



Windrose apuesta por autonomía validada y diseño orientado a eficiencia logística

Camión eléctrico de largo alcance inicia operación en Chile

NICOLÁS HEUFEMANN

La electromovilidad en el transporte de carga pesada comienza a tomar mayor relevancia en Chile con la llegada de nuevos actores y tecnologías diseñadas para operaciones de largo recorrido. En ese contexto, la marca internacional Windrose inició su operación en el país con un camión cien por ciento eléctrico que busca responder a una de las principales limitaciones del segmento, la necesidad de recorrer grandes distancias sin depender de una red de carga aún en desarrollo.

Uno de los principales atributos del modelo es su autonomía, que puede alcanzar hasta 670 kilómetros con carga completa. Este desempeño ya fue validado recientemente en una operación real, luego de completar un recorrido de 626 kilómetros entre Santiago, Concepción y Los Ángeles con una sola carga eléctrica. Según explican desde la compañía, este alcance permite hoy planificar rutas y tiempos de operación de manera más flexible, especialmente en un escenario donde la infraestructura de carga para camiones eléctricos aún se encuentra en etapa de expansión.

"En un escenario donde la electrificación de la Ruta 5 aún está en desarrollo, este mayor alcance posibilita diseñar la operación en función de la logística y los tiempos productivos, y no de la infraestructura de carga, habilitando rutas interregionales y operaciones de largo recorrido a lo largo del país", señala Hernán Searle, gerente general de Trailer Logistics, representante de la marca en Chile.

El rendimiento del camión no se explica únicamente por la capacidad de sus baterías. Desde la empresa destacan que el modelo fue concebido desde su diseño inicial para operar exclusivamente con energía eléctrica, incorporando soluciones aerodinámicas que optimizan la relación entre consumo energético y kilómetros recorridos.

El diseño de la cabina es otro de los elementos que diferencia a este modelo dentro del segmento de carga pesada. El conductor se ubica en una posición central, ligeramente desplazada hacia la izquierda para cumplir con la normativa local, y a una altura aproximada de un metro y medio sobre el nivel de la calle. Esta configuración, junto con un sistema de cámaras que complementa los espejos tradicionales, permite reducir de forma significativa los puntos ciegos y ampliar el campo visual del conductor.

"Esta configuración reduce de manera significativa los puntos ciegos y entrega una panorámica de conducción mucho más amplia, lo que mejora directamente la seguridad tanto en carretera como en

entornos urbanos", explica Searle.

A este esquema se suma un ecosistema tecnológico compuesto por sensores, radares y cámaras que detectan vehículos y cuerpos en la vía, reforzando el control del camión en situaciones de conducción complejas. El diseño frontal de la cabina cumple además una función técnica clave, ya que reduce la resistencia aerodinámica y permite disminuir el consumo energético a velocidades de carretera, factor que incide directamente en la autonomía del vehículo.

Desde Trailer Logistics destacan que Chile reúne condiciones especialmente favorables para la electromovilidad en carga pesada. La calidad de las rutas, la diversidad geográfica y climática y un entorno económico estable han permitido validar este tipo de tecnologías en escenarios reales y exigentes.

"Estas variables

llevaron a Windrose a definir a Chile como su punto de entrada a la región, con una mirada estratégica de expansión regional apoyada en un mercado que combina madurez técnica y proyección de crecimiento",

afirma Hernán Searle.

El principal desafío para una adopción más amplia, reconoce el ejecutivo, está en la capacidad del país para sostener energéticamente este tipo de operación a gran escala. Si bien la matriz eléctrica chilena presenta ventajas por el crecimiento de las energías renovables, el desarrollo de sistemas de almacenamiento será clave para acompañar el avance de la electromovilidad en el transporte de carga pesada durante los próximos años.



Hernán Searle es gerente general de Trailer Logistics.

El modelo fue probado en rutas nacionales y apunta a operaciones interregionales sin depender de infraestructura de carga intermedia.

CEDIDA