ANUARIO DE LA INNOVACIÓN

RUTA DEL TRANSPORTE
rutadeltransporte.com

PRUEBA EN RUTA

iJAC 4.2

Un funcionario con enchufe

por **Silvio Pinto**



“El iJAC 4.2 que protagoniza estas páginas muestra que la electromovilidad rural es viable en entornos naturales y nos cuenta cómo disfruta de su trabajo diario”

“Más fácil de conducir, con mejor maniobrabilidad y con una caja mucho más versátil que la un pick-up. Si el terreno está en buenas condiciones, habrá goleada”

“Este iJAC 4.2 es para el que sabe lo que necesita: se precisa un permiso B, se conduce con un pie y su polivalente caja de carga se maneja con un dedo”

iJAC 4.2

UN FUNCIONARIO CON ENCHUFE

Desde el verano de 2026 pertenece a la plantilla del Ayuntamiento de Arnuero (Cantabria). Fue el primero de su "promoción", y llega a nuestras páginas para demostrar que la electromovilidad rural también existe.

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



El entorno (interior y exterior) invita a disfrutar de la conducción y del "camino".



A FAVOR

- Agrado de uso y maniobrabilidad
- Control perímetral (retrovisores y cámaras visión 360º)
- Espacio para las piernas de los acompañantes
- Luces

A MEJORAR

- Sonido de seguridad de 0 a 26 km/h
- Sistema de desbloqueo de puertas
- Retrovisor de bordillo demasiado retrasado

Méritos propios tenía para optar a la única plaza vacante existente en el Ayuntamiento de Arnuero, pero no tiene ningún reparo en reconocer que sin "enchufe" no habría conseguido superar el temario impuesto por los fondos Next Generation EU.

Se alimenta de kWh, y lo mismo le da que estén servidos en corriente continua (CC) y emplatados en raciones de hasta 70 kW o como entrantes de 11 kW en "tapas" de corriente alterna (CA), que buche tiene para digerir hasta 77,28 kWh, aunque en este punto nuestro oriental protagonista nos plantea una primera reflexión:

"No es bueno anchoarse a comer", nos espeta este funcionario arnuerense de adopción pero chino de cuna (en realidad quiere decir "hincharse", que aún no domina el montañés al 100%). Quizá precisamente por la proximidad geográfica de su país a Japón toda su familia gusta de practicar el *Hara Hachi Bu* (comer hasta el 80% sin llenarse) siempre que pueden, y él siempre puede.

La motivación en su caso está clara: quiere disponer de freno motor para poder ofrecer siempre una conducción "one pedal". El iJAC 4.2, como el grueso de la oferta de los camiones eléctricos que se comercializan en la actualidad, necesita vaciar sus baterías en torno a un 5% (por debajo del 95%) para



MODELO	POTENCIA MÁXIMA	PAR MOTOR MÁXIMO
iJAC 4.2	**143 cv** (105 kW)	**300 Nm**

que su máquina eléctrica pueda actuar como retarder (o freno eléctrico si se prefiere), manteniendo el máximo nivel de seguridad activa y de agrado en la conducción. Además, esta filosofía de vida le permitirá superar muchas más revisiones anuales sin receta de pastillas (de freno) de por medio (es una de las ventajas que ofrece el "one pedal").

Me susurró también que el sonido de "nave espacial" que emite hasta los 26 km/h es para que los peatones (y el ganado del municipio) se percaten de su presencia (y vaya si se percatan) y es por seguridad. Y también, añado yo, sirve para asegurarse que no trabajará en turno de noche. Por cierto, este comentario no lo hizo hasta alcanzar los 27 km/h (ahí lo dejo).

En ruta

Hay que decir que este iJAC le pone las cosas fáciles a sus conductores. Teóricamente la dirección ofrece dos niveles de asistencia y el motor cuatro de rendimiento, pero nuestro amigo, que suma ya 1.600 km por territorio cántabro, siempre circula en "estándar" (dirección) y "Eco" (motor) con espíritu "one-pedal".

Estos parámetros se seleccionan, como algunos más y las ADAS (que por supuesto le acompañan), en su pantalla táctil de infoentretenimiento de casi diez pulgadas y media, en la que hemos encontrado más y mejor información de la esperada. Además sirve de soporte para el control perimetral 360º. Son cuatro las cámaras que fiscalizan los cuatro costados →



Nuestro amigo cántabro también tiene vida nocturna y nos la cuenta en rutadeltransporte.com.

El iJAC 4.2 protagonista de esta prueba demuestra que la electromovilidad rural también es posible



En esta pequeña superficie se reúnen los interruptores que activan los “accesorios de trabajo” que incorpora nuestro protagonista.

simultáneamente, y basta con pulsar en cualquiera de las imágenes para ampliar su tamaño. La “supervisión” (literal) de los laterales se completa con un conjunto de retrovisores de un nivel inusual en este segmento de camiones. Destacan por tres aspectos: por su imponente presencia, por el magnífico desempeño de su función y por la visibilidad que ofrecen entre sus carcasas y los pilares A.

Ya en ruta, la máquina eléctrica del iJAC 4.2 entrega picos de 300 Nm de par y 143 cv de potencia, cifras que aseguran un rodar ágil de nuestro protagonista en casi cualquier circunstancia. Sin carga es un auténtico ratón de campo. Su carrocería (ver cuadro adjunto) le otorga máxima versatilidad, y hemos podido comprobar que el uso del volquete tampoco socava la capacidad de la batería en exceso.

Y ya que hablamos de batería, sé que más de uno pensará que a dónde va un camión con 77,28 kWh de capacidad, pero la realidad es que el iJAC 4.2 está indicado para los que saben lo que necesitan, y el Ayuntamiento de Arnuero ha demostrado que lo tenía muy claro.

No está en el ánimo de este consistorio dedicarse al transporte internacional con su nuevo fichaje. Si tenemos en cuenta que el término municipal en el que desarrollará la mayor parte de su trabajo no alcanza los 25 km2, el tipo de carrozado que tiene y que su horario habitual suele ser el turno de mañana, es fácil comprender que siempre contará con reserva de kWh para cuando le toque hacer horas extra o incluso alguna guardia.

Sirva como ejemplo que en nuestra primera jornada de pruebas de 12 h (le hemos pedido a nuestro protagonista que hiciera unas horas extra) hemos empleado un 33% de la batería sin seguir un patrón riguroso de conducción económica, con sesión de fotos y vídeo de por medio, haciendo un uso repetido del basculante y cubriendo una distancia final de 80 km.

El iJAC 4.2 se viste de Cayvol

- Como buen brigadista, nuestro protagonista está convenientemente uniformado para su cometido. No es fácil mejorar la versatilidad de la carrocería que luce este este 4.2.
- Viste caja basculante, firmada por Cayvol (reconocido carrocero catalán), con sistema de elevación mediante cilindro central “hidráulico” que se atreve hasta con 3.000 kg.
- Los laterales, “puerta” y cartolas recurren al aluminio para adelgazar su peso en báscula.
- La parte posterior se cierra con una plataforma elevadora integral también de aluminio, que hace las funciones de puerta trasera (es la puerta entrecomillada anteriormente citada). Cuando está completamente desplegada defiende que es capaz de levantar hasta media tonelada.
- Los laterales son abatibles (cuentan con bisagras sobredimensionadas y artornilladas), desmontables y están divididos en dos tramos, características que comparten las alzas que les acompañan y que permiten incrementar significativamente el volumen de la caja para trasladar, por ejemplo, ramas de poda con mayor seguridad.

Concluimos este repaso al vestuario de “nuestro” iJAC 4.2 montañés con un par de datos para los más técnicos:

- La instalación eléctrica que requiere este “vestuario de trabajo” se aloja en una caja eléctrica con protección IP6 con el fin de asegurar estanqueidad, seguridad y fiabilidad en las condiciones de trabajo más exigentes.
- La denominación de la plataforma posterior que hace las veces de puerta responde al nombre de “Cayvol TAP R0V-N1-AL”.



El asidero del pilar A permite un acceso al puesto de conducción más seguro.



Repóker de espejos. Nos sobra el comodín del interior. Póker sería la mejor jugada.

A la vista de estos datos y según nuestra experiencia hemos llegado a dos conclusiones:
1ª Es fácil superar la autonomía indicada por el fabricante en condiciones óptimas.
2ª Es difícil que este iJAC 4.2 agote su batería en una jornada de trabajo normal, incluso aunque las condiciones climatológicas y de uso no sean las más idóneas.

La cabina, bajo la lupa

El acceso al puesto de conducción no plantea el más mínimo problema. Nuestro "prota" nos brinda un asidero anclado en el pilar A para superar con más facilidad los 43 cm que separan el peldaño intermedio del campo (monta neumáticos de 17,5"), y luego solo nos restan 30 cm para acceder al piso de la cabina.

El asiento del conductor, que se alza 40 cm sobre la alfombrilla, admite desplazamiento longitudinal de 12 cm, y comparte formato y cotas (salvo anchura) con el del acompañante más alejado, es decir, un cojín de casi medio metro por los laterales (en su parte posterior se estrecha hasta los 42) y un respaldo de 65 cm (con acolchados laterales que "abrazan" nuestros costados) con reposacabezas de 20 cm.

Al pasajero central le esperan "dos de cal y una de arena". La de arena es un clásico en los camiones chinos que compiten en este segmento: ausencia de reposacabezas (a ver quién es el primer fabricante que nos pilla el mensaje). Las de cal se justifican porque las dimensiones de su cojín son equivalentes a las de su compañero de banco (se reparten equitativamente los 88 cm) y porque el espacio para sus piernas y pies pasa por ser de los mejores que encontramos en su segmento; las primeras cuentan con unos más que generosos 26 cm en su peor cota y los pies encuentran espacio adicional bajo la consola central. La altura libre que nos queda sobre "las banquetas" en los tres casos ronda el metro, →

FICHA TÉCNICA

Motor

Tipo	eléctrico síncrono.
Denominación	TZ210XS102
Pico de potencia máxima	143 cv (105 kW).
Potencia continua	68 cv (50 kW)
Pico de par motor máximo	300 Nm.
Par motor continuo	140 Nm.
Velocidad máxima	90 km/h.

Baterías

Capacidad	77,24 kWh.
Autonomía homologada	250 km.
Potencia máxima de carga en CC	70 kW.
Potencia máxima de carga en CA	11 kW.

Frenos

Delanteros y traseros	de disco.
Auxiliares	el propio motor eléctrico actúa como retardador.

Suspensión

Delantera	independiente.
Trasera	de ballestas.

Neumáticos

Medidas	205/75R 17,5 (124M).

Pesos y dimensiones

MOM	3.450 kg.
MMA	4.250 kg.
Longitud	6,015 m.
Ancho	2,055 m.
Altura	2,54 m
Distancia entre ejes	3,365 m.



El cuadro de instrumentos se ha actualizado respecto al que ofrecían los primeros JAC.



Esta toma nos permite apreciar lo diáfana que es la zona central de la cabina.



No hay callejón inaccesible para este “ratón de campo”.

Más fácil de conducir, con mejor maniobrabilidad y con una caja mucho más versátil que la un pick-up. Si el terreno está en buenas condiciones, hay goleada de nuestro protagonista

con “centímetro” por debajo o por arriba según se trate del pasajero central (que está un par de centímetros más alto) o de sus compañeros de viaje.

Seguimos con la cabina, diáfana en su piso y en su salpicadero. La propuesta de almacenamiento se confía principalmente a un par de bandejas de techo independientes y con red muy funcionales, a los guarnecidos de las puertas y a un generoso cajón tras los acompañantes. JAC ya se ha ocupado de traducir por completo la información que nos muestra la pantalla táctil (con algunas interpretaciones simpáticas). Nos gusta la experiencia de uso que ofrece el fabricante y sus posibilidades están como poco a la altura de lo mejor que se puede encontrar en este segmento.

El cuadro de instrumentos ha recibido una revisión con la que ha mejorado notablemente su aspecto, si bien no compartimos la decisión de emplear uno de los dos relojes de mayor tamaño para repetir la información del nivel de la batería, pues también se ofrece su estado en porcentaje en la zona central de la pantalla dedicada al ordenador de a bordo. Por cierto que la navegación para acceder a su intere-

A DESTACAR

La vida del iJAC 4.2 en Arnuero

"Avalado" en parte por los fondos Next Generation de la UE, nuestro amigo se ha buscado una auténtica "carrera de funcionario" con unas condiciones laborales que ya quisiera más de uno. Duerme al aire libre, sí, pero respirando aire puro y junto al punto de recarga personalizado que el Ayuntamiento de Arnuero le ha proporcionado para nutrirse de kWh a discreción. Madruga, pero su jornada es casi siempre matinal y, si sus compañeros de faena paran a tomar un café o el almuerzo junto al consistorio, él puede aprovechar, si su estómago se lo pide, para pegarse un nuevo festín de kWh. Su rutina transcurre sin agobios térmicos y en pleno Parque Natural, disfrutando del paisaje a través de sus cuatro cámaras y sin poner en apuros la autonomía de sus baterías.

El idilio entre el camión y el municipio cántabro de Arnuero fue amor a primera vista. Buscando un entorno verde genuino, descubrió que su marca compartía orígenes temporales con el Ecoparque de Trasmiera (ambos "cuajaron" muy a finales de los 90) y hasta una curiosa coincidencia numérica: cuatro modos de conducción para cuatro localidades municipales. Descartó afincarse en Isla (probablemente el único pueblo de España al que "sí le importa un pimiento") para esquivar el bullicio veraniego de la zona más playera, y aunque le seducía el encanto patrimonial y natural de Castillo Siete Villas o Soano, eligió el pueblo que da nombre al municipio, Arnuero. ¿El motivo? Tiene su base de operaciones en el propio ayuntamiento y está junto al imponente retablo plateresco de la Iglesia de la Asunción; y es que este iJAC 4.2 un poco de "Platero y yo" sí que tiene.

Nos cuenta con guasa que *"mi llegada ha supuesto la culminación de la apuesta municipal por la ecomovilidad y las nuevas tecnologías. Vivo en una zona concebida en los últimos años como un gran museo a cielo abierto, con joyas como el Molino de Santa Olaja y la Casa de las Mareas o los Observatorios del Arte y la Memoria, y aunque está mal que lo diga, me he convertido en el mejor embajador sobre ruedas de la sostenibilidad, demostrando que el trabajo duro y la buena vida ecológica pueden ir perfectamente de la mano"*. Y se despide con su tono jocoso invitando a cualquier lector que tenga interés por conocerle a que se acerque por Arnuero, y luego ya si disponen de más tiempo que disfruten de "su territorio".





La caja basculante amplía las posibilidades de uso del iJAC 4.2.

sante información se lleva a cabo desde la botonera del volante multifunción.

Más allá de la ciudad

Aunque la historia no termina aquí (continuará en nuestra web rutadeltransporte.com), sí que se nos acaba el espacio de este formato. Nuestro protagonista demuestra que hay vida para los camiones eléctricos más allá de la ciudad, y al margen de la "última milla", en entornos más rurales. El iJAC 4.2 requiere un permiso de conducción de la clase B, es fácil de conducir y admite gran variedad de carrozados. JAC se ha consolidado en nuestro país, desde que comenzara su andadura en 2023, como un rival a batir en el segmento de las 7,5 t con su iJAC 7.5, pero el iJAC 4.2 amenaza con seguir los mismos pasos que su hermano mayor. La saga continúa. ▮