

# Industria

## Peugeot 208: los detalles que no se ven del próximo auto de fabricación nacional

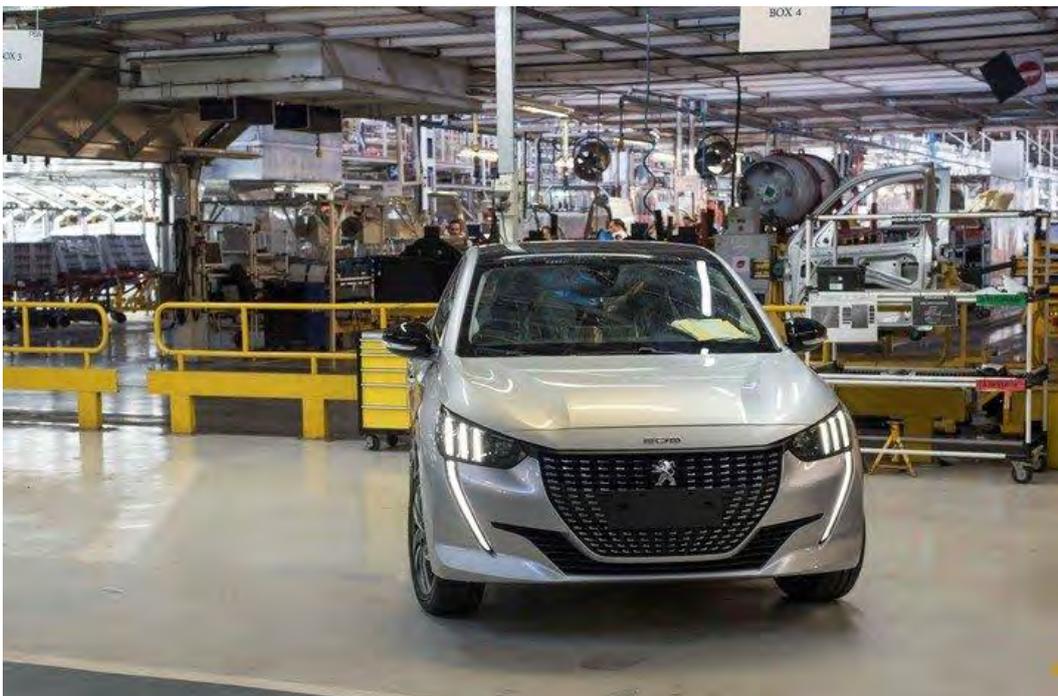
La gran apuesta de la marca francesa pasa por la implementación de la misma plataforma de producción que se usa en Europa.

03/07/2020 - [Clarín.com](https://www.clarin.com/autos/) - Autos

Fabricar un auto no es una tarea sencilla. Los vehículos modernos hoy pueden llevar **más de 2.500 piezas**.

Y las exigencias modernas de producción exigen que todas esas partes deben llegar “justo a tiempo” para unirse en una gran coreografía interpretada por operarios y robots que logran que el producto salga rodando al final de la línea de montaje.

Todo ese proceso se ha simplificado gracias a la utilización de “**plataformas**” que solucionan y hacen más eficiente la fabricación de varios modelos sobre una misma base.



El nuevo 208 es ahora un león que muestra sus "colmillos".

Es decir que sobre esa plataforma se pueden construir vehículos distintos que comparten una misma base.

Por eso, más importante que fabricar un modelo nuevo es estrenar una plataforma para producir un nuevo modelo. Y en esa tarea se encuentra **Peugeot**, que está en la fase final de la puesta a punto para la fabricación nacional del nuevo **208**, que utiliza la plataforma **CMP**, la más avanzada que tiene el Grupo PSA en todo el mundo.

**Clarín** pudo recorrer las instalaciones de la planta del grupo francés en El Palomar, en la provincia de Buenos Aires, en una visita previa a la aparición de la pandemia del coronavirus, para conocer cómo será la producción del **auto más moderno** que tendrá la industria nacional.

### ¿Por qué es importante tener una plataforma moderna?

El tipo de plataforma que se instale en una fábrica no sólo va a determinar el modelo que fabrica, sino que también será trascendental para las **opciones futuras** que tendrá un centro industrial, ya que estas “bases” suelen ser útiles para dos y hasta tres generaciones de un mismo modelo. Cuanto más nueva es la plataforma mayor proyección de inversiones futuras se podrá hacer.



Se robotización algunos procesos en el armado de piezas y en la conformación de la carrocería.

Además, la modernidad de la plataforma también determinará cuestiones fundamentales del vehículo, como sus **niveles de seguridad**, su eficiencia energética y el equipamiento del que podrá disponer, ya que este tipo de desarrollos se hace pensando en elementos futuros o de última generación y anticipándose a exigencias legales que en otros países son mucho más estrictas.

La plataforma sobre la que se producirá el 208 (en realidad ya se está fabricando pero su lanzamiento comercial se espera para el mes que viene) es la más importante del grupo galo en todo el mundo. Recibe su nombre por las siglas en inglés de **Plataforma Modular Común**. Sobre ella se fabrican los **autos compactos y medianos y los SUV compactos** de las marcas Peugeot, Citroën, DS, Opel y Vauxhall.

Esa gran variedad la consigue gracias a la modularidad que ofrece en término de dimensiones, ya que ofrece dos anchos de trocha (distancia de una rueda a otra en un mismo eje), **tres distancias entre ejes**, tres módulos traseros y la capacidad de brindar varios diámetros de rueda. Pero también fue desarrollada para incorporar distintos tipos de motorizaciones, ya que apta para incorporar **un motor de combustión interna como uno eléctrico**. Es más, la nueva generación del 208 ya tiene una versión 100% eléctrica en Europa.



Los procesos de control de calidad que exige la nueva plataforma son más exhaustivos.

Eso no quiere decir que el modelo francés vaya a contar con una opción eléctrica de fabricación nacional, al menos no en el corto plazo.

Pero desde el Grupo PSA reconocen que con esta plataforma se puede adaptar rápidamente la producción a cualquier cambio de la demanda.

Para ponerlo en números, **más 8.500 personas trabajaron en el desarrollo** de la plataforma CMP. Y específicamente para el proyecto P21, como se denominó internamente al 208 nacional, fueron más de 800 empleados, de los cuales más de la mitad son argentinos.

Instalar la nueva plataforma en El Palomar y desarrollar el 208 en el país significó una inversión de **320 millones de dólares**. Y para lograrlo se tuvo que cambiar equipamientos, herramientas y sobre todo, procesos de calidad en su producción.

Buena parte de esa modernización fue pensada para poder calibrar en la planta bonaerense los **sistemas de asistencia al manejo**, como el freno autónomo de emergencia o el control de velocidad crucero adaptativo. También se permitirá el ajuste de los faros Full LED.

Pero la clave para que un auto sea moderno no sólo implica en el contenido del vehículo sino también en **cómo se lo fabrica**.

Por eso se adaptaron los procesos de chapistería, en donde se automatizaron varias etapas de soldaduras y se hicieron cambios en la conformación de la carrocería. También hubo modificaciones en la planta de pintura y en la línea de montaje.

La logística interna también tuvo cambios, con sistemas de abastecimientos automatizados en los flujos internos y con la integración de proveedores directamente dentro de la planta.

Por ejemplo, parte del sistema de frenos, el tanque de combustible y los neumáticos, son responsabilidad de las marcas que lo fabrican pero dentro de El Palomar.

Desde la marca francesa aún no adelantan mucho de las características finales que tendrá el 208 argentino.

Solo se limitan a decir que esta nueva plataforma se “traducirá en dinamismo y placer en la conducción” y que el cliente “podrá sentir menor nivel de vibración y consecuentemente un mayor confort acústico y térmico”.

Eso no quiere decir que el modelo que salga a la venta acá vaya a ser exactamente igual al que recibió el premio Auto del Año en Europa.

Hay cuestiones de configuración y puesta a punto específicas para esta región y exigencias gubernamentales más blandas en materia de seguridad y medioambientales. Pero sí utilizan la misma plataforma. Y a partir de ahí las diferencias son muy pocas.