

PRUEBA
EN RUTA

BYD ETM6 7.5

Licencia para encandilar

📍 por **Silvio Pinto**



“El diseño de la cabina del ETM6 combina soluciones de camión de largo recorrido y de monovolumen. Una idea inédita en el segmento de las 7,5 t”

“Su imagen exterior no pasa desapercibida; el rendimiento de su motor eléctrico tampoco, tanto en materia de eficiencia como cuando actúa como retarder”

“El ETM6 es un camión que gustará al profesional que le guste conducir (por las posibilidades que le brinda), y al que no (porque no es obligatorio recurrir a ellas)”



PRUEBA

En ruta



BYD ETM6 7.5

LICENCIA PARA ENCANDILAR

Ni cabeza de ratón ni cola de león. Es urbano. Es eléctrico. Es chino. Es un 7,5 t. con vitola de seductor. Es un órdago para todo aquel que piense que innovar en seis metros es imposible. Es un ratón (de ciudad) con cabeza de león.

Por **Silvio Pinto** • Fotos: **Alejandro Mata**



Sencillo, multifuncional y con dos ejes de regulación. Así es el volante del ETM6.



LO MEJOR

- Amigable en imagen y manejo.
- Posibilidades de uso del motor eléctrico en sus distintos desempeños.
- Eficiencia energética (autonomía) y alumbrado.

A MEJORAR

- Algunas informaciones del cuadro de instrumentos.
- Apertura de la puerta 80°.
- Conectividad.

La oferta de camiones de 7,5 t destinados al reparto en ciudad más respetuosos con el medio ambiente urbano, léase eléctricos, se anima por momentos. Nuevos actores vienen a competir frente a los tradicionales para hacerse un hueco en el mercado. En esta partida de mus cada cual juega sus cartas, y solo el tiempo decidirá quién ha hecho la mejor jugada. BYD parte con pares y buen juego de mano, pero está en disposición de querer órdago a grande con su ETM6; y no va de farol.

¿CABEZA DE RATÓN O COLA DE LEÓN?

Nuestro invitado rompe el conocido refrán para proclamarse cabeza de león en un cuerpo de ratón. Hay que ponerle un poco de imaginación para asociar el dicho al hecho (que nos ocupa), pero puede ser la manera más clara de presentar a nuestro protagonista en una sola frase. Es la versión más recortada del ETM6 de BYD con una batalla de 3,36 m y carrozado con un “doble frigo de alto standing”, con una cabina que emula en algunas de sus soluciones a las empleadas para la larga distancia.

Y... ¿CÓMO ES ÉL?

El ETM6 7.5 es el camión que más aire fresco aporta en esta categoría de creciente importancia que son las 7,5 t. Es una propuesta que pretende seducir con su físico y convencer con sus disruptivas soluciones.



Motor	Eléctrico síncrono de imanes permanentes.
Potencia pico	204 cv (150 kW)
Par motor máximo	550 Nm.
Caja de cambios	dos velocidades.
Frenos	
Tipo de frenos	neumáticos.
Delanteros	de disco.
Traseros	de disco.
Neumáticos	
Delanteros	215/75 R17,5.
Traseros	215/75 R17,5.
Suspensión	
Eje delantero	de ballestas con estabilizadora.
Eje trasero	de ballestas.
Batería	
Composición	litio-hierro-fosfato.
Capacidad	126 kWh.
Potencia de carga	115 kW en CC.
Dimensiones*	
Largo	5,84 m.
Ancho	2,095 m.
Altura	2,94 m.
Distancia entre ejes	3,36 m.
MMA	7.499 kg.
Peso en vacío	3.680 kg.
Carga útil	3.810 kg.

* Datos genéricos para versiones similares a la testada con caja cerrada.

Su imagen exterior no pasa desapercibida; el rendimiento de su motor eléctrico tampoco, tanto en materia de eficiencia como cuando actúa como retarder

Su rodar por la urbe no ha pasado desapercibido para muchos viandantes (y conductores). Sus achinados faros con tecnología led y la peculiar manera de rematar la zona inferior de su parabri-

MODELO
BYD ETM6 7.5

POTENCIA MÁXIMA
204 CV (150 KW)

PAR MOTOR MÁXIMO
550 Nm



La zona central del salpicadero, además de la botonería y selector de velocidad, ofrece un práctico hueco.



Reducido en tamaño y muy colorido en su presentación, pero ofreciendo más información de la que pudiera parecer a juzgar por su aspecto.

sas sobre un fondo negro y brillante que se extiende casi hasta las imaginarias cejas de sus grupos ópticos resuelven el frontal con originalidad.

Además, los diseñadores de BYD han estrechado esta zona para dejar en 1,80 m los 2,10 m de ancho que alcanza la cabina en su parte posterior. Resultado en carretera: mejor aerodinámica (solución empleada en algunas cabinas de camiones grandes). Resultado en ciudad: mejor visibilidad lateral, porque los retrovisores se separan de los pilares A esos 30 cm ganados, incrementando la visibilidad en el espacio que media entre ambos.



El respaldo del asiento central se convierte en una práctica bandeja con útiles huecos.

► BYD ETM6 7.5

Variantes, batería y modos de uso

1 El ETM6 está disponible actualmente en España con dos distancias entre ejes: 4,20 m y 3,36 m, que es el que protagoniza estas páginas. No son demasiadas las posibilidades que brinda en este sentido, pero la marca las compensa con la flexibilidad que brinda en otros aspectos para adaptarse a las necesidades del cliente, como en el caso de la garantía de las baterías en base al tipo de contrato que firmen, un detalle que no debe pasar por alto el futuro cliente.

2 Por cierto, desde **ya recomendamos a la marca una españolización de su denominación (ETM6) antes de que sea el “acervo popular” quien bautice al recién llegado.**

Regresamos a la flexibilidad para trasladarla ahora al manejo del camión. Disponer de tres modos de conducción (Power, Basic y Eco), cuatro niveles de regeneración (0, 1, 2 y 3) además de poder regenerar la batería durante el primer recorrido del pedal del freno ofrece un abanico de posibilidades sin igual en su segmento. Si un conductor no encuentra una combinación de uso de su gusto en el ETM6 es más que probable que no exista.



La pantalla giratoria. Una interesante solución que permite adaptar la posición de la misma según su uso.



El diseño interior del ETM6 ha permitido instalar dos buenas guanteras frente a los acompañantes.



Hasta los semáforos hacen parar a nuestro protagonista para observarlo con más detenimiento.



La lejanía del parabrisas, al estilo monovolumen (o camión de larga distancia incluso) permite colocar dos amplias bandejas sobre el parabrisas.

Una enorme puerta, que se abre cerca de los 80°, deja al descubierto un peldaño adelantado y un asidero a cada lado para asegurar la subida. Una vez acomodados descubrimos otra sorpresa: el ETM6 es un “piso plano” (urbano). Este concepto se emplea en los camiones de carretera más top (solo hay tres marcas que lo ofrecen), y consiste en que el suelo de toda la cabina es completamente llano, sin verse afectado por el abultamiento endémico propiciado por las versiones diésel, y es que el ETM6 no tiene equivalente con motor de combustión.





Escondidas encontramos dos entradas de mechero, y dos puertos USB (uno de carga y otro para conectar con la pantalla de infoentretenimiento).



El ETM6 merece una denominación más amable, acorde con su simpática imagen.

“Por la puerta grande”

- El diseño de la cabina del ETM6 se desmarca con claridad de las líneas maestras más comunes que encontramos en este segmento de las 7,5 t, que tradicionalmente ha sido uno de los menos mimados por parte de los fabricantes, afanados en encajar a los tres tripulantes en el menor espacio posible (me refiero a la cota de longitud de la cabina) para conseguir un vehículo lo más compacto posible y ceder protagonismo al volumen de carga. BYD rompe esta tendencia con su ETM6, y sospechamos que en el momento actual que vivimos, en el que hay una cierta tendencia a velar un poco más por el bienestar del conductor, puede tener una jugada ganadora con esta decisión.
- La cabina del ETM6 7.5 cede centímetros de anchura en su frontal (hasta 30) para conseguir una base trapezoidal, que mejora la aerodinámica en carretera y la visibilidad en ciudad como ya he comentado. La anchura del banco corrido de los acompañantes apenas se ve afectada por esta decisión porque recupera esa cesión de centímetros nutriéndose de los que le concede el acercamiento al puesto de conducción, gracias a un estrechamiento de la bandeja separadora, reducida a la mínima expresión pero suficiente para albergar el mando del freno de estacionamiento.
- BYD pone en torno a unos 20 cm adicionales (dependiendo del modelo con el que lo comparemos

Otro detalle que llama poderosamente la atención es la distancia a la que se sitúa el parabrisas del conductor en comparación con otros camiones de su segmento (más de un metro). Es un contraste muy similar al que se percibe en el puesto de conducción de un monovolumen frente al de un turismo.

EN MARCHA

Pulsamos botón de arranque (y pedal del freno) y el pequeño cuadro de instrumentos nos recibe con un variado colorido informativo. Su tamaño está ajustado al hueco libre que queda entre el arco superior del volante multifunción y su diámetro horizontal. Hay algunos valores de su ordenador de a bordo que no nos



El estrechamiento frontal permite ganar campo de visión entre el pilar A y el retrovisor.

gustan porque utilizan unidades poco comunes para los ibéricos, como megapascales para indicar la presión de los calderines, pero *peccata minuta* es este detalle para un camión que no ha cumplido ni seis meses en nuestro país y a buen seguro que no tardará en “hablar nuestra lengua”.

Giramos el selector de velocidad hacia la D, con el fin de iniciar la marcha, pero nuestro BYD no está conforme y “pita penalti”. El motivo de su pitido lo encontramos cuando recurrimos al VAR (y con “V”, por supuesto)

para comprender que hay un alcoholock de por medio que impide la puesta en movimiento del ETM6. Soplamos con la fuerza de nuestra habitual tolerancia cero al alcohol e iniciamos la marcha.



Un peldaño a 55 cm del asfalto y dos asideros facilitan el acceso a la cabina. Su piso está a 89 cm de altura.



¿Qué es un piso plano en un camión de reparto? la respuesta en la imagen.

podríamos hablar de entre 15 y 30 cm) delante de los tres pasajeros para engrosar el salpicadero, que admite de buen grado dos prácticas guanteras y alejar el parabrisas, que además de proporcionar una mayor sensación de espacio permite acomodar de manera natural dos bandejas en la parte superior frontal, ofreciendo un volumen de almacenamiento elevado para lo que se estila en su segmento.

- ▲ Esos centímetros extra de longitud de la cabina unido a su tipología de “piso plano” hacen posible que el abultamiento del salpicadero en su zona central (donde se sitúa el selector de marcha) no afecte significativamente al pasajero que se sienta frente a ello, puesto que esa consola central está suspendida y los pies del susodicho disponen de espacio más que suficiente para su comodidad.

Este dispositivo es una posibilidad más que brinda nuestro protagonista, pero no es obligatoria su instalación (de momento).

El ETM6 ofrece tres modos de conducción y otros tantos de regeneración (más un modo vela, punto muerto o eco-roll si se prefiere), una auténtica delicia para los que disfrutamos conduciendo. Como suelo decir en estos casos, optar por el modo Eco es lo más recomendable, salvo que pretendamos emular a *Fast & Furious*, que por capacidad de aceleración de nuestro protagonista podríamos, pero por sentido común no.

Es posible también la conducción “one pedal”, como también es posible regenerar con el primer recorrido del pedal de freno para aquellos conductores de costumbres más clásicas que no quieran sacar partido a todas las posibilidades de uso que brinda el ETM6, que dicho sea de paso ofrece en ruta un agrado de conducción más que notable.

- ▲ Titulamos este apartado “por la puerta grande”, y toca explicar los dos motivos que lo justifican. El primero creo que ha quedado suficientemente explicado con lo dicho hasta ahora, y es la manera en la que BYD irrumpe en el segmento de las 7,5 toneladas con su ETM6.

- ▲ El segundo es más “literal”. El ETM6 dispone de unas enormes puertas, que casi abarcan todo el lateral de la cabina, y que a pesar de no alcanzar un ángulo de apertura de 90° dejan al descubierto un enorme “hueco” para acceder al interior, operación favorecida por la presencia de sendos asideros a cada lado del marco. Una puerta más propia de un camión de larga distancia que de uno urbano; parece que el ETM6 quiere emular a los grandes en todos los aspectos, aunque en este no había necesidad.

Su tarado de suspensión está muy conseguido, mucho mejor de lo que cabría esperar de su doble pareja de ballestas (en ambos ejes) y su corta batalla. El volante, que admite doble regulación (inclinación y profundidad), junto a un asiento que lo hace en altura (aunque no mucho) y longitud, permiten al conductor operar en unas condiciones excepcionales.

Otro aspecto en el que se desmarca de la competencia de su segmento y replicando soluciones de camiones de mayor tonelaje es en la incorporación de una caja de cambios. Con dos velocidades, consigue aprovechar mucho mejor los 126 kWh de su batería de tracción y alargar su autonomía incluso más de lo que defiende el fabricante, pero para desarrollar estos números y proveer de imágenes la curiosidad del lector, el ETM6 está ya buscando acomodo en nuestra sección de pruebas en ruta-deltransporte.com, porque sabe que allí no se topará con ninguna restricción de espacio. ■