

CAMIONES

El Toyota eléctrico

La terminal japonesa lleva adelante este proyecto junto a Hino y Yamato. Más eficiencia y menos emisiones de carbono en sus negocios de entregas

Andrés Asato
PARA LA NACION

De la crisis japonesa se viene hablando desde hace mucho tiempo. Pese a ello, algo del espíritu guerrero sigue vivo porque en el mundo de los negocios los japoneses no descansan. Ahora Toyota Motor Corporation (TMC), Yamato Transport Co., Ltd. (Yamato), e Hino Motors, Ltd. (Hino) comenzarán a realizar pruebas con pequeños camiones eléctricos ("EV Truck") en las operaciones de entrega de Yamato.

El EV Truck es un camión con capacidad de una tonelada y plataforma ultrabaja que ofrece un amplio espacio de carga equipado con compartimentos para mantener materiales perecederos, refrigerados o congelados. Fue creado bajo especificaciones desarrolladas por las tres empresas y ofrecerá "COOL-TA-Q-BIN", uno de los servicios de entregas para perecederos de bajas temperaturas de Yamato, empresa líder en Japón en el reparto puerta a puerta.

El vehículo será impulsado completamente por batería, incluyendo sus compartimen-



Innovación nipona

TOYOTA

tos de congelamiento/refrigerado, resultando una operación silenciosa y sin emisiones, ideal para usar en zonas residenciales en repartos nocturnos o muy temprano por la mañana. La duración de las pruebas será de un año y en ese período, los tres socios verificarán la viabilidad y eficiencia del uso de los camiones EV durante las operaciones de entregas.

A raíz del rendimiento actual de la batería, TMC e Hino creen que es posible ofrecer vehículos eléctricos comerciales para aplicaciones livianas y de corta distancia.

Eduardo Kronberg, gerente de Relaciones Públicas y Responsabilidad Social de Toyota,

destaca que "si bien el camión puede adaptarse a distintos terrenos, está ideado especialmente para recorridos cortos y las pruebas que se están llevando a cabo están focalizadas en el uso urbano, específicamente para el reparto de mercaderías en ciudad. El vehículo cuenta con un limitador de velocidad, fijado en 60 km/h".

—¿Cada cuántos kilómetros un vehículo de estas características necesita ser recargado?

—El rango de autonomía de las baterías por cada carga depende en gran medida del uso que se dé a los vehículos. Por ejemplo, en el caso de que no se transporten mercaderías refrigeradas, es posible lograr una autonomía de 100 kilómetros con cada carga. En el caso de ser necesario utilizar el equipamiento de enfriamiento o congelamiento, dicha capacidad se ve reducida a entre un 25 y un 33 por ciento de la carga en condiciones normales.

—¿Y cuánto tiempo demanda una operación de carga?

—En cuanto a la carga de las baterías, existen dos opciones. La carga normal, realizada mediante una alimentación de 200V, que demora aproximadamente 8 horas; y la carga rápida, de 45 minutos, a través de un protocolo denominado Charge the Move (CHAdMo, por sus siglas en inglés) que suministra 50 kw de corriente continua, DC de alto voltaje a través de un conector eléctrico especial.

—¿En qué consiste el COOL-TA-Q-BIN?

—COOL-TA-Q-BIN es uno de los servicios de entregas para perecederos de bajas temperaturas de Yamato que utiliza dos tipos de sistemas de manejo de temperatura: un sistema

refrigerado con una temperatura estándar de 0°C a 8°C, y un sistema congelado con una temperatura estándar de -15°C.

—¿El EV Truck es un desarrollo totalmente japonés?

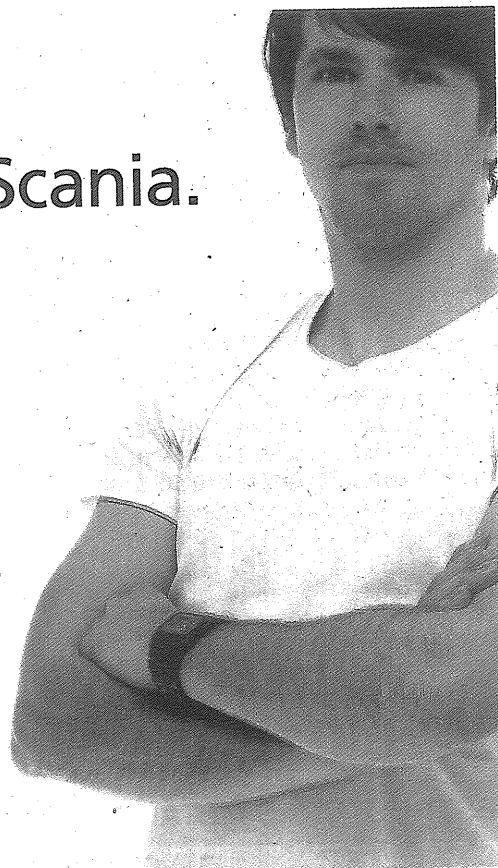
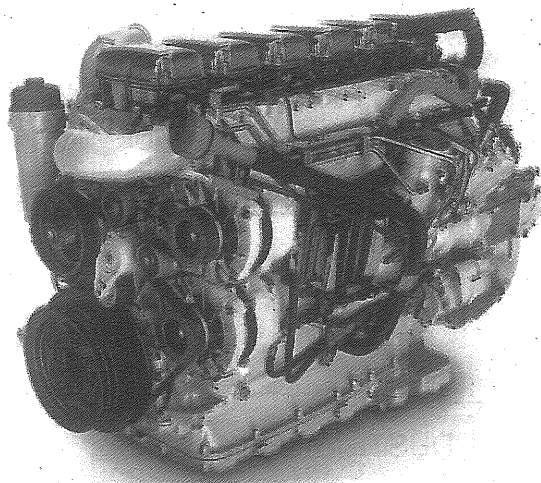
—Sí, es un desarrollo integral liderado por las tres empresas japonesas. En este período experimental de un año, los socios verificarán la viabilidad y la eficiencia del uso de los camiones EV durante las operaciones de entrega, y los resultados serán utilizados para realizar mejoras futuras. Más allá de la experiencia de larga data de Toyota en el desarrollo de vehículos híbridos y eléctricos, se trata de un tema novedoso ya que probablemente se trate del primer camión 100% eléctrico del mundo equipado con compartimentos de refrigeración y calefacción operados electrónicamente. Probablemente también sea el primer camión de una tonelada con cabina, tracción delantera y plataforma ultra baja del mundo.

—¿Cuáles son las principales ventajas de este tipo de vehículos con respecto a los convencionales?

—El beneficio más directo es el ambiental, ya que los vehículos eléctricos son cero emisiones. Al ser un motor considerablemente más silencioso que los tradicionales, genera beneficios adicionales en cuanto a la falta de polución sonora, especialmente en los repartos nocturnos o durante las primeras horas del día en grandes ciudades. Además, al contar con una plataforma ultrabaja, diseñada exclusivamente para estos vehículos, es posible colocar la carga sin tener que levantarla, lo que mejora el flujo de trabajo y evita potenciales accidentes. ●



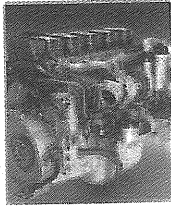
Nuevos motores Scania. HACEMOS LA DIFERENCIA



Scania. Destinado a llegar.



Cabina Scania.
Mayor confort, seguridad y visibilidad, en la mejor cabina de su segmento.



Nuevos motores Scania. Mayor torque.
Nuevos motores de 9, 13 y 16 litros con potencia desde los 250 hasta los 580 HP. Mayor torque, economía de combustible y durabilidad a toda prueba.



Opticruise.
Realiza cambios de marcha en forma automatizada o manual. Contribuye para alcanzar la mayor economía de combustible y la reducción del desgaste de los componentes del sistema de transmisión.



Sistema de Gestión de Flota Scania.
Un conjunto de servicios que conecta los vehículos con la oficina, permitiendo al transportista ver información sobre sus unidades, tareas y desempeño en la conducción.



www.scania.com.ar