



SCANIA BRASIL

JORNADA

[SOLUÇÕES DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL]

[NOVA GERAÇÃO]

Bem-vindo a uma nova era

Conheça todos os detalhes do novo Rei da Estrada

#ESPECIAL – 2018

SCANIA



10



26



25



40



12



30

+ NOTÍCIAS

Testes de segurança	22
Cabine de comando	20
O novo Fleet Care	42



Scania Brasil

Produção e Redação:
528 Comunicação Com Propósito
Coordenação Editorial:
Simone Leticia Vieira
Revisão de Projetos:
Mauro Bueno
Diagramação:
Comunicação Impressa

Jornalista responsável:
Renata Nascimento
Coordenação:
Hérica Arguello
Foto de Capa:
Arquivo Scania
Impressão:
Margraf

Uma nova geração, uma nova era

2018 tem sido um ano de grande importância para nós. Como você já sabe, mudamos o nosso posicionamento e, com soluções inteligentes, conectadas e sustentáveis, buscamos contribuir positivamente na operação logística e gestão dos negócios dos nossos clientes.



Nosso intuito é fazer com que, juntos, possamos construir um transporte mais sustentável. E, para tornar possível essa missão, apresentamos ao mercado, em agosto, uma nova gama de caminhões, lançamento da Scania para a América Latina. Agora, é chegado o momento de colocar o carro na rua – ou melhor, a nossa máquina dos sonhos.

Foram mais de dez anos de desenvolvimento e 2 bilhões de euros de investimentos, o maior da marca em seus 127 anos. Tudo para entregar a melhor solução de transporte para os nossos clientes e levar para as estradas de todo o mundo o veículo mais rentável, seguro e conectado do segmento.

Nas páginas a seguir e na edição digital da revista Jornada Scania, revelamos todas as etapas desse lançamento. Você vai conferir cada detalhe da nova cabine, desde o momento em que ela foi desenhada, passando pela construção da nossa nova fábrica cheia de robôs até chegar aos testes de campo. Vai ler também a história de alguns motoristas que tiveram a tarefa de testar, em sigilo, o novo caminhão nas estradas em diferentes tipos de segmento e atividade.

Mas a nova linha de caminhões não fará história sozinha. Serviços Conectados, Driver Services, Manutenção com Planos Flexíveis e outras ferramentas em conectividade complementam a nova era, trazendo para perto a mescla de tecnologia, sustentabilidade e bons resultados.

Além disso, outro lançamento também pega estrada: o Fleet Care, mais uma novidade da Scania para ajudar o transportador a ser protagonista no gerenciamento de seus fluxos logísticos e obter, cada vez mais, rentabilidade em sua operação.

É com esse portfólio de soluções – e tantas outras que estão por vir – que a Scania segue o propósito de impulsionar transformações, construindo um sistema de transporte mais sustentável, e, ao mesmo tempo, proporcionando aos seus clientes uma nova forma de conduzir negócios.

Boa leitura! ●

Silvio Munhoz - Diretor Comercial da Scania no Brasil.

PARA FICAR NA HISTÓRIA

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh]

Com uma linha de caminhões completamente nova, a Scania está estabelecendo um padrão para o setor de transportes. “É com os corações cheios de orgulho que eu e meus colegas estamos apresentando os produtos e serviços que levarão nossos clientes até o futuro, com rentabilidade”, diz Henrik Henriksson, Presidente e CEO da Scania.

Com a nova geração de caminhões, a Scania dá um grande passo em direção ao futuro, introduzindo novas tecnologias, serviços e conhecimentos que ajudam os clientes a obter uma visão geral de custos e receitas. Rentabilidade sustentável, independentemente do tipo de operação ou das condições em que trabalham – esse é o objetivo da Scania para seus clientes.

“O cliente em primeiro lugar é um verdadeiro pilar para a Scania. Ao desenvolver este novo caminhão, as operações de nossos clientes e a eficiência de recursos estiveram no centro de cada um dos passos que demos, desde a pesquisa e o desenvolvimento, o fornecimento e a produção até a adequação dos serviços, atendendo às necessidades de cada cliente. Isso nos fará chegar mais perto do nosso objetivo, o que, em parceria com nossos clientes, muda o mundo dos transportes”, explica Henrik Henriksson.

[EM NÚMEROS]

12%

12% em redução de consumo de combustível graças ao aperfeiçoamento no trem de força, na aerodinâmica e total aproveitamento do portfólio de Serviços Scania.



Admirando os esforços: Henrik Henriksson, Presidente e CEO da Scania.

A nova linha de caminhões é o resultado de mais de dez anos de trabalho de desenvolvimento e custos de projeto na faixa de 2 bilhões de euros. Com ela, a Scania está ampliando sua oferta e agora, graças ao seu sistema modular exclusivo, mais etapas de

A produção vai começar

A produção dos novos caminhões na fábrica da Scania no Brasil começa em fevereiro de 2019. Serão 19 modelos diferentes de cabines para o cliente customizar de acordo com a necessidade exata do seu negócio.

desempenho, conectividade e uma ampla variedade de serviços que melhoram a produtividade, oferece soluções de transporte sustentáveis precisamente personalizadas para cada tipo de cliente no competitivo setor de transportes.

A partir de agora, os clientes da Scania sempre poderão realizar seu trabalho de maneira mais sustentável e rentável, não importa em que setor e área atuam.

Muito mais

“Esta não é apenas uma nova linha de caminhões. É também uma caixa de ferramentas única e engenhosa de soluções sustentáveis na forma de produtos e serviços, que a Scania é a primeira na indústria a realmente ser capaz de fornecer. Estamos focando diretamente em nossa principal meta: dar aos nossos clientes os recursos necessários para alcançar a lucratividade em um negócio que realmente significa algo para eles, ou seja, o deles mesmos”, completa Henriksson.

Entre as melhorias que a Scania trouxe para os novos caminhões está uma redução de 12% no consumo de combustível, graças a fatores como o aperfeiçoamento dos motores e da aerodinâmica.

“Este é, sem dúvida, o maior investimento que a Scania fez em seus 127 anos de história. É com os corações cheios de orgulho que eu e todos os meus colegas estamos apresentando os produtos e serviços que levarão a Scania até a próxima década!”, conclui Henrik Henriksson. ●

“O cliente em primeiro lugar é um verdadeiro pilar para a Scania. Ao desenvolver este novo caminhão, as operações de nossos clientes e a eficiência de recursos estiveram no centro de cada um dos passos que demos.”

Henrik Henriksson, Presidente e CEO da Scania



Conectividade como padrão

Os novos caminhões da Scania estão todos conectados, para benefício dos clientes e motoristas, mas também para o bem do planeta. Veículos conectados fornecem informações valiosas sobre as condições da operação, assim como trazem a inteligência necessária para desenvolver veículos com desempenho ainda melhor – informação útil também para a Scania continuar seu trabalho de pesquisa e desenvolvimento.

CARREGADO DE NOVIDADES

[Texto: Peter Mathsson / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Fotos: Dan Boman e Gustav Lindh]

Com sua nova linha de caminhões, a Scania apresenta a nova geração da família de cabines S e R. Com novas funcionalidades, a gama é mais forte, mais segura e com aerodinâmica otimizada.

19
19 modelos diferentes de cabines oferecem oportunidades para personalizar as melhores soluções.

A inconfundível linha de cabines exclusiva da Scania foi fundamentalmente redesenhada para atender às exigentes e variadas necessidades dos clientes, por agora e nos próximos anos. Esta nova geração foi desenvolvida especificamente para proporcionar o máximo desempenho, com foco no ambiente do motorista, no espaço interior, na segurança e confiabilidade do veículo.

O lançamento traz 19 opções diferentes para customização das cabines, que fornecerão oportunidades para personalizar as melhores soluções para cada operação do cliente, independentemente de o foco estar no espaço

interior, na economia de combustível, no conforto máximo ou na capacidade de carga.

A nova geração de caminhões é o resultado frutífero de dez anos de desenvolvimento. “Projetar cabines premium para veículos pesados é altamente complexo”, diz Göran Hammarberg, Chefe de Desenvolvimento de Cabine. “Visibilidade, conforto, requisitos legais, ergonomia, fácil reparação, baixo peso e alta segurança são apenas algumas das muitas características que devem ser acomodadas, independentemente da área de aplicação.

Estamos incrivelmente satisfeitos com o que alcançamos e estamos convencidos de que esses caminhões estabelecerão uma nova referência no setor.”

A configuração básica para os veículos de longa distância é câmaras de freio de 30 polegadas para os freios a disco no eixo dianteiro. Isso garante um bom desempenho na frenagem, independentemente se é o motorista ou o sistema AEB que está atuando. A distância real de frenagem é sempre afetada por fatores como a condição do pneu e da estrada, mas em igualdade de circunstâncias, o novo caminhão tem uma distância de frenagem mais curta.

A posição padrão do eixo dianteiro foi movida 50 mm para mais perto da frente, o que, por exemplo, tem um impacto positivo no grau de rebaixamento em uma situação de forte frenagem. O novo eixo também oferece uma melhor distância do solo.

Os defletores de ar ajustáveis operados pelo motorista facilitam o alinhamento entre o teto da cabine e do reboque, o que reduz a resistência aerodinâmica.



O novo sistema de injeção ajuda a economizar combustível. A temperatura de funcionamento, geralmente mais alta, e o arrefecimento por óleo termostático contribuem para economias adicionais.

[DESTAQUES DO TREM DE FORÇA]

O sistema de freio do eixo de saída é padrão em caixas de câmbio automatizadas para o Scania Opticruise. Em vez de usar os anéis sincronizados para sincronizar as diferentes velocidades do contra eixo e do eixo principal na caixa de marchas durante as mudanças de marcha, a Scania usa um freio do eixo de saída durante a troca de marchas. Isso reduz o tempo real de troca de marchas e mantém a pressão do turbo melhor. Isso significa que a evolução do veículo na estrada será feita com mais potência e suavidade do que antes.

Sem quebra-sol para melhor desempenho aerodinâmico.

Faróis de LED para maior intensidade e precisão. Os refletores e faróis de neblina são embutidos para minimizar a resistência do ar. Há refletores acima do para-brisa e na grade. Os três faróis de neblina incorporam luzes de curva, que são ativadas ao girar o volante em baixa velocidade.

O formato da cabine e seus cantos ajudam a reduzir a resistência aerodinâmica.

As melhoras no chassi para reduzir a resistência aerodinâmica incluem mais etapas de melhoria dos para-choques para acomodar distâncias variáveis até o solo, um novo defletor de ar do chassi que protege o sistema de suspensão da passagem de ar e um painel, que agora pode ser adaptado para reduzir o vão entre o para-lamas e o pneu.

As escadas de entrada são à prova de deslizamento - quatro até a cabine S ou três para a cabine R - e perfeitamente projetadas para entrada e saída confortáveis e seguras.

Um interior completamente novo

A Scania tem uma forte tradição de colocar o motorista em primeiro lugar em seu trabalho de desenvolvimento. Naturalmente, isso se refletiu no interior das novas gerações de caminhões.

“Nosso foco nos motoristas se manifestou e foi demonstrado em modelos anteriores”, diz Márten Bergström, Designer Industrial Sênior da Divisão de Design da Scania. “Fomos os primeiros no mercado com um painel assimétrico feito para o motorista. Agora, demos mais um passo adiante conectando e integrando um ‘tema de asas’ na parte superior do painel.”

Usando essa temática das asas, os designers da Scania conseguiram desconectar visualmente o banco do motorista do lado do passageiro enquanto criavam um design cheio de personalidade. O foco nas necessidades do motorista foi reforçado por meio de um novo nível de detalhes e um design coeso.

Anna Börjesson Bodestig, Líder de Equipe de Interior da divisão de Design da Scania, explica: “Graças ao fato de podermos trabalhar com todos os detalhes no interior e, portanto, podermos desenvolver tudo ao mesmo tempo, temos um novo interior que parece único e extremamente interessante. Ao mesmo tempo, pudemos desenvolver as características-chave e os elementos de design próprios da Scania, levando-os um passo adiante. Tudo neste interior é novo e único.”



Mais espaço atrás dos assentos para camas mais largas. A cama principal fixa é agora de 800 mm, com três opções de colchão: espuma, bonnell e molas ensacadas, para atender a todas as preferências. A cama extensível é de até 1.000 mm, a mais larga do mercado. O leito superior é de 600 mm (teto normal) e 700 mm (teto alto), com molas Bonnel. Com um teto alto, 800 mm com molas ensacadas é opcional.

Mais segurança, visibilidade e espaço interior, graças ao fato de a posição inicial do motorista ter sido movida 65 mm para mais perto do para-brisas e 20 mm para o lado.

Os airbags de capotamento são integrados ao teto. Junto com o uso do cinto de segurança, esse é um recurso de segurança crucial para impedir que o motorista fique preso embaixo da cabine se o caminhão tombar. A Scania é a primeira a introduzir airbags de capotamento.

O novo design dos pilares ajuda a otimizar o campo crítico de visão do ângulo lateral.

Os novos sistemas climáticos garantem maior conforto para o motorista tanto ao dirigir quanto ao descansar. A cabine é preparada para a instalação de sistemas auxiliares em seu interior e pode ser encomendada com um sistema completamente integrado para resfriamento.

Novo design e formato dos espelhos frontais ampliam o campo de visão e melhoram a aerodinâmica. O ajuste elétrico está disponível como opção. As cabines estão prontas para a instalação de câmeras, como um opcional extra ou no lugar de alguns dos espelhos.

Melhor visibilidade graças à maior superfície de vidro.

O painel foi ligeiramente abaixado para melhorar a visibilidade do motorista.

Uma opção de base giratória no novo assento do passageiro permite que o acompanhante se sente de lado, recline o assento e estenda as pernas. Ideal para relaxar na cabine e assistir TV.

As opções de ajuste do banco do motorista agora são ainda mais generosas. O assento do motorista se estende mais para trás para acomodar aqueles que são mais altos, enquanto os mais baixos também encontrarão uma posição confortável. Todos os condutores, independentemente da altura, terão uma posição confortável ao dirigir.

O sistema de informação e entretenimento com tela touch screen de 7 polegadas irá satisfazer tanto as necessidades de trabalho quanto as pessoais. Ele pode ser controlado pelo volante e também por ativação de voz. Os telefones celulares do motorista e do transportador podem se conectar simultaneamente via Bluetooth.

Espaço interior ainda mais generoso, graças a uma embalagem mais eficiente e à altura do teto, que tem 10 cm a mais que a altura normal da cabine. Nos modelos de teto mais alto a diferença é de 16 cm. A cabina S apresenta um piso completamente plano e o máximo de espaço interior.

Novos modelos de retrovisores, com foco na aerodinâmica, proporcionam máxima visibilidade dos espelhos e também além deles. Os espelhos nas cabines R e S têm uma função de grande angular, são eletricamente ajustáveis, aquecidos e eficazes na redução da vibração.

Opções de armários estendidos, mais acessíveis e com espaço suficiente para volumes maiores de bagagem. Diferentes tipos de compartimentos, prateleiras, ganchos e redes podem ser adicionados, dependendo do tipo de cabine, escolha da cama e outras necessidades específicas.

« O painel é modular, o que facilita a personalização de acordo com as necessidades do cliente, no que diz respeito ao design ergonômico, botões, controles e armazenamento.

FEITO PARA CADA NECESSIDADE



[Texto: Peter Mathsson / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Fotos: Dan Boman e Gustav Lindh]

O único negócio que importa é o seu. E o seu negócio é mais do que apenas uma carga. É transportar mercadorias volumosas, alimentos sensíveis à temperatura, madeira, combustível, produtos químicos ou veículos. Cada operação especializada requer um caminhão especificamente adaptado para a tarefa a que se destina.

A nova geração de caminhões Scania foi projetada, planejada e oferecida tendo a operação do cliente em primeiro lugar. Tudo para atender às necessidades dele e garantir a melhor economia operacional total possível.

“Analisamos completamente todas as principais operações de transporte pesado e estamos confiantes de que podemos fazer recomendações de especificação bem fundamentadas e personalizadas”, diz Christopher Podgorski, Presidente e CEO da Scania Latin America. “Em um mercado com

margens espremidas, isso permitirá que os transportadores otimizem seus ganhos.”

Essas análises foram realizadas em parceria com as indústrias em questão, acompanhando de perto as rotas típicas e os padrões de transporte. Além disso, o Scania Fleet Management provou ser uma excelente ferramenta para monitorar o desempenho dos veículos e dos motoristas em variadas situações, fornecendo as informações necessárias para adequar os produtos de forma otimizada (leia mais na página 42 e confira, na próxima edição da revista, todos os detalhes do Scania Fleet).

Visão holística

Serviços adicionais como a capacitação, os treinamentos de motoristas e a manutenção planejada individualmente ajudarão o transportador a alcançar objetivos reais de tempo de atividade, ao mesmo tempo em que obtém uma economia significativa no consumo de combustível. “O negócio está passando por uma mudança em que o caminhão é cada vez mais visto como parte de um fluxo de produção com demandas rigorosas na entrega”, explica Podgorski. “Isso requer uma visão holística de todo o processo de logística.”

Cada caminhão é uma unidade de produção:

Cada vez mais conectados

Com os Serviços Conectados, o transportador tem acesso a dados operacionais e pode agregar outros serviços como o Driver Services, com consultoria e treinamento, alcançando, assim, objetivos reais de disponibilidade e economia de combustível.

quanto mais adaptado e exclusivo for e quanto mais suportado for pelos serviços personalizados, maiores serão as chances de o transportador obter um retorno saudável do seu investimento. As finanças do cliente são determinadas por uma série de questões diferentes. Algumas delas são relativamente simples de controlar. Outras são influenciadas por fatores que estão fora do seu controle ou são tão complexas em sua natureza que as consequências podem ser difíceis de prever.

Ao se concentrar exclusivamente nos custos, incluindo os gastos de aquisição de veículos, assim como os custos variáveis, como

“Analisamos completamente todas as principais operações de transporte pesado e estamos confiantes de que podemos fazer recomendações de especificação bem fundamentadas e personalizadas.”

Christopher Podgorski, Presidente e CEO da Scania Latin America.

combustível, o potencial de lucro acaba sendo facilmente ignorado. Estes são, em grande parte, determinados pelo veículo, que sendo otimizado para o seu propósito de transporte, impacta muito nos resultados finais. A especificação correta e a manutenção adequada também contribuem para que o veículo esteja disponível e seja usado de forma eficiente.

Múltiplas ofertas

A Scania concentrou toda a sua expertise combinada em caminhões, soluções otimizadas de transporte, condições da indústria e necessidades reais dos clientes em seu novo sistema de suporte de vendas. Esta “caixa de ferramentas” é o resultado de vários anos de trabalho, compilando, analisando e consolidando o conhecimento, as percepções e as necessidades dos clientes em relação à indústria global e multifacetada de transporte e de caminhões.

“A base é composta, naturalmente, pela enorme experiência da Scania com caminhões, pelo nosso sistema modular e pelos dados de veículos que foram coletados de dezenas de milhares de caminhões em operação real por mais de dez anos”, diz Podgorski. “Para isso, agregamos conhecimento de estudos do setor, entrevistas com clientes e workshops de marketing ao estreito diálogo com nossos clientes. O resultado é uma caixa de ferramentas exclusiva da Scania, que dá à nossa equipe de vendas, independentemente do mercado ou tipo de cliente, acesso a experiências que lhes permitem não apenas oferecer um caminhão, mas também uma solução personalizada que, conforme as necessidades exclusivas de cada cliente, tem todo potencial para ser rentável.”

Palavra-chave: “ATLÉTICO”

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh e Dan Boman]

Um dos princípios orientadores do desenvolvimento da nova geração de caminhões da Scania foi criar veículos de trabalho para profissionais, apresentando o melhor lugar do mundo para um motorista. O resultado, após mais de uma década de trabalho, indica a chegada de um padrão completamente novo no setor.

Quando a Scania se preparou para lançar sua série R em 2004, o trabalho com a próxima geração de caminhões já havia começado. Trabalhando com vários planos novos, os projetistas da empresa buscaram uma compreensão mais profunda das qualidades que distinguiam a Scania como marca e caracterizavam seus produtos. Clientes e motoristas em diferentes segmentos e mercados de todo o mundo foram entrevistados sobre o que a Scania significava para eles.

“Também analisamos quais ativos de nossa própria história poderiam ser desenvolvidos e estudamos como a sociedade poderia observar os próximos cinco, dez, 20 ou 50 anos”, afirma Kristofer Hansén, Chefe de Estilo e Design Industrial da Scania.

Paralelamente a esses estudos mais teóricos, os projetistas da Scania realizaram vários projetos envolvendo a experimentação do layout e da funcionalidade da cabine. Com base em estudos aprofundados de ergonomistas, diferentes ideias conceituais e personas (clientes típicos imaginários), várias propostas foram desenvolvidas para possíveis soluções de como o assento do motorista, a área de dormir, o armazenamento e outros recursos poderiam tomar forma, em termos de design, no futuro.

Uma decisão importante em particular, em termos de design e que foi feita com muita antecedência, foi mover o eixo dianteiro 50 mm para frente na próxima geração de caminhões. Isso permitiu que a posição básica do motorista fosse movida 65 mm para mais perto do para-brisa e 20 mm para o lado, em comparação às gerações anteriores da cabine.

“Acima de tudo, as cabines trazem grandes melhorias em termos de segurança do motorista, de visibilidade e de espaço interior”, diz Hansén. “Também temos mais espaço para o ajuste do assento, o armazenamento e a cama. No geral, isso ajudou a produzir um caminhão que é ainda mais fácil de manobrar e tem um novo campo de visão a partir da posição do motorista.”

O que já era bom, ficou ainda melhor
O ponto de partida para o trabalho na próxima geração foi saber que a Scania é um dos melhores caminhões para dirigir e usar – e que poderia se tornar ainda melhor. Uma grande parte do trabalho de desenvolvimento, portanto, envolveu a criação de um dos melhores assentos do mundo para um motorista.

“Com nosso trabalho, buscamos o controle do poder majestoso”, diz Hansén. “Foi uma descrição de um excelente ambiente para um condutor. É o que você, como motorista, sente quando sobe na cabine e tem todo esse poder diante de você. Ele se comunica diretamente com você através da roda, do interior, do som, das cores e da funcionalidade.”

Hansén continua: “Então, o novo interior e a posição do motorista não tentam esconder que este é um assento de trabalho para profissionais. A sensação de estar atrás do volante deve ser como a de dirigir um carro de luxo, grande e potente, além de simplificar e fortalecer a funcionalidade por meio da nova interface digital integrada no assento do motorista.”

Os motoristas dos testes de campo, os clientes e outros profissionais de testes >>



Conheça o estúdio de design interno da Scania e assista o vídeo em que os designers da empresa explicam o desenvolvimento da nova máquina dos sonhos.



Sem gordura desnecessária

A nova geração de caminhões da Scania foi projetada e desenvolvida pelos próprios projetistas da empresa. As diretrizes para o design dos novos caminhões continuam enfatizando a potência do motor, mas dentro de uma forma mais elegante e atlética.

“Os novos caminhões trazem uma sensação de poder, mas de uma maneira nova, mais eficiente e mais flexível do que as gerações anteriores”, diz Anders Lundgren (à esquerda na foto), Líder da Equipe de Estilo Exterior na nova geração de caminhões. “Não há gordura desnecessária ao redor dos músculos - estes são de alta classe.”

Anders Lundgren, Líder da Equipe de Modelagem de Ambientes Externos, com Allan MacDonald, Projetista de Pistas Externas, examina os detalhes de estilo da nova geração de caminhões em realidade virtual no departamento de Pesquisa e Desenvolvimento da Scania.



[NOVA GERAÇÃO]

“ É o que você, como motorista, sente quando sobe na cabine e tem todo esse poder diante de você.”

Kristofer Hansén, Chefe de Estilo e Design Industrial da Scania



« PAIXÃO POR DETALHES

Håkan Kåreby e a equipe de Aprovação Visual literalmente colocaram luvas brancas para examinar os novos caminhões da Scania em detalhes. A equipe é responsável pelo controle de qualidade final de todos os artigos recebidos.

“Nós investigamos minuciosamente todas as peças para verificar se elas são coerentes com a ideia e a visão que temos para a próxima geração de caminhões Scania”, diz Kåreby. “Na prática, isso significa que examinamos cada elemento visível, cerca de 2.600 partes. Trabalhamos com os nossos olhos, que são a nossa principal ferramenta de trabalho. Temos instrumentos de verificação digital, usamos CAD (desenho assistido por computador) e outros sistemas de suporte, mas nossos olhos são sempre superiores quando se trata de julgar a cor e a forma.”



« TOQUE HUMANO

Anna Selmarker lidera os esforços da Scania na área de Interface Homem-Máquina (HMI, do inglês Human Machine Interface), que permite a interação digital entre seres humanos e máquinas. Uma das ferramentas mais importantes de Selmarker é um simulador de condução, que simula virtualmente qualquer ambiente ou situação à qual um motorista pode estar exposto. Um bom exemplo dos resultados é o novo painel, onde os motoristas podem, de maneira simples e intuitiva, encontrar as informações de que precisam.

“A nossa meta é que os motoristas da Scania sempre possam dizer que têm o melhor desempenho porque têm veículos que os apoiam da melhor maneira e da forma mais eficiente”, diz. “Esse tem sido o princípio que orienta o nosso trabalho com a nova geração de caminhões.”



« SENSAÇÃO DE CARRO DE PASSAGEIROS

Christina Isomaa é Líder de Equipe na área de Cores e Materiais para a nova geração de caminhões. Ela e seu time trabalham com as cores, texturas e materiais de diversos detalhes diferentes, tanto no interior da cabine quanto no exterior.

“Tivemos muitas mudanças em termos de cores e opções de materiais na nova geração de caminhões”, diz Isomaa. “Temos tecidos e outros elementos que resistem à sujeira e ao desgaste pesado, couros com uma qualidade fantástica e pequenos detalhes um pouco mais elaborados, como madeira e metal. Essas particularidades normalmente são vistas apenas em carros de passageiros exclusivos, por isso estamos muito satisfeitos e orgulhosos dessas novas características.”



Henrik Olsson, Modelador de Argila, trabalha na prateleira do teto para o novo interior do caminhão.

MELHOR AMIGO DO MOTORISTA

O departamento de design da Scania passou muito tempo melhorando a ergonomia e a facilidade de uso do assento do motorista, de todas as maneiras possíveis.

“Trabalhamos com ergonomia biomecânica, adaptando o assento do motorista aos requisitos e limites corporais dele”, diz Fredrik Pehrson, da divisão de Ergonomia de Veículos Físicos da Scania. “Nos perguntamos como o banco do motorista deveria ser projetado. Mas também trabalhamos com macro ergonomia, adaptando todo o espaço da cabine às necessidades gerais dos motoristas para viver e se deslocar dentro dela.”

“Ao longo dos anos, encontramos e entrevistamos muitos motoristas para identificar suas necessidades em todos os aspectos: visão direta e indireta, espaço dentro da cabine, trabalho para entrar e sair da cabine, capacidade de dormir bem e armazenar suas coisas, e assim por diante.”



Mårten Bergström, Designer Industrial Sênior; Kristofer Hansén, Chefe de Estilo e Design Industrial; e Anna Börjesson Bodestig, Líder da Equipe de Design de Interiores discutem as características internas da nova geração de caminhões.



» experimentaram, durante o trabalho de desenvolvimento, o nível de qualidade e o design da nova cabine de caminhões da Scania, completamente nova para o setor. Os comentários, que se repetiram, incluem que o design é bem trabalhado e bem pensado e que dá ao motorista uma forte sensação de ser bem cuidado.

Hansén explica: “Cada parte e cada característica foi exposta a um intenso processo de questionamento e avaliação e nós não escolhemos a opção fácil, com soluções que, após um curto período de uso, pudessem ser consideradas sem sentido e irritantes.”

Uma forma legítima de pensar

Quando se trata do exterior do novo caminhão, a Scania colocou uma ênfase maior nos aspectos relacionados à aerodinâmica e, conseqüentemente, no consumo de combustível. Todas as superfícies, incluindo a parte da frente do veículo, os lados e até a parte inferior, são otimizadas para a menor resistência aerodinâmica possível.

O design exterior da nova geração de caminhões também é construído com base em uma abordagem: a de fazer a pergunta sobre o que o produto representa e o que a Scania quer transmitir. Mas, o que os designers podem fazer com a caixa quadrada que uma cabine de

caminhão literalmente é?

“Logo no início do projeto, determinamos que éramos mais ágeis em nossa expressão do que nossos concorrentes e também em nossa maneira de ver o que oferecemos como marca”, diz Hansén. “Não é apenas um caminhão, mas sim um serviço de transporte completo.”

Hansén continua: “‘Atlético’ foi outra palavra que surgiu logo no início, por volta de 2007. Nós não deveríamos ser grandes e fortes como um lutador de sumô, mas sim um cavalo de corrida de primeira classe - um puro-sangue - sem gordura extra ao redor de seus músculos. Isso, claro, se refere ao fantástico motor que nos caracteriza.”

Assim, as diretrizes para os novos caminhões da Scania continuam a enfatizar a existência do trem de força, com uma cobertura frontal clara

“ Ele se comunica diretamente com você através da roda, do interior, do som, das cores e da funcionalidade.”

Kristofer Hansén, Chefe de Estilo e Design Industrial da Scania

e grande e as superfícies ao redor do caminhão servindo como coberturas aerodinâmicas para um interior potente.

“Por essa razão, a linguagem do design é agora mais limitada, com linhas mais nítidas, mas ao mesmo tempo mais arredondadas, em vez de uma angularidade extrema ou de áreas redondas mais simples e mais modernas, o que teria sido significativamente mais simples construir.”

Outra meta dos designers da Scania era que o novo caminhão fosse líder de mercado em termos de aerodinâmica e, ao mesmo tempo, incorporasse características anteriormente aplicadas separadamente, como a pala de sol ou o acabamento extra da roda.

Como parte da configuração básica, as luzes de posição e a luzes extras estão agora localizadas dentro do chassi, sem afetar a

aerodinâmica. Isso abriu o caminho para o uso de elementos específicos que permitiram a integração de novos tipos de lâmpadas na cabine e no chassi, o que contribuiu muito para a forma como os novos caminhões são vistos como um todo.

Evitando a deselegância

O design do novo painel também é construído com base no desejo de evitar as unidades de traço desajeitadas e enormes que são frequentemente encontradas em caminhões.

“Nós também tentamos expressar um senso de ‘Força Ágil’ e ‘Poder Flexível’”, diz Hansén. “Visto de cima, o painel de instrumentos tem um perfil de asas que claramente delimita o lado do motorista do lado do passageiro, ou a sala de estar, se você quiser.”

» O design exterior de um Scania deve sempre reforçar a sensação gerada pelo trem de força e motor, de acordo com Allan MacDonald, Líder de Design Externo, e Anders Lundgren, Líder de Equipe para Estilo Exterior.

Hansén conclui: “O painel em que estão os controles é dividido em duas partes, uma superior e uma inferior, com um elegante espaço horizontal no meio. Com isso, fica mais fácil encontrar o que você está procurando, você pode apoiar seus dedos, o que faz com que a seleção seja mais fácil e clara do que se tivéssemos usado uma grande superfície plana com os controles dispostos em qualquer lugar.” ●

O NOVO REI DA ESTRADA

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh]

A Scania introduziu um novo modelo top de linha na sua gama de cabines de caminhões: a série S. Com um piso completamente plano e espaço interior maximizado, a série S é a escolha ideal para os clientes e motoristas com as mais elevadas exigências por espaço, ergonomia e conforto de vida.

Independente de qual cabine os clientes Scania escolham na nova linha de caminhões, eles receberão um espaço muito mais generoso do que antes.

Isto se deve, em parte, a um conjunto eficiente dos componentes e ao fato de o interior das cabines ter ficado um pouco mais de 65 mm mais largo, mas também às alturas dos tetos em geral, que são maiores na nova geração.

“O novo teto é 10 cm mais alto do que antes”, diz Kristofer Hansén, Chefe de Estilo e Design Industrial da Scania. “E as variações de teto mais altas são ainda mais espaçosas, com uma diferença na altura do teto de 16 centímetros. Isso, é claro, será especialmente apreciado por aqueles que moram e trabalham em seus veículos.”

Sentar-se no topo da nova geração de caminhões é, literalmente, viver a nova cabine S, que interna e externamente é “o máximo”!

Com seu piso totalmente plano e espaço interno maximizado, o caminhão é a escolha ideal para os clientes e motoristas mais exigentes.

“Observamos como as perspectivas estão mudando constantemente e como as demandas de nossos clientes estão aumentando”, diz Göran Hammarberg, Chefe de Desenvolvimento de Cabine da Scania.

“Nossa nova cabine S, sem dúvida, coloca tudo o que já fizemos na sombra em termos de conforto, armazenamento, espaço, ergonomia e campo de visão.”

Hammarberg completa: “Um conjunto de quatro degraus ergonômicos e fáceis de usar conduz a um local de trabalho que, acreditamos, será amado por todos os motoristas que tiverem a chance de experimentá-lo.”

Atenção aos detalhes

Os compartimentos internos foram ampliados com foco especial em volume e acessibilidade. O espaço da cabine foi pensado até nos mínimos detalhes. Uma ampla variedade de opções pode ser escolhida, tanto em relação a caixas de armazenamento, prateleiras, ganchos e redes, quanto, dependendo do tipo de cabine, à escolha da cama e outras necessidades específicas.

As opções para escolher uma cama são muitas. Tanto o colchão superior quanto o inferior opcional podem ser especificados em diferentes configurações e etapas de desempenho, tudo de acordo com as necessidades individuais e os requisitos de conforto. Na cabine S, pode-se pedir nas especificações duas camas de 80 cm, sendo



▲ A visibilidade é incrível, graças à maior superfície de vidro e ao novo design dos pilares A.

que a menor delas pode ser estendida para 1 metro.

Todas as camas estão equipadas com os colchões mais avançados da Scania e em viagens com dois motoristas ambos têm disponíveis camas largas e confortáveis.

A espaçosa cabine S também está equipada com isolamento extra que, junto com outras soluções confortáveis e extremamente bem pensadas, nos mínimos detalhes, criam as melhores condições possíveis para uma boa noite de sono. O piso plano da cabine S, por sua vez, facilita a movimentação dentro da cabine.

Gestão de frota

Como parte da nova geração de caminhões, a Scania expandiu seu investimento em veículos conectados, com serviços que tornam a vida mais simples para motoristas e empresas de transporte. Um sistema de mensagens conecta o caminhão diretamente com a gestão da frota, no escritório do transportador. Os motoristas recebem atribuições, informações da rota e endereços de retirada e recebimento da carga através de uma tela touch screen de 7 polegadas, que também proporciona informação, entretenimento e suporte de câmera. A possibilidade de usar comandos de voz para operar o sistema faz com que os motoristas não precisem tirar os olhos da estrada.

“A gama de caminhões que estamos apresentando agora é o resultado do trabalho de milhares de pessoas e de um investimento muito grande ao longo de vários anos”, diz Hammarberg. “Estamos extremamente orgulhosos com os resultados e morrendo de vontade de contar em detalhes todas as novas soluções e serviços para os clientes potenciais.” ●



Por dentro da nova série S

Experimente a sensação de estar dentro do novo modelo top de linha da Scania.

Piso totalmente plano

Com seu espaço interior maximizado, a série S é a escolha ideal para os clientes e motoristas mais exigentes.

Melhores condições para dormir

Na cabine S, pode-se pedir nas especificações duas camas de 80 centímetros, a menor delas pode ser estendida para 1 metro.

Sistema de mensagens

A tela touch screen de 7 polegadas fornece informações como tarefas dos motoristas, dados da rota e endereços de coleta e entrega.



“Tudo o que ele precisa é de um par de asas!”

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh]

Durante o desenvolvimento do novo painel da Scania, os designers se inspiraram no setor de aviação, em uma tentativa de melhorar a funcionalidade e a facilidade de uso para os motoristas. Pensando nisso, convidamos um piloto comercial de avião para testar a nova “cabine de comando” da Scania.

O painel de controle da nova geração de caminhões da Scania oferece aos motoristas um nível totalmente novo de funcionalidade e facilidade de uso. Os desenvolvimentos na indústria da aviação foram estudados como parte do processo para melhorar ainda mais a interação entre o motorista e o caminhão.

“O fio condutor do nosso trabalho com a nova geração de caminhões parte do princípio que os motoristas da Scania devem sempre poder dizer que têm o melhor desempenho, pois possuem veículos que os apoiam da melhor maneira e da forma mais eficiente”, diz Anna Selmarker, que lidera o trabalho da Scania na Interface Homem-Máquina (HMI, da sigla em



Decole com o novo caminhão da Scania

Assista o vídeo em que o piloto de avião Joakim Hellstig leva o novo painel para um voo de teste.

« O piloto comercial de avião Joakim Hellstig diz que, de imediato, ficou impressionado com o quão espaçoso e simples é o local de trabalho do motorista de caminhão.

inglês Human-Machine Interface) – a interação digital entre o motorista e o caminhão.

Detalhe orientado

A indústria da aviação é o lar de uma experiência significativa no que diz respeito à interação homem-máquina, algo que Selmarker e seus colegas da Scania acompanham de perto para encontrar o design ideal e ajudar os motoristas de caminhão em seu trabalho no dia a dia. O design do novo painel é caracterizado pela acessibilidade e funcionalidade que, em combinação com linhas mais robustas, orientam os olhos e a mão para o lugar certo.

Joakim Hellstig trabalha como piloto comercial de avião há dez anos. Como piloto, e com a responsabilidade final pela vida

de milhares de passageiros, ele está muito acostumado ao desenvolvimento contínuo em HMI.

“Uma das coisas mais importantes quando se trabalha com HMI é criar simplicidade”, diz. “Os pilotos não devem interpretar mal as informações. Fazer isso pode ter consequências devastadoras. Então, é importante poder trabalhar com a máquina – o avião neste caso – de uma maneira tão simples que não é possível tomar decisões erradas. E imagino que o mesmo se aplica aos motoristas de caminhões grandes e pesados.”

Sob a perspectiva do piloto

A primeira reação do piloto profissional à posição do motorista e ao painel na nova geração de caminhões da Scania foi um grande sorriso de identificação.

“Eu nunca tinha dirigido um caminhão antes”, conta. “Mas de imediato fiquei impressionado com o quão espaçoso e simples é o local de trabalho do motorista deste caminhão. O painel é realmente descomplicado e funcional. A iluminação dos instrumentos é clara, e também sutil, o que é importante quando você passa longos períodos de tempo ao volante.”

O painel na nova cabine Scania é modularizado. Isso quer dizer que é fácil adaptar as diversas particularidades às necessidades dos clientes e dos motoristas em relação a tudo, desde ergonomia a botões, controles e armazenamento. Todos os materiais e espaços foram feitos com ajuste e acabamento que chegam a competir com carros de passageiros de primeira linha.

“Eu gosto da lógica por trás de como as funções são agrupadas no painel”, diz Hellstig. “Você rapidamente sabe onde estão todos os controles mais importantes. Eu reconheço pelos das cabines de comando dos aviões de passageiros que tenho pilotado atualmente.”

Hellstig também está impressionado com o leque de opções para posicionar o assento do motorista.

“Do ponto de vista da segurança, é extremamente importante poder criar uma posição de condução completamente individual e idealmente tranquila. Hoje em dia, falamos muito dentro da aviação sobre a fadiga, o que pode afetar nossa capacidade de interagir com a aeronave. E isso deve ter a mesma importância para os motoristas de caminhão não perderem o foco.”

Em resumo, o piloto Joakim Hellstig diz: “Este é o ambiente de trabalho perfeito para um piloto profissional. A única coisa que acho que falta é um par de asas!” ●

MAIS SEGURO DO QUE NUNCA

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh e Dan Boman]

A Scania aprimorou significativamente as características ativas e passivas de seus veículos para sua nova linha de caminhões. A empresa é agora a primeira a introduzir airbags laterais e de cortina para proteger os motoristas contra acidentes graves de capotamento.

Os tipos mais graves de acidentes para os caminhoneiros de hoje acontecem quando seus caminhões capotam em

alta velocidade em uma curva ou saem pelo acostamento, ou ainda se eles batem no caminhão à sua frente quando uma fila de veículos se forma de repente na estrada. A Scania aprimorou tanto sua segurança ativa como passiva, por meio da nova geração de caminhões, com uma série de medidas destinadas a proteger tanto os ocupantes da cabine quanto os outros viajantes da estrada.

A nova geração de cabines da Scania pode ser equipada com airbags laterais de cortina para capotamento, um sistema de segurança integrado ao teto e nunca antes usado em caminhões. Juntamente com o uso do cinto de segurança, os airbags de cortina são um recurso de segurança crucial na prevenção de um dos tipos mais comuns de acidentes com sérias consequências para caminhões – o motorista fica preso embaixo da cabine se o caminhão tombar.

Além da função obrigatória de auto frenagem, a maioria dos caminhões adquiridos por clientes na Europa também é equipada com uma variedade de outros sistemas ativos de suporte ao motorista que melhoram a segurança.

Os testes de capotamento foram cuidadosamente documentados pelos Engenheiros de Testes de Colisão da Scania.

Independentemente de quão bem funcionem os recursos do veículo, como os diferentes sistemas eletrônicos, é necessário que o básico seja realmente bom para que se criem níveis ótimos de desempenho em segurança.

Graças ao uso generoso de aço de alta resistência e da moderna tecnologia de montagem, os engenheiros criaram uma estrutura de cabine extremamente robusta.

“O uso do cinto de segurança e os novos airbags laterais de cortina para capotagem reduzem significativamente o risco de lesões para os passageiros em caso de um acidente com capotamento”, diz Dan Loftén, Chefe de Equipe do time de Investigação de Acidentes da Scania. “Os acidentes de capotamento correspondem a 45% de todos os acidentes com lesões graves e fatais. O potencial para sair bem de um acidente como esse nunca foi melhor.”



A nova geração da Scania ganhou airbags laterais e de cortina. O recurso exclusivo protege os motoristas contra acidentes graves com capotagem.

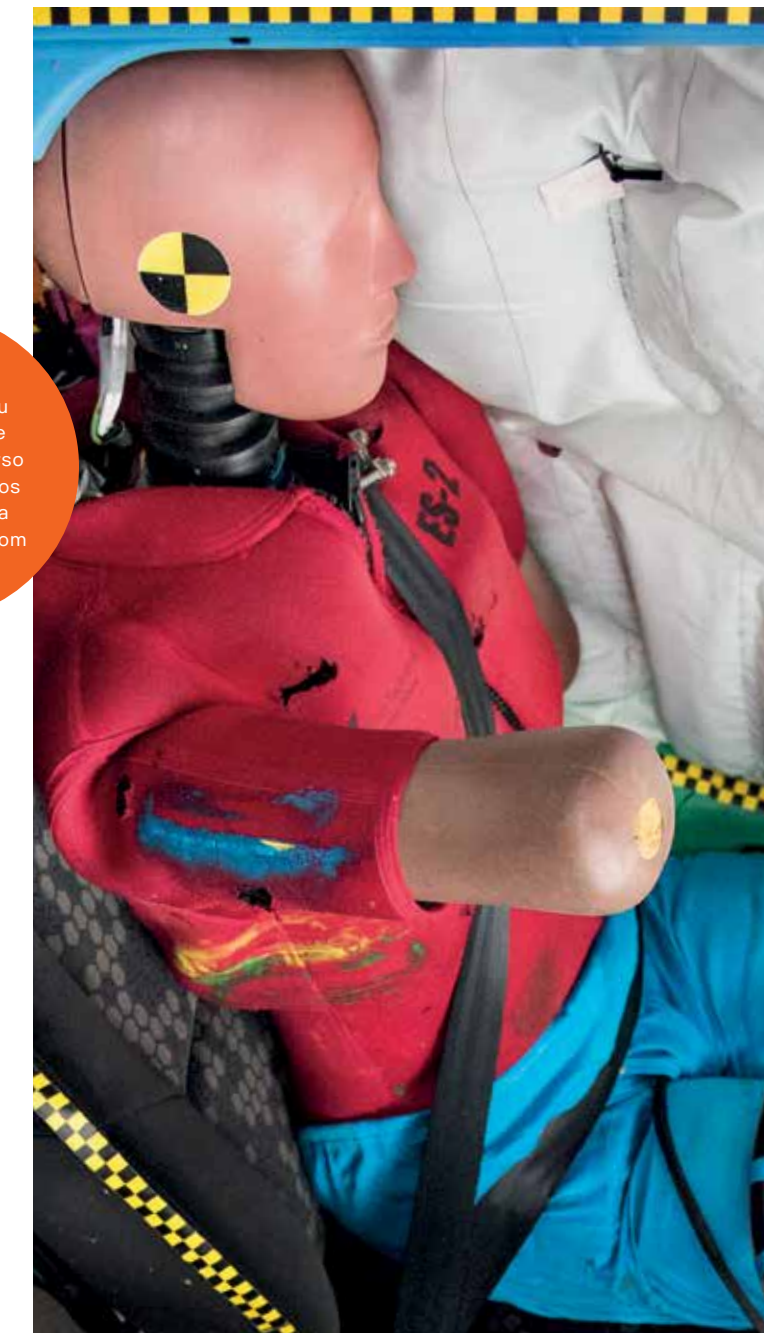


De olho nos testes

Assista os vídeos que mostram como a Scania testa a segurança contra acidentes do novo caminhão.

Os acidentes de capotamento correspondem a 45% de todos os acidentes com lesões graves e fatais. O potencial para sair bem de um acidente como esse nunca foi melhor.”

Dan Loftén, Chefe de Equipe do time de Investigação de Acidentes da Scania.



TESTES DE ALTA TECNOLOGIA

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Peggy Bergman]

A segurança sempre fez parte do DNA da Scania. A nova geração de caminhões passou por cinco anos de testes de colisão avançados, com tecnologias e equipamentos nunca antes utilizados para veículos pesados.

Um total de 40 caminhões tiveram que “sacrificar suas vidas” durante a fase de desenvolvimento da nova geração. Cada teste de colisão é planejado por mais de um ano e esse processo leva de seis a oito semanas para ser preparado – e termina em meio segundo.

Para se preparar para esses momentos breves, mas importantes, um grande número de sensores e outros equipamentos de teste são montados dentro e ao redor do veículo de teste e do boneco de testes. Como o processo de colisão é incrivelmente rápido, dezenas de câmeras de alta velocidade são usadas para que o acidente possa ser estudado em detalhes.

“Testamos de diversas maneiras a segurança do caminhão contra acidentes”, diz Dan Loftén, responsável por todos os testes de colisão nos novos caminhões da Scania. “Nós o colocamos contra diferentes obstáculos: postes, carros de passageiros, trilhos de concreto e uma variedade de barreiras. Os testes de colisão mais avançados e arriscados são realizados ao ar livre, com semirreboques carregados dirigidos por um robô. Usamos esse método para conduzir situações como acidentes com capotamento.”

Colisões de reboque

Um de todos esses testes, batizado de “reboque”, tem como objetivo calibrar o sensor que aciona os airbags do caminhão. Na instalação de testes de impactos em Helmond,

1 O caminhão e um carro de passageiros estão preparados para o teste de colisão.

2 Hora do teste real. Em uma fração de segundo, acabou.

3 Após os testes, peças e fragmentos da batida são coletados para as análises.

na Holanda, a equipe de testes da Scania está se preparando para uma colisão em que um dos cantos do novo caminhão baterá frontalmente com um reboque.

“Bater em um reboque à sua frente é um dos acidentes mais graves que você pode sofrer como motorista de caminhão”, diz Loftén. “Com a nova geração de caminhões, fizemos um grande investimento para melhorar a segurança nesses tipos de acidentes.”

Sofia Sandin, a engenheira que lidera um dos testes de colisão, explica: “Para

os melhores resultados, trabalhamos com cenários que são o mais real possível e com dados de altíssima qualidade.”

Sandin garante que todos os sensores e equipamentos de medição dentro e ao redor do veículo estejam funcionando adequadamente antes do acidente controlado. Os dados do teste serão usados para calibrar o sistema de segurança do caminhão. Nas fotos acima está o resultado de um dos testes: um novo caminhão, que agora está pronto para o ferro-velho. ●



▲ Dan Loftén, responsável por todos os testes de colisão na nova geração de caminhões, inspeciona Thor antes de um dos testes.

Thor, o novo herói da segurança

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Dan Boman]

Ele é tão feio quanto caro. Thor é o boneco de teste de colisão da nova geração Scania, que desempenhou um papel crucial no desenvolvimento dos caminhões mais seguros do mundo.

Cada novo Thor custa até cinco novos caminhões, mas contribui para salvar mais vidas do que qualquer boneco já usado anteriormente. A Scania é a primeira fabricante de veículos comerciais do mundo a usar o Thor em seu trabalho de segurança.

“Uma das maiores vantagens do Thor é que ele se tornou mais semelhante a um ser humano do que os bonecos comuns de testes usados atualmente”, diz Dan Loftén, responsável por todos os testes de colisão dos novos caminhões da Scania.

Thor tem mais sensores em seu corpo do que outros bonecos, além de ter um corpo que pode ser virado de lado e um torso mais humano, com o mesmo número de costelas que um ser humano real.

“Thor se move mais como um ser humano durante o acidente, o que é extremamente importante em nosso trabalho de desenvolvimento”, diz Loftén. “O padrão de movimento mais humano e os recursos de medição avançados nos dão uma base melhor para nossas análises e avaliações, o que contribui para um nível ainda mais alto de segurança no caminhão.”

» Thor tem mais sensores em seu corpo do que outros bonecos, com um torso mais humano que apresenta o mesmo número de costelas que um ser humano real.

Nenhum outro boneco de teste de colisão consegue medir lesões na parte superior do corpo como Thor. O torso do manequim é construído de uma maneira mais humana e até mesmo a força em cada costela individual pode ser medida.

Thor também tem coluna e pélvis mais parecidas com as dos humanos, o que torna possível que o boneco adote as quatro posições de assento mais comuns durante o teste. A coluna vertebral é preenchida com sensores, acelerômetros e outros dispositivos para medir a batida, as forças e a aceleração às quais as costas são expostas durante uma colisão.

“Ele pode não ser o cara mais bonito da cidade, mas é extremamente valioso”, diz Loftén. “Não só para nós, que desenvolvemos a nova geração de caminhões da Scania, mas também para todos os motoristas de caminhão e outros usuários da estrada!” ●



Boneco de teste de colisão de última geração
Assista o vídeo dos testes de colisão realizados pela Scania para desenvolver o caminhão mais seguro do mundo.



O VENTO LEVOU

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Dan Boman]

As características aerodinâmicas foram um dos principais focos da Scania durante o desenvolvimento de sua nova geração de caminhões. Os níveis recordes de baixa resistência aerodinâmica em todo o conjunto reduzem significativamente o consumo de combustível e os impactos ambientais.

Véculos com um formato aerodinâmico usam menos combustível. O ar flui facilmente sobre eles e menos energia é necessária para impulsioná-los para frente. Mesmo pequenas mudanças no design e no formato podem fazer uma grande diferença.

Em 1991, foi lançado o Scania Streamline, um caminhão e uma cabine que estabelecem novos padrões industriais tanto para o design quanto para o consumo de combustível. O conceito foi aperfeiçoado em 2013 com o lançamento de um Streamline completamente novo, que por sua vez tem sido o veículo de referência, já que a aerodinâmica de última geração dos caminhões da Scania foi testada.

No maior túnel de vento da Europa, localizado ao norte de Amsterdã, entre as vacas e parques eólicos na costa dos Países Baixos, uma equipe da Scania está trabalhando contra o relógio. Com o tempo na instalação de alta tecnologia estritamente limitado, é crucial realizar o maior número possível de testes no tempo disponível.

“Esse túnel de vento na Holanda é a única instalação na Europa onde é possível testar o desempenho aerodinâmico de caminhões de tamanho normal com implementos”, diz David Söderblom, Engenheiro Sênior de Aerodinâmica e Líder de Testes para os importantíssimos testes de túnel de vento.

O aperfeiçoamento da aerodinâmica, com o objetivo de obter uma melhor economia de combustível, é uma das principais inovações na nova geração de caminhões. E, mesmo que os testes no túnel de vento sejam caros, o trabalho está sendo realizado para o bem dos clientes. »

« Como um set de filmagem de James Bond: uma nova geração de caminhões Scania é transportada para o gigantesco túnel de vento.



MENOS RESISTÊNCIA, MAIS ECONOMIA

A nova geração de caminhões Scania foi projetada para proporcionar o melhor desempenho aerodinâmico de todos os tempos e os veículos trazem uma gama de recursos inovadores para reduzir o arrasto.

A Scania agora oferece três defletores de ar ajustáveis para melhorar o alinhamento entre a cabine e os tetos dos reboques. Os clientes podem adaptar o alinhamento conforme desejarem.

Outros recursos de redução do arrasto aerodinâmico na cabine são:

- » faróis auxiliares integrados e lanternas colocadas logo abaixo do teto e acima do para-brisas - não é necessário um quebra-sol externo;
- » vãos e tolerâncias menores entre todos os componentes e faróis, com o para-brisa montado na cabine;
- » retrovisores com formato otimizado.



Ragnar Glav, responsável pelo som ambiente no novo Scania, verifica os monitores no túnel de vento em Amsterdã.



Entre os avanços aerodinâmicos mais importantes na geração do novo caminhão Scania estão os cantos otimizados da cabine. "Nós também modificamos o teto e aumentamos o número de passos de otimização de coisas como os defletores de ar, o formato dos para-choques e o arco das rodas", diz Per Elofsson, Gerente Técnico Sênior de Aerodinâmica.



🔺 O vão entre a cabine e o chassi foi ainda mais reduzido para controlar o fluxo de ar. Isto reduz o arrasto e ajuda a minimizar a contaminação da lateral da cabine.



Impressionado com o túnel de vento
Veja como foram os testes aerodinâmicos da Scania.

Trem de força para melhor performance

[Texto: Peter Mathsson /
Tradução: 528 Comunicação Com Propósito /
Foto: Gustav Lindh / Ilustração: Kjell Thorsson]

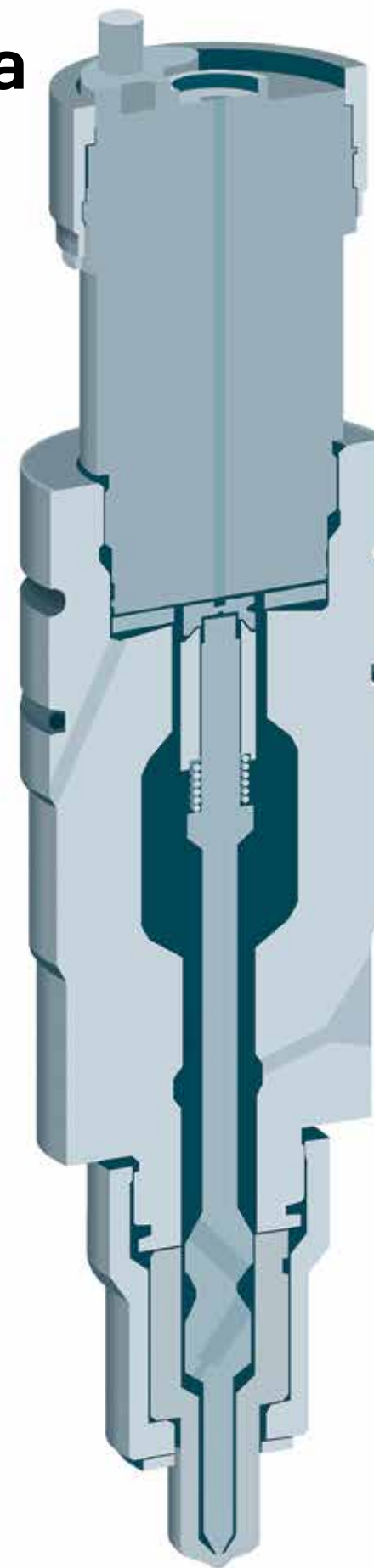
Na nova geração de caminhões, a novidade abaixo do piso da cabine é tão impressionante quanto acima. Com as melhorias inovadoras do trem de força, o consumo de combustível é reduzido em ainda mais 8%, contribuindo significativamente para a economia global de 12%.

As mudanças incluem um novo sistema de injeção. A temperatura de trabalho é geralmente mais alta e o fato de o resfriamento do óleo ser termostático contribuem para uma economia adicional.

Os ventiladores de resfriamento, que em alguns casos têm um diâmetro maior, agora são acionados diretamente sem desperdício de energia. O arrefecimento por óleo termostático economiza combustível, já que o óleo retém a temperatura ideal, mesmo em potências menores e em baixas temperaturas externas.

Além disso, a Scania introduz como padrão um sistema de frenagem no eixo secundário da caixa de câmbio do Scania Opticruise.

Em vez de, como na maioria das caixas de câmbio convencionais, usar anéis de sincronização para sincronizar diferentes velocidades entre eixo secundário e eixo principal, a Scania utiliza um eixo de transmissão que freia quando estiver mudando de marcha. Isso é possível graças à abordagem da Scania com motorizações totalmente integradas e significa que os eixos sincronizam entre si, de forma significativamente mais rápida e que o próximo pincão, ou seja, a próxima



🔺 O sistema de injeção da Scania foi ainda mais aprimorado para melhorar a combustão, permitindo uma maior quantidade de líquido e uma pulverização de combustível mais uniformemente distribuída na câmara onde ocorre a combustão.



Pequena em tamanho, grande em resultado

Imagine forçar uma minúscula gota de 0,0004 litros de diesel com uma pressão de 2.100 bar através de dez orifícios de um injetor de combustível, onde cada furo tem um diâmetro de dois décimos de milímetro ou aproximadamente dois ou três fios de cabelo humano. É precisamente isso que o sistema de alta pressão de injeção de combustível da nova geração de caminhões da Scania faz cerca de 500 a mil vezes por minuto.

Aumentar a taxa de injeção combinada com um fluxo maior ajuda a otimizar a combustão e a reduzir o consumo de combustível. Apesar das pequenas dimensões, o sistema foi melhorado ainda mais para permitir uma maior quantidade de líquido e pulverizar mais uniformemente o combustível no cilindro.

"Para atingir a eficiência ideal do motor, considerando o consumo de combustível, nosso principal objetivo ao projetar o novo injetor era fazê-lo capaz de fornecer a quantidade exata de combustível injetado em uma taxa mais rápida, mantendo confiabilidade e durabilidade excepcionais", diz Stephen Conway, Chefe de Desempenho do Injetor.

marcha pode engatar quase imediatamente.

Graças à frenagem de eixo, a caixa de câmbio longa mais popular da Scania melhora a troca de marcha em 0,4 segundos, diminuindo quase pela metade o tempo de câmbio. Não é apenas o tempo real mais curto nas mudanças, mas também a ajuda para manter a pressão do turbo. Portanto, o veículo sobe para a próxima marcha com mais potência, enquanto é percebido mais suave do que antes. Esse recurso levará a um melhor manuseio ao dirigir sob condições difíceis e melhor desempenho em todos os tipos de condução na estrada, incluindo no arranque.

"Esta tecnologia livre de perturbações faz uma grande diferença na experiência de condução e desempenho", diz Magnus Mackaldener, Chefe de Desenvolvimento de Transmissão. ●



A nova oficina de 35 mil metros quadrados é a joia da coroa na extensão e renovação da fábrica da Scania em Oskarshamn, com uma área equivalente a seis campos de futebol.

A fábrica de cabine do futuro

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh]

O lançamento da nova geração de caminhões da Scania marca o maior investimento industrial da empresa nas últimas duas décadas. A mais moderna fábrica de cabines do mundo é formada por 283 novos robôs de alta tecnologia, tirados diretamente de um filme de ficção científica.

Estender e renovar a fábrica de cabines da Scania em Oskarshamn, na Suécia, é um investimento de vários bilhões de coroas destinado a duplicar a capacidade de produção e aumentar a qualidade nos próximos anos. Mas a tecnologia usada também está dando um grande passo em direção ao futuro. Robôs inteligentes e seus operadores fazem parte da equipe tanto na linha de carroceria quanto nos novos trabalhos de pintura de base. Os robôs cinza-claros são muito articulados e ágeis, mas também inteligentes, e basicamente podem aprender a executar praticamente qualquer operação. A impressão, no geral, é de uma apresentação de balé gigante e futurista.

Uma planta premium
 “Está completamente claro para mim que um produto premium precisa ser construído em uma planta premium”, diz Marcus Holm, Gerente de Unidade da Produção de Cabines. “Então, nós construímos a fábrica mais moderna do mundo. Utilizamos todas as tecnologias mais recentes e conseguimos um alto grau de automação, com o objetivo de obter um alto grau de qualidade, mas também para criar o melhor ambiente de trabalho e ergonomia para nossos operadores.”
 Johan Uhlin, Gerente da Unidade de Montagem de Cabines e Logística, também acredita que a fábrica de cabines aprimorada é o pilar do novo Scania. “Se você »

“ Às vezes penso neles como gatos inteligentes e ágeis, porque são muito flexíveis e ágeis.”

Tom Petersson, Operador de Robôs da fábrica de cabines da Scania em Oskarshamn

percorrer a fábrica, verá que tudo é de primeira classe, da ergonomia ao nível de qualidade”, afirma.

Há muito tempo que os robôs são usados para as chamadas tarefas 3D, trabalho que é “sujo, monótono e perigoso”. Mas, com o desenvolvimento tecnológico, eles estão se tornando cada vez mais modernos e interativos, com a ajuda de sensores, e podem ser usados em várias áreas mais avançadas.

Investir na tecnologia mais avançada de robôs abriu caminho para uma série de novas tarefas de trabalho para a equipe da fábrica de Oskarshamn. Os operadores trabalham em grupos fechados, juntos com seus robôs.

Na oficina de montagem, Tom Petersson trabalha em conjunto com dois robôs, colando e fixando para-brisas às cabines. Um dos dois robôs de Tom se levanta e se move pelos pesados para-brisas de vidro. O outro robô busca uma câmera, tira fotos, faz leituras e diz exatamente como a peça deve ser colada até o último milímetro.

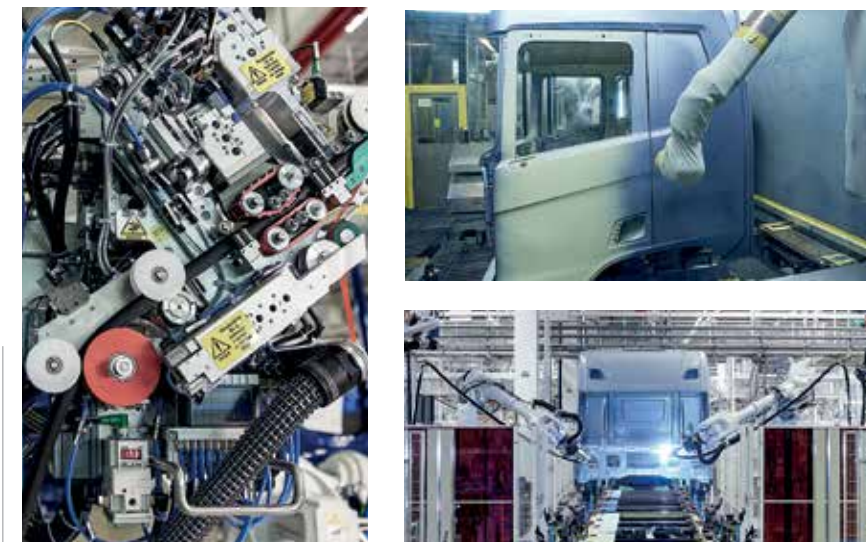
“Às vezes penso neles como gatos inteligentes e ágeis, porque são muito flexíveis e ágeis. Ao mesmo tempo, eles se sentem quase humanos e sempre fazem o que pedimos. Então, penso neles como dois irmãos. Mas, acima de tudo, tenho um orgulho enorme de poder fazer parte disso e de trabalhar nesta planta futurista”, diz Petersson.

Melhorias automatizadas

Quando você bate a porta de uma das novas cabines de caminhões da Scania, o barulho lembra o som elegante de um cofre de banco, o mesmo que você ouve quando fecha a porta de um carro de passageiros de primeira classe. Uma explicação para essa melhoria de qualidade é o novo colega da Thomas Berg nas novas linhas de produção de portas em Oskarshamn. A Scania é a primeira fabricante de caminhões a automatizar a aplicação dos revestimentos das portas da cabine. A nova técnica, que é realizada por robôs, também tornou possível melhorar ainda mais os níveis de ruído para os motoristas profissionais.

“Ao mesmo tempo, o ambiente de trabalho também foi melhorado para muitos de nós que já realizaram esses trabalhos pesados manualmente”, diz Berg.

Hoje, ele supervisiona um dos robôs que trabalham na aplicação de vedação de porta, alimentando continuamente seu colega faminto com um pouco mais revestimento. “Nenhum dos antigos montadores de revestimento de porta pode nos ajudar a trabalhar com esses robôs quando se trata de precisão”, diz Berg. “É quase assustador.” ●



DE CHAPA DE ROLO METÁLICO À CABINE FINALIZADA

▶ O maior dos 283 novos robôs para construção de cabines pesa 2,4 toneladas, enquanto o menor tem 250 quilos.



Assista os robôs em ação

A nova fábrica de cabines da Scania é uma instalação fascinante, com 283 robôs de última geração.

» A fábrica da Scania em Oskarshamn produz cabines de caminhões para toda a produção europeia da marca. O processo avançado é dividido em cinco oficinas: a oficina de prensa, a oficina de carrocerias, a oficina de pintura de base, a oficina de pintura e a oficina de montagem.

» Todos os dias, cerca de 160 toneladas de chapa galvanizada chegam à oficina de prensa em grandes e pesados rolos. Aqui ele é cortado e moldado na prensa em cerca de 200 peças diferentes.

» Uma cabine é formada de aproximadamente 310 itens diferentes de chapa metálica. As peças são soldadas em subcomponentes que, por sua vez, são colocados juntos para criar o corpo da cabine.

» O corpo da cabine é pintado, depois o interior e o exterior são montados.

» As cabines completas e com controle de qualidade são entregues nas oficinas de chassi da Scania em Södertälje, na Suécia; em Zwolle, na Holanda; e em Angers, na França. Lá, os caminhões passam pela montagem final com motores, eixos, caixas de câmbio e outras peças das várias oficinas de componentes da Scania.

A fábrica 4.0 mais moderna da América Latina

[Texto: Simone Leticia Vieira / Foto: Arquivo Scania]

Uma planta premium para um produto premium: fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo, São Paulo, segue as características da indústria 4.0 para produzir a nova cabine da marca.

Lançada na Europa em agosto de 2016, a nova Geração Scania é resultado de dez anos de desenvolvimento e investimentos ao redor de 2 bilhões de euros.

Em 2018, a novidade chegou à América Latina, trazendo consigo um novo conceito em produto.

Para abraçar essa produção e entregar cada vez mais a combinação de tecnologia, segurança, conforto e eficiência energética, a planta da Scania no Brasil ganhou uma nova fábrica de cabines. Afinal, um produto premium precisa ser fabricado em uma planta premium.

“É a fábrica mais moderna e automatizada da Scania na América Latina e um espelho da nossa matriz na Suécia. Com esta unidade, revolucionamos os processos de manufatura integrada, com controle da produção desde o pedido até a entrega do veículo ao cliente. Trouxemos para o País que há de mais moderno em tecnologia industrial para a fabricação de caminhões seguros e eficientes”, afirma Ricardo Cruz, Gerente Executivo da Fábrica de Solda de Cabinas.

Essa modernidade pode ser vista em todas as partes dos 13 mil m² de extensão da nova fábrica, localizada em São Bernardo do Campo (SP). Seguindo as características da indústria 4.0, as novas instalações têm capacidade para produzir até 25 mil cabines por ano e contam com uma tecnologia inovadora de soldagem do teto e das laterais das cabines e furações especiais por meio do uso de laser.

A novidade ainda confere à Scania o título de ser a única montadora de veículos comerciais do Brasil que utiliza o laser no processo de solda de 100% da nova geração de cabines, processo este realizado por dois robôs, que se dedicam exclusivamente a essa tarefa. A solda a laser aumenta a qualidade da vedação

das cabines e a resistência da estrutura do caminhão, eliminando riscos de infiltração e garantindo a geometria perfeita do veículo, o que contribui para a redução do consumo de combustível.

Outro destaque da nova fábrica é o uso da Célula de Medição (GOM), que examina, por amostragem, as cabines produzidas para detectar se existe alguma variação dos padrões já estabelecidos para o produto. Tudo funciona com a ação dos robôs, que fotografam a superfície das cabines e conferem se as medidas e dimensões estão idênticas às do modelo virtual – processo conhecido como fotogrametria. E se uma delas estiver fora dos padrões? É simples: a cabine é sucateada e o aço usado em sua fabricação é reutilizado. “Não existe nada igual neste porte na América Latina”, afirma Ricardo.

Investir é desenvolver

A primeira fábrica no Brasil para solda à laser e produção dos 19 modelos de cabines da nova geração de caminhões Scania recebeu um investimento de 75 milhões de euros (cerca de R\$ 340 milhões). Mas esse novo momento do parque industrial da Scania em São Bernardo do Campo não foi marcado somente pelo emprego de recursos e aportes financeiros. Os investimentos também tiveram foco em desenvolvimento e capacitação.

“Temos um novo caminhão. Temos uma nova cabine. Mas a maior mudança é na forma como vemos a indústria de transporte e logística e nossos clientes. Por isso, um fator de sucesso crucial foi o treinamento”, conta Christopher Podgorski, Presidente e CEO da Scania Latin America.

Foram cerca de 10 mil horas de treinamento para mais de 160 colaboradores, que receberam capacitação para atuar nas áreas automatizadas. O intuito era desenvolver

esses profissionais com foco na operação e manutenção dos equipamentos de tecnologia de ponta, no controle de qualidade, na percepção de riscos e na segurança da interação dos colaboradores com os robôs. “No projeto do novo Body Shop (nome da nova fábrica), tecnologia de ponta é, sobretudo, um fator de inclusão. Encaramos juntos o desafio dessa jornada histórica, construindo um ambiente de trabalho seguro e estimulante para todos”, destaca Ricardo. ●

Inovar com sustentabilidade

Se a Jornada Scania com a nova cabine S deu início à transformação do setor para se ter um transporte mais sustentável, do lado de dentro de casa a sustentabilidade também fez parte de cada etapa do desenvolvimento do novo caminhão e da construção da nova fábrica.

Processos mais inteligentes e eficientes do uso de energia foram empregados, entre eles o reaproveitamento da água da chuva para a limpeza das instalações da Body Shop, gerando uma economia potencial de até 100 m³ por mês, e uma arquitetura pensada para proporcionar um conforto térmico dos colaboradores sem a necessidade de uso de ar condicionado, diminuindo a necessidade de utilização da eletricidade.

Isso sem falar na redução da quantidade de resíduos gerados durante o processo de produção das cabines. É que o processo de solda a laser, por ser mais minucioso, acaba diminuindo o desperdício de materiais e, conseqüentemente, reduz a produção de lixo industrial.

O ciclo sustentável se completa quando o caminhão sai da fábrica com a aerodinâmica perfeita, em função do trabalho da solda a laser, e consome menos combustível nas estradas.



Testes secretos sob sol e neve

[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Dan Boman]

Do calor extremo e altas altitudes na Espanha a condições de inverno dramáticas na Lapônia sueca. Anos de árduos testes de verão e inverno ajudaram a moldar a nova geração de caminhões da Scania. Quando colocados sob condições extremas, os veículos realmente mostravam suas verdadeiras cores.

» CHOQUE

DE REALIDADE

Quase no topo de Sierra Nevada, Magnus Skjutar, que trabalha com Desenvolvimento de Motores da área de Pesquisa e Desenvolvimento da Scania em Södertälje, na Suécia, parou um dos caminhões de teste para fazer as medições mais recentes.

“Como estamos trabalhando atualmente com a calibração do motor, as altas temperaturas e as diferenças de temperatura são extremamente valiosas”, diz. “Em apenas algumas semanas, podemos verificar se está tudo bem com o trabalho de desenvolvimento que fizemos em casa, em Södertälje, e também se os caminhões atendem a todos os requisitos colocados em caminhões novos por nós e pelas várias autoridades.”



« 30 CAMINHÕES DE TESTE

O teste abrange tudo, desde o trem de força até as cabines e o sistema elétrico, com foco na interação entre todas as diferentes partes do caminhão. Cerca de 30 caminhões de teste, toneladas de peças sobressalentes e cerca de 300 engenheiros, projetistas, motoristas de testes e mecânicos estão envolvidos em atividades no local.

“Quando estamos no local, seguimos um cronograma bem definido, no qual geralmente começamos com a calibração dos motores em altas altitudes”, diz o Engenheiro de Testes Johan Skynäs. “Então, diversos especialistas vêm, um após o outro: a equipe de resfriamento, depois a equipe de retardadores, o time de durabilidade, a equipe de clima da cabine, e assim por diante.”



» EXTREMOS IDEAIS

É tradição da Scania testar seus veículos no verão das montanhas de Sierra Nevada, na Espanha. As temperaturas variam entre os 40°C na costa do Mediterrâneo a somente 12°C, a uma altitude de 2.500 metros, proporcionando extremos ideais para o desenvolvimento da nova geração de caminhões.

“As condições no sul da Espanha são ideais para nós”, diz Bertil Olsson, um veterano nos testes de verão e de inverno da Scania. “Na costa, somos capazes de testar veículos com calor e umidade extremos, enquanto no ar seco da montanha podemos fazer testes em colinas íngremes.”



In loco, com a equipe de teste da Scania

Confira os vídeos dos testes de verão feitos na Andaluzia, na Espanha, e em Arvidsjaur, na Suécia.

« 30°C ABAIXO DE ZERO

Os testes de inverno no município de Arvidsjaur, no norte da Suécia, são quase tão lendários quanto os testes de verão, embora haja mais jornalistas observando e mais competidores realizando testes.

Nesta parte da Lapônia, as temperaturas registram -30°C e a neve, com um metro de profundidade, o vento, a escuridão e as renas que vagueiam pelo local desafiam as habilidades dos motoristas de teste da Scania.

NO LIMITE



[Texto: Conny Hetting / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Gustav Lindh]

A nova geração de caminhões da Scania foi submetida a situações extremas nos extensivos canaviais brasileiros ao longo de dois anos. O objetivo dos testes avançados de campo foi entender onde estão os limites - tanto para os melhores caminhões do mundo quanto para os motoristas profissionais que os conduzirão.

Os canaviais ao redor da cidade de Araraquara, no interior do estado de São Paulo, vão de horizonte a horizonte. Esses vastos campos ondulados são atravessados por milhares de barreiras vermelhas que ligam os campos às refinarias de açúcar e às fábricas de etanol. Quando cai o sol em Araraquara, uma fina poeira vermelha se assenta, em tudo e em todos. Quando chove muito, as estradas se transformam em um chão lamacento. Quando as condições estão piores, todas as atividades nos campos de cana-de-açúcar param, por segurança.

“Temos aqui as condições perfeitas para testar a durabilidade dos novos caminhões sob condições extremamente difíceis e específicas, que não podem ser simuladas ou experimentadas ao mesmo tempo em outros lugares: muita poeira, alta umidade e altas temperaturas”, diz Carlos Fernandez, Gerente de Operações de Veículos de Teste de Campo na América Latina.

Um árduo caminho

As estradas esburacadas e de má qualidade criam vibrações que, ao longo do tempo, abalam todos os veículos. Isso é se o calor, a poeira vermelha, a chuva torrencial e a lama já não fizerem o trabalho primeiro.

“O objetivo desses testes de campo mais avançados é produzir o melhor caminhão do mundo”, continua Fernandez. “Isso significa que precisamos expor os veículos a situações extremas para entender onde estão seus limites. Muitas vezes, as tensões são tão extremas que conduzimos o veículo ou componente que estamos testando até que ele se quebre. Uma vez que conhecemos qual o limite que um componente pode tolerar, podemos desenvolvê-lo ainda mais para aumentar a durabilidade.”

O Brasil é, de longe, o maior produtor mundial de açúcar. A temporada de colheita ocorre ininterruptamente de março a dezembro. Atualmente, cada uma das máquinas de colheita, especialmente construídas, corta cerca de 100 toneladas »



» Cada combinação de veículo usada no transporte tem 30 metros de comprimento. Em estradas públicas, eles pesam até 74 toneladas, mas nas estradas de terra de propriedade privada a maioria dos produtores de açúcar e etanol transporta, geralmente, até 120 toneladas de cana.

« O caminhoneiro Roberto Pereira da Silva foi contratado para o período de teste de dois anos para experimentar o conforto da nova cabine sob condições adversas, fornecendo a sua perspectiva como motorista.



Lama, poeira e caminhões

Veja como foram os testes de campo no Brasil.



Condições difíceis nos canaviais. Uma fina poeira vermelha se assenta em tudo e em todos. Quando chove muito, as estradas se transformam em um chão de lama espessa.



» de cana por hora. Os pedaços de cana-de-açúcar picados devem chegar às usinas de açúcar ou às fábricas de etanol em poucas horas, já que o teor de açúcar cai rapidamente assim que a cana é cortada.

» Os veículos são expostos a tensões extremas em estradas esburacadas e de baixa qualidade.

Cargas pesadas fazem bons testes

Cada combinação de veículo usada no transporte tem 30 metros de comprimento. Em estradas públicas, as combinações de cana-de-açúcar pesam até 74 toneladas, mas nas estradas de terra de propriedade privada, não há limites e a maioria dos produtores de açúcar e etanol carrega a quantidade de cana que conseguir, chegando a 120 toneladas.

“Assim como nossos clientes aqui, criamos cargas extremamente pesadas, mas às vezes também dirigimos descarregados, em alta velocidade, nas estradas de baixa



“Temos aqui as condições perfeitas para testar a durabilidade dos novos caminhões sob condições extremamente difíceis e específicas: muita poeira, alta umidade e altas temperaturas.”

Carlos Fernandez, Gerente de Operações de Veículos de Teste de Campo na América Latina.

qualidade”, diz Fernandez. “Isso cria grandes vibrações no chassi e gera muitos problemas – o que é exatamente o que queremos.”

Outro objetivo dos testes de campo no Brasil é examinar como os motoristas profissionais experimentam o nível de conforto da nova cabine em circunstâncias muito desafiadoras.

Um dos motoristas de teste contratados é Roberto Pereira da Silva, que é extremamente experiente com os novos caminhões. Ele foi contratado durante o período de teste de dois anos para vivenciar o conforto das novas cabines sob condições difíceis, fornecendo a sua perspectiva como motorista.

“Esta nova geração de caminhões proporciona uma experiência de direção extremamente boa, mesmo nas estradas mais difíceis”, diz. “Isso é algo novo para nós, motoristas de teste.”

Silva continua: “Tenho uma noção muito clara de como a Scania pensou em nós, motoristas profissionais, quando esta nova geração de caminhões foi desenvolvida. É muito mais fácil encontrar e definir sua posição de trabalho e de condução para que seja perfeita. Eu não sou pequeno, mas não tive nenhum problema em encontrar uma posição pra dirigir que facilitasse meu dia a dia de trabalho e me deixasse mais relaxado.”

MISSÃO (IM)POSSÍVEL – E SECRETA!



[Texto: Simone Leticia Vieira / Foto: Arquivo pessoal]

A história de Juarez Ferri com a Scania e sua paixão por caminhões começou nos anos 80, quando o modelo em voga ainda era o lendário jacaré. Além de acompanhar as tantas mudanças e evoluções do setor, ele também testou, em segredo, os caminhões da nova geração da Scania.

Em tempos de informação instantânea, basta um celular com internet de alta velocidade, dedos ágeis para disseminar a notícia, um clique na tela e lá estão as redes, abastecidas com fatos que, muitas vezes, deveriam ser sigilosos. Isso sem falar nas especulações: quem acompanha as tendências de mercado, seja qual for o segmento de seu interesse, já sente, de longe, as novidades pairando no ar. Com os fãs Scania não seria diferente.

Manter em segredo um novo modelo de caminhão, circulando com ele estrada a fora, é tarefa para poucos. Essa missão impossível de Juarez Ferri começou há um ano e meio, quando o profissional, que até então trabalhava no setor de logística de uma empresa parceira da Scania, foi convidado a testar o protótipo da nova cabine S.

“Desde o início da minha carreira, ainda nos anos 80, eu trabalho em empresas que são fornecedoras ou clientes da Scania. Em 2008, decidi abrir o meu próprio negócio e passei a atuar como consultor nessas empresas. Assim, eu sempre mantive contato e estive envolvido com as equipes Scania da fábrica e dos concessionários. Até que tive a honra de receber esse convite para testar, junto com o time de engenharia da Scania Brasil, o protótipo do lançamento”, relembra.

As viagens, realizadas dentro e fora da planta da Scania em São Bernardo do Campo, trouxeram a oportunidade de conhecer de perto o que seria o maior lançamento da história da marca, mas os trajetos também foram sigilosos – e continuam sendo, já que muitos deles levam aos campos de testes da marca.

Juarez é comprometido não só com o seu trabalho, mas também com a marca. Ele não conta em que tipo de estrada passou durante os testes, nem por onde. Só revela que viajou com algumas unidades camufladas da nova cabine por estradas do Sul e do Sudeste do Brasil.

Do teste ao treino

Das rotinas de teste surgiu um novo convite. Juarez passou, então, a coordenar o treinamento dos motoristas de toda a Rede de Concessionários Scania em um projeto na base aérea de Santos, litoral de São Paulo, meses

antes do lançamento do novo caminhão, que aconteceu no final de outubro deste ano. O intuito era capacitar as equipes da Rede, tendo por base toda a experiência adquirida nos 18 meses de testes em campo.

“Já tínhamos feito um trabalho parecido em 2017 com outro modelo, o Heavy Tipper. A fábrica me chamou, em julho deste ano eu fui para a base e quando cheguei lá a equipe já estava sendo formada. Em duas semanas, os caminhões foram chegando e já iniciamos os treinamentos”, conta.

O fim dessa história foi só o começo: para Juarez, o início de um novo caminho profissional, desta vez como Master Driver da concessionária Codema de Guarulhos, em São Paulo; para a Scania, a estreia de uma Jornada rumo a um setor de transporte mais sustentável, com o lançamento da nova cabine S.

“O trabalho deu tão certo que fiz uma transição profissional, saindo da empresa parceira da Scania para ser contratado pela Codema. Hoje faço parte da concessionária e componho o time de 27 Master Drivers da Rede Scania no Brasil”, explica, orgulhoso. “Mas não para por aí, pois a capacitação e o aprendizado são contínuos. Nunca conhecemos tudo de um caminhão, há sempre o que aprender e

ensinar. Por isso os treinamentos acontecem o tempo todo, para que possamos conhecer profundamente todos os detalhes do veículo.”

De volta para o futuro

Quando questionado sobre as melhorias de que mais gostou no novo caminhão da Scania, Juarez não arrisca dizer uma ou duas características, mas faz uma comparação impecável: “Eu sempre acompanhei a Fórmula 1 e posso dizer, com franqueza, que mesmo o caminhão não sendo um veículo de velocidade, hoje ele tem os mesmos padrões de tecnologia e de segurança que os carros de corrida.”

“A interatividade com esse produto é fantástica! Sou de uma época em que os caminhões não tinham ar condicionado, era preciso colocar um ventilador na cabine. Sem falar da luz vermelha que acendia para avisar que era melhor parar o caminhão pois ele estava quente demais. Hoje, além do conforto, temos, com a conectividade, uma visão de fora para dentro e de dentro para fora. Ou seja, quando preciso de qualquer coisa desse caminhão, eu sei o que devo fazer”, diz.

E o que fazer no futuro? Mudar de profissão ou tentar outra coisa da vida? A resposta é imediata: “Desde que seja a mesma.” ●



“A interatividade com esse produto é fantástica! Quando preciso de qualquer coisa desse caminhão, eu sei o que devo fazer.”

Juarez Ferri, Master Driver Scania.

Agente Secreto

Como lidar com o sigilo e os espiões durante os testes de campo? Juarez Ferri viveu situações inusitadas em sua missão de “agente secreto”.

Os testes de campo da nova geração de caminhões Scania foram um grande desafio. Os motoristas que participaram dessa missão (im) possível lançaram mão de técnicas avançadas de camuflagem e de preparativos para manter a identidade, o estilo e as novas características do veículo em segredo.

Para Juarez Ferri, a segurança em torno do caminhão era uma das questões mais importantes no dia a dia. A tarefa foi delicada, já que os curiosos ficam atentos pelas estradas à procura dos novos modelos. “Não dava para parar com as cortinas abertas nem deixar o veículo muito exposto, pois as pessoas já vinham com o celular na mão para fotografar

ou filmar. Eu fechava as cortinas e, quando alguém me perguntava se era um novo modelo, eu respondia, gentilmente, que se tratava de um protótipo usado apenas internamente na fábrica”, conta. “E quando íamos pernoitar em algum hotel, sempre me preocupava em encontrar um local seguro para guardar o caminhão, às vezes até no estacionamento do próprio hotel.”

Seja pela janela do veículo em que estão, seja durante as paradas para as refeições ou pernoites, seja abordando o motorista, valia de tudo para conseguir um clique da nova máquina dos sonhos, até mesmo pôr o pé na estrada para seguir parte do trajeto de Juarez.

Ele se diverte: “Em algumas cidades menores – daquelas que a gente brinca dizendo que é só passar a segunda marcha e a cidade já acabou – os jovens já ficavam no trevo aguardando para fotografar o caminhão. Outros seguiam a gente pela estrada. Era engraçado.”

Mas, por maior que fosse o esforço para camuflar e esconder o caminhão, quem é apaixonado pela marca reconhece de longe um Scania. Juarez que o diga: “Em um dos dias de viagem de teste, cheguei com o caminhão em um posto e, ao parar, um rapaz se aproximou do veículo. Mas, ao invés de vir falar comigo, ele riu e já saiu em busca do chassi, dizendo: ‘Já sei que não posso olhar o lado de dentro dessa cabine, que é nova, mas aqui embaixo do caminhão eu posso! Quero ver o que mudou!’. Não tive o que fazer a não ser dar risada. Mas mesmo assim, não contei nenhum detalhe da novidade que estava prestes a ser lançada”, relembra, sorrindo.

UM SCANIA NUNCA NASCE SOZINHO

[Texto: Simone Leticia Vieira / Foto: Arquivo Scania]

O lançamento da nova máquina dos sonhos transformou também o jeito Scania de atender o cliente. O PMS Fleet Care chega para complementar essa máxima e reforçar a evolução dos Serviços Conectados da marca.

Sabe aquele ditado “o que já era bom ainda pode melhorar”? Foi o que aconteceu com o jeito Scania de atender o cliente. Com o lançamento da nova geração de caminhões da marca, chegam também novos serviços, que evoluíram junto com o veículo para proporcionar, cada vez mais, resultados positivos na logística do cliente.

Tudo começou em 2016 com os Serviços Conectados Scania, que, por meio da ferramenta e da parceria com a rede de concessionárias, permite ao transportador acessar, de onde estiver, um sistema para ver dados do veículo e encontrar, junto com a Scania, maneiras mais rentáveis para gerir o seu negócio. A solução trouxe ainda outras quatro ferramentas no pacote: Planejamento de Serviços, Diagnóstico Remoto, Relatório de Tendências e Portal de Gestão de Frotas, tudo para ajudar o cliente a otimizar resultados e aumentar a produtividade do veículo.

Um ano depois, as experiências alcançadas com o uso dos Serviços Conectados forneceram à Scania insumos para o lançamento de um novo produto, desta vez com foco em outra peça-chave da cadeia logística: o motorista. O Driver Services foi, então, incorporado aos Serviços Conectados como um programa de condução personalizada, ajudando o motorista a melhorar suas habilidades ao



📌 Serviços Conectados

volante e a evoluir na sua qualificação com os treinamentos especializados, extraindo assim o máximo de desempenho dos veículos. Resultados de até 10% na redução de consumo de combustível têm sido o maior benefício enxergado pelos clientes.

2017 também foi o ano em que a marca trouxe para o mercado nacional uma solução inovadora, o Programa de Manutenção Scania com Planos Flexíveis, também integrado aos Serviços Conectados, em que o próprio caminhão avisa o transportador e a Rede Scania quando deve parar para a manutenção

preventiva e quais revisões efetuar. Entre os diferenciais, além da cobrança por quilometragem e de acordo com faixas de consumo de combustível, estão os resultados imediatos, como menos custos de manutenção e a redução do tempo que o veículo fica parado na oficina – sem contar na diminuição da emissão de CO₂, trazendo o cliente para ainda mais perto do compromisso da Scania em ser a parceira líder na transição para um transporte mais sustentável.

Evolução contínua

A ampliação do portfólio de serviços da Scania no Brasil faz parte da Jornada da marca rumo à sustentabilidade no transporte. Assim como os veículos, que ganharam algumas grandes doses de inovação e tecnologia para que novos modelos, mais modernos e coerentes com as necessidades do mercado atual e do cliente, pudessem ser lançados, os serviços Scania também acompanharam essa evolução.

“Desde que trouxemos a plataforma dos Serviços Conectados ao Brasil, enfatizamos que nosso objetivo seria mudar a forma de oferecer serviços aos clientes, visando sempre maior rentabilidade aos nossos parceiros. Isso já é realidade na Scania: conseguimos ter a tecnologia presente na operação em tempo real, unida ao diferencial humano”, explica Fábio Souza, Diretor de Serviços da Scania no Brasil.

De 2016 para cá, a conectividade

“ É quase mágica: 1,2,3... disponibilidade. Um, que é o gestor de frotas. Dois, que representa as duas ferramentas da Scania. E três, que são as atividades do gestor de frotas.”

Gustavo Andrade, Gerente de Portfólio de Serviços da Scania no Brasil.

permitiu a criação de soluções cada vez mais personalizadas, feitas sob medida para a operação de cada cliente, tornando-o protagonista no gerenciamento de fluxos logísticos para obter mais rentabilidade e sustentabilidade no negócio.

Companheiro de estrada

Assim, a nova geração de caminhões não chega ao mercado sozinha. O PMS Fleet Care, a nova ferramenta que funciona por meio de um gestor de frota coordenado pela rede de concessionárias da Scania, chega para complementar o portfólio de Serviços Conectados e trilhar a jornada da marca e do cliente.

O lançamento vem com a missão de auxiliar o empresário em seu processo de gestão para aumentar a disponibilidade dos caminhões de sua frota. Na prática, funciona assim: a Scania disponibiliza um profissional qualificado para ser o gestor de frotas do cliente.

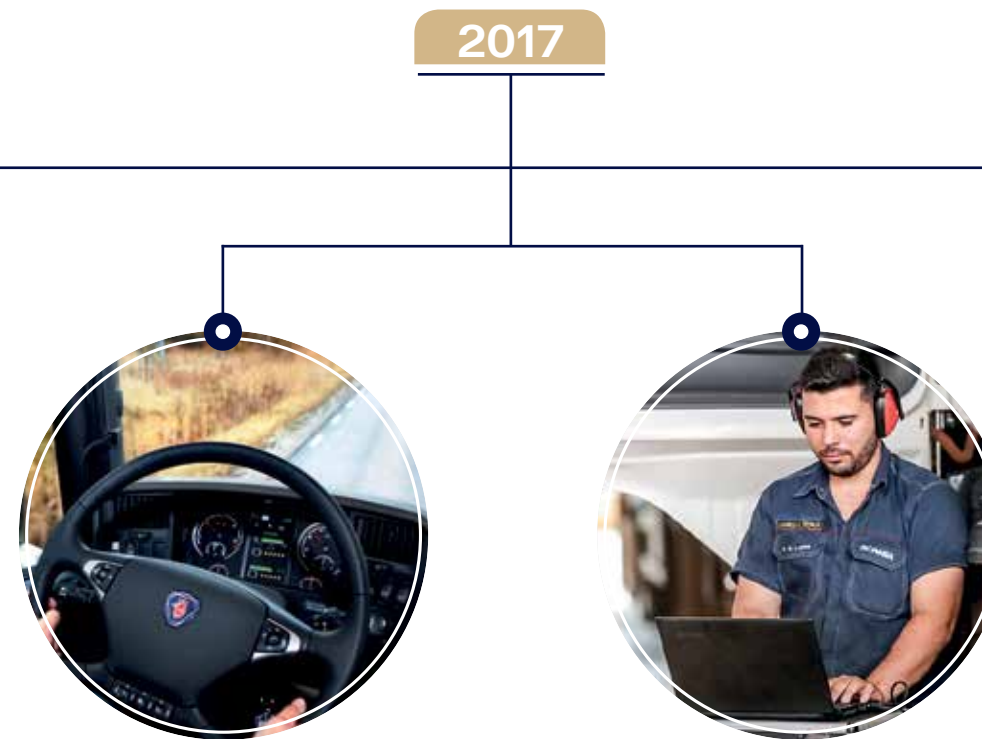
Esse profissional passa a ser responsável por três atividades básicas: programar as paradas previstas da frota; monitorar constantemente a saúde da frota, para evitar as paradas imprevistas; e fazer a gestão da disponibilidade, ou seja, buscar, a todo momento, como está a utilização do veículo, indicando melhorias em todo o processo, já que quanto mais disponibilidade, maior é a receita e menores são os custos operacionais.

“O lançamento do PMS Fleet Care comprova o quanto estamos investindo em Serviços. Mas, é também uma prova de que pensamos na gestão completa do nosso cliente. Adicionamos mais uma etapa da nossa jornada rumo a um sistema de transporte mais sustentável”, afirma Fábio Souza, Diretor de Serviços da Scania no Brasil. “Os Serviços Conectados são a base de tudo. Para garantir e mensurar a disponibilidade numa frota é necessário o uso de ferramentas inteligentes.



O Fleet Care é o novo aliado do cliente.”

Os resultados são promissores: “Além dos benefícios de média de 20% de aumento de disponibilidade e até 16% na redução dos custos de manutenção, o cliente experimentará também uma melhoria considerável na utilização e otimização da frota e principalmente uma gestão mais eficaz. Na prática, em uma frota, isso pode significar custos operacionais mais baixos e aumento de receita”, pontua Gustavo Andrade, Gerente de Portfólio de Serviços da Scania no Brasil. »



📌 Driver Services

📌 Manutenção Scania com Planos Flexíveis

2018

20%

É este o percentual médio de aumento da disponibilidade da frota com o Scania Fleet Care. Além disso, a estimativa é também de até 16% de redução dos custos de manutenção com o uso do novo serviço.

[EM NÚMEROS]

15 MIL

Já são 15 mil veículos circulando com a tecnologia dos Serviços Conectados em todo o Brasil.

Os cinco pilares

Disponível dentro do Programa de Manutenção Scania, o novo serviço é totalmente customizável às necessidades do cliente frotista tanto em preço quanto na especificação do serviço e tem por base cinco importantes pilares:



“O Fleet Care é o serviço mais completo do nosso portfólio, pois através de uma ferramenta muito poderosa que só a Scania tem – Fleet Monitoring – conseguimos, com o uso dos Serviços Conectados, unificar todas as atividades. Costumo dizer que é quase mágica: 1,2,3.. disponibilidade. Um, que é o gestor de frotas. Dois, que representa as duas ferramentas poderosas de uso exclusivo do gestor de frotas Scania. E três, que são as três atividades desempenhadas pelo gestor de frotas”, conclui Andrade.

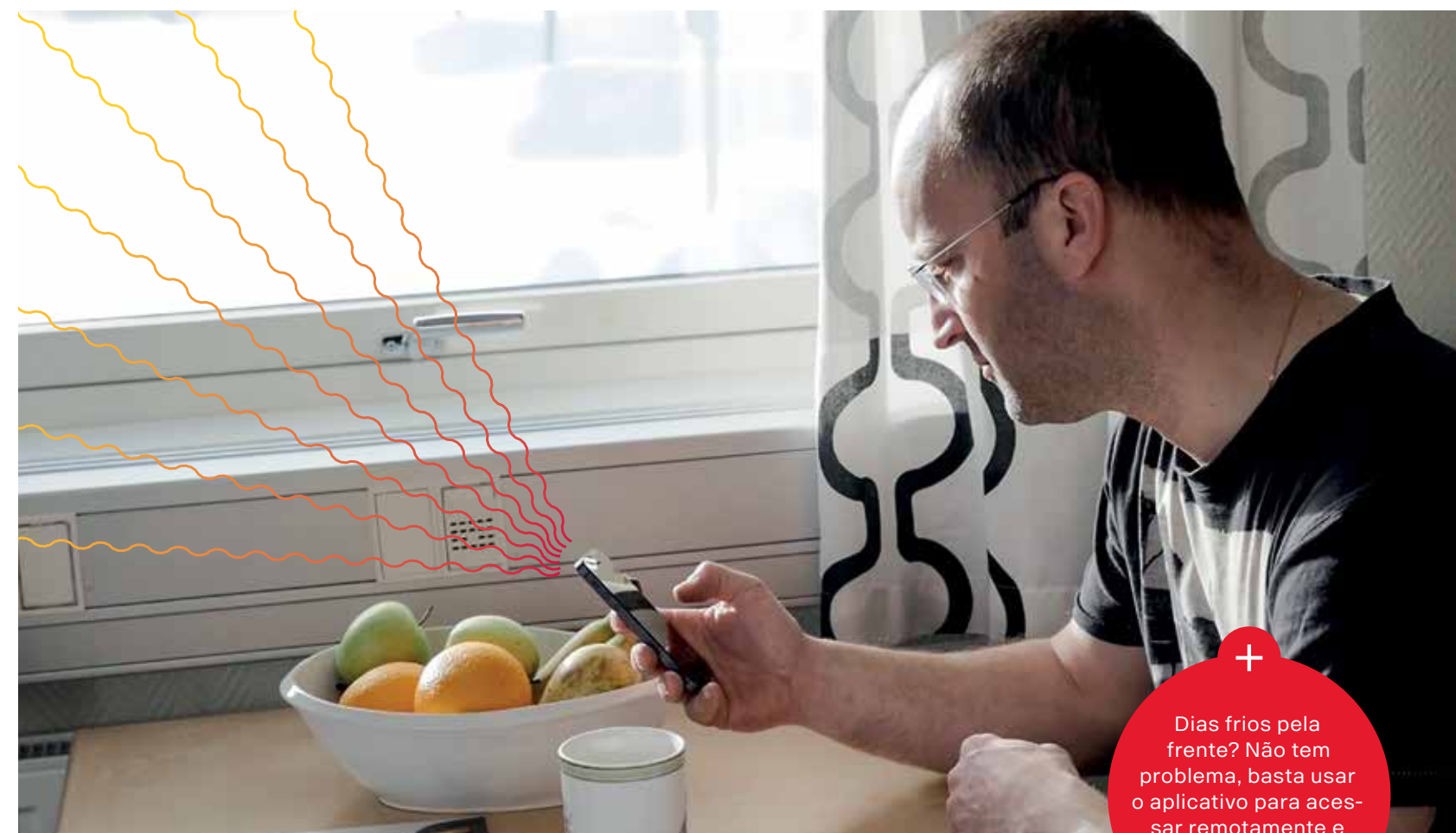
Disponibilidade garantida

O Scania Fleet Care ainda conta com um opcional que pode fazer a diferença na hora de olhar o retorno de investimento dos ativos da empresa. “Como confiamos muito em nossos serviços, podemos garantir que o cliente obtenha o resultado que precisa. É o que chamamos de garantia de disponibilidade”, salienta Souza. “O cliente poderá comprar um nível garantido de disponibilidade durante um período necessário, por exemplo, 100% de disponibilidade entre 7h e 16h, de segunda a sexta-feira. E, assim, vamos evoluindo.”

Com a garantia de disponibilidade, a rede Scania poderá customizar a oferta do Fleet Care definindo com o cliente um patamar de disponibilidade do veículo para sua operação. “A Scania vai monitorar continuamente a operação e trabalhar proativamente por meio do gestor de frota e os avançados sistemas desenvolvidos para garantir o resultado para o cliente”, revela Souza. Existe uma cláusula no contrato que prevê uma compensação caso não se atinja o objetivo. “Confiamos nas ferramentas que estamos lançando e em nosso caminhão”, conclui o Diretor de Serviços.

“Nosso objetivo é mudar a forma de oferecer serviços aos clientes.”

Fabio Souza, Diretor de Serviços da Scania no Brasil.



Dias frios pela frente? Não tem problema, basta usar o aplicativo para acessar remotamente e controlar o aquecedor da cabine.

Controle remoto

Se engana quem pensa que a conectividade se restringe a dados operacionais do veículo – o uso da ferramenta possibilita outras funcionalidades. Um exemplo? Nada de passar frio ao entrar na nova cabine quando o inverno chegar. Com a previsão de uma temporada de frio, o motorista e o transportador podem acessar, de forma remota e pelo celular, o aplicativo - disponível para iOS e Android – que controla e programa

os aquecedores nos caminhões. A conectividade também possibilita aos frotistas a opção de ligar os aquecedores de todos os seus veículos ao acessarem o Portal de Gestão de Frotas.

“Graças à integração do comunicador da Scania com os sistemas de mídia e de clima, temos uma série de novas aplicações altamente funcionais no menu, que tornarão a aquisição e a condução de caminhões Scania ainda mais atraentes”, explica Mikael Stavaeus, Gerente de Projeto para Produtos e Serviços Integrados.

HERANÇA VIVA

[Texto: Per-Erik Nordström / Tradução: 528 Comunicação Com Propósito / Foto: Arquivo Scania]

Altos e baixos deixam marcas no futuro de uma empresa, algumas impressões duradouras que se incorporam à cultura corporativa. A Scania está reunindo toda a sua experiência para garantir que a mais recente linha de caminhões carregue, com orgulho, as características da marca na década de 2020.

A empresa passou suas primeiras décadas em busca de uma estratégia viável, mas desde a década de 1920 o foco tem sido os veículos pesados e as sólidas relações com os clientes. As operações mantiveram-se lucrativas desde 1934.

Depois da guerra, a Scania-Vabis se preparou para a expansão internacional. Engenheiros recém-contratados formariam o pilar central da engenharia para o restante do século, com uma estratégia reformulada, produtos de última geração e instalações renovadas - e um novo espírito de empresa que logo se tornou intrínseco da marca.

A evolução

Ao defender o trabalho em equipe e as decisões tomadas em grupo, a administração introduziu métodos avançados de análise no laboratório, começou a se preparar para uma linha modular de produtos e aproveitou os contatos internacionais em seu processo de inovação. A virada de chave “construir o que os clientes precisam, não o que eles querem” demandava que os engenheiros entendessem as condições de operação dos clientes.

Outro movimento para estreitar os laços com os clientes foi fazer com que a divisão de Serviços fizesse parte do ciclo de feedback para Pesquisa e Desenvolvimento.

Durante três décadas, os sistemas e componentes foram harmonizados em preparação para a série GPRT, totalmente modularizada em 1980. A modularização é a maneira pela qual a Scania amplia o poder de escolha dos clientes - as relações entre os componentes e os sistemas são desenhadas para proporcionar esse aumento de flexibilidade. Essa gama global de produtos abriu caminhos para o crescimento e a expansão em todo o mundo.

No final dos anos 80, a nova administração de Leif Östling (1989) delineou uma estratégia para a expansão global e tomou medidas radicais para se chegar a um acordo com a produção.

Todo o sistema de produção foi reformulado, envolvendo princípios de liderança e uma força de trabalho capacitada. Isso gerou um novo espírito de empresa, com um conjunto de valores centrais mais fortes: Cliente em primeiro lugar, Respeito pelo indivíduo e Qualidade.

“Eliminar o desperdício” virou uma frase de efeito. Desperdício significa trabalho, armazenamento, material ou tempo desnecessários, assim como todas as formas de poluição ambiental. Dessa forma, os processos de melhoria contínua passaram a fazer parte do trabalho diário.

Esse novo espírito de empresa foi

fundamental para tirar a Scania da crise financeira de 2008-2009. Agora, abraça toda a empresa, incluindo a rede de concessionárias.

Pensamento futuro

Desde o início de 1900, os engenheiros da empresa conseguiram acompanhar os desenvolvimentos internacionais em tecnologia de motores.

Inspirado pelos contatos com a Magirus, na Alemanha, o primeiro motor a diesel da Scania-Vabis (1936) foi mais leve e suave que os concorrentes. E a tecnologia diesel de injeção direta (1949), desenvolvida em parceria com a Leyland, no Reino Unido, apresentou um desempenho superior à concorrência desde o início.

Convencida da necessidade de mais potência no futuro, a Scania desenvolveu um motor que o mercado não sabia que precisava - o Scania V8, em 1969 - que deu origem à filosofia de baixa rotação da Scania, princípios que agora são adotados por toda a indústria.

A partir da década de 1990, a parceria da Scania com a Cummins nos EUA trouxe insights sobre tecnologia de combustão e gerenciamento



1963
A série 76



1968-1969
A série
LB80/110/140



1980
O intervalo
GPRT



1995
A série 4



2004
A série R



2013
O novo
Streamline



2016
A nova geração
de caminhões
Scania

de motores, que foram fundamentais para os esforços pioneiros da Scania no controle de emissões e combustíveis alternativos nos anos 2000. A Scania agora tem a plataforma mais ampla de motores Euro 6 com a maior flexibilidade em combustíveis alternativos e é conhecida por sua excelente eficiência de combustível.

O Centro Técnico da Scania tem know-how líder no mercado de engenharia de veículos, tecnologia de transmissão e eletrônica. A Scania está empenhada em melhorar a eficiência do transporte, proporcionando economia de energia, soluções de combustível alternativo e a introdução progressiva da automação de frotas, eletrificação e condução autônoma, por exemplo.

Todos os circuitos eletrônicos são desenvolvidos internamente e esse setor é o mais significativo em termos de inovações e patentes, proporcionando um fluxo de

produtos, recursos e serviços que colocam a Scania na vanguarda em termos de veículos conectados, gerenciamento de frota e serviços associados.

Orgulho em design

A Scania-Vabis sempre se orgulha do design de seus produtos. As sugestões de estilo do pós-guerra incluíam uma grade de radiador comum nos caminhões. O designer sueco Björn Karlström criou a atemporal série 75 (1958-1980), o britânico Lionel Sherrow estilizou a série LB80 / 110 de controle avançado (1968), o estilista italiano Giorgio Giugiaro deu à GPRT (1980) um toque contemporâneo e a elegante série 4 foi escrita por Bertone.

O estúdio da Scania é, agora, responsável por todos os toques de estilo, como por exemplo a série R (2004 e 2009), a New Streamline (2013) e a nova geração de caminhões (2016). Conscientes do orgulho dos clientes por seus veículos, a Scania tem um grande cuidado em cultivar as tradições e incorporar atributos tentadores da marca.

Uma empresa lucrativa pode manter o foco e investir pacientemente em seu futuro. Com o respaldo das lições aprendidas ao longo de um século e meio, a Scania está lançando sua nova geração de caminhões, projetada para levar a marca e seus clientes a um futuro de transporte mais sustentável nas décadas de 2020 e 2030. ●



Mais sobre a herança da Scania

Conheça mais detalhes da trajetória da Scania no Brasil.



NOVA GERAÇÃO SCANIA

PARA O ÚNICO NEGÓCIO QUE IMPORTA. O SEU.

O transporte de cargas demanda um alto padrão de performance em eficiência energética, combinando economia de combustível, aerodinâmica do veículo e performance de condução do motorista.

Pensando nisso, a Scania apresenta sua nova geração de caminhões e redefine o padrão de produtividade e eficiência. Deixe-nos mostrar o que acontece quando combinamos a força das especificações técnicas corretas com soluções inteligentes em serviços otimizados.

Permita-nos apresentar uma solução feita sob medida para o único negócio que importa.



Trânsito seguro: eu faço a diferença.



ATÉ
12%
de economia de
combustível

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA
Economia presente em todos os detalhes



NOVOS
MOTORES
8%



NOVA
CABINE
2%



PACOTE
AERODINÂMICO
2%



SCANIA