



4 de setembro de 2017

O património de construção secular da Scania:

Construindo com base na confiança no mundo inteiro

A experiência da Scania no sector da construção tem mais de um século de existência. **Nos seus primórdios, a Scania tinha acesso permanente a uma excelente pista de testes, mesmo à saída do portão da fábrica, já que, nessa época, todas as estradas suecas não eram pavimentadas e se encontravam em mau estado. Há pouco mais de um século, a Scania produzia anualmente cerca de 200 veículos, e tudo era fabricado para satisfazer as necessidades individuais dos clientes. Hoje, o fabrico ocorre a uma escala completamente diferente, mas as soluções à medida e a preferência por soluções robustas, tecnicamente avançadas, porém simples, são ainda as mais importantes na cultura da empresa Scania.**

Poucas operações são mais diversificadas e ao mesmo tempo mais especializadas do que as que encontramos no segmento da construção. Para a Scania, isto envolve a compreensão dos diversos segmentos e os desafios que a aplicação em questão tem de enfrentar. Ser capaz de satisfazer as necessidades exclusivas de todos os tipos de clientes está profundamente enraizado na cultura Scania. Atualmente com um volume de produção 500 vezes superior ao de 1910, é necessário ter uma visão prospetiva no trabalho de desenvolvimento, juntamente com um sistema modular líder mundial capaz de lidar com esta tarefa.

Pistas de teste à saída dos portões da fábrica

A maior parte da rede rodoviária sueca manteve-se não pavimentada até meados dos anos de 1950. Por isso, não é de surpreender que todos os Scania-Vabis vendidos nos primeiros tempos estivessem equipados de modo a enfrentarem esse desafio, por vezes fora de estrada, das estradas suecas nessa época. Com uma distância de 1600 quilómetros de norte a sul e com inúmeras estradas de cascalho que atravessavam o país, não é de surpreender que a Suécia fosse um paraíso para as transportadoras envolvidas na manutenção rodoviária. Muitas estradas públicas eram intransitáveis na primavera, quando se dava o degelo. Quando chovia, tornavam-se lamacentas e escorregadias e, nos tempos de seca, a poeira da estrada era um incómodo para veículos e passageiros. No inverno, muitos troços de estrada ficavam cobertos de neve.

Casas para milhões

A partir dos anos de 1910 e até aos anos de 1960, a Suécia desenvolveu-se, passando de uma nação agrícola e pobre para um estado moderno e industrializado. Há cerca de 60 anos, o país inteiro avançou a toda a velocidade, graças a investimentos maciços em casas e infraestruturas. Os camiões da Scania deram um importante contributo ao transportar, entre milhares de estaleiros de obras, cascalho, terra, areia, betão e todos os tipos de materiais.



Os veículos para a construção da Scania-Vabis – como este icônico DLT75 6x4 a partir de 1958 – foram um contributo vital quando a moderna Suécia emergiu ao longo dos anos que quebraram recordes na década de 1960.

Na Suécia, até finais da década de 1960, o comprimento total e o peso dos veículos eram "livres". A única regulamentação real era o peso por eixo, que não podia exceder oito toneladas. Em resultado disso, os motoristas suecos da altura tinham, por vezes, de suportar comboios rodoviários compostos por vários reboques, que afetavam de forma adversa o trânsito dos outros veículos. No entanto, no final, para os suecos todas as dificuldades valeram a pena, quando cerca de 1 milhão de novas casas foram concluídas entre 1965 e 1975.

Modularização

A Scania cresceu e desenvolveu-se em paralelo com a Suécia. A Scania já tinha ganho uma sólida reputação como fabricante de veículos robustos e duradouros nas décadas de 1920 e 1930. A Scania estabeleceu também relações de longo prazo com agências governamentais e instituições públicas, como a companhia ferroviária nacional, os correios, os escritórios regionais da administração rodoviária e a Administração Rodoviária Nacional Sueca, bem como operadores de transportes públicos. Em conjunto com estes operadores desenvolveu soluções para os vários desafios que os transportes rodoviários e os serviços de transportes enfrentam.

Um destes exemplos são os inúmeros camiões basculantes de três eixos, com unidades espalhadoras, usados na construção e manutenção de estradas, que foram desenvolvidos em conjunto com a administração rodoviária nacional da época, a Vägstyrelsen. No final, a Scania-Vabis detinha mais ou menos o monopólio dos camiões de manutenção rodoviária nos distritos rodoviários suecos.



Um camião envolvido numa tarefa de transporte de mercadorias pesadas em Inglaterra, na década de 1970. Na altura, as margens já eram muito reduzidas, mas o motorista tinha, pelo menos, a potência de motor suficiente para a tarefa que tinha de executar.

As soluções à medida tornaram-se uma marca registada para a Scania, assim como a capacidade para combinar os componentes existentes de uma forma inteligente, a fim de satisfazer os vários requisitos do cliente. Esta capacidade foi desenvolvida



passo a passo, a partir do final da década de 1930, até ao atual sistema modular Scania. Os primeiros motores modulares foram introduzidos em 1939, e a primeira série de camiões totalmente modularizada estreou-se em 1980.

Resistência excepcional

Toda a experiência que a Scania-Vabis adquiriu com as estradas e os estaleiros de construção transformou-se num grande benefício quando a empresa se lançou nos mercados de exportação, no final da década de 1940. Os veículos tinham uma vantagem relativamente à concorrência de países com restrições de peso e comprimento e tiveram êxito na América do Sul, onde as vendas de exportação começaram por volta de 1950.

A boa reputação que a Scania construiu foi um grande ativo, tendo a empresa ganho também tração comercial, graças às regras de teste de cabina, muito rigorosas, que as autoridades suecas introduziram na década de 1960. O resultado dos testes severos levou à introdução, pelos fabricantes suecos, de cabinas robustas, totalmente em aço, mais cedo do que os outros fabricantes. Um quadro regulamentar comum semelhante só foi introduzido nos mercados europeus a partir da década de 1990.



Sessão de testes severos onde uma cabina individual é submetida a uma série completa de testes que envolvem diferentes procedimentos constitui ainda uma parte importante do ADN da Scania quando são desenvolvidas novas cabinas. A imagem acima é de um teste de 1968.

Camiões icónicos

Além de converter uma grande parte da sua produção em benefício da defesa da Suécia durante a Segunda Guerra Mundial, a Scania também reviu todas as operações e a gama de produtos sob uma nova administração. Como resultado, a Scania entrou no período pós-guerra com uma gama de produtos moderna e unidades de produção atualizadas. Os projetos aclamados do Drabant e Regent, os principais modelos de camiões na década de 1950, eram símbolo de potência e resistência.



O Drabant L51 da Scania-Vabis aqui fotografado é um representante típico dos camiões Scania da década de 1950. Não estamos inteiramente seguros se a carga mostrada na fotografia era ou não legal...



O seu sucessor foi o icónico modelo L75, introduzido em 1958. Com as suas linhas simples e arrebatadoras, criado pelo designer industrial, desenhista e jornalista Björn Karlström, a sua introdução em diversas variantes (L/LS/LT75/LT76/110/111) colocou finalmente a Scania-Vabis no mapa mundial dos camiões. Mas não foi apenas a aparência que encantou o mundo. Os motoristas apreciaram a direção hidráulica suave e precisa, a boa visibilidade e a posição elevada, com uma vista sobre o capot, de "tipo jacaré".

Soluções globais de construção

Foram também exportados volumes impressionantes para locais remotos, como África, Médio Oriente e Sudeste Asiático, que se explicam pela existência de uma oficina de montagem de autocarros e camiões no Iraque, além de uma série de projetos de ajuda, com enfoque na China. O modelo L também foi a base para os primeiros veículos completos da Scania-Vabis no período do pós-guerra, um 4x2 DL75 e um DLT75, que foram fornecidos completos, com um corpo basculante, pela empresa Meiller da Alemanha Ocidental. Os veículos completos também foram incluídos numa série de negócios com a China, no final da década de 1960, com caixas basculantes suecas ou para trabalhos florestais. Atualmente é cada vez mais comum os clientes pedirem soluções completas Scania, tudo incluído, desde as carroçarias aos serviços, como manutenção e financiamento.



A colheita de cana-de-açúcar nos campos intermináveis do Brasil é um desafio difícil, mesmo para um Scania T122ET, como o exemplo da ilustração, no início da década de 1980. Estes tipos de camiões robustos têm, muitas vezes, de percorrer longas distâncias, principalmente em estradas de cascalho, exigentes, em mau estado e cheias de lama.

A partir de 1968, a Scania passou a oferecer também uma gama de camiões com cabina avançada, que partilhavam os seus componentes mecânicos com os seus irmãos com capots. Estes camiões foram vendidos principalmente em mercados onde os regulamentos de comprimento exigiam esta solução e aos clientes que preferiam uma cabina em que o motorista se sentava sobre o motor. A partir de 1980, foi completamente substituído pela gama GPRT, inteiramente modular (série 2), e os êxitos globais continuaram. O sistema modular então desenvolvido, aliado à introdução de um chassis de três classes diferentes, garantiram a possibilidade de especificar o design certo para cada vez mais aplicações. Cada camião podia agora ser adaptado aos desafios que tinha de enfrentar.

Forças armadas

Desde que os primeiros motores de alta potência foram lançados, na década de 1920, as motorizações da Scania(-Vabis) conquistaram o apreço e o respeito dos motoristas e transportadoras. O primeiro motor diesel surgiu em 1936, tendo-se seguido uma série de motores modulares com quatro, seis ou oito cilindros, nas versões diesel ou gasolina. Os lendários motores de 10/11 litros, introduzidos com a série L75, em 1958, continuaram a ser os cavalos de batalha de alto desempenho da Scania até ao final



do século. A partir de 1969, foram lançados para a sombra, em termos de desempenho, depois de a Scania introduzir o motor V8 de 14 litros, com 350 cavalos de potência, que imediatamente revolucionou o mundo. Tornou-se um ponto de referência na indústria em termos de potência e eficiência, até o seu sucessor de 16 litros ascender ao trono em 2000.

Entre 1965 e 1975, a Scania desenvolveu também uma gama de veículos todo-terreno avançados, associada a uma grande encomenda das forças armadas. A Scania avançou muito neste campo, ao desenvolver tecnologias em áreas como componentes para a suspensão e o chassi, direção assistida a todas as rodas, engrenagens de redução nos cubos e caixas automáticas – lições que se mantiveram em boas posições durante várias décadas. Foram construídos cerca de 3400 veículos para as forças armadas, com uma configuração 4x4 ou 6x6.



Dois SBAT 111 6x6 militares avançam em condições extremas, algures na profunda floresta sueca na década de 1980.

Mas apenas "especial" nem sempre é suficientemente especial para alguns clientes. Se existirem requisitos que não possam ser satisfeitos com os milhões de combinações possíveis existentes no sistema modular da Scania, a Laxå Special Vehicles, o fabricante de veículos especiais da Scania, pode ajudar. A Laxå desenvolveu e constrói veículos únicos, com base no chassi da Scania, desde a década de 1970. A empresa leva a cabo todo o tipo de tarefas, como a criação de carroçarias únicas e a construção de tratores para cargas realmente pesadas até à realização de todo tipo de alterações no chassi. Estas alterações incluem a construção de bombas para betão, com configurações de eixos múltiplos ou camiões basculantes pesados para a exploração mineira.



Anders Lampinen, Director do Produto de Construção da Scania Trucks, aguarda ansiosamente a introdução da nova geração de camiões Scania para aplicações de construção. Ele acredita que a longa experiência da Scania irá continuar a ser benéfica para os clientes deste setor..



Prosseguir com o legado

É óbvio que a Scania tem um caso de amor longo, profundo – e muito atual – com todos os tipos de veículos de construção, independentemente da aplicação ou do mercado. O que pensa Anders Lampinen, Diretor do Produto da Construção da Scania Trucks, sobre o orgulhoso legado da Scania nesta área? Será este um legado sobre o qual poderá construir o futuro?

"Certamente que sim, a nova gama Scania é algo bastante excepcional em termos de robustez e de flexibilidade", diz. "Além disso, temos acesso a dados de operação de 260.000 veículos e serviços associados, como diagnósticos remotos e manutenção Scania com Planos Flexíveis. Por isso, é natural que esteja tão convencido de que podemos ajudar os nossos clientes da construção a alterar as margens a seu favor".

Para mais informações, contacte:

Anders Lampinen, Diretor do Produto da Construção da Scania Trucks
Telefone: + 46 73 655 04 48, e-mail: anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, Chefe de Assuntos do Produto da Scania Trucks
Telefone: +46 70 289 83 78, e-mail: orjan.aslund@scania.com

A Scania é um dos principais fornecedores mundiais de soluções de transportes. Juntamente com os nossos parceiros e clientes, continuamos na via rumo a um sistema de transportes sustentável. Em 2016 fornecemos aos nossos clientes 73 100 camiões, 8300 autocarros e 7800 motores industriais e marítimos. As vendas líquidas atingiram quase os 104 mil milhões de coroas suecas, das quais cerca de 20% estiveram relacionadas com serviços. Fundada em 1891, a Scania opera atualmente em mais de 100 países e emprega cerca de 46 000 pessoas. A investigação e o desenvolvimento estão concentrados na Suécia, com delegações no Brasil e na Índia. A produção está centralizada na Europa, na América Latina e na Ásia, com centros regionais de produção em África, na Ásia e na Eurásia. A Scania faz parte da Volkswagen Truck & Bus GmbH. Para mais informações, visite o site www.scania.com.

[\[170901EN\]](#)