

**COLECCIONABLES**

**MUNDO /  
Camión**

9



**KENWORTH:  
EL MITO  
AMERICANO**

(1.ª Parte)



*Harry Kent*

# KENWORTH El mito a



***Cuando en 1923, H.W. Kent (a la izquierda) y E.K. Worthington decidieron asociar sus nombres para crear la marca Kenworth, no podían imaginar aún que este nombre llegaría a ser considerado como una leyenda por los camioneros de todo el planeta.***

# ORTH: americano

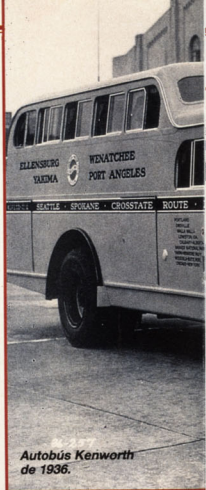


*Edgar Worthington*



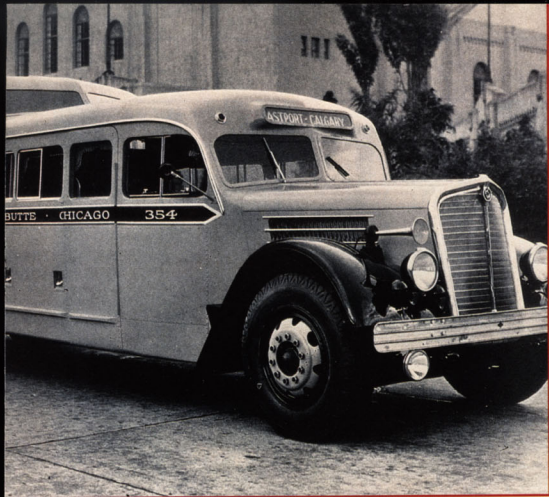


Vista general de la fábrica  
Kenworth. Corría el año 1925.



Autobús Kenworth  
de 1936.





no debe en todo caso su éxito simplemente a la apariencia. Este camión, aunque sea un mito viviente es, ante todo, una verdadera máquina de fabricar dólares. Equipado con una técnica bien adaptada a su país, a sus carreteras, a su sistema de distribución y a su ritmo de trabajo; el Kenworth responde en todos sus puntos a una utilización precisa. Y si para algunos de nosotros el «look» es discutible, está claro que este no puede dejar indiferente. Sepamos, por contra, que corresponde físicamente a los criterios americanos. Suficiente para que allí sea adorado. A pesar de que en sus principios ese camión legendario conoció algunas dificultades para sustituir a nuestro amigo el caballo.

En 1915, la «Gerlinger Manufacturing Company» se estableció en Portland, Oregón; hasta que en 1917 tomó el nombre de Gersix. Algunos cambios de sede la llevaron de Portland a Seattle, pasando por Tacoma. Los precursores de la futura Kenworth Motor Truck Company fueron unos personajes inquietos, sin duda. Finalmente, en 1923, el nombre de los principales accionistas de la Gersix (H.W. Kent y E.K. Worthington) fueron combinados para crear la marca Kenworth. El nombre de este bautizo fue oficialmente registrado por el Secretario de Estado de Olympia (Washington); viendo así la luz la Kenworth Motor Truck Corporation. Los caballos y los ferrocarriles se convirtieron en los grandes adversarios a reemplazar

Kenworth construido en 1929.



**A**uténtico símbolo de la industria de los pesos pesados americanos, el Kenworth ocupa al otro lado del Atlántico una plaza privilegiada en la pirámide de los constructores. Es el útil de trabajo fetiche de los camioneros y una prolongación de lo que podemos entender como «el sentido americano de la vida»; con una tradición muy sentida en el seno de los americanos. Un camión bonito, pero duro a la vez. Gigantesco, potente, como un acantilado sobre el asfalto a causa de su inmenso radiador y animado por potentes motores Caterpillar, Detroit Diesel o Cummins; ese fantástico monstruo es lo que familiarmente se conoce como el «Ken», el cual conseguiría todos los votos favorables del mundo si hubiera de ser elegido el Mister Universo del

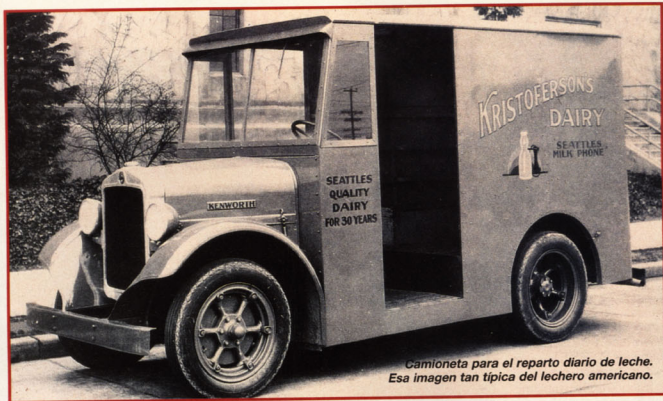
asfalto. Desde luego, es irremplazable para el corazón de los rutereros americanos; y continúa haciendo soñar a generaciones de aspirantes a conductores que sueñan con asomar su gran morro en los parkings de camiones de Frisco hasta Nueva York. Y si los descendientes directos de los cowboys son aficionados particulares de estos caballos de acero, no les faltan razones para ello. Es necesario decir que esta catedral de cromo, como ha sido bautizado justamente por algunos periodistas, tiene motivos para seducir a los hijos y nietos de Oakies; así como a una clientela que no pierde ocasión de seguir utilizando sus hierros de montar para acudir a la barbacoa del sábado por la noche. Finalmente, fieles a una tradición puramente americana, la imagen del Ken



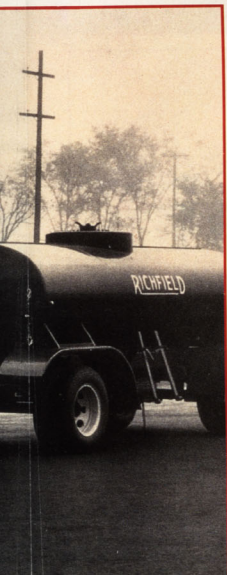
*Biblioteca móvil de servicio  
de asistencia a las escuelas.*

*Trailer para el transporte de combustibles y lubricantes.  
Se fabricaba en el año 1931.*





*Camioneta para el reparto diario de leche. Esa imagen tan típica del lechero americano.*



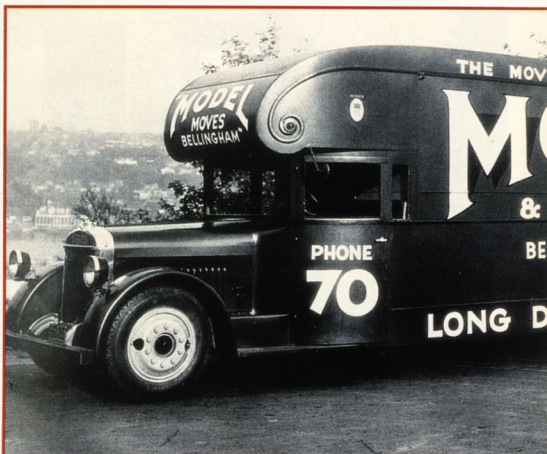
por estas máquinas petardeantes. Los vendedores de la marca KW hicieron uso de sus talentos comerciales; así como no era raro que una operación fuese realizado sobre la base de la compra de un par de caballos y su cargamento como forma de primer pago. Muchas veces, el alimento de esos bravos animales, a la espera de volver a sus pastos, costaba más que el primer beneficio de la venta de los camiones. A pesar de ello, la Compañía ganaba terreno en todos los sectores del transporte cuando este comenzaba a convertirse en el cordón umbilical del comercio. En este período, otros fabricantes de camiones se instalaron en Seattle. La Vulcan y la H.L.R. son dos ejemplos. El resto fueron rápidamente absorbidos por K.W. En 1929, K.H. Ken fue elegi-

do Presidente de la Compañía y bajo sus directrices la fábrica conoció sucesivas mudanzas hacia nuevas y vastas instalaciones. H.W. Ken gobernó con éxito esta Empresa, hasta su muerte en 1937. Después fue P.G. Johnson, el antiguo Presidente de la Boeing Airplane CO, quien se convirtió en el gran Jefe de la Compañía.

Durante la II Guerra Mundial, Kenworth produjo vehículos militares como los M-1 y los M-A1 wreckers (una grúa de asistencia) y morros de bombas para el gobierno de los EE.UU. En aquella época, la Compañía desplazó su producción a Yakima (Washington), 150 millas al Este de Seattle. A la muerte de P.G. Johnson en 1944, Kenworth entró bajo el mando protetor de la Pacific Car & Foundary Company, cuyo Presidente era

Paul Pigott. 1945 fue el punto de partida de un período fastuoso para Kenworth, sin duda, el mejor de toda la historia de la marca. Nuevas ideas combinadas a una ingeniería creativa; una producción cuidadosamente controlada por tests draconianos que puso a esta marca a principios de los años 40 en posición de auténtico líder. De las novedades aportadas al mercado, este constructor aún se enorgullece y de ellas no deja de hablar siempre que la ocasión se le presenta. Entre otras, cabe destacar el primer motor 6 cilindros de gasolina montado en serie por una fábrica, el primer chasis de aluminio, la primera cabina montada sobre el motor (lo que ahora conocemos por cabinas avanzadas), etc. Precisemos que el 6 cilindros que equipaba a los camiones de 1923 era

un buda de 572,5 pulgadas cúbicas o bien un Hall Scott de 706,5 pulgadas cúbicas, igualmente de 6 cilindros. Se montaban también motores Herschell Spillman petrol. Muy rápidamente, los camiones pasaron de 5 a 10 toneladas, siguiendo a progresión constante de la cilindrada hasta 1935. Ese año, un Kenworth fue equipado por primera vez con motor diesel de la marca Cummins, el modelo D 146. En 1935 aparecieron igualmente los primeros 4x4 y la primera verdadera cabina avanzada. Seis años después, el primer motor diesel, construido totalmente en aluminio, fue construido por Cummins para ser montado exclusivamente sobre chasis Kenworth. Finalmente, en 1946, los primeros verdaderos con-



*Presentación, en el año 1960, de los «Ken» Convencional y Cabover. Ambos equipados con «sleeper».*





*Camión Kenworth  
de 1928.*



*Test en banco de potencia de una tractora  
Kenworth, con «sleeper», del año 58.*



*El primer capó fabricado con materiales plásticos y fibras  
ligeras. La batalla por ganar peso había empezado.*

ccionales (nariz larga) recibieron su legendaria parrilla vertical, un parabrisas en dos partes, el famoso parachoques y los dos primeros escalones en aluminio.

Hay que tener en cuenta que en 1944 Kenworth producía 716 vehículos militares y 217 comerciales. 1944 marcó, no solamente la desaparición de Johnson, sino también la del Director de la Compañía, Frederick Fisher. Un año después, Charles Pigott adquirió unos terrenos pertenecientes a la Pacific Car's. Y bajo sugestión de John Holmstrom, el General Manager, la Compañía se hizo cargo de la Fisher Body Factory, en el Duwamish River; lugar donde actualmente se encuentra instalado Kenworth. En

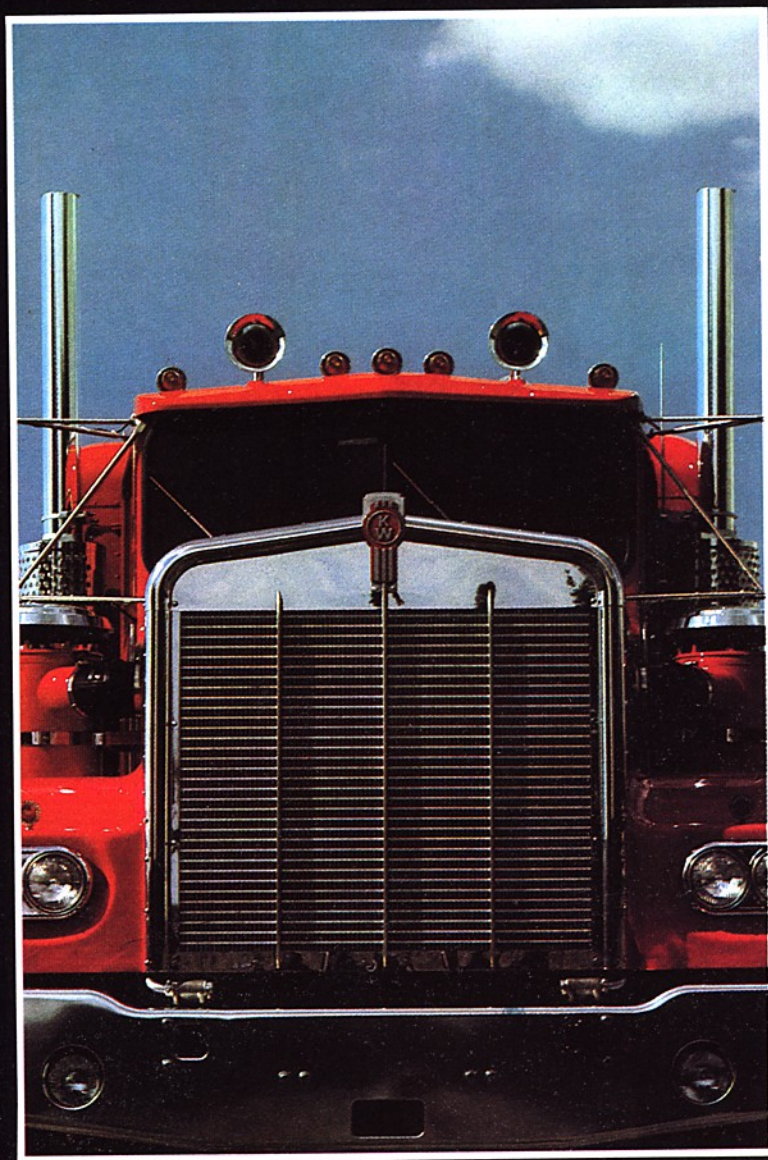


*Camión experimental para trabajos  
de transporte en Alaska.*



**COLECCIONABLES**


**C**amión



**KENWORTH:  
El mito americano**

(2.ª Parte)





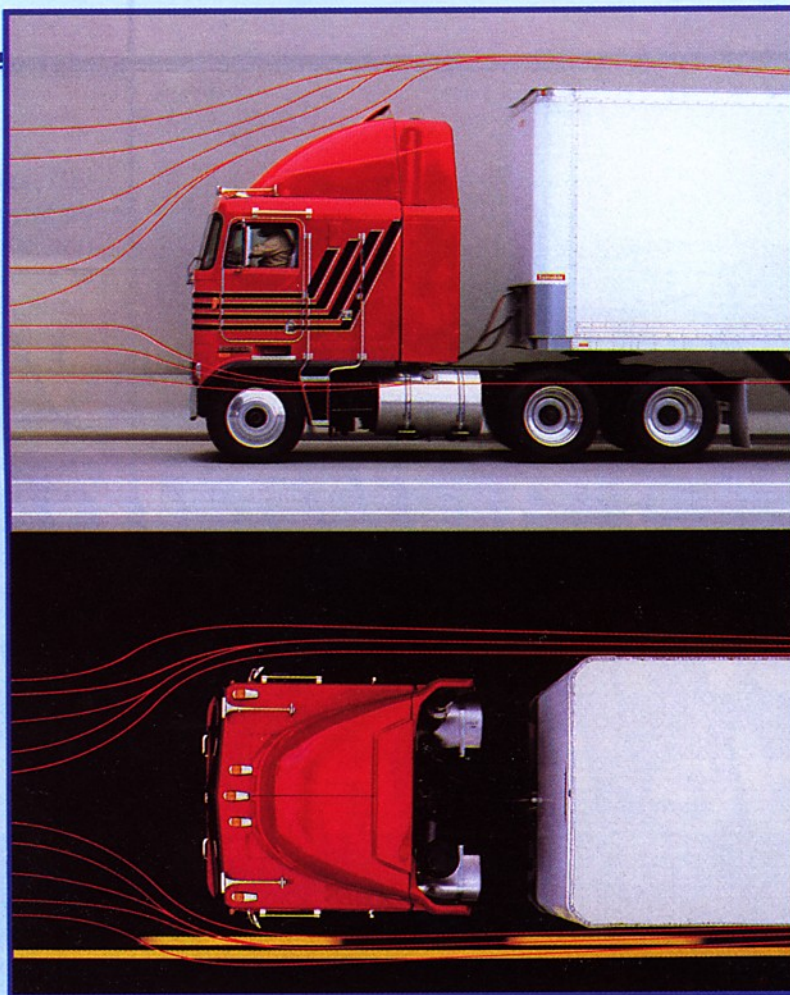
# **Consumo y aerodinámica el nuevo reto de Kenworth**

**Con los primeros compases de los años 50, los ingenieros de Kenworth presentaron el primer capó, construido en compuestos plásticos. La llegada y utilización de estos nuevos materiales, cambió mucho la fisonomía clásica del morro de los Kenworth.**



## EL CONTROL DEL «CX»

A finales de los 60, principios de los 70, en Seattle, Kenworth empezó a realizar estudios para el control de la aerodinámica y se inició el proceso de diseño de unas cabinas más redondeadas, que presentaran un mejor CX, el coeficiente aerodinámico que influye directamente en el consumo.



## COLECCIONABLE KENWORTH 2.ª PARTE RESUMEN DE LO PUBLICADO

La historia de Kenworth empieza en 1915 y el primer camión fue construido por la sociedad Gerlinger de Portland, Oregón, en la costa noroeste de los Estados Unidos. Dos años más tarde, Gerlinger se convierte en la compañía Gersix y, en 1923, se crea una asociación de los nombres de los principales accionistas de Gersix, Kent y Worthington. Así nació la marca Kenworth.

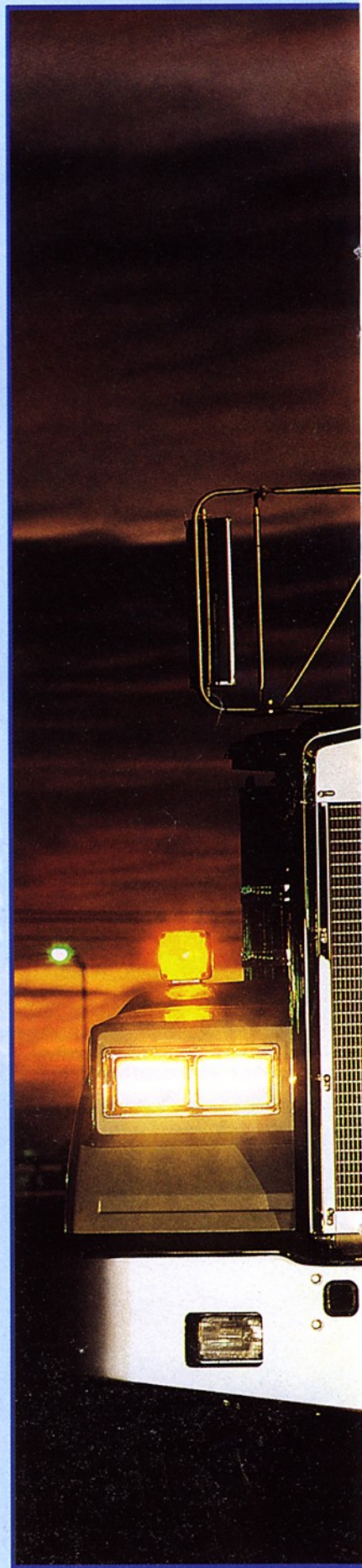
Cambiaron en numerosas ocasiones la residencia de su factoría hasta que en 1946 instalaron la fábrica en Seattle, donde se encuentra actualmente la sede social. Al igual que en Seattle, los Kenworth se fabrican también en otras factorías de los Estados Unidos: Kansas City, en Misuri y Chillicothe, estado de Ohio. Otros centros de ensamblaje se establecieron en Canadá, México y Australia. En Europa se montan algunas unidades en la factoría inglesa que posee Foden.

La situación geográfica de Kenworth jugó siempre un especial papel para el desarrollo del producto y el tipo de camiones. El noroeste Pacífico, donde se instaló Kenworth era una región virgen, muy montañosa y cubierta de extensos bosques, desprovista de carreteras y comunicada únicamente por pistas forestales. La explotación de la rica zona se concentró en trabajos forestales, minería y agricultura, creando una necesidad urgente de camiones capaces de soportar los más duros trabajos. Estas condiciones fueron las que llevaron a la marca a ofrecer a su clientela, camiones hechos «a medida», para cada trabajo o explotación concreta.

Kenworth, desde sus orígenes se especializó en la construcción de camiones de gran tonelaje: forestales, mineros, construcción, para largos recorridos y otros tipos de terrenos. La experiencia adquirida por este cons-

tructor permite responder rápidamente a la mayoría de las necesidades de sus clientes, sean cuales sean las exigencias: forestales, minería, construcción, explotaciones petrolíferas, o «simplemente», el transporte internacional.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el crecimiento de la demanda de vehículos especiales llevó a Kenworth a construir camiones para lugares tan distantes y variados como el desierto de Arabia Saudí o la helada tundra de Alaska. Para cubrir las necesidades de su clientela, Kenworth tiene establecida una extensa red de distribución y servicios post-venta y mantenimiento, en Africa, Australia, en el Medio y Extremo Oriente, América del Sur, América Central y en ciertos países de Europa.





**E**l emplazamiento geográfico de la fábrica de Kenworth en una zona de accidentados bosques como Seattle, ha resultado determinante a la hora de que la empresa adquiriera esa fama de robustez que la ha caracterizado.

Las explotaciones forestales se extienden por nuevas rutas, que a pesar de su dificultad, han de habilitarse y hacerse accesibles para su uso.

Todo ello ha permitido a Kenworth aplicar su conocimiento, técnicas y aprendizaje sobre piezas y cantos rodados, en barrizales, con pesadas cargas, al perfeccionamiento de sus vehículos.

Así consiguió adaptar perfectamente sus modelos a las necesidades de trabajo de las explotaciones forestales.

Kenworth logró también un resistente camión para lugares inhóspitos como Alaska, donde las duras condiciones de vida ponen a prueba la robustez de cualquier mecánica. No olvidemos, por ejemplo, que en estos fríos parajes incluso el anticongelante se solidifica a temperaturas de hasta 40°. Los modelos Kenworth han mostrado también su resistencia a un hábitat tan difícil como es el desierto de Arabia.

Poco a poco, la compañía de Seattle fue orientando su producción hacia una especialización en los camiones pesados. Una importante parte del mercado alrededor de los campos petrolíferos, de minas y canteras, y de la construcción industrial en general, ha sido monopolizado, durante mucho tiempo, por Kenworth.

## EL KW T 600A

Propulsado en este caso por un motor Cummins presenta una estampa difícilmente igualable.



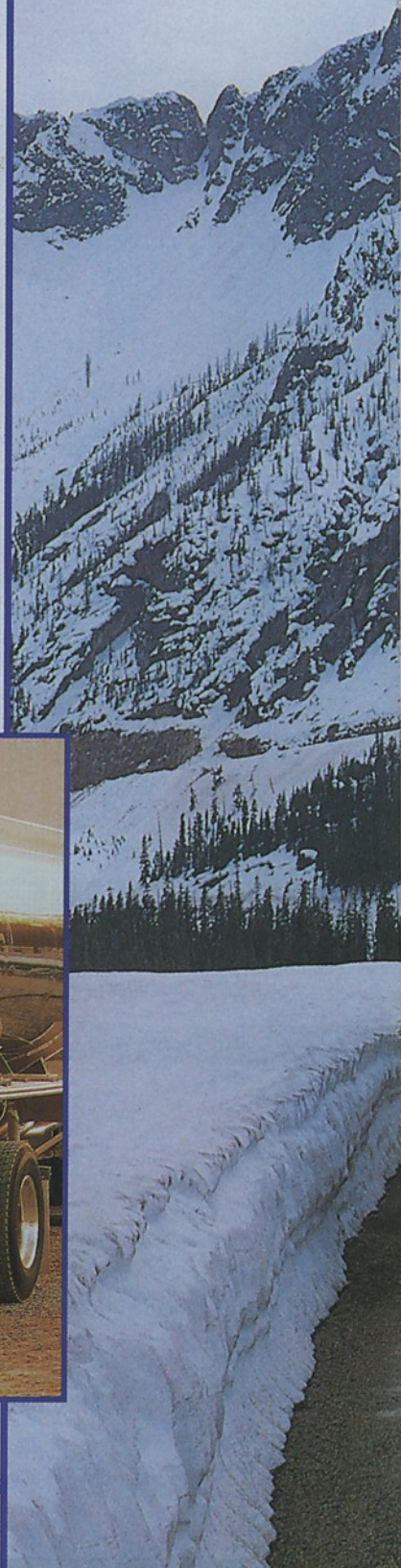
### EN LAS PEORES CONDICIONES

Los camiones Kenworth han demostrado siempre su condición y adaptación a las necesidades. Es una de las características del fabricante.



### TAMBIEN PETERBILT

Otra marca legendaria, fabricante de los clásicos «Pete», forma parte del Grupo industrial de la automoción Paccar. Los Peterbilts, son construidos con la misma tecnología que los KW.







Pero, no podemos olvidar, que un sector importante de la automoción, como es el de la conducción por carreteras y autopistas, pronto empezó a manifestar un interés por la empresa americana y por las prestaciones de sus modelos.

Kenworth, consciente de este interés, decidió también centrar una parte de sus esfuerzos en la reducción del peso de los vehículos y una mejor rentabilización del capital, desarrollando para ello la utilización de los metales ligeros y de la fibra de vidrio.

En 1978 Kenworth introdujo un notable cambio con la aparición en el mercado de la cabina Aerodyne, conocida en Europa como Transorient.

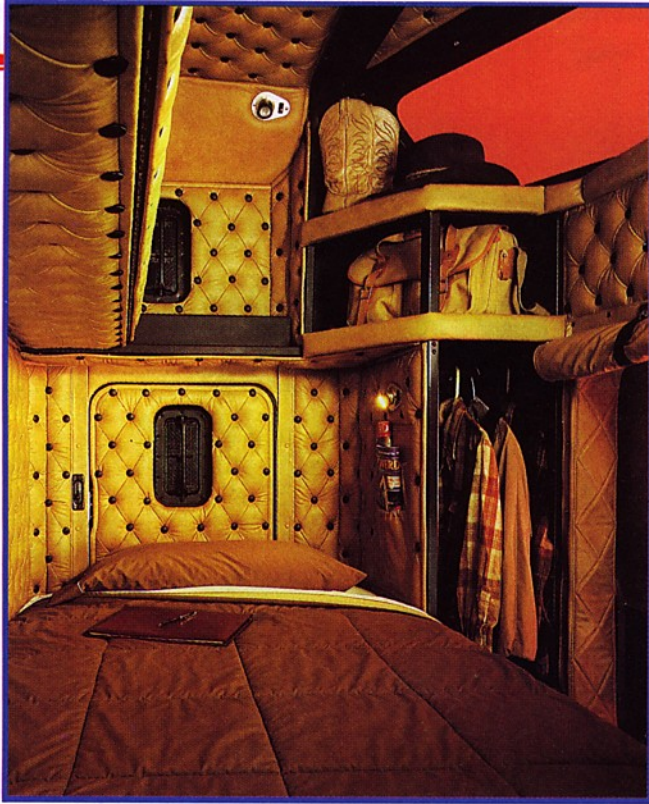
Entre las innovaciones conseguidas por Kenworth, cabe destacar la adaptación de la suspensión de aire, conocida como Airglide 100. Este avance, que data de finales de los 70, está basado en un sistema que reposa sobre un dispositivo neumático con 8 cojines de aire en nylon. Pero uno de los logros más importantes alcanzados por la histórica empresa americana ha sido, sin duda, la introducción del aluminio en la fabricación de componentes del camión. El primer chasis en aleación de aluminio fue construido en 1944. A partir de ese momento, su utilización se ha hecho extensiva a la elaboración de cabinas, soportes de los amortiguadores, portaruedas, depósitos, escalerillas, embellecedores de escape, paragolpes y llantas.

En los modelos Kenworth existe una caracte-



**LA SALIDA DE SEATTLE**

*Vista parcial de una cadena de montaje en la factoría central de Kenworth.*



### **INTERIORES DE ENSUEÑO**

*Uno de los principales poderes de atracción de los camiones americanos son sus «sleepers» y cabinas. Obsérvese el detalle del sombrero texano junto a las botas. Y es que hay cosas que son auténticamente... americanas.*



### **MASTODONTICO EL KW 993**

*Construido específicamente para el arrastre y transporte de cargas muy especiales. En nuestro país, este camión arrastró una pieza con destino a la nuclear de Trillo de 500 toneladas, momento que recoge la foto.*

rística diferenciadora respecto a otros camiones, y es que los elementos del chasis están atornillados, y no remachados, y son resistentes a cualquier tipo de terreno.

El objetivo básico que siempre ha perseguido Kenworth ha sido la construcción de camiones perfectos que se adapten a cada tipo de transporte, según las necesidades manifestadas por el usuario; gracias a ello la empresa ha podido adquirir, a lo largo de los años, una reputación de fiabilidad extrema.

En los modelos Kenworth, normalmente sólo el chasis y la cabina son 100% de la casa. El resto de componentes del camión proviene de diversos proveedores.

Así, siguiendo la filosofía de los constructores americanos que permite a los usuarios escoger su ca-



mión «a medida», el cliente de la Kenworth puede decidirse por uno de los motores que se le ofrece entre Cummins, Detroit Diesel, Caterpillar u otras marcas; motores todos ellos que no conocen problemas de sobrecalentamiento. En cuanto a las cajas de cambio, la oferta proviene de prestigiosos nombres como Fuller, Allison, Spicer, Rock-Well, Eaton.

En el momento de la compra, los datos específicos de cualquier camión Kenworth, sea cual sea su concesionario, están registrados en microfichas. De esta forma, se pretende facilitar el servicio posterior en caso de avería o cuando sea necesario el cambio de alguna pieza. Existe también, la posibilidad de que, durante la venta del vehículo, se realice un ajuste de ciertos detalles para adaptarlo a las necesidades y gustos concretos de cada usuario.

Todo ello, ha hecho de la Kenworth una marca histórica y prestigiosa, símbolo de la fiabilidad y garantía de calidad, después de casi ochenta años de existencia. Algunos de sus modelos se han convertido hoy en camiones legendarios, como es el caso del Brute o el C-500.

Su aceptación, por parte del público ha sido notoria a lo largo de su historia, y lo sigue siendo en la actualidad.

Así, por ejemplo, en 1979 la Jones Transportation escogió un Kenworth, en concreto un modelo W900, para llevar a cabo un transporte especial de 2.203 millas a través de Norteamérica. El W900, que transportaba una carga de 150 toneladas, fue

equipado con un Caterpillar 3.408 PTAC Diesel de 450 CV, con una caja de cambios Spicer 1263 A para la transmisión principal y con una Spicer 1241 C para la auxiliar. Svebert Trailer Company construyó, especialmente para la ocasión, un remolque. Casi la totalidad de aquel largo viaje se efectuó bajo la nieve.

También en nuestro país los Kenworth KW993 han sido protagonistas de curiosas anécdotas. En 1983 se realizó un ensayo general para el futuro transporte de material nuclear hacia la central de Trillo, en Guadalajara, con 2 Kenworth. Los camiones transportaban bloques de hormigón y una enorme cuba llena de agua salada, en total más

de 500 toneladas, bajo la estrecha vigilancia de más de 50 hombres.

Kenworth, además de sus fábricas americanas, Seattle, Kansas City, posee delegaciones en otros países como Canadá (Vancouver, Montreal) y Australia (Mexicali, Victoria). El único modelo construido fuera de USA fue el W900 SAR, que fue construido en las instalaciones que la marca de Seattle posee en Australia.

En Estados Unidos, Kenworth continúa siendo el camión más carismático de la carretera y para la mayoría de nosotros, un sueño inalcanzable. ■



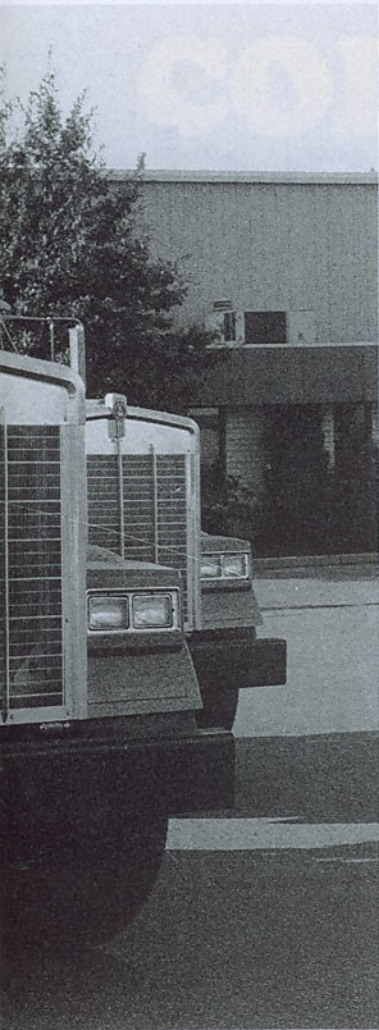
**EL AUTENTICO MITO**  
El Kenworth W900, el camión de Seattle más corriente en las carreteras americanas de todos los tiempos.

**Isabel Morlans y  
Juan Montenegro**  
Fotos: Gentileza de  
Paccar A.G. Sucursal en  
Bélgica.

Bibliografía e información: Paccar International y Relics of the road, Keen Kenworth Trucks, de Gini Rice.

Agradecemos el interés y la colaboración prestada a Rafaela Moya-López, de Paccar International.





*Una versión «bañera» del T 400.*

*La nueva imagen  
del T 600,  
el Kenworth  
de los 90.*

