

## LANZAMIENTO

# Camiones. Una nueva generación sale a las rutas argentinas

Se presentó una renovada línea de vehículos con el objetivo de reducir emisiones, mejorar el ámbito de conducción y bajar los costos

**Eduardo Pérez**  
REDACCIÓN EXPOTRADE

Una generación de camiones totalmente renovada desde la concepción de su planta motora hasta el diseño de su cabina, producida con el objetivo de liderar el cambio hacia un sistema de transporte más sustentable, fue presentada por Scania Argentina la semana pasada, apuntando hacia tres pilares: ser más amigable con el medio ambiente, mejorar el ámbito de conducción y reducir los costos.

La nueva línea —que comenzó a comercializarse en Europa hace dos años— empezó a producirse en enero en la planta de la empresa en San Bernardo de Campo, Brasil, y salió a la venta con una amplia gama de motores, desde los cuatro cilindros de siete, nueve y 13 litros hasta el V8 de 16 litros y una nueva idea de cabina para reemplazar a su anterior familia, la PGR.

Más allá del diseño externo y el cuidado de la comodidad, maniobrabilidad y seguridad para el conductor, la línea tiene características diferentes en su interior, pero también en la tecnología y en la planta de motor, dentro de la cual se agregó el motor de siete litros destinado al servicio urbano, un rubro nuevo para la empresa sueca.

Con el conductor como centro en el diseño, Scania pasó de siete a 19 tipos de combinaciones posibles con las renovadas cabinas P, G, R, y la nueva S, con piso plano; además del paquete XT, para operaciones fuera de ruta, y con las alternativas de techo bajo, normal y alto de hasta 2,07 metros, que permite un desplazamiento más cómodo en el interior en la Highline.

Los interiores de las cabinas ofrecen mayor confort, con más opciones de ajuste del asiento; la visibilidad frontal y lateral mejoraron gracias a la posición inicial del conductor, seis centímetros más cerca del parabrisas y dos hacia la izquierda; se varió el pilar A, para reducir el punto ciego, y el panel fue bajado ligeramente. Estos elementos que hacen a la seguridad se reforzaron con un airbag lateral que se sumó al frontal reglamentario.

## Motores y potencias

Los cuatro tipos de motores, más livianos y silenciosos que sus versiones anteriores, fueron desarrollados con tecnología de alta presión de inyección Diésel (sistema XPI) y múltiples elementos para disminuir consumo —que podrá llegar a ser 12% menos— y emisiones, con versiones especiales a biodiésel o a gas natural comprimido o licuado. Además, fueron fabricados con un compuesto de hierro y grafito (CGI) de mayor resistencia a la fatiga.

La oferta en la gama de motores se fijó entre los 220 y 620 CV de potencia. Estos despliegues se fijaron para los de cuatro cilindros, con el nuevo motor de siete litros en el segmento semipesado con 220, 250 y 280 caballos, y torque de 1000 a 1200 Nm; los tradicionales de nueve litros, con 280, 320, 360 CV y torque de 1400 a 1700 Nm, y el de 13, con 410, 450,



La nueva propuesta de la automotriz Scania

500 y 540 CV, con torque de 2150 a 2700 Nm, y el V8 de 16 litros con 620 CV y 3000 Nm de torque.

La línea llegó con un sistema de frenado más avanzado que permite que un tractor 4x2, con 40 toneladas de peso total circulando a 80 kilómetros por hora, pueda parar totalmente en una distancia de 5% más corta que sus similares, combinando frenos de servicio, de motor y el sistema de retarder desarrollado por la empresa sueca.

## La presentación

La nueva generación de Scania demandó un trabajo de más de diez años por parte de un equipo de diseñadores e ingenieros de la empresa con sede en la ciudad de Södertälje, con la idea de cambiar el rol del transporte automotor, para lo que debía cumplir con tres premisas: resguardar el planeta con camiones más sustentables; generar mayor comodidad y seguridad para el conductor, y disminuir los costos para el cliente, según explicó durante la presentación el director general de la filial local de la firma, Andrés Leonard.

Tras referirse a la adhesión de la compañía a los fundamentos del Acuerdo de París para frenar el cambio climático, Leonard enfatizó que "no hay un plan B para el planeta, por lo que Scania se decidió a ser actor fundamental dentro del sistema de transporte y a ser líder en el cambio hacia un sistema de transporte sustentable, y la nueva serie es un paso más en esa dirección".

Indicó que la sustentabilidad significa eficiencia energética y afirmó que "el Diésel va a seguir siendo parte del transporte durante algunos años más", ante lo cual la empresa decidió que en 2020, sus nueve plantas de producción van a trabajar con energía renovable y para 2050, 100% de sus productos van a tener la capacidad de funcionar con algún combustible no fósil.

## En números

# 1500

### Personas

Trabajaron durante más de diez años en la concepción de esta nueva generación de vehículos

# 330

### Vueltas al mundo

Se dieron, en comparación, durante las pruebas de pista y rutas

# 2000

### Millones de euros

Fue la cantidad de dinero que la empresa invirtió durante la etapa de investigación y desarrollo (I+D)

Dijo que la empresa estaba trabajando sobre la posibilidad de electrificar su oferta, "pero eso depende de muchos factores: una generación de energía limpia, el tratamiento de las baterías, el costo y el peso de los vehículos, que se tiene que mejorar. Por eso, primero se trabajará con camiones híbridos", aseguró.

En cuanto a la propulsión con no fósiles, aseguró que la nueva serie "tiene la más amplia gama de combustibles alternativos del mercado: biodiésel, bioetanol, biogás. Pero, atendiendo a la matriz energética de la Argentina, vamos a trabajar en el gas para el transporte, tanto en su versión comprimida como la licua-

da. Eso será una revolución para el transporte", consideró Leonard.

## Ventajas

Por otra parte, apuntó al desarrollo del transporte inteligente y seguro, con énfasis en la conectividad, "para brindarle a los clientes un portal donde tienen información relevante de la operación; el Driving Coaching, que es el seguimiento a los conductores luego de haberles dado un entrenamiento, y el mantenimiento flexible para nuestros productos, hoy el camión nos dice en qué momento se tiene que mantener y gracias a esa información activamos los procesos necesarios para un mantenimiento más eficiente".

Respecto del confort y seguridad, puso énfasis en que "alrededor del conductor se armó la cabina con mejores tecnologías y materiales nuevos. Es la primera cabina con piso totalmente plano y puede llegar a 1,98 metros de altura interna. En seguridad, además de los sensores, cámaras y radares que tenían versiones anteriores, se lanzó el único camión en el mundo con airbags laterales".

Finalmente, Leonard apuntó a la rentabilidad de los clientes. En esa línea destacó que el camión fue totalmente renovado, "con mejoras en la caja en la que se instaló un freno de contrarreje que hace cambios más suaves y rápidos, con lo que se puede alcanzar hasta 10% de menos consumo. El motor tiene aleaciones más livianas y resistentes, y el sistema de inyección XPI disminuye el consumo", afirmó.

Sumado al cuidado del entorno de manejo, "estas actualizaciones hacen de la nueva generación las mayores máquinas de ahorro de combustible y eficiencia de la historia de Scania, con lo que se garantiza una menor cantidad de emisiones al medio ambiente y una mejora en los costos", concluyó Leonard. ●

## Coaching y conectividad

El mercado de camiones implica que, al momento de la venta, el cliente elija la configuración del vehículo según las prestaciones que se adaptarán mejor al rubro en el que deberá prestar servicio, pero además en Scania calcularon que 50% de la operación implicará al producto y otro tanto a los servicios vinculados con él. En ese sentido, el mantenimiento flexible fue uno de los puntos en los que se puso el mayor énfasis dado que, mediante la internet de las cosas, la conectividad de los camiones a la central de la empresa permitirá conocer posibles necesidades de correcciones que se podrán realizar en el lugar que quede más cómodo a la operación del cliente y anticiparán a los técnicos dónde deberán centrar su trabajo.

Además, esa conectividad permitirá mejorar la conducción y hacer más rentable al producto. Enzo Pereyra, responsable del Centro de Capacitación de Scania, afirmó que "desde la perspectiva del conductor, el camión es muy simple de operar. Pero hay ciertas recomendaciones alineadas a cómo fue diseñado el producto, para mejorar el rendimiento de la unidad. Por eso, todos los conductores van a ser capacitados".

El especialista explicó que "con esta nueva generación vamos a ofrecer un curso para el conductor asignado al camión y tres meses de seguimiento a través del Scania Driving Coaching, mediante el cual nuestros especialistas en conducción eficiente les darán a los conductores consejos de manejo. Eso estará alineado a un reporte en el que se ve en cuáles de las habilidades conductivas tienen posibilidades de mejorar y sobre eso actuamos".