

Desafío cumplido: más de 4.000 km por la Ruta 40

Scame
www.scame.com

En Argentina, por los 4.786 kilómetros de la ruta 40 que separan a Río Gallegos de Salta, se llevó a cabo una travesía internacional de autos, motos y bicicletas provenientes de Francia, entre el 9 y el 28 de abril pasados. La particularidad notable es que fue exclusiva para vehículos eléctricos, de modo que más que la velocidad, lo importante era la eficiencia a la hora de administrar el consumo.

Participaron de The Green Expedition, autos, motos y bicicletas, que organizaron su recorrido en diecinueve etapas de entre 140 y 350 kilómetros.

Con el aval de las embajadas y ministerios locales y franceses y el apoyo de municipios y direcciones de turismo, la prueba fue en realidad una propuesta de dos empresas galas: *Atypik Travel Organisation* y *Sojasun*, dedicada a la alimentación.

El objetivo principal fue demostrar que el transporte vial no contaminante puede afrontar grandes distancias, y así conciliar el sector automotriz y la ecología.

La empresa *Scame* fue parte del evento en tanto que fue una de las encargadas de proveer los puntos de recarga de automóviles, productos que ella misma fabrica y ya comercializa en nuestro país. Se trató de un desafío para la empresa de origen italiano, pues no contaba localmente ni con infraestructura, ni con experiencia suficientes como para asegurar un resultado exitoso. Las palabras de Roberto Stazzoni dan cuenta de que el desafío fue superado con éxito. De parte de *Scame*, Stazzoni participó de toda la travesía.

¿Cómo fue el la llegada?

El 28 de abril, luego de casi 5.000 kilómetros recorriendo la ruta 40, llegamos a Salta "La Linda" después de





haber partido de una fría Río Gallegos, más de veinte días antes.

Llegaron dos Renault Zoe, un Tesla, una moto Zero y dos bicicletas con pedaleo asistido Matra. Cerraba el equipo de vehículos eléctricos una moto Electric Motion de trial, que no competía, sino que se utilizaba para los espectáculos acrobáticos que el campeón francés y piloto de la Zero ofreció en casi todas las ciudades en las que paramos. Un automóvil de combustión interna transportaba al equipo de periodistas, y cerraba la caravana una camioneta con un tráiler y finalmente una casa rodante.

De los más de veinte integrantes del equipo que llegamos a la meta, éramos cuatro argentinos, un holandés y quince franceses. Del total de los miembros, seis eran mujeres, una de las cuales pertenecía al equipo de ciclistas.

¿Por qué Scame decidió participar de la travesía?

Cuando en diciembre de 2017 completé un Excel con las distancias y fechas que los vehículos eléctricos debían alcanzar en un país en el cual solo hay un puñado de ellos y la infraestructura de recarga es casi nula,

tengo que confesar que me pareció una empresa imposible pero atractiva. Algo me decía que sí era posible, y obediente a esa sensación le propuse al presidente de Scame Argentina que fuésemos uno de los patrocinadores. Eduardo Ron se entusiasmó rápidamente con la idea, pero no fue fácil convencer a la casa matriz de Italia sobre acompañar el proyecto con la marca, y más difícil aún fue que quisieran acompañar con un equipo para cargar a los vehículos durante la travesía. La mirada de Scame Parre era realista: "No solo no hay autos ni infraestructura en la ruta", nos decían, "sino que ustedes no tienen experiencia suficiente".

Francisco Casella, gerente de marketing de Scame Argentina, me acompañó no solo durante la cruzada dentro de la empresa, sino que vino a cargar y conducir uno de los autos desde Bariloche hasta San Martín de los Andes.

Pero por alguna razón, finalmente Italia accedió a comprometerse con imagen de marca y con productos. Así fue que un cargador Scame partió hacia Río Gallegos y se conectó a una bajada de la línea aérea



que materializó la municipalidad de esa ciudad, y así cargamos los autos por primera vez.

¿Qué experiencia ganaron en recarga de vehículos eléctricos?

Pasamos a convertirnos de inexpertos entusiastas a aplomados entendidos en esto de cargar autos eléctricos. La situación de carga como la de Río Gallegos se fue repitiendo a lo largo de las más de veinte paradas que realizamos para cargar. Más de veinte, digo, ya que fueron veinte noches durante las que cargamos, sumadas a varias paradas intermedias durante almuerzos compartidos por el equipo, incluido el piloto de la moto y los ciclistas que recorrieron la ruta en bicicletas con pedaleo asistido.

¿Cuáles fueron los principales inconvenientes?

Si bien habíamos indicado con antelación en los diferentes lugares en los que estaba previsto detenernos a cargar qué tipo de conexión necesitábamos para conectar el cargador, no siempre las cosas estaban resueltas de modo adecuado para cargar, y debíamos extremar los esfuerzos y la imaginación para poder

alimentar los vehículos y continuar la marcha. En varios lugares debimos hincar una jabalina para complementar la puesta a tierra, ya que, sin una resistencia adecuada, los vehículos no cargan.

Uno de los momentos más emotivos fue, tal vez, cuando logramos cerrar el "Círculo Virtuoso" y cargar en bornes del Parque Solar Cañada Honda por invitación de uno de los patrocinadores, la empresa 360 Energy.

¿Cuánto tiempo demora cargar un auto eléctrico?

Tomo como referencia al Renault Zoe. Este automóvil totalmente eléctrico cuenta con una batería de cuarenta kilowatts-hora de energía. Tiene un sistema a bordo que puede recibir veintidós kilowatts de potencia con 380 volts y 32 amperes por fase. En estas condiciones, el auto se carga en más o menos dos horas. El cargador Scame que llevamos, a los efectos de no tomar demasiada potencia de la red, contaba con dos salidas monofásicas que nos permitían cargar dos autos, pero en 220 volts y 32 amperes, monofásicamente, es decir, con siete kilowatts cada uno. Por lo tanto, la batería se cargaba totalmente en siete horas aproximadamente.

¿Cuál es su evaluación tras haber piloteado un auto eléctrico en una travesía de envergadura?

Casi todos los vehículos eléctricos informan al piloto sobre su desempeño en la conducción. Compartí el manejo de uno de los Zoe, por gentileza de Laurence Thouin, responsable de comunicación de la expedición. Nos esforzábamos por mantener el consumo en torno a los catorce kilowatts-hora cada cien kilómetros. Esto daría una autonomía más o menos de 285 kilómetros con la batería cargada totalmente. Mantener ese consumo no es nada difícil. Se trata de prestar atención a la potencia instantánea que se va entregando al motor cuando se presiona el acelerador, tratando de andar en unos diez kilowatts en tramos rectos y sin pendiente. Pero justamente las pendientes, el viento y otras variables del camino, como el estado del pavimento, o la necesidad de pasar camiones o micros, hacen que los consumos instantáneos varíen.

¿Puede compartir alguna anécdota particular?

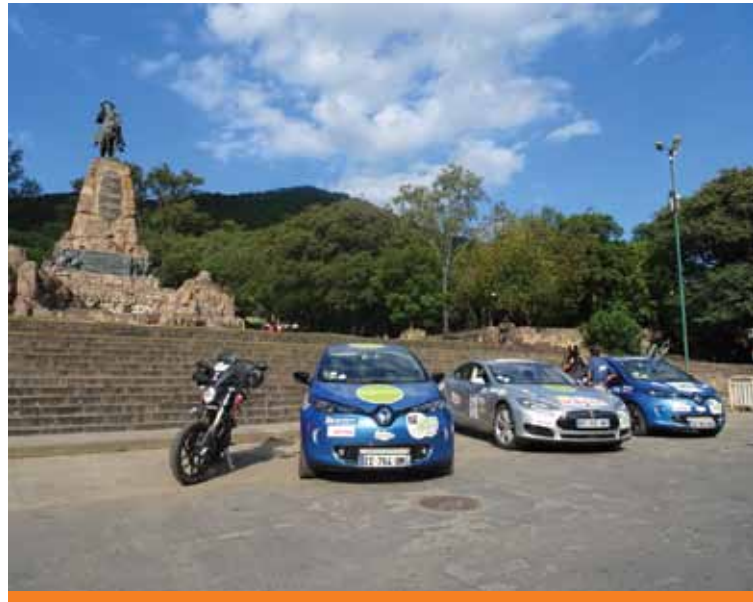
Saliendo de Belén en dirección a Cafayate, viví un momento de zozobra, ya que la energía que venía consumiendo y otros indicadores me demostraban que no iba a llegar. Además, no había paradas intermedias previstas para recarga, y la pendiente era hacia arriba. A la mitad del camino, las bajadas me permitieron recargar la batería por medio del frenado regenerativo y llegué a destino con más de setenta kilómetros de sobra.

¿Cómo reaccionaron los productos Scame?

En cada parada, había que bajar del vehículo de apoyo y conectar a la red el cargador, que consistía en una columna para vía pública. A pesar de los tratos extremos, tanto el cargador como los accesorios Scame que llevamos para la actividad respondieron en forma más que adecuada. Aún cuando nos llevamos por delante un enrollador con la camioneta, lo seguimos utilizando hasta el final de la travesía.

¿Cuál es su conclusión?

Para hacer exitosa una empresa posible basta con dar el cien por ciento de cada uno. Para hacer exitosa una



empresa imposible, cada uno debe dar el 120 o el 130 por ciento. Eso fue The Green Expedition, un equipo que puso foco en el resultado y en el que cada individuo dio lo mejor de sí para el resto. Ruta con pavimento, ripio, cabras y ovejas, cactus, valles, quebradas, rocas y montañas, amigos del camino, amigos del equipo y manjares regionales pusieron colores diversos a un viaje maravilloso, tanto en lo profesional como en lo humano. Hay que reconocer especialmente a los organizadores de ATO, Bruno Ricordeau y Thomas Bernardeau, así como a The Touring Company Argentina, empresa local que llevó adelante la operación.

Me siento agradecido a todos los involucrados, especialmente a Scame Argentina y a Scame Parre por haber accedido a esta aventura, que nos ha demostrado que nuestros productos son aptos para cargar autos eléctricos y lanzarnos al camino, aún en las condiciones más difíciles. ■