

I IVECO TECTOR I

Un semipesado que se las trae

Un modelo que ofrece más eficiencia, productividad y seguridad para el sector transportista

Por **Andrés Asato**

Para *LA NACION*

Sin detenerse ante la crisis y un año después del lanzamiento de los modelos Stralis y Daily, el nuevo Iveco Tector se suma al plan de inversiones de la compañía orientado al segmento de los vehículos pesados, semipesados y medianos. Es un producto que se presenta al mercado con una cabina renovada, en versiones simples y tipo dormitorio, una computadora en el panel con múltiples funciones, un motor de 250cv más potente y económico (homologado para utilizar Biodiesel B5) y 3 opciones de caja de cambios.

El diseño interior se destaca por la practicidad y el confort que le brinda al conductor una mayor seguridad y productividad. El volante puede regularse en altura e inclinación y el asiento posee suspensión neumática de serie. En la cabina tipo dormitorio, la cama es de dimensiones importantes (1,90 x 0,62 metros), rebatible y con amplio espacio para guardar objetos. La cabina presenta nueva suspensión con resortes helicoidales y amortiguadores, pensados para mejorar el confort durante la marcha.

El motor de 6 cilindros y 5,9 litros, llega en una nueva versión con 250cv de potencia, 40cv más que la versión más potente empleada en el EuroCargo. En las pruebas realizadas el motor electrónico con sistema de inyección common rail, se comprobó que consume hasta un 4% menos de combustible que la versión anterior. El freno del motor es de serie y posee tres tipos de accionamiento: automático, al retirar el pie del acelerador; accionado por el pedal de freno de servicio o a través de un botón en el suelo, junto al pedal del embrague. Tiene también la posibilidad de un pilo-



Robustez y durabilidad en la mecánica, características de Tector



Fabricación nacional

to automático, para mantener una velocidad constante en las rutas de topografía plana.

Capacidad

En línea con sus anteriores modelos, Iveco Tector mantiene las características de robustez y durabilidad en la mecánica. La versión chasis 4x2, por ejemplo, tiene una capacidad de 6,6 toneladas en el eje delantero y de 10,4 toneladas en el eje trasero. El camión trabaja con holgura aumentando aún más su durabilidad. Y otro detalle de diseño es que el eje delantero tiene lubricación en los cubos, lo que le permite a los componentes alcanzar una mayor longevidad. La suspensión delantera con resortes parabólicos le da un mayor confort durante la marcha, así como maniobrabilidad y estabilidad.

Una muestra de la versatilidad de estos semipesados la dio la participación en el último Rally Dakar realizado en Argentina y Chile, de

una mujer italiana, Luisa Trucco, que condujo un EuroCargo Tector, modelo similar al que utiliza la Gendarmería Nacional, pero con algunas modificaciones. Se le hizo doble amortiguación en ambos ejes, el motor fue llevado de 240 a 450cv, con frenos de disco en 4 ruedas y caja ZF de 16 marchas. Nacida en Turín y con 4 Dakar como piloto de camiones, la italiana aseguró que "aunque parezca enorme y complicado, conducir un vehículo de estas características es como hacerlo con un jeep grande". En el caso del Iveco Tector puede desempeñar 18 configuraciones distintas en nuestro país y cumplir las actividades más extremas como transportador de mercaderías, paletizados o combustibles.

El nuevo modelo será producido en la fábrica de Córdoba, no sólo para el mercado local sino también para otros mercados regionales como Perú, Chile y Venezuela. Para su lanzamiento en América latina, el Iveco Tector fue completamente adaptado a las particularidades en el uso y conducción de la región, trabajo de campo que fue realizado por el Centro de Desarrollo de Productos de Iveco, establecido en Sete Lagoas, Brasil. Con estas nuevas características en los semipesados la compañía espera ganar terreno en dicho segmento en América latina, que en la Argentina representan el 25% del mercado local, mientras que en Brasil acreditan un tercio de las ventas de camiones.

I CAMIONES I

El motor V8 de Scania, una leyenda que cumple 40 años

El motor V8, de Scania, con un consumo reducido para su potencia tan elevada, ostenta la reputación de ser casi indestructible. La sólida trayectoria establecida por el de 14 litros alcanzó una nueva dimensión con la versión de 16 litros, lanzada en 2000, destacó la automotriz sueca, que prevé lanzar una página web para fanáticos del motor, que está cumpliendo su cuarta década.

Scania lanzó su motor V8 de 14 litros y 350 CV a finales de los años 60. En ese momento, fue señalado como el motor diesel de camiones más potente de Europa y mantuvo ese título durante muchos años. Así, el motor V8 convirtió al camión Scania en el rey del camino. Su desarrollo comenzó cuando se pensaba que 250 CV eran demasiados. Los ingenieros de Scania-Vabis comprendieron que esa potencia no sería suficiente a largo plazo, especialmente para los transportes de madera y el transporte pesado de larga distancia, por lo que decidieron revolucionar el mercado.

"Cuando se realiza una inversión, la rentabilidad a largo plazo es un aspecto muy importante -señalaron desde la empresa- y además se deben tener en cuenta las prestaciones complementarias obtenidas gracias a menores tiempos de viaje. La durabilidad y confiabilidad adicionales contribuyen a elevar la vida útil. Más años de operación reducen la depreciación del camión y le otorgan un mayor valor de reventa".

Al respecto, Scania destaca que esos son algunos de los detalles que los clientes del V8 tienen en cuenta cuando realizan sus cálculos: "Para muchos fanáticos del legendario motor es imposible separarse de sus fieles herramientas de trabajo. En

algunos casos, la revisión después de 2 millones de kilómetros fue suficiente para darle al motor un nuevo ciclo de vida, o dos... No se sabe aún cuál es el límite definitivo de su vida útil, pero sabemos que algunos camiones Scania V8 siguen funcionando al cabo de 5 millones de kilómetros o más", subrayaron en un comunicado.

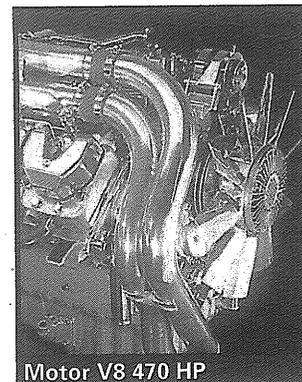
En 1962, junto con el desarrollo de una generación de camiones de cabina avanzada, presentada seis años después, se lanzó el V8. Como un motor de ocho cilindros en línea no cabía bajo una cabina avanzada, los ingenieros optaron por una configuración en V que encajaría bajo la misma cabina que el motor de 11 litros y seis cilindros en línea, pero con 100 CV adicionales. El resultado fue un propulsor potente y muy compacto.

Maniobrabilidad

Durante el desarrollo de las prestaciones del nuevo motor, los ingenieros aplicaron el concepto de maniobrabilidad. Junto al resto de la cadena cinemática, la maniobrabilidad caracteriza el comportamiento del motor durante la conducción. La potencia pico suele ser un factor secundario, pero las características de par son críticas para determinar las prestaciones del motor.

Para los ingenieros de Scania-Vabis, la maniobrabilidad significaba que el camión debería necesitar pocos cambios de marcha en toda la gama de velocidades; tener una excelente fuerza de tracción a bajos regímenes y disponer de suficiente reserva de potencia en toda la gama de regímenes del motor:

Redacción Expotrade



Motor V8 470 HP

FABRICANTES
Cabinas, carrocerías, Acoplados,
Maquinaria en Gral. y BIENES de CAPITAL.

RECUPERO SALDO TECNICO I.V.A.
Haga dinero de su saldo a favor en tiempo y forma

BONO DEL 14 % DE LAS VENTAS
Bono fiscal endosable retroactivo a 2001

Profesionales con amplia experiencia
ESTUDIO CARLOS BIANI y Asoc. CONTADORES PÚBLICOS
CONSULTAS A:
www.beneficiosindustria.com.ar

Tel/fax: (011) 4902-3648
Cel. (011) 15 5002 8419

Una simple llamada para su tranquilidad.

Ante una necesidad imprevista, la ayuda está a su alcance todos los días del año. Una simple llamada gratuita a Scania Assistance -0800 999 SCANIA (722642)- lo pone en contacto con una amplia red de concesionarios de todo el país y también en Uruguay, Brasil y Chile. Independientemente de dónde se encuentre, lo atenderemos con talleres móviles, técnicos altamente capacitados, herramientas y tecnología de última generación, para encontrar la mejor solución en el menor tiempo posible.

Scania Servicios Posventa.
Dedicación absoluta.

