

El FH se ha convertido en un camión con mayor conectividad, con las tecnologías de telemetría más avanzadas.



FOTO: VOLVO

Otra innovación importante es la nueva plataforma electrónica del camión, ahora más inteligente y que proporciona un mejor nivel de interactividad hombre- máquina. La TEA2+ (TruckElectronicArchitecture) permite instalar mucho más módulos y componentes, que hacen posible una serie de ventajas tanto para el conductor y el transportista, como para el carrocero.

La nueva plataforma aumenta considerablemente la posibilidad y velocidad de los diagnósticos de todo lo que ocurra en el vehículo. Más avanzada y al mismo tiempo más "sencilla", la TEA2+ tuvo una reducción substancial de cables y un aumento de las conexiones digitales.

Con un nuevo colchón, la nueva cama es más ancha y pasa de 760 mm a 800 mm de ancho. Toda el área recubierta por vidrios fue modificada y las columnas laterales están más angostas. Los retrovisores tienen un nuevo y osado diseño, que disminuyó alrededor de 20% la obstrucción de la visión del conductor.

El asiento del conductor se ha modificado y es más confortable tanto para personas altas o bajas, pues ahora cuenta con 40 mm más en el ajuste de posición.

**Scania G460**

Los camiones Scania serie G han sido fabricados para servir a los transportistas de largas distancias. También se caracterizan por recibir

todo tipo de aplicaciones, mayoritariamente las que son orientadas al sector construcción. Scania 460 LA6x4MNA tiene un chasis con una capacidad de carga útil de 17,107 kg.

Cuenta con un motor Scania, modelo DC13 106 560, con inyección comandada electrónicamente por Turbocompresor e Intercooler. Cu cilindrada de 12.7 ltes explotada gracias a 460 CV de máxima potencia y a un torque de 2,250 Nm. Además de incluir un limitador de humo blanco, se guía bajo las normas Euro III.

La caja de cambios también pertenece a Scania, y es de tipo sincronizada con doble gama, split y overdrive. Tiene 12 velocidades hacia adelante, dos súper lentas y dos de retroceso. Como una medida de precaución al componente, fue agregado un enfriador de caja que, además de evitar recalentamientos,

colabora en que la transmisión pueda trabajar a una temperatura adecuada de funcionamiento.

De serie está disponible en la unidad el sistema de frenos ABS con tambor en todas las ruedas. Los frenos auxiliares cuentan con un retardador Scania y un freno de escape con control manual/automático; de esta forma, la conducción de Scania G460 LA6x4MNA es completamente segura.

La suspensión delantera presenta muelles parabólicos y barra estabilizadora, con una capacidad de 7,500 kg. Por otro lado, la suspensión posterior está compuesta por cuatro muelles de aire guiados por muelles de ballestas. Tiene una capacidad de 19,000 kg. Los neumáticos y aros, encargados de soportar el chasis y carrocería del camión, son de tipo 295/80R22.5 y 8.25X22.5, respectivamente. De esa forma, el camión con un peso de chasis que equivale a 9,393 kg, registra una capacidad de carga útil de 17,107 kg.

La cabina -con suspensión neumática de cuatro puntos- posee un computador en el volante (ajustable) y un sistema de gestión de flota C200 en el paquete básico. Incluye de serie un tacógrafo y velocidad crucero para obtener un manejo que cause menos fatiga al operador. Adicionalmente, el camión Scania G460 LA6x4MNA puede contar con aire acondicionado, radio cd mp3 y alarma de retroceso.



FOTO: SCANIA

La suspensión delantera del Scania G460 presenta muelles parabólicos y barra estabilizadora, con una capacidad de 7,500 kg.