**IAA 2024: le nuove energie di Scania per il trasporto sostenibile**

# • Tutta l’autonomia che ti serve ora con un trattore Scania da 728 kWh

# • Services 360, il nuovo portafoglio modulare di servizi Scania per tutti i clienti in Europa

# • Scania lancia ProDriver, un sistema di sviluppo dello stile di guida digitale e divertente per la formazione di autisti professionisti

# • Dal Super al V8, fino all'ultima e-machine di Scania

# • In stand Scania all'IAA cinque camion che rappresentano tre diversi modi di ridurre le emissioni di CO2: biodiesel, biometano ed elettrico

**Scania si presenta all'IAA Transportation con l’offerta più completa, diversificata e su misura di sempre. L’accento è sulla sostenibilità, sulla digitalizzazione e sulla disponibilità di soluzioni complete per un'industria dei trasporti destinata a trasformarsi. Indipendentemente dal fatto che il cliente preferisca il biodiesel, il biometano o l’elettrico, Scania è in grado di offrire manutenzione con piani flessibili ed ottimizzati, soluzioni di ricarica, servizi connessi e altre soluzioni che garantiscono a ciascun cliente il miglior costo totale di esercizio possibile.**

“Ci stiamo concentrando nell’offrire nuove energie a tutti i committenti che si impegnano a ridurre la loro impronta carbonica”, afferma Stefano Fedel, Executive Vice President and Head of Sales & Marketing di Scania. “Indipendentemente dalle loro operazioni, Scania è in grado di creare per loro una soluzione modulare in grado di soddisfare esigenze specifiche”.

Lo stand Scania traduce nel concreto questa affermazione: dall'ultimo vincitore del Green Truck Award, con un motore da 460 CV compatibile con l’HVO, a un trattore elettrico a batteria con 728 kWh di energia installata. Tutto questo “hardware” è completato da servizi digitali all'avanguardia per il finanziamento, l'assicurazione, la manutenzione, la ricarica e la formazione dei conducenti. Insieme, formano soluzioni personalizzate che consentono **efficienza, redditività e sostenibilità**.

“Nulla mi rende più orgoglioso della nostra capacità di creare esattamente la soluzione giusta per ogni singolo cliente”, afferma Fedel. “Per esempio, ora abbiamo tre diverse e-machine disponibili in nove livelli di potenza, il che è eccezionale. Lo stesso vale per i nostri pacchi batteria: l'approccio modulare di Scania consente di ottimizzare le soluzioni per i clienti, che possono disporre della giusta quantità di energia installata sui loro camion e guadagnare in carico utile”.

**Modularizzazione: soluzioni elettriche per tutti**

Scania sta ampliando la sua offerta e-mobility a ritmo sostenuto. Il segreto di questa velocità sta nell’approccio modulare del Grifone alle soluzioni elettriche. Oltre alla grande varietà di e-machine e di opzioni per quanto riguarda i pacchi batteria, Scania è in grado di offrire anche diversi telai, prese di forza, varianti di cabine e una serie di assali, tra cui una configurazione assi 6x4 per i camion elettrici a batteria, un'opzione molto richiesta.

“Il nostro leggendario sistema modulare funziona altrettanto bene per le soluzioni elettriche”, afferma Fedel. “Ci aiuta ad aggiungere valore a un ritmo e ad un livello che altrimenti non sarebbe possibile, anche grazie alla nostra capacità di sviluppare nuovi componenti. Possiamo ottimizzare aspetti come l'autonomia rispetto al carico utile, ad esempio, e garantire che la soluzione per il cliente sia perfetta per le sue operazioni effettive”.

Nel corso del 2024 è emerso chiaramente che le soluzioni elettriche offerte da Scania sono all’avanguardia e corrispondono a ciò che i clienti cercano. I feedback dei clienti e i test eseguiti dalla stampa di settore, ad esempio, hanno pienamente soddisfatto, **superando addirittura le aspettative, in termini di potenza, silenziosità, guidabilità, autonomia e ricarica**. In breve, Scania offre soluzioni complete in grado di essere operative sotto ogni aspetto. Il contesto in cui operano, però, deve migliorare prima che si verifichi un'importante svolta, come per quanto riguarda lo sviluppo di un’infrastruttura di ricarica adeguata.

“L'intero settore dei trasporti sta lottando contro aspetti come la ricarica, la mancanza di incentivi rilevanti e altre incertezze che costituiscono un ostacolo mentale per alcuni clienti”, afferma Fedel. “Noi creiamo partnership per sostenerli e informarli delle opportunità. A mio parere, molti clienti che hanno rotte fisse e la possibilità di ricaricare in deposito e a destinazione potrebbero già trasformare il loro modo di operare”.

**In prima linea con il digitale**

Scania presenta all'IAA due nuovi servizi che si basano sulla digitalizzazione e sulla vasta esperienza di Scania in materia di connettività dei veicoli. Scania è all'avanguardia con soluzioni digitali che supportano l'attività dei clienti mantenendo i veicoli operativi, sotto pieno controllo. Aumentando la connessione tra il portale My Scania e l'app Scania Driver, anche l'interazione all'interno delle aziende diventerà più semplice ed efficiente. Posizionamento, controlli prima della guida, tempo di guida rimanente e altre attività cruciali diventano facili da gestire.

“Abbiamo creato un **ecosistema digitale completo** attorno a tutti i nostri camion, indipendentemente dalle loro specifiche”, afferma Fedel. “I nostri clienti apprezzano molto il fatto che stiamo aggiungendo vari servizi digitalizzati con l'intento di semplificare la vita sia ai trasportatori che agli autisti. Un unico punto di accesso per la gestione di aspetti come l'assicurazione, la manutenzione, il finanziamento o le sostituzioni preventive massimizza redditività e uptime”.

**Veicoli in mostra presso lo stand Scania allo IAA**

**Trattore con batteria da 728 kWh**

Questo particolare veicolo è speciale sotto molti aspetti, tra i quali si annoverano la **catena cinematica e la capacità della batteria**.

In anteprima mondiale, Scania espone la sua **nuova e-machine EM C1-4**, dotata di un motore elettrico, quattro marce e ben cinque diversi livelli di potenza (quella in esposizione è la versione da 400 kW). L'EM C1-4 sarà il propulsore che avrà maggior volume all’interno del portafoglio e-mobility di Scania perché è in grado di soddisfare un'ampia varietà di applicazioni. Per molti versi, è l'equivalente di un motore a combustione da 13 litri.

Per quanto riguarda la capacità delle batterie, questo nuovo mezzo ha una capacità installata di 728 kWh, ottenuta aggiungendo un settimo pacco batteria sotto la cabina. Ciò significa che **un camion da 40 tonnellate avrà un'autonomia di almeno 530 chilometri prima di dover essere ricaricato**.

Scania ci tiene a precisare che è meglio che i clienti considerino l'autonomia effettivamente necessaria piuttosto che massimizzare l'autonomia potenziale; non ha senso portare più batterie di quelle richieste dal tipo di trasporto. Ad esempio, optare per una capacità installata di 520 kWh significherebbe **aumentare il carico utile e ridurre la distanza tra gli assi**.

|  |  |
| --- | --- |
| **Propulsione** | Elettrica |
| **Configurazione** | A4x2NB |
| **Cabina** | CR20H |
| **Passo (mm)** | 4.150 |
| **Motore** | EM C1-4 400kW |
| **Coppia (Nm)** | 3.520 |
| **Cambio** | GE14M1, 4 marce |
| **Rapporto al ponte** | 3,36 |
| **Capacità installata (kWh)** | 728 |
| **Autonomia (km)** | <532km @ 40 t |
| **Presa di Ricarica** | CCS2 |
| **Potenza di ricarica (kW)** | Max. 375 |
| **GTW (tonnellate)** | 64 |

**Un potente Scania elettrico con cassa mobile**

Questo camion con cassa mobile ha in dotazione l’e-machine più potente di Scania, la P160+, disponibile in due livelli di potenza, 400 o 450 kW. Con la sua configurazione 6x2 e un'autonomia massima di oltre 500 chilometri, è l'esempio perfetto di camion elettrico in grado di affrontare un'ampia varietà di operazioni.

Può essere caricato da vuoto al 100% in 85 minuti nelle giuste condizioni e con un caricatore con potenza sufficiente, ma in genere una sessione di ricarica va dal 20% all'80% in condizioni di utilizzo normale. La massa totale a terra può raggiungere le 45 tonnellate e ha la presa di forza necessaria per alimentare gru, stabilizzatori o gancio scarrabile. La coppia del motore, pari a 3.500 Nm nella versione a 450 kW, è all'altezza dei classici V8.

|  |  |
| --- | --- |
| **Propulsione** | Elettrica |
| **Configurazione** | B6x2\*4NB |
| **Cabina** | CR20N |
| **Passo (mm)** | 4.750 |
| **Motore** | P160+, 400 kW (540 CV) |
| **Coppia (Nm)** | 2.800 |
| **Cambio** | GE281, 6 marce |
| **Capacità installata (kWh)** | 624 |
| **Autonomia (km)** | 520 km |
| **Presa di Ricarica** | CCS2 |
| **Potenza di ricarica (kW)** | Max. 375 |
| **Tempo di ricarica alla massima potenza** | 0-100% in 85 min |
| **GTW (tonnellate)** | 45 |

**Un insolito tipo di camion ibrido a gas**

Lo Scania R 460 con motore a biometano presente all’IAA è insolito. Il propulsore è il più potente ed efficiente di Scania, ma l'installazione dei serbatoi è particolare: biometano compresso (BioCNG) da un lato e biometano liquefatto (BioLNG) dall'altro. Questo camion può fare il pieno in qualsiasi stazione di servizio destinata ai camion in Europa. Il BioLNG offre una maggiore autonomia grazie alla maggiore densità, mentre le stazioni di rifornimento BioCNG sono oggi più comuni in Europa.

L'autista non noterà alcuna differenza, indipendentemente dal serbatoio che alimenta il motore: quando il metano raggiunge gli iniettori, il motore non ha idea di come sia stato immagazzinato prima. Ma il conducente noterà una cosa: i motori a metano sono meno rumorosi.

Il biometano, permette una riduzione di CO2 (well to wheel) fino al 90% rispetto ad un diesel tradizionale. I clienti probabilmente sceglieranno uno dei due sistemi e non entrambi, ma il punto è che qualunque sia la necessità o la disponibilità del cliente, Scania è in grado di fornire una soluzione a metano personalizzata, con un'autonomia fino a 1.800 chilometri con l’utilizzo di BioLNG.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Configurazione** | | A4x2NA | |
| **Cabina**  **Motore** | | CR20  OC13 104 460 CV (Gas) (338kW) | |
|  | |  | |
| **Coppia (Nm)** | | 2.300 @1.000 – 1.300 rpm | |
| **Passo (mm)** | | 3.850 | |
| **Cambio** | | G25CM1 | |
| **Differenziale** | | R756 | |
| **Rapporto al ponte** | | 2,53 | |
| **Retarder** | | R4700D | |
| **Capacità carburante (litri/kg)** | | 608 litri/115 kg CBG + 400 litri/160 kg LBG | |
| **Massa legale anteriore (kg)** | | 7.500 | |
| **Massa legale posteriore (kg)** | | 11.500 | |
| **GVW (kg)** | | 18.000 | |
| **GTW (kg)** | | 40.000 | |

**Il vincitore del Green Truck: l'autocarro diesel più efficiente**

Lo Scania 460 R è dotato di motore Super, molto leggero (7.040 kg) e potente. Inoltre, è dotato dell'ultima versione del sistema Scania di previsione attiva e Cruise Control.

Il miglior camion del test comparativo tedesco “Green Truck Award” viene identificato applicando una formula che copre tutti gli aspetti rilevanti dell'efficienza dei trasporti e della sostenibilità: consumo di carburante, velocità media, volume di AdBlue utilizzato e peso del camion (più leggero è, meglio è). Dal 2011, Scania ha ottenuto nove vittorie in totale, quattro secondi posti e un quinto posto nel primo anno.

Su una distanza di 100 km, con il Super 460R è stato rilevato un consumo medio di carburante inferiore di 0,4 litri rispetto al secondo classificato.

|  |  |
| --- | --- |
| **Propulsione** | ICE (diesel/HVO/biodiesel) |
| **Configurazione** | A4x2NA |
| **Cabina** | CR20H |
| **Motore** | DC13 175 460 CV |
| **Coppia (Nm)** | 2.500 @ 900 – 1.290 rpm |
| **Passo (mm)** | 3.750 |
| **Cambio** | G25CM |
| **Differenziale** | R756 |
| **Rapporto al ponte** | 2,53 |
| **Retarder o CBR** | Solo CRB |
| **Capacità carburante (litri)** | 420 |
| **Massa legale anteriore (kg)** | 7.500 kg |
| **Massa legale posteriore(kg)** | 11.500 kg |
| **Peso trattore:** | 7.040 kg |

**Quando la potenza e la robustezza sono ciò che conta davvero**

I V8 di Scania dimostrano come sia possibile combinare potenza, efficienza dei consumi e minori emissioni di CO2 in un unico veicolo. I leggendari motori V8 di Scania possono essere alimentati con HVO o altri biocarburanti, raggiungendo riduzioni di CO2 fino al 90%. Indipendentemente dal carburante utilizzato, la leggenda da 660 CV e 3.300 Nm di coppia è in grado di fornire prestazioni ottimali nelle condizioni più difficili e nelle operazioni più impegnative. Non sorprende che il V8 Scania sia così comune tra coloro che gestiscono 64 tonnellate di legname nelle foreste dei Paesi nordici.

Il veicolo V8 in esposizione, è dotato del cambio G33 Scania Opticruise e del retarder 4700D, che contribuiscono a un eccellente costo totale di gestione. I cambi della serie G Scania Opticruise sono stati recentemente completati dalla versione G38, specificamente destinata all'abbinamento con i V8 da 16 litri Scania da 770 CV e 3.700 Nm.

|  |  |
| --- | --- |
| **Propulsione:** | ICE (diesel/HVO/biodiesel) |
| **Configurazione** | A4x2NB |
| **Cabina** | CS20H |
| **Motore** | DC16 122/660 CV 485kW |
| **Coppia (Nm)** | 3.300 Nm @ 950-1.400 rpm |
| **Passo (mm)** | 3.750 |
| **Cambio** | G33CM1 |
| **Differenziale** | R756 |
| **Rapporto al ponte** | 2,53 |
| **Retarder** | R4700D |
| **Capacità carburante (litri)** | 1.040 |
| **Massa legale assale frontale (kg)** | 8.000 |
| **Massa legale assale posteriore (kg)** | 11.500 |

**Per ulteriori informazioni, contattare:**

**Martina Pellegrini, Relazioni Esterne e Stampa**

**Phone: +39** 0461 996318

Mobile: +39 348 6115185

**E-mail:** [martina.pellegrini@scania.com](mailto:martina.pellegrini@scania.com)