



4 de Setembro de 2017

**Nova geração Scania:**

## **Novas cabinas e características para todos os tipos de exigências**

- Foram agora introduzidas todas as variantes de cabinas G e algumas das cabinas P
- Foco especial nas robustas cabinas-dia e cabinas curtas para aplicações no sector da construção
- Travão de estacionamento elétrico com retenção automática e características de segurança
- Entrada de ar elevada em duas configurações, tempo de operação entre manutenções quase quadruplicado
- Saída de escape vertical com duas posições possíveis
- Cavas de rodas e guarda-lamas modulares, para diversas dimensões e necessidades
- Opções de suspensão ampliadas
- Novas opções combinadas com travões de disco ou tambor e EBS
- O trabalho do fabricante de carroçarias é facilitado e com informações facilmente acessíveis, permitindo entregas mais rápidas.

**A Scania está agora a ampliar rapidamente a sua gama de cabinas disponíveis para a nova geração de camiões. As cabinas R, S e algumas G já foram introduzidas, e estão agora a ser adicionadas à gama as cabinas P. Podem também ser encomendadas várias alturas de tejadilho e versões diferentes para todas as cabinas introduzidas na gama Scania. Além disso, a Scania está a introduzir características e soluções especificamente associadas a aplicações para o sector da construção, como suspensões de molas ainda mais robustas, entradas de ar elevadas e saídas de escape verticais sem limitações e modulares**

A Scania continua a expandir e a ampliar o número de aplicações completas e possíveis configurações para a nova geração de camiões e está agora a atingir o ponto em que a maior parte dos clientes pode encomendar tudo o que precisa, independentemente da aplicação. A primeira cabina G foi introduzida em Junho; é agora acompanhada por diversas variantes e pela tão esperada série P, que está disponível nas versões curtas e longas com três alturas de tejadilho diferentes.

"Existe agora uma vasta gama disponível", diz Anders Lampinen, Diretor do Produto da Construção da Scania Trucks. "Abrange desde as cabinas curtas, como as cabinas P14 ou G14 com tejadilho baixo, até à Highline S20 e todas as variantes intermédias, o que significa que a maior parte dos clientes pode ter o seu novo veículo adaptado precisamente às suas necessidades e requisitos, independentemente da aplicação".



*A Scania está agora a ampliar a gama de cabinas disponível para a nova geração a um ritmo acelerado. A ilustração mostra o interior da versão de dia de uma cabina G com um tejadilho normal (CG17N).*

O fator que permite que a Scania crie uma oferta tão abrangente é, está claro, a abordagem modular bem reconhecida e respeitada que a Scania quase conseguiu completar na nova geração. Ao utilizar um número limitado de componentes diferentes, a Scania pode construir diferentes cabinas que, externamente e em termos de aplicação, parecem muito distintas, embora, no entanto, tenham em comum a maior parte das peças.

"O design modular é uma grande proposta de valor para o cliente", diz Lampinen. "Não precisa de se conformar com compromissos, mas tem acesso a soluções optimizadas, sem custos comprometedores ou dificuldades no fornecimento de peças sobressalentes. Não importa se conduz essencialmente em áreas urbanas durante o dia ou em estradas rurais remotas e às vezes precisa de passar a noite no veículo. Cada camião para o sector da construção pode estar sempre equipado com a cabina ideal".

Quando a Scania, no ano passado, apresentou as cabinas R e S, estas foram amplamente aclamadas tanto pelas suas qualidades externas como internas. O exterior foi elogiado por combinar o carisma contemporâneo com o ADN do design Scania e uma aerodinâmica líder na sua classe e o interior pelo seu enfoque no condutor, a sensação de qualidade e de espaço e a capacidade para personalizar as funções e as soluções que os condutores desejam no seu local de trabalho.

A série G (cujas primeiras variantes foram introduzidas em Junho) e as cabinas da série P, que estão a ser introduzidas, baseiam-se naturalmente no mesmo tipo de abordagem e em soluções como as grandes cabines com cama – de facto, são construídas utilizando componentes com exactamente a mesma origem.

Para muitas transportadoras no sector da construção, a série G está bem posicionada para se tornar uma cabina favorita. Por um lado, existem diversas variantes para escolher e, por outro lado, parece ter encontrado um bom equilíbrio entre fatores tais como o tamanho, o peso, a capacidade de carga e os degraus de acesso à cabina.

"Pensamos que a CG17N, uma cabina- dia com um tejadilho intermédio, tem todas as características para ser um sucesso no setor da construção", diz Lampinen. "Sem invadir o espaço necessário para a carroçaria, este modelo oferece muito espaço e volume para o condutor. Adicione a esta vantagem elegantes degraus de acesso à cabina, uma visão perfeita e visão geral, um beliche de descanso para uma pessoa e



novas opções flexíveis para armazenamento – e é natural que a consideremos como uma potencial favorita".

A cabina G está disponível em cinco configurações básicas distintas, desde a CG14L com um tejadilho baixo até à CG20H, versão Highline. Com o tejadilho normal, a altura interna do teto é 10 centímetros maior que a das versões anteriores. Comparando com a cabina R correspondente, os degraus de acesso à cabina são um pouco mais baixos, mas o túnel do motor é 16 centímetros mais alto e, claro, não oferece o mesmo potencial de movimento na cabina.

### **Série P – a escolha fácil**

Enquanto a série G está a ser completada com mais opções, a série P está agora também a ser introduzida pela primeira vez na nova geração de camiões Scania. É possivelmente ainda mais versátil do que a série G e terá um total de oito configurações diferentes, quando forem todas comercializadas.

Na primeira fase existirão seis variantes da cabina P desde a CP14L com tejadilho baixo – particularmente adequada como ponto de partida para abrir caminho a uma carroçaria altamente produtiva e avançada, que vai mais além do tejadilho da cabina – até à CP20H, para aqueles que preferem confortáveis espaços interiores, um peso inferior e degraus de acesso à cabina mais baixos, com uma cabina que fica instalada a uma altura mais baixa relativamente ao chassis do veículo.



*As cabinas P da Scania são clássicas e modernas, para aplicações tanto no sector da construção como da distribuição, onde muitas vezes é necessário conduzir no meio do tráfego urbano e com um melhor contacto com o seu ambiente envolvente numa cabina que fica instalada a uma altura ligeiramente inferior. A ilustração mostra uma cabina CP17 com um tejadilho normal.*

“É claro que não existe a mesma procura para todas as versões, mas para nós na Scania é uma questão de credibilidade poder oferecer também a variante certa para aplicações e requisitos que não são tão comuns”, diz Lampinen. “Toda a filosofia da Scania de poder sempre oferecer a melhor economia operacional total, graças a soluções personalizadas para todas as aplicações, baseia-se na diversidade e no benefício para o cliente que é proporcionado pelo sistema modular.”



*As cabinas P da Scania são muito versáteis e são propostas em muitas variantes com diferentes comprimentos e alturas de tejadilho.*

A série P na Europa destina-se essencialmente a clientes que raramente passam a noite nos seus veículos, mas que sobem e descem frequentemente da cabina. Exemplos disto são as aplicações de distribuição regional ou municipal e, claro, diferentes tipos de operações associadas à construção. Os confortáveis degraus de acesso à cabina e o facto de estar mais ao nível dos outros utilizadores da estrada é um dos benefícios óbvios.

Uma nova cabina P com um tejadilho baixo tem a mesma altura de tejadilho que uma cabina P da geração PGR (o que, como é óbvio, apresenta dimensões exteriores compactas, pelo que é muito conveniente em ambientes onde o espaço livre acima da cabina é limitado), enquanto uma cabina CP17N ou CP20N tem mais 10 centímetros de altura interior do que as versões anteriores. O facto de todas as cabinas da nova geração Scania serem um pouco mais compridas (a CP17 em relação à CP16, por exemplo) está associado à característica de os espaços interiores terem aumentado em comprimento.

### **Travão de mão elétrico**

A Scania apresenta agora também, pela primeira vez, uma opção de travão de estacionamento elétrico. A sua atual localização é a mesma, ligeiramente à direita do painel à frente do condutor, mas o controlo é semelhante ao que está disponível nos modernos automóveis ligeiros de passageiros (embora esteja dimensionado para um camião). O controlo é sensível à pressão, o que significa que pode ser acionado gradualmente.



*A Scania está a introduzir um travão de estacionamento elétrico, o equipado com funções de segurança. É aplicado automaticamente (a baixa velocidade) quando a porta do condutor é aberta ou o cinto de segurança é desapertado.*

Uma vez que o travão de estacionamento é controlado eletricamente, pode também ser equipado com novas funcionalidades. Um exemplo é que é automaticamente acionado se a velocidade for baixa e o condutor desapertar o cinto de segurança ou se a porta for aberta – uma função de segurança inteligente que garante que os condutores “stressados” nunca terão de passar pelo terror de verem o seu camião estacionado começar a mover-se. Esta é uma função que foi solicitada pelos principais compradores do sector dos transportes, essencialmente no segmento da distribuição.

A funcionalidade de retenção em pendente também foi melhorada. Quando a posição de retenção automática do travão de estacionamento elétrico está ativada, não existe limite de tempo durante o qual o veículo será retido. Também é automaticamente acionado quando o camião pára consecutivamente, como nas filas de trânsito, por exemplo. Se o veículo estiver parado durante um pouco mais de tempo, passa automaticamente da retenção automática (que utiliza os travões de serviço, quando um símbolo de travão de estacionamento verde é apresentado) para travão de estacionamento (que utiliza os travões de mola e apresenta o símbolo de travão de estacionamento vermelho habitual).

Um aspeto importante de todos os tipos de sistemas de assistência ao condutor é que não devem causar nenhum incómodo desnecessário. Os engenheiros da Scania prestaram, por isso, uma atenção especial (depois de estudar cuidadosamente as marcas de automóveis de passageiros, como a VW e a Audi) aos fatores como o arranque, que deve ser o mais suave possível, independentemente do travão de estacionamento ou da função de retenção automática ser desengatada quando o motorista, com uma velocidade engrenada e o motor em funcionamento, o solicitar premindo o pedal do acelerador. Se o veículo tiver sido estacionado com o travão de estacionamento ativado, é desengatado (desde que todos os critérios de ativação, como o cinto de segurança, estejam satisfeitos) e o camião muda automaticamente para a retenção automática para arrancar suavemente.

### **Várias peças na oferta para o sector da construção**

Com a vasta introdução de componentes e soluções com enfoque especial nas aplicações para o sector da construção, a Scania também está actualmente a introduzir uma série de outros componentes e soluções ansiosamente esperados. Até certo ponto, estes são, naturalmente, componentes e configurações que



anteriormente faziam parte da oferta para o sector da construção da Scania, mas muitos são completamente novos ou foram desenvolvidos e melhorados.

A mais recente categoria inclui opções como entradas de ar elevadas (além da entrada de ar standard, montada na frente) em duas versões diferentes, uma das quais foi especialmente concebida para as aplicações mais pesadas. As entradas de ar elevadas destinam-se à condução em ambientes empoeirados e expostos e ajudam a garantir um tempo de atividade elevado, sem afetar o consumo de combustível por causa das longas entradas de ar e dos filtros colmatados.

A versão HD da Scania tem dois filtros de ar e pode acumular quase 40 quilos de poeira antes de necessitar de manutenção, quadruplicando assim o tempo entre manutenções, em comparação com as soluções anteriores. Uma solução com uma saída de escape vertical também está agora disponível. O que há de novo é que pode ser instalada em duas posições diferentes atrás da cabina, facilitando assim o trabalho dos fabricantes de carroçarias.



*A Scania está agora a introduzir uma entrada de ar elevada, em duas versões, quadruplicando o tempo entre manutenções na versão HD.*

Em particular para os veículos para o sector da construção, a suspensão da cabina é de extrema importância, tanto em relação ao conforto do condutor como ao equilíbrio entre conforto e robustez. A Scania oferece agora uma suspensão mecânica, com quatro pontos, em duas versões diferentes. A variante para trabalhos pesados permite um maior movimento da cabina, a fim de evitar impactos ao conduzir fora de estrada em condições realmente difíceis.

Outra característica que é apreciada pelos clientes do sector da construção é a opção de personalizar as cavas das rodas e os rebordos dos guarda-lamas para a escolha da suspensão e das rodas. Casos específicos são aqueles em que, por exemplo, se pretende muito espaço para uma condução sem dificuldades com correntes de neve ou para montar pneus com piso específico. A Scania também está a introduzir novos guarda-lamas, totalmente ajustáveis, para o segundo eixo para veículos com eixos





dianteiros duplos. Independentemente da escolha dos pneus e do chassis, o guarda-lamas pode ser facilmente ajustado para a altura certa.

### **Suspensão e chassis**

Os veículos para o sector da construção são altamente dependentes de composições de chassis que combinam com as suas tarefas normais. A escolha da suspensão de aço ou pneumática é baseada em vários parâmetros; uma configuração não incomum é utilizar uma combinação de suspensão de aço e pneumática com suspensão parabólica na dianteira e suspensão pneumática nos eixos traseiros. A Scania está agora a introduzir ainda outra opção, 2x33 para eixos dianteiros de 9 toneladas, suspensão parabólica progressiva em aço com duas folhas de 33 milímetros.

Isto resulta num compromisso equilibrado entre conforto, características todo-terreno e estabilidade na estrada. Uma barra anti-rolamento, recém-desenvolvida para o segundo eixo, ajuda também à estabilidade na estrada dos veículos com eixos dianteiros duplos. Contribui para a estabilidade tanto em estradas públicas, como em todo-o-terreno (especialmente se o centro de gravidade for alto) e também ao descarregar uma caixa basculante em superfícies irregulares.

Quanto às soluções para os eixos e o chassis, a Scania está a introduzir diversas novas funções, que são particularmente relevantes para aplicações em operações no sector da construção. Por exemplo, a nova geração permite que um sistema de travagem eletrónico (EBS) seja combinado com travões de tambor em veículos de 3 eixos. Outra novidade, numa perspetiva das especificações, é que agora é possível combinar travões de disco com um bogie de 26 toneladas, RBP735 com redução no cubo das rodas. A Scania também mudou para engrenagens helicoidais nas engrenagens planetárias para as reduções nos cubos, o que contribui para um nível de ruído reduzido e uma vida útil mais longa.

### **Da perspetiva do fabricante de carroçarias**

Ao longo dos anos, a Scania desenvolveu um grande esforço para simplificar e facilitar a personalização dos veículos, tanto para os clientes como para os fabricantes de carroçarias, um investimento que realmente deu frutos. Alguns exemplos óbvios da nova geração de camiões são a introdução pela Scania de uma fila superior de orifícios no chassis, que os fabricantes de carroçarias podem utilizar, as torres dos amortecedores traseiros e os eixos dianteiros duplos, que não sobressaem acima do chassis e o eixo escamoteável controlado eletricamente introduzido no outono de 2016 que fez com que já não seja necessário ter tubos hidráulicos volumosos e expostos. A Scania preparou agora também circuitos e tomadas para os sistemas elétricos e pneumáticos, que facilitam a vida aos fabricantes de carroçarias, tornando assim desnecessárias as soluções improvisadas.



*Facilitar o trabalho dos fabricantes de carroçarias e uma parceria estreita com os fabricantes de carroçarias constitui parte dos objetivos declarados da Scania.*

"Recebemos diariamente testemunhos elogiantes", diz Torben Johansson, Diretor do Centro de Fabrico de Carroçarias Scania, em Södertälje. "Os Fabricantes de carroçarias estão cientes do facto de que temos grandes ambições e falamos a sério quando dizemos que estamos lá para os apoiar. Tal como fazemos com o próprio negócio dos camiões, procuramos estabelecer uma parceria. Quando falamos a mesma língua, isso traduz-se imediatamente em prazos de entrega muito reduzidos, numa produtividade aumentada, permitindo que todos os envolvidos possam dormir mais descansados e sem preocupações".

Para além de desenvolver e facilitar o trabalho dos fabricantes de carroçarias nos próprios veículos, a Scania também se concentra na informação e na formação. Alguns exemplos disso são um site recentemente desenvolvido com informações e desenhos úteis e vários cursos de formação físicos ou baseados na net, destinados aos fabricantes de carroçarias.

**Para mais informações, contacte:**

Anders Lampinen, Diretor do Segmento da Construção da Scania Trucks  
Telefone: + 46 73 655 04 48, e-mail: [anders.lampinen@scania.com](mailto: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](mailto: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](http://www.scania.com).*

[\[170902EN\]](#)