



4 de septiembre de 2017

Cabinas y características de nuevo diseño para toda clase de requisitos

- **Se incorporan todos los modelos de cabinas G y varias modelos de cabinas P**
- **Atención especial a la robustez de las cabinas cortas y diurnas para aplicaciones de construcción.**
- **Freno de estacionamiento eléctrico con funciones de autorretención y seguridad**
- **Entradas de aire elevadas en dos configuraciones y cuadruplicación del tiempo de funcionamiento**
- **Salida de escape vertical con dos posibles posiciones**
- **Amplios y flexibles alojamientos de las ruedas que pueden adaptarse a varias dimensiones y necesidades**
- **Variadas opciones de suspensión, como la suspensión parabólica de 2x33 mm**
- **Nuevas opciones de combinación con frenos de disco o de tambor y EBS**
- **Mejora del trabajo de carrozado y de acceso a la información**

Scania se encuentra ahora ampliando con celeridad la gama de cabinas disponible para la nueva generación de camiones. Ya se han presentado los modelos de cabina R y S y algunos de cabina G; ahora se añaden modelos de cabina P. Además, con todas las cabinas incorporadas a la gama de Scania es posible hacer el pedido de varias alturas de techo y versiones. Además, Scania va a introducir componentes y soluciones que están especialmente relacionadas con el ámbito de la construcción, como suspensiones de ballestas más robustas, tomas de aire elevadas y direcciones de escape verticales.

Scania continúa con su expansión y amplía el número de aplicaciones acabadas y posibles configuraciones para la nueva generación de camiones. Está a punto de conseguir que la que la inmensa mayoría de los clientes puedan efectuar pedidos de todo lo que necesiten, sin importar la aplicación. La primera cabina G fue presentada en junio y, a día de hoy, ya cuenta con diversas opciones de especificación, así como con la compañía de la largamente esperada serie P, que está disponible en versiones cortas y largas con tres alturas de techo.

“El abanico de que disponemos en la actualidad es bastante amplio”, en palabras de Anders Lampinen, director de producto de construcción de Scania Trucks.

“Comprende desde cabinas cortas como los modelos P14 o G14 con techo bajo hasta la S20 Highline y todas las gamas intermedias, lo cual quiere decir que la mayoría de los clientes pueden organizar el diseño a medida de su nuevo vehículo



con arreglo a sus necesidades y requisitos precisos, con independencia de la aplicación de que se trate.”



Scania acrecienta a gran ritmo la gama de cabinas disponibles para la nueva generación. En la ilustración se muestra el aspecto de la versión diurna de una cabina G con techo estándar (CG17N).

El factor que permite a Scania concebir unas ofertas tan amplias es, como no puede ser de otra manera, el sobradamente acreditado y respetado enfoque modular que ha rematado prácticamente con la llegada de la nueva generación. El uso de un número selecto de componentes posibilita que Scania diseñe diversas cabinas que tanto a nivel externo como en cuanto a su aplicación difieren sobremanera pero que comparten la mayoría de las piezas.

“El diseño modular es una firme propuesta de valor para el cliente”, asegura Lampinen. “Ya no tiene por qué conformarse con compromisos: acceda a soluciones optimizadas sin comprometer costes o poner en peligro el suministro de recambios. No importa si usted se mueve fundamentalmente por zonas urbanas durante el día o por recónditas carreteras rurales y en ocasiones tiene que pasar la noche en el vehículo. A pesar de ello, cada transportista de la construcción podrá encontrar precisamente la cabina que necesita.”

Tras su presentación el pasado año, las cabinas R y S recibieron el aplauso general por sus cualidades externas e internas. Los elogios del exterior obedecían a la combinación de un carisma contemporáneo, el ADN de diseño de Scania y una aerodinámica líder en su segmento; en cuanto al interior, fueron dignos de alabanza su foco en el conductor, la sensación de calidad y amplitud y la capacidad de personalizar las funciones y soluciones que los conductores desean para su lugar de trabajo.

Las cabinas de las series G (cuyas primeras variantes fueron presentadas en junio) y P que se van a presentar beben con naturalidad del mismo tipo de enfoque y soluciones que las cabinas dormitorio de mayor tamaño; de hecho, su construcción emplea componentes de la misma procedencia.

En opinión de multitud de transportistas de la construcción, la serie G está envidiablemente posicionada para convertirse en favorita. De un lado, son diversas las variantes entre las que elegir; del otro, parece armonizar de manera idónea factores como tamaño, peso, capacidad de carga y escalerilla de acceso.

“Creemos que en la CG17N, cabina diurna equipada con techo estándar, se observan todas las trazas del éxito en el sector de la construcción”, opina Lampinen.



Aunque no se solapa con el espacio necesario para la carrocería, ofrece un espacio y un volumen considerables para el conductor. Si agregamos al cóctel una elegante escalerilla de acceso, vista al exterior y panorámica inmejorables, una cama individual para descansar y opciones novedosas de almacenamiento flexible, resulta evidente por qué la situamos entre los posibles favoritos.

La cabina G está disponible en cinco configuraciones diferentes , desde la CG14L con techo bajo hasta la CG20H del modelo Highline. Con altura de techo Normal, se obtiene una altura interior de cabina 10 cm mayor que los modelos anteriores.. En comparación con el mismo modelo de la cabina R, la escalerilla de acceso es ligeramente más baja, pero el túnel del motor es 16 cm más alto por lo que no posee, naturalmente, las mismas posibilidades de movimiento dentro de la cabina.

Serie P: intuitiva elección

Aunque la serie G está siendo objeto de una mejora que verá ampliado el número de opciones, la serie P empieza a incorporarse a la nueva generación de camiones de Scania. Posiblemente posea incluso una versatilidad superior a la de la serie G y se suministrará en ocho configuraciones cuanto todo esté listo.

En la primera fase, dispondremos de seis variantes de la cabina P, desde la CP14L con techo bajo (especialmente diseñada para proporcionar el espacio necesario encima de cabina destinado a posibilitar el avance de la carrocería) hasta la CP20H para quienes desean cómodos interiores, una menor tara del vehículo y escalerillas de acceso más bajas junto con una cabina de montaje inferior en relación con el chasis del vehículo (cuyo inconveniente es un túnel del motor más alto).



Las cabinas P de Scania son elementos clásicos modernizados para su aplicación en los sectores de la construcción y la distribución, en los que el conductor suele desenvolverse en tráfico urbano y goza de un contacto más directo con el entorno desde una cabina montada en una posición ligeramente inferior. En la ilustración se muestra una cabina CP17 con techo estándar.

“Por supuesto, no hay la misma demanda para las diferentes versiones, pero para Scania es una cuestión de credibilidad poder ofrecer la variante adecuada destinada a aplicaciones y requisitos fuera de lo común”, asegura Lampinen. El conjunto de la filosofía de Scania que descansa sobre la capacidad de brindar en todo momento el mejor ahorro de explotación total, gracias a soluciones personalizadas para todo tipo de aplicaciones, se fundamenta en la diversidad y las ventajas que el sistema modular aporta al cliente.”



Las cabinas P muestran una enorme versatilidad y se suministran en múltiples modelos con distintas longitudes y alturas de techo.

En Europa la serie P está orientada principalmente a clientes que en raras ocasiones pernoctan en sus vehículos pero que entran a la cabina y salen de esta con frecuencia. Entre los ejemplos de este caso figuran el tráfico de distribución regional o urbano y, naturalmente, diversos tipos de operaciones de la construcción. La cómoda escalerilla de acceso y una disposición más a nivel de los demás usuarios viales son dos ventajas claras.

El nuevo diseño de la cabina P equipada con techo bajo presenta la misma altura libre interior que la de una cabina P perteneciente a la generación anterior (que, evidentemente, ofrece Dimensiones exteriores compactas, lo cual la convierte en apta para entornos en los que la altura libre está restringida), mientras que los modelos CP17N o CP20N proporcionan una cabina cuya altura libre interior es 10 cm mayor que en las versiones anteriores. El hecho de que las nuevas cabinas Scania sean más largas (CP17 en vez de CP16, por ejemplo) se debe a que los espacios interiores se han diseñado con una mayor longitud, que se mide en decímetros desde la Torpedo Wall en el hueco para los pies hasta la pared trasera de la cabina, para conseguir un espacio interior más eficiente.

Freno de mano eléctrico

Scania también va a presentar por primera vez una opción con freno de estacionamiento eléctrico. Su ubicación es la misma, ligeramente a la derecha del panel que hay frente al conductor, pero el control recuerda más al aspecto del de coches de pasajeros modernos (aunque dimensionado para un camión). El control es sensible a la presión: puede aplicarse de forma gradual.



Scania va a presentar un freno de estacionamiento eléctrico equipado con funciones de mejora de seguridad. Se aplica de forma automática (a bajas velocidades) cuando la puerta del conductor se abre o se desabrocha el cinturón de seguridad.

Puesto que el freno de estacionamiento se controla mediante electricidad, también es susceptible de incorporar nuevas funcionalidades. Por ejemplo, el freno se aplica automáticamente si la velocidad de circulación es baja y el conductor se quita el cinturón de seguridad o si la puerta se abre – una medida de seguridad activa que han solicitado los compradores más relevantes en el sector del transporte, principalmente en el segmento de la distribución.

Además, se ha potenciado la funcionalidad de retención en pendiente. Una vez activada la posición de autorretención del freno de estacionamiento eléctrico, no habrá límite temporal respecto a la duración de la retención del vehículo. Vuelve a aplicarse también cada vez que el camión se detenga de nuevo, como en embotellamientos de tráfico. Si el vehículo se mantiene parado durante un poco más de tiempo, se alterna automáticamente desde la autorretención (que usa los frenos de servicio, cuando se muestra el símbolo verde del freno de estacionamiento) al freno de estacionamiento (que usa los frenos de servicio y muestra el habitual símbolo rojo del freno de estacionamiento).

Una de las facetas de todos los tipos de sistema de asistencia al conductor es que no deben ocasionar molestias innecesarias. Por tanto, los ingenieros de Scania han prestado especial atención (tras analizar con detenimiento marcas de coches como VW y Audi) a factores como la mayor suavidad posible en arranque, sin importar si el freno de estacionamiento o la función de autorretención se vaya a desacoplar cuando el conductor, con el cambio engranado y el motor en marcha, así lo solicite a través del pedal del acelerador. Si el vehículo ha estado aparcado con el freno de estacionamiento activado, se desacopla (siempre que se cumplan todos los criterios de activación, como el cinturón de seguridad) y el camión alterna automáticamente a la autorretención para salir con suavidad.

Varios elementos de la oferta para el sector de la construcción

Ya que la presentación general de componentes y soluciones se centra concretamente en aplicaciones del sector de la construcción, Scania también va a presentar componentes y soluciones de otro tipo muy esperados. En cierto modo, estos son, como es natural, componentes y configuraciones extraídos de la oferta anterior de Scania para la construcción, si bien muchos de sus elementos son totalmente nuevos o han sido desarrollados y mejorados aún más.



La segunda categoría incluye opciones tales como tomas de aire elevadas (además de las tomas de aire frontales) en dos versiones, una de las cuales está concebida específicamente para trabajos de alto rendimiento. Las tomas de aire elevadas están indicadas para la conducción en entornos polvorientos y contribuyen a garantizar altos índices de tiempo de actividad sin que se resienta el consumo de combustible debido a la longitud de las entradas y a la obstrucción de los filtros.

El modelo HD Scania va equipado con dos filtros de aire y tiene capacidad para absorber hasta un máximo de 40 kg de polvo antes de precisar revisión, cuadruplicando así el tiempo de funcionamiento en comparación con soluciones anteriores. También disponemos ahora de una solución con dirección de escape vertical. La novedad es que puede acoplarse en dos posiciones detrás de la cabina, simplificando así algunas tareas de carrozado.



Scania va a presentar una entrada de aire elevada en dos versiones, lo cual cuadruplica el tiempo de funcionamiento de la versión HD.

En los vehículos destinados a la construcción, la suspensión de la cabina es de especial importancia en cuanto a la comodidad del conductor y al equilibrio de ésta con la robustez del vehículo . Scania ofrece ahora suspensión mecánica de cuatro puntos en dos versiones. La variante de alta resistencia posibilita una mayor amplitud de movimientos de la cabina para evitar impactos durante la conducción fuera de carretera en condiciones verdaderamente exigentes.

Otra función que valoran los transportistas de la construcción es la posibilidad de personalizar los alojamientos de las ruedas y los bordes de los guardabarros según la selección de suspensión y ruedas. Valgan como ejemplo los casos concretos de conductores que desean espacios anchos que permitan una conducción sin obstáculos con cadenas de nieve o con montaje de rueda simple con neumáticos de gran grosor.. Asimismo, Scania va a presentar guardabarros de nuevo diseño y totalmente ajustables para el segundo eje delantero . No importa la elección de neumáticos y chasis: el guardabarros es susceptible de ser ajustado a la altura adecuada.



Suspensión y chasis

Los vehículos destinados a la construcción dependen en gran medida de que la composición del chasis se adecúe al trabajo que va a desempeñar. La elección de acero o suspensión neumática obedece a varios parámetros; una configuración bastante habitual consiste en combinar: suspensión parabólica delante y suspensión neumática detrás. Scania está a punto de lanzar al mercado una nueva opción de: 2x33 para ejes frontales con capacidad para 9 toneladas y suspensión parabólica progresiva de acero con dos sesgos laterales de 33 mm.

Así se obtiene una solución intermedia equilibrada entre confort, características todoterreno y estabilidad en carretera. Además, la estabilidad en carretera de vehículos dotados de ejes delanteros dobles se consigue mediante una barra antivuelcos de nuevo diseño para el segundo eje. Fomenta la estabilidad en vías públicas, fuera de carretera (sobre todo si el centro de gravedad es alto) y, fundamentalmente, al inclinarse en superficies irregulares.

En lo que respecta a soluciones de eje y chasis, Scania tiene previsto presentar varias funciones muy relevantes para aplicaciones de la construcción. Por ejemplo, la nueva generación permite combinar el sistema de control de frenos electrónico (EBS) con frenos de tambor en vehículos de 3 ejes. Otra innovación desde el punto de vista de las especificaciones es la posibilidad de combinar frenos de disco con un bogie de 26 toneladas, RBP735 con reducción de cubo. Scania también se ha pasado a los engranajes helicoidales en los engranajes planetarios para la reducción de cubo, lo cual favorece la rebaja en el nivel acústico y el incremento de la vida útil.

Punto de vista de los carroceros

A lo largo del tiempo, Scania se ha esforzado de forma inusitada por simplificar y facilitar a los clientes y los carroceros la personalización de vehículos, una inversión que realmente ha dado su fruto. Como ejemplo claro de este avance aplicado a la nueva generación de camiones, Scania ha incorporado una fila superior de orificios en el bastidor que carroceros podrán usar como deseen, los parachoques traseros y los ejes dobles delanteros no sobresalen del bastidor y el eje auxiliar controlado por electricidad introducido en otoño de 2016 ha permitido que dejen de ser necesarias tuberías hidráulicas voluminosas y expuestas. Asimismo, Scania ha preparado trazados y salidas para los componentes eléctricos y de aire, lo cual les simplifica todo a los carroceros, convirtiendo así en superfluas las soluciones improvisadas.



Entre los objetivos declarados de Scania figuran simplificar las tareas de carrozado y forjar una estrecha alianza con los carroceros.

“A diario recibimos muestras de reconocimiento”, afirma Torben Johansson, director del centro de carroceros de vehículos de Scania, ubicado en Södertälje. Los carroceros de camiones son conscientes de nuestra voraz ambición y de nuestra seriedad al afirmar que les apoyamos. Al igual que hacemos con la propia negociación por el camión, nuestro objetivo es forjar una alianza. Hablar el mismo lenguaje se hace patente de manera instantánea en recortes notables de los plazos de ejecución, incrementos de la productividad y mayor tranquilidad para las partes implicadas.”

Aparte de desarrollar los propios vehículos y simplificar la realización de tareas de carrozado en estos, Scania se centra en la información y en la formación. Un ejemplo de esto es un sitio web recientemente desarrollado que recoge información y diagramas útiles y diversos cursos de formación presenciales y virtuales para los carroceros.



Para obtener más información, póngase en contacto con:

Anders Lampinen, director de producto de construcción de Scania Trucks
Tel.: +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.