMAS CON MI EQUILIBRIO

Enseguida vino lo bueno. Es decir, que nuestro Ferry empezó a dar unos bandazos que nos hacían perder el sentido del equilibrio. Fue visto y no visto, pues rápidamente y salvo unos cuantos "superdotados", no se veía un alma en pie en todas las dependencias para el pasaje. Nosotros teníamos cama en una habitación de cuatro literas, a la que nos dirigimos a toda velocidad en busca de un merecido reposo. Mi sudor era frío y la cabeza parecía que me iba a explotar. Aprovechando un aparente momento de calma, salí a la tienda del Ferry "libre de impuestos" para comprar algunos recuerdos. Pensé que para no acelerar mi mareo, lo mejor sería no mirar de frente para no ver las oscilaciones de mi vertical, así que apoyándome en una barra preparada al efecto frente al mostrador, pedí lo que quería. No me atrevía a mirar a las chicas, pues pensé que mejor no asustarlas ya que debía estar muy blanco. El problema fue que las miré y las pobres habían perdido su color habitual y no podían estar más pálidas: esto fue lo que ya me desmoralizó y en vista de que no podía más, me dirigí a los lavabos, donde pasó lo que normalmente pasa cuando uno tiene un mareo de este tipo. La verdad es que quedé lógicamente débil pero al menos con el estómago vacío, me sentía de otra forma, aunque esta mejoría no fuese para tomar excesivas confianzas, por lo que decidí ir a la litera y dar una cabezada.

UN FERRY PARA LA HISTORIA

A todo esto, ya habíamos tomado nota del nombre del barco y sus caracte-



4238 TB

Aquí vemos un momento de la descarga en The Fruit Centre, en la bonita ciudad inglesa de Plymouth.

LA PRUEBA MAS LARGA



Alfonso, junto a otro compañero de Montaña que venía de Inglaterra apodado "el Estudiante" (se llama Luis García y es de un pueblecito de Santiago) y Aisín Quemeheur, del Rowe Group, buen contacto en este puerto para los camioneros de Montaña.



rísticas: se trataba de Penn Ar Bed, con un peso muerto de 1.200 toneladas y un largo total de 109,50 metros.

Al entrar en el puerto de Plymouth, salimos a cubierta a respirar aire fresco, que nos vino muy bien. Justo donde nosotros estábamos, vimos subir en el Ferry al práctico del puerto con una pericia y rapidez que nos impresionó.

La llegada fue a las ocho y media de la noche. Tras pasar la frontera en el mismo hall del barco, bajamos a bodegas donde ya estaban desencadenando los camiones. Allí nos dimos cuenta de que ni Alfonso ni yo teníamos la tarjeta de entrada en Inglaterra que hay que entregar a la salida (a mí siempre me pasa esto). Alfonso tuvo que subir arriba a

Otra vez en el Ferry, camino de Francia, sérvase cómo se sujetan las esquinas del container con cadenas al piso del navío.

pedir otra, cosa que hicieron a regañadientes. Yo tuve suerte al encontrarla en el maletín de las cámaras fotográficas.



Durante la espera para la descarga en Inglaterra.

PASO DE ADUANA EN PLYMOUTH

Una vez en tierra, y tras el profundo control de palabra a que nos sometió un agente de paisano al que acompañaba un funcionario muy simpático, sólo nos cabía esperar al dueño de la mercancía para que nos dirigiera a su almacén. Los trámites en la Aduana, aunque pesados en Inglaterra, si uno va en regla son sencillos, y si vas con un camión de fruta como en este caso, se ven todavía más agilizados, ya que dada la necesidad del país de alimentos, facilitan mucho la tarea. En el caso de llevar máquinas u otro tipo de mercancía, la cosa se demora bastante.

Por fin llegó el propietario de la mercancía y nos dirigió a su almacén, atravesando la ciudad que, por cierto, es agradable y está urbanísticamente muy bien diseñada. Un detalle curioso es que en el centro de una gran plaza redonda tienen una antigua iglesia con los techos derruidos, pero cuya torre, aun con el paso del tiempo, sigue erguida mirando al cielo como un testimonio de la gran sensibilidad y cultura que tiene el pueblo inglés. Verdaderamente hace como de monumento, pero que en su sencillez es quizá uno de los más bonitos que nunca hayamos visto.

FIN DE VIAJE (DE IDA)

La llegada a nuestro destino (The Fruit Centre) en Sutton RD, fue sobre las diez de la noche. Nos dijeron que la descarga sería al día siguiente, por lo que teníamos tiempo de descansar.

Esa noche la radio habló de los atentados en Londres y de problemas con los miembros del Ira, teniendo incluso que desalojar en el centro de Londres una calle tras una llamada comunicando que había instalada una bomba en un automóvil.

Nos despertamos pronto y tras lavarnos en el Fruit Centre, fuimos a tomar un café en los alrededores. Estábamos situados en un barrio del puerto pesquero lejos del casco urbano de la ciudad. El café nos supo fatal, pero sólo por ver los personajes que allí coincidían, merecía la pena. Eran principalmente empleados portuarios, pero que con sus cabellos largos, bigotes, barbas y atuendos,

más parecían unos renombrados artistas pop. Es curioso reflexionar sobre la libertad de este pueblo, puesto que la mayoría de estos hombres ya habían pasado la barrera de los 30, tras lo cual, normalmente, el hombre se "civiliza" y cuida su aspecto estético en relación con nuestra habitual sociedad. Sin duda, todo esto confirma que Inglaterra sigue siendo diferente.

HABLANDO DE CAMIONES

En la espera para nuestra descarga, aprovechamos para charlar tranquilamente de camiones.

- Alfonso, ¿cuál es el camión que más te gusta?
- Me parece que éste que llevo es uno de los mejores, puesto que no me ha dado problemas y tiene fuerza, además de que anda bastante. Nosotros siempre vamos corriendo a todos los sitios. Ya sabes.
- ¿Qué problemas tienes en este camión?
- Ya has visto que no tengo problemas; pero creo que se debía mejorar lo referente al circuito neumático. Creo que es fácil tenga fugas insignificantes. En cuanto a averías, en Holanda, frontera con Bélgica, se estropeó el regulador de la bomba inyectora. Normalmente no se puede romper. Debí ser algún tornillo mal anclado.
- ¿De los camiones extranjeros cuáles te gustan más?
- Creo que el Scania es el mejor. Las cabinas del Bussing me gustan mucho.
- ¿Y los Volvo, Man y Mercedes?

- Tengo entendido que son buenos camiones pero no los he llevado.
- Me has dicho que has llevado un Magirus, ¿qué tal es?
- Me resultó duro y resistente. (Era camión rígido de tres ejes). También me gustó.

UNA CIUDAD ACOGEDORA

Mientras descargaban el camión por la tarde, di una vuelta por el centro de la ciudad, que tiene puerto comercial y base naval, además del pequeño puerto pesquero.

Tiene buenos comercios y su centro comercial con calles exclusivamente para peatones junto a un gran edificio circular que no es otra cosa que un parking para 1.700 vehículos, creo son elocuentes datos del favorable urbanismo con que está realizada. Hay que tener en cuenta que sólo tiene 209.000 habitantes.

Antes de salir otra vez al puerto, por telex pedimos instrucciones a Madrid, pero nos dijeron que en nuestro desembarco de Roscoff, tendríamos otro telex con instrucciones.

"TELE" EN COLOR (VIAJE DE REGRESO)

De regreso, otra vez en el Ferry, decidí no cenar apenas, con el fin de no tener problemas digestivos, ya que antes había comido fuerte pensando en no tener que cenar para no tener problemas de "equilibrio". La travesía fue igual de movida, pero esta vez aguanté viendo la televisión en color que, por cierto, transmitía un programa musical de Nana Moskouri muy agradable. Después dormimos plácidamente, esta vez con las cuatro literas ocupadas, las otras dos por un español y un francés.

Al sacar el camión (al igual que al embarcar), del Ferry, tuvimos que tener mucho cuidado, ya que al ir descargado y como el container es alto, podía dar en la parte superior de la bodega.

Le pregunté a Alfonso: ¿cuánto mide de alto este container?

- El otro día uno cargado y con semi-remolque enganchado al camión medía 4,10 metros.

TELEX: RUMBO A NANTES. URGENCIA. PESCADO FRESCO

A las nueve y veinte pasamos por San Pol de Leon cuando amanecía.

Morlaix, que esta vez pasamos de día, nos pareció muy bonito y en nuestras

notas de viaje también queda pendiente de visita para cuando ésta sea posible.

A todo esto ya teníamos orden de dirigirnos a Nantes a cargar pescado fresco, lo cual significa que no había tiempo que perder y que se nos venía encima una buena carrera.

A la entrada de Rennes nos pararon los gendarmes, para control; nos preguntaron que de dónde veníamos, qué traíamos y a dónde íbamos. Sin problemas, continuamos adelante. Eran las doce y veinte y ya teníamos hambre, particularmente yo que no había cenado.

En una subida nos encontramos un "cepo" (camión con semi-remolque Bertliet) que nos detuvo de una muy buena marcha que desde que salimos de Roscoff no habíamos perdido.

TORTILLA EN UN ROUTIER

A la una y cinco paramos a comer en otro Routier, en el que como recuerdo daban unos pequeños calendarios la mar de pornográficos. Ya quedaban pocos.

De entremeses había caracoles, y como no me hacía mucha gracia la carne que había de segundo plato, aunque no es normal, las pomposas chicas me ofre-



La cabina, además de lugar de trabajo y de descanso "lítica", es también cocina. He aquí una evidente prueba de ello.



Antes de cargar pescado fresco en Nantes hicimos esta foto ante un servicio oficial Chrysler. Esto es importante, ya que en caso de necesidad pueden echarle al camionero una mano, si bien no disponen de piezas para los camiones españoles en todas las ocasiones. De todas formas, como enlace, vale.

cieron una tortilla para compensar mi apetito. Un detalle de agradecer.

Antes de Nantes, comentamos si se notaba en la conducción el hecho de llevar el semi-remolque descargado. Alfonso dijo que no y eso que pesaría el conjunto descargado unas 18 toneladas.

En este tramo, dos coches salieron de mala manera de las carreteras laterales, sin duda con gran peligro para ellos y para nosotros. No cabe duda de que la gente normalmente no se da cuenta de que aunque los camioneros son profesionales muy experimentados y que los camiones de hoy tienen buenos elementos mecánicos, hay circunstancias que pueden llegar a ser muy críticas, como en este caso con una combinación de semi-remolque con un container de 40 pies vacío. Menos mal que San Cristóbal no se pierde detalle.

Otro hecho de las carreteras francesas en este caso es que nos vimos "ralentizando" por infinidad de vehículos más lentos.

CARGA EN NANTES

Nuestra llegada a Nantes fue a las tres y diez de la tarde. Tras una difícil localización del punto donde debíamos cargar la mercancía para Madrid, fuimos a repostar para luego, una vez cargados, no tener que parar. Nos acompañó un empleado del almacén y el hombre o estaba poco enterado del trayecto o pensaba que un camión como el nuestro cabía por cualquier sitio, pero lo cierto es que nos metió en un atolladero del que tuvimos que dar marcha atrás en una plaza

de Nantes, porque no había posibilidad de maniobrar si entrábamos con nuestro camión.

Por fin repostamos en las afueras cuando llevábamos recorridos 1.757 kilómetros desde nuestra salida en Madrid. Echamos 300 litros.

Nuestra mercancía, que llegó directamente en otros vehículos, por lo que hubo que trasvasarla a nuestro camión, fue la siguiente:
3.886 kg. de sepia; 209 kg. de lubina; 5.287 kg. de besugo; 167 kg. de camarón; 150 kg. de cogrio; 196 kg. de merluza; 1.050 kg. de gallos.

Total, que con unas 9 toneladas de pescado fresco emprendimos la marcha a las once menos cuarto de la noche.



En Nantes efectuamos la carga de pescado fresco para España, lo cual supone que no se podía parar ni un solo momento. Así lo hicimos (con las excepciones de la cena y los repostajes) y nos dimos un tirón sin parar hasta la frontera española. Por eso, esta es la última foto del viaje que con sus más de 2.300 kilómetros, fue una interesante aventura que nos gustó vivir, por el sabor de la prueba efectuada en directo, muy importante para nosotros como profesionales de la información.