

7/11/2018

## Nova gama de camiões foi apresentada Scania quer crescer 40% na área da distribuição urbana

Até 2022, a marca sueca pretende liderar o mercado de veículos pesados para o setor da distribuição urbana. E para atingir tal objetivo, decidiu apresentar uma nova gama de camiões para aplicações urbanas, que tem como “jóia da coroa” a nova cabina da série “L”, com entrada rebaixada, destacando-se ainda a nova família de motores de sete e 13 litros.



A Scania apresentou à imprensa internacional e aos clientes a terceira fase de renovação da sua gama de camiões, com o lançamento oficial dos modelos vocacionados para a distribuição urbana. A marca sueca já tinha vindo a desvendar as últimas novidades para esta gama ao longo dos últimos oito meses, como as cabines da série P – simples e dupla (CrewCab) – e a nova série L, com piso rebaixado. Por outro lado, também já tinham sido apresentada a nova geração de motores de seis cilindros (parceria com a Cummins) em linha de sete litros, a que se vem juntar a uma unidade de 13 litros a gás.

A nova oferta da Scania pretende desafiar e resolver alguns dos problemas que o transporte e a distribuição urbana têm vindo a sentir nos últimos anos, nomeadamente ao nível da segurança rodoviária, do tráfego e congestionamento nas cidades, do ambiente e da falta de motoristas no setor. A logística e distribuição urbana estão numa “encruzilhada”, derivado das medidas aprovadas no Acordo de Paris, com muitas cidades a optarem por proibir o acesso à circulação de veículos a diesel nos seus centros históricos. As alternativas passam, cada vez mais, por apostar em veículos mais sustentáveis e “amigos do ambiente” e na implementação de novas soluções logísticas, como a distribuição noturna. Por outro

lado, o aumento do e-commerce e da procura (em 2017 registaram-se 600 mil milhões de compras online), a urbanização (70% da população mundial vive em cidades) faz com que existam cada vez mais veículos e menos espaço para circular, provocando congestionamento e fragmentando o chamado last mile. Para a Scania, estas preocupações foram fundamentais para dar uma resposta cabal aos seus clientes. O resultado é uma gama de camiões com motorizações e cabinas para todos os “gostos” e de acordo com as necessidades de cada cliente. O objetivo da Scania é claro para o setor da distribuição urbana: crescer 40% até 2022 e ser líder de mercado a nível europeu.

A oferta da marca incide agora nas operações de distribuição e transporte, nas cidades, à volta destas e entre cidades, assim como de recolha de lixo, nos veículos das autarquias e nos veículos de emergência. A mobilidade urbana é crucial para permitir às cidades modernas operarem com eficácia e serem atrativas e sustentáveis. *“Como líderes do transporte sustentável, o nosso ponto de partida é que os clientes precisam de ser capazes de enfrentar desafios como o congestionamento, a segurança, a preocupação com o ambiente e a economia global, enquanto, ao mesmo tempo, oferecem condições de trabalho atrativas”*, refere Alexander Vlaskamp, vice-presidente da Scania Trucks. *“Com esta introdução de mais produtos e serviços, podemos apresentar uma oferta mais personalizada, sustentável e com uma melhor relação custo/benefício do que outros fabricantes, em cada reunião com os clientes”*. As soluções de transporte urbano envolvem tudo, desde a distribuição de mercadorias e a recolha de lixo, até avançados sistemas de logística, com um foco na sustentabilidade e na eficiência. As grandes cidades, com muitos habitantes numa pequena área, são uma vantagem do ponto de vista da distância: o desafio está no facto de muitos utilizadores da estrada necessitarem de partilhar esse espaço sem entrarem em conflito uns com os outros. A Scania continua a liderar, com soluções sustentáveis de todos os pontos de vista, enquanto, naturalmente, vai ao encontro dos típicos desafios com que se debate o transporte urbano, como a rentabilidade, o ruído, os aspetos ambientais e as filas. A introdução da nova gama de camiões Scania tem alargado significativamente a sua oferta urbana. *“A Scania tomou uma decisão estratégica de acrescentar novos serviços e uma gama de produtos muito versáteis, no que se refere quer aos motores, quer às cabinas”*, afirma Vlaskamp, adiantando que *“a capacidade dos operadores e dos compradores de transportes de personalizarem uma solução sustentável no diálogo com a Scania está a atingir novos níveis, independentemente da aplicação urbana ou do tipo de desafios envolvidos. A sustentabilidade é a questão-chave para as cidades em todo o mundo”*.



### **Série L: O acesso à cabina mais baixa de sempre**

Uma das grandes novidades da nova geração é a “*série L*” *está atualmente a fazer a sua estreia na oferta da nova geração de camiões Scania para ambientes citadinos e urbanos. “Pode dizer-se que a série L é a jóia da coroa da nossa oferta urbana”, declara Henrik Eng, diretor de produto para as áreas urbanas da Scania Trucks. “A série L tem precisamente as características exigidas para a distribuição e para aplicações que, mais frequentemente do que se poderia inicialmente pensar, operam sobretudo em meio urbano, com tráfego intenso, onde muitos utilizadores diferentes da estrada têm de partilhar o seu espaço”. As cabinas da série L têm sempre 20 decímetros de comprimento e estão disponíveis com três alturas de tejadilho: baixo, normal e elevado. Se encomendar uma cabina com dispositivo de ajoelamento (ativado automaticamente através do travão de mão) esse é exatamente um passo para entrar na cabina através de um poço no pavimento – a distância do pavimento ao solo da cabina, é então de cerca de 80 centímetros (dependendo em certa medida da escolha dos pneus). Além de ser baixo, o degrau de acesso tem também 79 centímetros de largura. Sem o dispositivo de ajoelamento são necessários dois degraus de acesso, acabando a altura por ser de 93 centímetros. Ambos os lados da cabina têm a mesma altura de degrau de acesso. Também é fácil a movimentação dentro da cabina – para evitar, por exemplo, sair da cabina para a rua – através de uma ligação em frente do túnel do motor. A série L é propulsada por um atualizado motor Scania de 9 litros, disponível com três níveis de potência diferentes para diesel. Durante o ano de 2018, a Scania irá também acrescentar o seu motor a gás OC09, com dois níveis de potência (tanto para GNC como para GNL) para a gama de motores utilizada na série L. Todos os motores podem ser combinados com o Scania Opticruise ou com uma caixa de velocidades automática Allison. “Com um aspeto ligeiramente mais suave, este tipo de camião, que não é tão alto como os outros, é mais apreciado em ambientes urbanos”, refere Eng. “Não é só o aspeto, mas o facto de os condutores estarem ao nível dos outros utilizadores da estrada e poderem estabelecer contacto com eles. Para os próprios condutores é também uma questão de melhor ergonomia, em especial se tiver de entrar e sair com frequência da cabina”. Uma outra vantagem da série L da Scania é que, em modo de marcha, com uma especificação normal, continua a proporcionar uma distância ao solo de cerca de 24 centímetros, na parte da frente. Os construtores de carroçarias também estão bem servidos: a carroçaria pode começar com uma linha imaginária, a partir de 42 centímetros por detrás do centro do eixo dianteiro. Uma grande inovação no campo da segurança é o facto de a Scania estar*

atualmente a apresentar a opção de uma “*Janela Scania de Segurança na Cidade*” na porta do passageiro, em todas as suas versões das cabinas P e L. Uma janela em posição baixa na porta do passageiro aumenta a capacidade do condutor para detetar utilizadores vulneráveis da estrada, como crianças, ciclistas e peões, na proximidade imediata do camião. “*Para condutores que operam muitas vezes em ambientes urbanos, uma janela na porta proporciona margens de segurança maiores e reduz significativamente os níveis de stress*”, refere Eng. “*As soluções que envolvem câmaras e sensores não reduzem de forma alguma a importância de poder ver e mesmo estabelecer contacto visual com os outros utilizadores da estrada. Qualquer elemento que ajude a aumentar a visibilidade do condutor poderá ter uma importância decisiva para quem fica preso no trânsito*”.



### **Novos motores a gás de 13 litros ?e atualização do motor de 9 litros**

O lançamento dos motores a gás Scania OC13 e OC09 marca o início de uma ofensiva dos produtos Scania centrada nos combustíveis alternativos para a nova geração de camiões. O OC13 baseia-se nos famosos motores Scania de 13 litros, mas trata-se de um motor desenvolvido recentemente, que funciona a gás, segundo princípio de Otto, com velas de ignição e combustão completa. Ao mesmo tempo, está a ser introduzido na nova geração de camiões um motor OC09 renovado.

O novo OC13 está disponível na versão de 410 cv com 2.000 Nm e seis cilindros, e permitem uma redução de CO2 de cerca de 15 a 20%, comparativamente com a versão diesel de 13 litros. Com gás natural liquefeito (GNL), uma combinação típica de semirreboque até 40 toneladas pode viajar até 1.100 quilómetros sem necessidade de reabastecer. Em veículos rígidos com dois depósitos, a autonomia poderá ir até aos 1.600 quilómetros.

Já os motores OC09, de cinco cilindros em linha, foram parcialmente atualizados e continuam a apresentar excelentes performances, nomeadamente ao nível do binário, o que os torna úteis numa série de diferentes aplicações.

### **Motor de 7 litros**

No total e desde que em 2016 foi apresentada a nova geração de camiões Scania, foram lançados quinze motores Euro 6 diferentes, com potências de 280 cv a 730 cv, que assenta

em três famílias diferentes de motores (nove, 13 e 16 litros). A Scania está atualmente a avançar para a apresentação de uma quarta família, particularmente direcionada para a nova gama da distribuição urbana. Os novos motores de sete litros são os motores mais pequenos para camiões alguma vez fabricados pela Scania desde há décadas, em termos quer de deslocação quer de dimensões exteriores, prevendo-se que sejam procurados não só pelos atuais clientes como também por novos clientes, para aplicações como a distribuição e a recolha de resíduos.

O novo motor de seis cilindros em linha foi desenvolvido em colaboração com a Cummins, um parceiro de longo prazo da Scania no desenvolvimento de motores e componentes. Com boas características de baixas rotações e um turbocompressor de geometria fixa, este novo motor utiliza apenas redução catalítica seletiva (SCR) para o pós-tratamento do gás de escape da norma Euro 6.

Para Henrik Eng, *“com a nossa nova família de motores, estamos a ampliar significativamente a nossa oferta para um número crescente de clientes cuja atividade se desenvolve principalmente em meio urbano. Características como uma redução de 360 quilograma de peso e uma significativa redução do consumo de combustível vão ao encontro das necessidades de soluções de transporte sustentáveis, típicas das cidades em crescimento. Porém, apesar do formato, isto não significa que tenhamos feito quaisquer concessões quando se trata de características típicas Scania, como desempenho, robustez e tempo de atividade”*. O novo motor está disponível nas versões 280 cv, 320 cv e 360 cv.

### **CrewCab mais espaçosa**

A nova gama também irá dispor das “famosas” CrewCab da Scania, para a série P de cabinas. Particularmente destinadas para aplicações “especiais”, como serviços de emergência ou bombeiros, as novas cabinas oferecem ainda mais conforto e segurança aos seus passageiros. *“A nova cabina de tripulação Scania CrewCab caracteriza-se pelo facto de ter sido industrializada e modularizada, o que, em termos simples, significa que oferece exatamente a mesma qualidade, conforto e segurança das nossas outras cabinas”*, afirma Henrik Eng. A Scania estima que o tempo necessário para o fabrico de um veículo de emergência típico tenha sido reduzido em pelo menos 30%, graças à nova geração de cabinas de tripulação e a outras características. As cabinas são preparadas a fundo para a passagem de ligações elétricas e de condutas de ar, havendo numerosos pontos de ligação e uma fileira de orifícios, na parte superior do quadro do veículo, para utilização pelo construtor da carroçaria.

A área do compartimento reservada à tripulação pode ser equipada com tudo, desde sistemas de AC e aquecimento separados, controlados manual ou automaticamente, e conjugados com o sistema básico do veículo. Os assentos podem ser em bancos separados

ou bancos corridos e ser equipados com diversas configurações de cintos de segurança, consoante os passageiros usem ou não equipamento de salvamento. O degrau de acesso à cabina foi melhorado e existe uma série de manípulos claramente visíveis, que ajudam a subir ou a descer da cabina. Há ainda outras opções, como a janela Scania de segurança na cidade, a admissão de ar de motor elevada, o escape vertical, ou diversas tomadas de força, que fazem parte do equipamento standard. Uma característica única comum a todas as cabinas Scania é o facto de, além dos habituais testes de colisão (crash tests), elas serem igualmente submetidas a testes de impacto e capotamento, segundo os regulamentos suecos anteriores, e segundo os quais cada cabina tem de ser submetida a todos os testes.



### **Transportes comerciais zero emissões requerem mudanças sem precedentes**

Henrik Henriksson, presidente e CEO da Scania, defende que *“alcançar zero emissões de CO2 no nosso setor, dentro do prazo do Acordo de Paris, é atingível, mas exigirá mudanças a alta velocidade sem precedentes e um compromisso sério e conjunto entre os setores público e privado”*. A análise da Scania mostra que podem ser traçados vários caminhos para eliminar gradualmente as emissões de carbono, até 2050, através de uma abordagem baseada num modelo de back-cast. A pesquisa da Scania abrange três segmentos de transporte: transporte de longo curso, distribuição e autocarros urbanos, e quatro países: Suécia, Alemanha, China e EUA. *“Podemos alcançar uma redução de mais de 20% das emissões de CO2, trabalhando de forma ainda mais inteligente nos sistemas de transporte atuais, por exemplo, através de rotas melhoradas e de uma melhor gestão da carga”*, explica o CEO da Scania. *“Além disso, existem vários caminhos a seguir, considerando os combustíveis e os grupos propulsores, para um futuro sem combustíveis fósseis. Os biocombustíveis proporcionam as maiores reduções das emissões de CO2, e a eletrificação é a opção mais económica”*, reitera Henriksson. O estudo da Scania concluiu que não utilizar combustíveis fósseis até 2050 requer mudanças em grande escala até 2025, incluindo não apenas novas tecnologias, mas também novas infraestruturas. A marca sueca aponta para o desenvolvimento de uma logística mais inteligente, para a eletrificação, o biocombustível e células de combustível, como potencialidade de sustentabilidade do setor.

A curto prazo, defende a Scania, devem ser “*disponibilizados os mecanismos de financiamento e compromissos firmes para o desenvolvimento da infraestrutura tecnológica e de apoio em larga escala*”. Independentemente do caminho a percorrer, as tecnologias e a infraestrutura exigirão da parte dos múltiplos agentes “*um grau de mudança tecnológica sem precedentes, mas também indústrias adjacentes para fazer a descarbonização*”.

*por Pedro Costa Pereira*

**Por:**

**Fonte:**