

8/28/2017

Driving Experience Portugal 2017 Mercedes-Benz reforça eficiência na gama Actros

A Mercedes-Benz desenvolveu uma nova cadeia cinemática para a gama Actros, que permite reduzir o consumo entre 6,5 a 8,3 por cento. Além disso, estes camiões também viram reforçada a segurança e a disponibilidade, graças à adoção de novas tecnologias.



A Mercedes-Benz Trucks escolheu o nosso país para apresentar à imprensa especializada europeia as mais recentes novidades introduzidas na sua gama de camiões Mercedes-Benz Actros. Denominado “Driving Experience Portugal”, o evento trouxe dezenas de jornalistas a Portugal que tiveram oportunidade de ficar a conhecer os principais desenvolvimentos da marca em três áreas específicas: custos totais de operação, segurança e disponibilidade máxima.

No domínio dos custos totais de operação, a marca alemã introduziu uma cadeia cinemática de segunda geração que tem o potencial de reduzir o consumo de combustível em aproximadamente seis por cento relativamente à primeira geração. Esta otimização da eficiência foi alcançada com a adoção de várias medidas em áreas tão diversas como o motor e todos os órgãos da cadeia cinemática, passando pela periferia de consumidores suplementares até à aerodinâmica.

A otimização do motor OM 471, apresentado no verão de 2015, possibilitou uma redução de três por cento no consumo de combustível, que foi conseguida através de um aumento do valor do binário em regimes de rotações inferiores. Entre as novidades destaque para a mais recente geração do sistema de injeção X-Pulse, que viu aumentar a pressão máxima do combustível no common rail de 900 para 1600 bar, contribuindo para uma injeção máxima

de, atualmente, 2700 bar, em vez dos anteriores 2100 bar. O injetor dispõe agora de oito furos (em vez de sete), possibilitando um aumento do fluxo máximo de aproximadamente dez por cento. A taxa de compressão também aumentou de 17,3:1 para 18,5:1, enquanto a taxa de recirculação dos gases de escape foi reduzida. Segundo a marca alemã, todas estas medidas proporcionam uma melhoria da eficiência em todo o mapa de características do motor. O resultado é um consumo de combustível mais baixo e um aumento do binário disponível a baixos regimes.

Além disso, a caixa automatizada de doze velocidades Mercedes PowerShift 3, que está disponível nos camiões da Mercedes-Benz, também recebeu algumas otimizações, nomeadamente ao nível do peso e do enchimento de óleo, como também da redução da perda de potência por atrito. Neste capítulo, a novidade passa pela introdução de flancos dos dentes, cujas superfícies de contacto são praticamente lisas e quase não existe atrito de deslizamento. Por outro lado, um óleo sintético novo, de baixa viscosidade, também reduz a perda de potência na transmissão.

O Mercedes-Benz Actros recebeu um novo eixo motriz, equipado com um sistema de alimentação de óleo variável e que intervém à medida das necessidades, que oferece uma redução adicional no consumo de 0,5 por cento. Isto deve-se a uma diminuição das chamadas perdas por atrito dos carretos que rodam no banho de óleo.

Além da nova tecnologia para motores e caixas de velocidades, a marca alemã procedeu igualmente à adoção de uma nova estratégia de mudanças de velocidades do sistema Predictive Powertrain Control (PPC), que adapta o modo de condução com o cruise control à topografia. O novo software torna possíveis fases EcoRoll ainda mais longas, permitindo ao veículo rolar durante mais tempo.

A Mercedes-Benz Trucks introduziu ainda outros desenvolvimentos nos consumidores suplementares, como, por exemplo, numa direção assistida regulada eletronicamente e num novo alternador. A otimização da caixa de velocidades, a simplificação da estratégia de mudança de velocidades do PPC do sistema de controlo da velocidade de cruzeiro e estas melhorias nos consumidores suplementares vieram permitir uma redução do consumo de combustível de três por cento.

Aposta na segurança

A nível da segurança, o Mercedes-Benz Actros passa a estar disponível com os sistemas de assistência de mudança de direção e assistência à travagem de emergência com deteção de peões (ABA 4).

O sistema de assistência de mudança de direção é constituído por dois sensores de radar

de curto alcance do lado do acompanhante, à frente do eixo traseiro do camião. A zona de monitorização lateral tem uma largura de 3,75 metros. O sistema foi orientado de forma a cobrir todo o comprimento do veículo, incluindo semirreboque. A cobertura estende-se até dois metros à frente do veículo e dois metros atrás da traseira. Se for detetado algum peão ou ciclista, o motorista é avisado através de um LED triangular na coluna A do lado do acompanhante.

Por sua vez, o Active Brake Assist 4 (ABA 4) está apto a detetar peões em movimento em praticamente todas as situações de trânsito, incluindo atravessamento da faixa de rodagem ou o aparecimento súbito detrás de um obstáculo. Nestas situações, o ABA 4 alerta o motorista, ao mesmo tempo que desencadeia automaticamente uma travagem parcial dentro dos limites impostos pelo sistema. Isso permite ao motorista evitar a colisão, travando a fundo, seja com uma manobra de desvio.



Teste comparativo na Via do Infante

Para avaliar os resultados reais da cadeia cinemática de segunda geração do Mercedes-Benz Actros, a marca alemã efetuou um teste comparativo em Portugal, mais concretamente na Via do Infante (A22), entre os dias 3 e 8 de abril. O referido ensaio foi efetuado por três equipas de jornalistas especializados independentes e experientes, que tiveram a oportunidade de conduzir as duas versões do Mercedes-Benz Actros 1845. Cada equipa dispôs de um total de dois dias para a condução e as medições, o que constituiu um prazo adequado para permitir um procedimento metódico e metrológico adequado.

Cada motorista percorreu um total de 800 quilómetros na Via do Infante. As três equipas de dois jornalistas fizeram um total de 4.800 quilómetros. Para garantir uma medição por comparação direta, os veículos utilizaram sempre modos de condução idênticos e às

mesmas velocidades.

Para evitar desvios dos equipamentos de medida do consumo de combustível, os depósitos foram sempre desmontados e pesados antes do início das medições e após a conclusão dos trajetos de medição. O resultado final indicou uma média total da redução do consumo da cadeia cinemática de segunda geração para a primeira geração de 8,3 por cento, um valor que superou a expectativa inicial da marca de 6,5 por cento.



Maior disponibilidade com o Mercedes-Benz Uptime

A Mercedes-Benz lançou um serviço de telediagnóstico inteiramente automático em tempo que permite identificar o mais cedo possível eventuais circunstâncias críticas, aumentando, assim, a disponibilidade do veículo. Este serviço de conectividade recebeu a designação de Mercedes-Benz Uptime.

O serviço de telediagnóstico verifica sempre, em tempo real, o estado dos sistemas do veículo que estão equipados com sensores. O serviço também verifica o estado das peças de desgaste, dos lubrificantes e do AdBlue. Caso seja detetada uma necessidade de reparação ou de manutenção, o camião transmite essa informação por via remota ao servidor de assistência da Mercedes-Benz. O envio dos dados é assegurada pelo novo sistema telemático Truck Data Center do FleetBoard. O servidor de assistência da marca alemã analisa os dados de forma totalmente automática com base nos dados armazenados no centro de assistência técnica. O erro é interpretado com precisão, sendo transmitido, juntamente com recomendações de concretas, ao Serviço de Após-Venda da Mercedes-Benz. Os colaboradores deste serviço entram em contacto com o cliente e informa-no acerca da necessidade de reparação ou de manutenção identificada, e prestam-lhe apoio com uma solução de reparação ótima, ajustada às exigências do seu negócio. Todo o procedimento decorre de forma totalmente automática. O cliente é informado poucos minutos depois da introdução de um código de erro ou do aviso de uma possível falha futura.

O elemento indispensável para a utilização do novo contrato de assistência é o novo Truck Data Center, que é de série em todos os camiões Mercedes-Benz Actros. Trata-se de um módulo de ligação em rede, com base na arquitetura eletrónica e elétrica. Este dispositivo

recebe os dados dos sensores instalados no veículo pesado, constituindo ainda um interface para todos os serviços em rede, sendo responsável pela comunicação do camião com o exterior. O Truck Data Center comunica com a infraestrutura através de Bluetooth, rede 3G ou GPS.

O Mercedes-Benz Uptime é disponibilizado em três serviços: prevenção de imobilizações, gestão eficiente das reparações e manutenções, apoio em tempo real das necessidades de assistência. No primeiro caso, caso se verifique o risco de avaria, o Centro de Atendimento ao Cliente Mercedes-Benz em Maastricht, na Holanda, é imediatamente informado. Em seguida é efetuado um contacto telefónico com um interlocutor na empresa indicado pelo cliente, que é informado acerca da necessidade de reparação identificada e sobre a medida necessária para evitar a avaria. No segundo caso, o Centro de Maastricht transmite à oficina autorizada selecionada pelo cliente a informação relativa a uma necessidade de manutenção ou reparação, que se prepara para essa situação.

No terceiro caso, são comunicadas ao cliente, através do portal do Mercedes-Benz Uptime e de e-mail, informações e recomendações concretas sobre medidas de reparação iminentes que podem ser facilmente realizadas pelo próprio cliente.

O serviço Mercedes-Benz Uptime pode ser obtido, como opção, com cada contrato de assistência da Mercedes-Benz, sendo proposto por 11 euros por mês e por veículo, em associação com o contrato de assistência Mercedes-Benz Complete. Como produto separado ou associado a outros contratos de assistência tem um custo mensal de 21 euros.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: