



4 de septiembre de 2017

El legado centenario de Scania al mundo de la construcción:

Creamos en base a la confianza que sembramos en todo el mundo

La experiencia que Scania se ha labrado en el sector de la construcción tiene más de un siglo de antigüedad. Al principio, Scania disfrutaba de una excelente y accesible pista de pruebas las 24 horas del día simplemente con salir de la fábrica: la red viaria de Suecia no estaba pavimentada y presentaba entonces un estado lamentable. Hace poco más de un siglo, la producción anual de Scania era de unos 200 vehículos y todo el montaje obedecía a las necesidades particulares de los clientes. A día de hoy, la fabricación se desarrolla a una escala completamente diferente, si bien las soluciones a la carta y la predilección por soluciones sólidas, avanzadas desde el punto de vista técnico a la par que sencillas, siguen gozando de prioridad en la cultura corporativa de Scania.

Pocas actividades hay más diversas y, al mismo tiempo, más especializadas que las del segmento de la construcción. Para Scania, ello conlleva comprender los distintos segmentos y los desafíos contra los que ha de luchar la aplicación de que se trate. La capacidad de satisfacer las incomparables necesidades de una gran diversidad de clientes está profundamente arraigada en la cultura de Scania. En la actualidad, cuando los volúmenes de producción son 500 veces superiores a los de la década de 1910, se precisa previsión en las labores de desarrollo junto con un sistema modular de primer orden mundial para gestionar la tarea.

Pista de pruebas junto a la fábrica

La mayoría de la red viaria sueca permaneció sin pavimentar hasta mediados de la década de 1950. Por tanto, en absoluto puede sorprender que en los albores de Scania-Vabis toda la producción que se vendía estuviera dotada de equipamiento para lidiar con las difíciles condiciones viales del momento en Suecia, que en ocasiones incluía la conducción fuera de carretera. Con una extensión de 1.600 km de norte a sur y cruzada por una tupida red de carreteras de grava, no es de extrañar que Suecia era algo así como un paraíso para los transportistas que participan en el mantenimiento de carreteras. Muchas de las vías públicas de alta capacidad se volvían impracticables cuando llegaba el deshielo en primavera. La lluvia las dejaba fangosas y resbaladizas y, con el buen tiempo, el polvo molestaba a vehículos y pasajeros. Además, los tramos de carretera que en invierno era preciso mantener con las quitanieves eran incontables.

Viviendas para millones de personas

En el periodo comprendido entre las décadas de 1910 y 1960, Suecia se desarrolló pasando de ser una nación pobre y agrícola a convertirse en una nación moderna, industrializada y con un buen estado de bienestar. Hace aproximadamente 60 años,



la nación entera avanzaba a máxima velocidad y se invertía de forma masiva en la construcción de viviendas e infraestructura. Los camiones de Scania contribuyeron de forma notable con el transporte de grava, tierra, áridos, cemento y todo tipo de suministros hacia y desde los emplazamientos de obra.



Algunos vehículos destinados a la construcción que fabricaba Scania-Vabis, como el icónico DLT75 6x4 de 1958, contribuyeron de forma decisiva a medida que emergía la Suecia moderna durante la década de 1960, en la que se batieron todos los récords.

Hasta finales de la década de 1960, las medidas totales de longitud y peso de los vehículos eran “ilimitadas” en Suecia. La única reglamentación efectiva consistía en que el peso por eje no debía superar las ocho toneladas. Esto traía como consecuencia la grave congestión ocasional de las carreteras suecas del momento debido a largos convoyes compuestos por varios remolques. Sin embargo, todas las penalidades tuvieron un final feliz para los suecos: entre 1965 y 1975 se concluyeron no menos de 1 millón de viviendas de nueva planta.

Concepción modular

Scania creció y se desarrolló en paralelo a Suecia. Scania ya se había granjeado una reputación impecable como fabricante de vehículos resistentes y duraderos en las décadas de 1920 y 1930. Asimismo, Scania había fraguado relaciones duraderas con agencias gubernamentales e instituciones públicas, como la compañía ferroviaria nacional, el servicio de correos, las direcciones regionales de carreteras y la administración nacional de carreteras de Suecia, así como con operadores de transporte público. En coordinación con estas agencias, desarrolló soluciones destinadas a solventar diversos desafíos que acuciaban al transporte por carretera y a los servicios de transporte.

Valgan los ejemplos de la multiplicidad de camiones destinados a tareas de construcción y conservación que fueron equipados con volquetes con tres orientaciones y con esparcidores de arena, que fueron diseñados en colaboración con la administración nacional de carreteras de entonces, Vägstyrelsen. Scania-Vabis acabó por forjar una especie de monopolio de camiones destinados a la conservación de carreteras en Suecia.



Camión Scania en tarea de alta resistencia en Inglaterra en la década de 1970. Ya entonces los márgenes eran estrechos, pero al menos el conductor tenía la suficiente potencia de motor para la tarea correspondiente.

Las soluciones con diseño a medida se convirtieron en la seña de identidad de Scania, al igual que la capacidad de combinar componentes existentes de una forma inteligente para solventar diversas necesidades de los clientes. Dicha capacidad fue desarrollándose paulatinamente desde finales de la década de 1930 en adelante hasta llegar al sistema modular contemporáneo de Scania. Los primeros motores modulares fueron presentados en 1939, y la primera serie de camiones ensamblados totalmente por módulos hizo su debut en 1980.

Excepcional robustez

Toda la experiencia que Scania-Vabis extraía de las carreteras y de los solares de obras sirvieron de muchísima ayuda cuando la empresa se adentró en los mercados de exportación a finales de la década de 1940. Los vehículos aventajaban a los competidores de países en que se habían impuesto restricciones de peso y longitud y tuvieron una buena acogida en Sudamérica, donde las ventas de exportación habían comenzado a realizarse cerca del año 1950.

La buena reputación que Scania se había procurado fue un valioso activo; además, la empresa logró un avance comercial gracias a las rigurosísimas normas para realización de pruebas de cabina que las autoridades suecas introdujeron en la década de 1960. A consecuencia de la rigurosidad de las pruebas, los fabricantes suecos produjeron cabinas robustas, construidas enteramente de acero, antes que los demás fabricantes. No fue hasta la década de 1990 cuando se introdujo en los mercados europeos un marco reglamentario común similar.



La realización de rigurosas pruebas en las que se somete a una cabina a toda una serie de ensayos que implican distintos procedimientos sigue siendo un elemento relevante del ADN de Scania en el desarrollo de cabinas de nuevo diseño. La ilustración que figura sobre estas líneas corresponde a una prueba en 1968.



Camiones icónicos

Aparte de reconvertir un segmento notable de su producción para provecho de la defensa de Suecia en la segunda guerra mundial, la nueva dirección de Scania propició la revisión de la totalidad de sus actividades y gama de productos. En consecuencia, comenzó el periodo de posguerra disponiendo de una moderna gama de productos y unidades de producción mejoradas. Los aclamados diseños del Drabant y el Regent, los modelos que encabezaban el mercado de camiones en la década de 1950, denotaban fuerza y resistencia.



El Drabant L51 de Scania-Vabis (sobre estas líneas) es una muestra representativa de los camiones de Scania de la década de 1950. No estamos totalmente seguros de que la carga que se ve en la foto fuera legal o no...

Le sucedió el icónico modelo L75, que fue presentado en 1958. Poseía unas líneas limpias y onduladas, obra del diseñador industrial, delineante y periodista Björn Karlström, y su llegada al mercado en forma de varios modelos (L/LS/LT75/LT76/110/111) acabó por poner a Scania-Vabis en el terreno de juego mundial de los camiones. Pero no solo el mundo quedó encantado por su aspecto. Los conductores valoraron la suave y precisa dirección, la buena visibilidad y la posición elevada, que permitía ver el capó, de tipo “cocodrilo”.

Soluciones globales para la construcción

Ingentes volúmenes fueron exportados también a ubicaciones lejanas como África, Oriente Medio y Sudeste Asiático, lo que puede explicarse tanto por una planta de ensamblaje para autobuses y camiones en Irak y a un conjunto de proyectos de ayuda centrados en China. Además, el modelo L sentó las bases para los primeros vehículos Scania-Vabis acabados en la época de posguerra: el 4x2 DL75 y el DLT75, que se suministraban junto con un volquete fabricado por la empresa Miller, de la Alemania Occidental. Varias operaciones cerradas con China a finales de la década de 1960 tuvieron como objeto vehículos acabados con volquetes o carrocería de madera suecos. En la actualidad va siendo cada vez más habitual que los clientes pidan soluciones acabadas a Scania, incluidos carrocerías y servicios como mantenimiento y financiación.



La recolección de caña de azúcar en los inabarcables campos de Brasil es un desafío complejo, incluso para el Scania T122ET (en la foto), nacido a principios de la década de 1980. Esta clase de resistentes camiones suelen recorrer largas distancias, por lo general sobre carreteras de grava y caminos de barro exigentes y en pésimo estado.

A partir de 1968, Scania estuvo en condiciones de ofrecer también una gama de camiones con cabina sin morro, cuya mecánica compartía con los camiones dotados de capó. Se vendían principalmente en mercados cuyos reglamentos sobre longitud requerían esta solución y a clientes que preferían una cabina en la que el conductor se situara encima del motor. A partir de 1980 les sustituyó la gama GPRT (serie 2), totalmente modular: el éxito mundial continuó. El sistema modular, por entonces desarrollado íntegramente, y la presentación de tres clases de chasis garantizaron que era posible especificar el diseño adecuado para más y más aplicaciones. Todo camión podría ahora ser diseñado a medida con arreglo a los desafíos a los que tenía que enfrentarse.

Bendita potencia

Desde que salieron al mercado los primeros motores con alta potencia en la década de 1920, las cadenas cinemáticas de Scania(-Vabis) han logrado el reconocimiento y el respeto tanto de conductores como de transportistas. El primer motor diésel vio la luz en 1936 y le siguieron una serie de motores modulares con cuatro, seis u ocho cilindros en versiones diésel o gasolina. Los legendarios motores de 10/11 L introducidos con la serie L75 en 1958 siguieron siendo los caballos de batalla de alto rendimiento de Scania hasta finales de siglo. A partir de 1969 fueron relegados a la sombra en términos de rendimiento después de que Scania presentara el motor V8 de 14 L y 350 CV, que arrasó en todo el mundo. Se convirtió en la referencia del sector en cuanto a potencia y eficiencia hasta la coronación de su sucesor de 16 L en el año 2000.

Entre 1965 y 1975, Scania también desarrolló una avanzada gama de vehículos todoterreno a propósito de un sustancioso pedido de defensa. Scania avanzó en el campo de desarrollo de tecnologías en áreas como chasis y componentes de suspensión, así como tracción a las cuatro ruedas, grupos diferenciales con reducción a los cubos y cajas de cambios automáticas, lecciones que le serían de gran utilidad durante varias décadas. Se construyeron aproximadamente 3.400 vehículos para las fuerzas armadas con una configuración 4x4 o 6x6.



Dos vehículos SBAT 111 6x6 con colores militares avanzan bajo condiciones adversas en la profundidad de algún bosque sueco en la década de 1980.

Sin embargo, para algunos clientes limitarse a “especial” no es lo suficientemente especial. Si hubiera requisitos que no pueden ser satisfechos con los millones de combinaciones posibles del sistema modular de Scania, siempre puede echar una mano Laxå Special Vehicles, fabricante de vehículos para fines especiales perteneciente a Scania. Laxå ha desarrollado y construido vehículos sin parangón sobre la base del chasis de Scania desde la década de 1970. La empresa efectúa todo tipo de tareas, como la creación de carrocerías incomparables o la construcción de tractoras para transporte pesado a través de la realización de todo tipo de modificaciones en chasis. Estas incluyen la construcción de bombas de hormigón con diversas configuraciones de ejes o volquetes pesados para actividades mineras.



Anders Lampinen, director producto de construcción de Scania Trucks, espera con ansia la presentación de la nueva generación de camiones de Scania concebidos para aplicaciones de la construcción. En su opinión, la dilatada experiencia de Scania continuará reportando beneficios a los clientes de la construcción.

Continuación del legado

Está claro que Scania mantiene un romance largo y profundo —y ciertamente con salud— con toda clase de vehículos para la construcción, sin que importe la aplicación o el mercado. ¿Qué opina Anders Lampinen, director de producto de construcción de Scania Trucks, acerca del orgulloso legado de Scania en esta área? ¿Es este un legado a partir del cual se puede trabajar?

“Desde luego, la nueva gama de Scania es algo bastante excepcional en lo que respecta a robustez y flexibilidad”, afirmó. A ello se le añade que disponemos de acceso a datos de funcionamiento procedentes de 260.000 vehículos conectados y servicios como diagnóstico remoto y al Mantenimiento con planes flexibles de Scania. Así que es evidente por qué estoy tan convencido de nuestra capacidad de ayudar a los clientes de la construcción a cambiar los márgenes a su favor.”



Para obtener más información, póngase en contacto con:

Anders Lampinen, director de producto de construcción de Scania Trucks
Teléfono: +46 73 655 04 48; correo electrónico: anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, jefe de asuntos de productos de Scania Trucks
Teléfono: +46 70 289 83 78; correo electrónico: orjan.aslund@scania.com

Scania figura entre los proveedores de soluciones de transporte líderes en todo el mundo. Nos movemos, junto a nuestros socios y clientes, hacia un sistema de transporte sostenible. En 2016, entregamos a nuestros clientes 73 100 camiones, 8300 autobuses y 7800 motores industriales y marinos. Las ventas netas se situaron en alrededor de 104 000 millones de SEK, de las cuales aproximadamente un 20 % estuvo relacionado con servicios. Scania, fundada en 1891, opera en la actualidad en más de 100 países y cuenta con más de 46 000 empleados. Las labores de investigación y desarrollo se concentran en Suecia, y cuenta con filiales en Brasil y la India. La producción tiene lugar en Europa, Latinoamérica y Asia, y se dispone de centros de producción regionales en África, Asia y Eurasia. Scania forma parte de Volkswagen Truck & Bus GmbH. Para obtener más información, consulte www.scania.com.