



23 Agosto 2016

**Nova gama de camiões da Scania:**

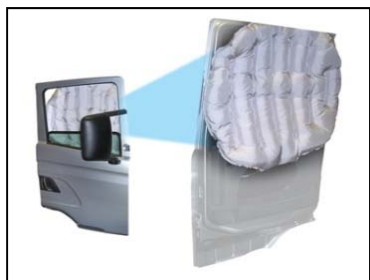
## **Maior segurança graças aos airbags de cortina e melhor travagem**

- O primeiro camião do mundo com airbags laterais de cortina que se ativam em caso de capotamento.
- Maior capacidade de travagem graças à modificação da posição do eixo dianteiro e a um centro de gravidade mais baixo.
- A estrutura da cabina foi melhorada para oferecer uma maior segurança a todos os ocupantes.
- A visibilidade otimizada leva a uma maior segurança para outros utilizadores da estrada mais vulneráveis.
- Uma proteção anti encarceramento, que absorve maior energia e reduz a força do impacto.
- Mais fácil e barato de reparar, graças à sua construção modular.

Os tipos de acidentes mais graves para os condutores de camiões ocorrem quando o veículo capota durante uma manobra brusca, ao fazer uma curva demasiado depressa, ou quando o camião não pára com a rapidez suficiente, por exemplo, numa fila de trânsito repentina. A Scania melhorou tanto a segurança ativa como a segurança passiva na sua nova gama de camiões, com diversas características que protegerão tanto os ocupantes da cabina como os restantes utilizadores da estrada. Com a introdução dos airbags de cortina laterais que se ativam em caso de capotamento, a Scania calcula que o número de condutores falecidos em acidentes por capotamento pode diminuir 25%.

"Além da função de travagem automática regulamentar, a maioria dos camiões que os nossos clientes compram na Europa também estão equipados com uma série de sistemas de assistência ativa ao condutor, que melhoram a segurança", afirma Christofer Karlsson, responsável pelos sistemas de segurança e acidentes na Scania. "Mas independentemente da eficiência de funcionamento de certos mecanismos, como os diferentes sistemas eletrónicos, continua a ser necessário utilizar bons materiais básicos para criar um rendimento máximo no que se refere à segurança".

A Scania desenvolveu o desenho básico das cabinas da nova gama de camiões, em colaboração com a sua empresa irmã, a Porsche Engineering. Com a ajuda de um aço de alta resistência e modernas técnicas de montagem, os engenheiros criaram uma estrutura de cabina incrivelmente robusta. Por exemplo, as novas e espaçosas cabinas S com piso plano suportam tão bem os acidentes como as restantes cabinas da gama.



*As cabinas da nova gama de camiões da Scania podem ser equipadas com airbags de cortina laterais, que se ativam em caso de capotamento, os primeiros dispositivos deste tipo a ser instalados em camiões. Os condutores feridos em acidentes por capotamento, por exemplo, quando um camião sai da estrada após uma ação brusca, constituem um problema significativo no sector dos transportes.*

"O uso do cinto de segurança, os novos airbags de cortina que se ativam em caso de capotamento e o airbag do volante, juntamente com os pré-tensionadores do cinto de segurança, contribuem para que um ocupante tenha bastantes mais possibilidades de sobreviver em caso de acidente por capotamento, com menos lesões do que as que teria sofrido se tivesse ido noutro camião", afirma Christofer Karlsson. "O sistema de travagem automático de emergência, AEB, melhora consideravelmente a segurança e agora a Scania também oferece uma série de características adicionais, como as funções de travagem melhoradas e um centro de gravidade mais baixo".

As novas cabinas foram desenhadas e testadas para suportar as duras provas de impacto da Suécia (apesar do facto de já não serem um requisito legal) e a mesma cabina foi testada em três cenários diferentes para simular um acidente por capotamento. Além disso, a coluna de direção existente por baixo do volante foi desenhada para absorver a energia e reduzir a força do impacto a que o condutor poderia ver-se submetido.



*Tanto o quadro como as cabinas completas da nova gama de camiões da Scania são submetidos a uma grande variedade de testes durante o processo de desenvolvimento. As cabinas Scania superam testes em que a mesma cabina é submetida a impactos em várias direções, simulando o que ocorreria num acidente real em que o camião capota, por exemplo.*

A posição standard do eixo dianteiro foi deslocada 50mm para a frente. Entre outras coisas, isto cria um balanço mais curto e reduz o grau de ajoelamento em caso de travagem forte (sobretudo tendo em conta que o centro de gravidade da cabina agora é mais baixo). La posición estándar del eje delantero se ha desplazado 50 mm hacia delante. Entre otras cosas, esto crea un voladizo más corto y reduce el grado de arrodillamiento en caso de fuerte frenada (sobre todo teniendo en cuenta que el centro de gravedad de la cabina ahora es más bajo).

Agora, a configuração básica para veículos de longo curso consiste em ter travão de disco de 30" para o eixo dianteiro. Isto garante ainda mais um bom rendimento da travagem, independentemente de ser o condutor que tem o controlo ou de o sistema AEB estar a funcionar. A distância de travagem real é sempre afetada por fatores como o estado dos pneus e da estrada, mas sendo tudo o resto igual, o novo camião tem uma distância de travagem 5% inferior.

## Utilizadores da estrada vulneráveis

Durante o trabalho de desenvolvimento, a Scania também deu a máxima prioridade à capacidade do condutor do camião para interagir com os restantes utilizadores da estrada, sem esquecer os mais vulneráveis, como é o caso dos ciclistas ou dos peões. Infelizmente, os restantes utilizadores da estrada nem sempre entendem as circunstâncias especiais que se aplicam a um camião na estrada. Por isso, é importante que os camiões sejam desenhados de modo a oferecer aos condutores a máxima assistência em termos de visibilidade e manobrabilidade ótimas. Até os acidentes menos importantes, a baixa velocidade, em que ninguém fica ferido, como colisões com automóveis a baixa velocidade, envolvem despesas e incómodos que agora podem ser reduzidos.



*Um condutor que conduz um veículo que se comporta de forma harmoniosa e previsível tem menor risco de entrar em stresse e de acabar numa situação vulnerável. A ótima visibilidade, sobretudo perto do camião, é, portanto, um importante fator acrescentado.*

"A questão está em ver tudo a partir da posição do condutor: desde o desenho dos pilares A e do tamanho e forma das superfícies de vidro até aos detalhes fundamentais do desenho dos diferentes espelhos do veículo", refere Christofer Karlsson. "Mas não se devem esquecer características como o desenho ergonómico do interior da cabina, a precisão da direção e a resposta perfeita do veículo a qualquer intenção do condutor. Um condutor em stresse é um pior condutor, enquanto um condutor que sente que o veículo interage perfeitamente corre menos risco de se ver envolvido num acidente".

Existem excelentes opções para equipar o seu Scania com sistemas de assistência, tais como sensores de câmara e outros sistemas de advertência. Os sistemas áudio dos camiões estão equipados para manusear até quatro câmaras diferentes e, no caso dos camiões que trabalham em ambientes urbanos, estas podem proporcionar, por exemplo, uma visão geral do ambiente imediato do camião. Como os veículos Scania estão dotados da avançada tecnologia de CAN bus (interface de comunicação) desde 2014, a funcionalidade do equipamento auxiliar e os acessórios pode ser comodamente controlada através de programação.

### **Uma reparação simples significa maior tempo de atividade e maior disponibilidade**

No entanto, se houver um acidente e o camião tiver de ser reparado, o desenho modular exclusivo Scania garante uma elevada disponibilidade de peças, já que o camião não passará na oficina mais tempo do que o estritamente necessário.

Outro objetivo claro no trabalho de desenvolvimento foi reduzir consideravelmente os gastos dos clientes com a reparação de pequenos danos exteriores, independentemente de o veículo estar ou não coberto por um contrato de reparação e manutenção.

"Um objetivo geral é, evidentemente, minimizar os custos dos clientes, assim como o tempo necessário para reparar os novos veículos", confirma Lars Karlsson, responsável pela gama de serviços na Scania. "Outro objetivo é reduzir para metade o número de veículos que, por qualquer razão, já não podem ser conduzidos.

Este é um objetivo muito ambicioso e só o tempo dirá se o conseguimos ou não.

Mas pelo que temos visto durante o nosso trabalho de desenvolvimento e nos exaustivos testes no terreno com veículos utilizados pelos nossos clientes, acreditamos que podemos cumpri-lo".

### **Se pretender obter mais informações, entre em contacto com:**

Örjan Åslund, Head of Product Affairs, Scania Trucks, tel. +46 (0)70 289 8378,  
e-mail: [orjan.aslund@scania.com](mailto:orjan.aslund@scania.com)