



Porsche abandona o diesel

MONTADORA ANUNCIA QUE VAI CONCENTRAR DESENVOLVIMENTO E PRODUÇÃO EM MODELOS A GASOLINA, HÍBRIDOS E CARROS PURAMENTE ELÉTRICOS.

O presidente da Porsche, Oliver Blume, disse ao tabloide alemão Bild, que a tradicional montadora não vai mais colocar carros com motor movido a diesel no mercado.

A decisão é uma resposta ao escândalo que atinge o setor automobilístico alemão desde 2015, quando foi revelado que a Volkswagen manipulou seus veículos para que passassem em testes de poluição. Outras montadoras enfrentam acusações similares.

A Porsche em si não produz motores a diesel, mas há cerca de uma década começou a vender carros movidos a esse combustível. A companhia é acusada de usar, por exemplo, motores a diesel da Audi, hoje também filiada à Volkswagen.

O Ministério Público de Stuttgart, onde a empresa tem sua sede, investiga três funcionários da empresa por envolvimento na suposta manipulação, entre eles Michael

Steiner, chefe do setor de desenvolvimento da Porsche.

“A partir de agora não haverá mais diesel na Porsche”, disse Blume ao jornal. Segundo ele, a montadora vai se concentrar mais em desenvolver motores a

Três anos após a Volkswagen admitir que trapaceava nos testes de emissões dos motores a diesel nos Estados Unidos, a empresa e algumas de suas marcas subsidiárias continuam sob investigação.

No início do ano, promotores alemães amplia-

realizada nas instalações da Porsche na Alemanha.

A Volkswagen vai pagar uma multa no valor de 1 bilhão de euros, imposta por promotores alemães, em relação ao escândalo de emissões envolvendo manipulações ilegais em carros a diesel.

O escândalo já custou à Volkswagen mais de 25 bilhões de euros (mais de 109 bilhões de reais) em recompras, multas e indenizações, e a empresa continua atolada em disputas jurídicas tanto na Alemanha como em outros países.

A decisão da Porsche também é vista como uma resposta a um movimento crescente em cidades alemãs. Em maio, Hamburgo se tornou a primeira cidade do país a restringir motores a diesel.

Na Alemanha, a maior parte da frota é movida a diesel. As cidades alemãs estão pressionadas a aumentar sua qualidade do ar, e veículos a diesel vem sendo um dos principais alvos das autoridades em razão das emissões.



gasolina, híbridos e, a partir de 2019, puramente elétricos.

“Nós nunca desenvolvemos e produzimos motores a diesel. Mas a imagem da Porsche ficou arranhada. A crise do diesel nos causou muito aborrecimento”, continuou o executivo.

ram as investigações para incluir também a Audi, que desenvolveu um motor a diesel que continha o software ilegal que manipulava os dados das emissões e foi instalado em cerca de 80 mil modelos Volkswagen, Porsche e Audi. Em abril, uma batida policial foi

Scania apresenta colete de proteção a motoristas

DURANTE O IAA 2018 A SCANIA APRESENTOU UM COLETE CONECTADO PARA EXPANDIR A SEGURANÇA DO CAMINHONEIRO DURANTE A VIAGEM.

Denominado C-me, ele foi desenvolvido para trabalhar como um auxílio protetor para os condutores de caminhões e por isso conta com funções de comunicação integradas, como sistemas de iluminação automática e alertas de acidente por alarme, com conexão via Bluetooth.

Por exemplo, se o condutor cair quando estiver fora do caminhão e ficar imobilizado, o sensor do Scania C-me ativará uma chamada de emergência.

As funcionalidades do C-me são geridas por um app com múltiplas possibilidades de configuração, como nível de iluminação, as condições exteriores, o número de emergência, dentre outros, que



podem ser ajustadas de acordo com o que o condutor preferir ou necessitar.

O colete C-me se conecta ao celular do motorista via Bluetooth, sendo capaz de transmitir um alarme e a posição real do motorista ao Scania Fleet Management – sistema de gestão de frotas Scania –, ou mesmo a um número de emergência pré-estabelecido. A aplicação pode também mostrar dados do operador, o número de vezes que entrou e saiu da cabine e outras informações relevantes.

O colete estará disponível na rede de concessionárias Scania na Europa até o final de 2018. Para o Brasil, a empresa ainda não deu detalhes, contudo, se levar em conta que a partir de 2019 a Scania passa a oferecer a mesma gama de produtos e serviços que oferece na Europa, o C-me tem chances de se tornar real por aqui.

* Andrea Ramos - Jornalista especializada em veículos comerciais - Transporte Mundial



Renault Trucks começa a vender elétricos

A ELETROMOBILIDADE É HOJE UM PILAR FORTÍSSIMO NA ESTRATÉGIA ENERGÉTICA DA RENAULT TRUCKS PARA O TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL.

A eletromobilidade é hoje um pilar fortíssimo na estratégia energética da Renault Trucks para o transporte urbano sustentável.

Por essa razão, desde 2009, a fabricante de caminhões francesa implementou recursos significativos em pesquisa e desenvolvimento de eletromobilidade, em colaboração com seus clientes. O uso em condições reais dos diferentes tipos de veículos experimentais 100% elétricos no segmento entre 12 e 16 toneladas – em parceria com empresas como Guerlain, Carrefour, Nestlé e grupo Delanchy – permitiu à Renault Trucks obter informações fundamentais sobre a utilização, comportamento das baterias, infraestrutura de reabastecimento e manutenção de caminhões elétricos.

Fato é que depois de quase de 10 anos debruçada em pesquisas e testes com caminhões com propulsão 100% elétrica, a Renault Trucks começa a vender modelos com essa tecnologia a partir de 2019. Os caminhões com essa tecnologia serão produzidos na fábrica da Normandia, em Blainville-sur-Orne.

A gama é composta por caminhões e veículos comerciais da linha Master 100% elétricos, que são destinados a circular em perímetro urbano. Contudo, no Brasil, o mercado de caminhões urbanos cresce gradativamente, havendo espaço para o modelo Master modelo com forte potencial entre os empresários do setor.

Os veículos de emissão zero permitirão preservar a qualidade do ar, limitar o aquecimento global e reduzir a emissão de ruído, sobretudo nas operações noturnas.

UMA HISTÓRIA DE LONGA DATA

A história com veículos de propulsão elétrica da Renault Trucks começou em 2010 com o lançamento do Maxity Electric, de 4,5 t de PBT. “A introdução no mercado do Maxity Electric nos deu permissão para preparar nossa rede de distribuição para a venda, manutenção e reparação de veículos elétricos”, explica François Savoye, diretor da estratégia de eficiência energética da Renault Trucks.

A Renault Trucks conta com a força do grupo Volvo no que se refere à pesquisa e ao desenvolvimento, e de suas tecnologias comprovadas e das sinergias entre as entidades do grupo que desenvolvem veículos 100% elétricos como, por exemplo, ônibus. As economias de escala assim alcançadas permitem à Renault Trucks comercializar uma gama de veículos elétricos rentáveis para seus clientes a partir de 2019.

* Daniela Giopato - Transporte Mundial



Brasil terá mais 98 voos internacionais em 2019

ENTRE AS NOVIDADES, ESTÁ A ABERTURA DE UM VOO ENTRE SÃO PAULO E TEL AVIV, EM ISRAEL.

O Brasil terá o incremento de 98 frequências de voos internacionais ao longo dos próximos seis meses, segundo um estudo do Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) com base em dados fornecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Panrotas e companhias aéreas.

De acordo com o estudo, os novos voos partirão de 14 países: Israel, África do Sul, Itália, Holanda, Portugal, Espanha, França, Reino Unido, Argentina, Bolívia, Equador, Chile, Paraguai e Estados Unidos. São 54 novas ofertas e 44 frequências adicionais. Ao todo, serão 144 frequências semanais, entre outubro deste ano e abril de 2019, somados aos que já operam regularmente entre os destinos internacionais e o Brasil.

Entre as novidades, está a abertura de um voo entre São Paulo e Tel Aviv (Israel), a partir de dezembro, que será operado pela Latam três vezes por semana. A Air Europa vai abrir um voo entre Fortaleza e Madri, que sairá duas vezes por semana, com previsão de início em abril do ano que vem.

Também estão previstos novos voos ligando sete cidades brasileiras a Buenos Aires, operados por empresas como Gol, Latam, Andes e Azul.



Governo aprova concessão de 12 aeroportos do País

AEROPORTOS QUE SERÃO CONCEDIDOS ESTÃO NO NORDESTE, CENTRO-OESTE E SUDESTE.

O governo federal vai conceder 12 aeroportos para a iniciativa privada. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União e foi tomada pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

De acordo com a resolução que autoriza a concessão, os empreendimentos serão licitados em três blocos: Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste. O prazo de concessão será de 30 anos para todos os blocos e aeroportos.

Esse modelo de concessão é interessante para o País porque gera investimentos, empregos e melhora os serviços prestados para os consumidores nos terminais de passageiros. Além disso, o governo recebe um valor por cada aeroporto.

As cidades que terão os aeroportos concedidos são: Recife, Maceió, Aracaju, João Pessoa, Juazeiro do Norte, Campina Grande, Cuiabá, Rondonópolis, Alta Floresta, Sinop, Vitória, e Macaé.

Ferrovias podem ser aliadas aos caminhões

É tudo basicamente uma questão energética. Transportar o mesmo peso de mercadoria sobre trilhos consome aproximadamente 10 vezes menos energia do que pelo asfalto. Depois temos outras vantagens. Por exemplo, a ecológica com menos poluição e também a que se relaciona com a segurança rodoviária, que é incrementada por cada caminhão que retiramos da estrada.

Então por que existem cada vez mais caminhões e menos trens transportando mercadorias? Entre muitos fatores, um de ordem prática parece se destacar. É que o caminhão pode pegar uma carga diretamente no seu ponto de origem e entregá-la diretamente ao consumidor final, quaisquer eles sejam, não importando onde nem o tipo de carga. Já no trem, não é bem assim. Não chega a todo lado, obriga a transbordo, não é prático nem rápido fazê-lo, e nem tudo ele pode transportar, requerendo-se vagões especiais para cada tipo de carga.

Resumindo, deixou de ser economicamente competitivo, especialmente, face ao enorme crescimento do transporte rodoviário, explorado muito mais dinamicamente pelo interesse das empresas privadas, que rapidamente entregam todo tipo de carga de, e para qualquer lugar, nem que para isso as estradas fiquem entupidas e o ambiente pague caro com toda a poluição gerada. E depois, temos a questão energética inicial, consumindo enormes quantidades de diesel. Ficamos todos reféns, incluindo as transportadoras, da variação do preço dos combustíveis nos mercados internacionais.

Mas e se houvesse uma solução capaz de juntar o



melhor dos dois mundos? Ou seja, usar o comboio da origem até onde ele puder chegar, com todas suas vantagens associadas: menos consumo energético, maior rapidez, segurança, menos poluição etc., mas sem deixar de usar o caminhão, que é capaz de recolher no início e distribuir no final.

Pois essa solução existe e fala português. Chama-se Eco-pickers. Basicamente é um vagão capaz de pegar um caminhão e deixá-lo praticamente em qualquer local, sem qualquer mecanismo ou recurso especial. E ele é ainda o mais rápido do mundo a fazer isso. Conseguem descarregar um caminhão inteiro de dentro de um vagão em menos de 30 segundos e um comboio inteiro, estima-se, em menos de 10 minutos.

A ideia deste tipo de transporte, caminhões sobre vagões, é tecnicamente designada de multimodalidade. Ela não é nova. O que existe até então, simplesmente tem se revelado pouco prática, complexa e cara. O motivo é simples: é muito difícil colocar um caminhão sobre o vagão.

Para essa tarefa, você tinha que ter uma das duas coisas, ou até as duas simultaneamente. Ou você tinha que ter um implemento rodoviário especial capaz de ser elevado por uma grua para dentro de um vagão, ou você tinha que ter um vagão especial, com equipamento caro, capaz de fazer isso ainda que complementado com local próprio para a manobra.

Também com equipamentos especiais e pessoal trei-

nado para operar tudo isso. Assim, era solução cara, motivo que levou a não ter aceitação. Atualmente apenas alguns países a possuem, por exemplo os EUA, com enormes distâncias a serem percorridas e, mais recentemente a Europa, mais por questões ambientais.

O que o Eco-pickers é capaz de fazer é simplesmente acabar com todas essas limitações. Este vagão é tão simples como qualquer outro, carrega qualquer carga, em qualquer local, e apenas com uma pessoa operando. Tudo sem custo adicional. O transportador tem o melhor dos dois mundos. Parece ser aquela solução multimodal que faltava e que todos procuravam. Um novo paradigma.

Com este vagão, as transportadoras podem continuar a usar os caminhões e manter todos seus clientes. A única coisa que irão fazer é, ao invés de colocar seus caminhões exclusivamente nas estradas, gastando

combustível, pedágios, desgastando motores e pneus, colocá-los em um trem equipado com estes vagões Eco-pickers. O caminhoneiro pode seguir no mesmo trem dormindo e, sozinho, ter a responsabilidade por múltiplos caminhões. Depois, chegando à estação do seu destino, poderá retirar os veículos do trem e distribuir os caminhões para clientes finais com ajuda de motoristas locais.

Para o Brasil, as vantagens serão ainda maiores se avaliarmos o impacto de crescimento econômico gerado pela fabricação destes vagões, para além da demanda por mais e melhores estradas de ferro, maior investimento privado e mais geração de emprego, e depois por acréscimo, também para o ambiente, ninguém sai prejudicado e todos parecem ter muito a ganhar.

* Filipe Amourous — engenheiro civil, presidente da Baroneza - Transporte Mundial

É TUDO BASICAMENTE UMA QUESTÃO ENERGÉTICA.



Fundado em 1934

Diretor Responsável: Eduardo Carvalhaes Nobre
(Registro DR-MT/SRTE/MG - Nº 11.411)

Propriedade de O Debate Ltda - CNPJ: 19.403.088/0001-10
Redação - Av. Amazonas, 2234 - Santo Agostinho - 30180-003
Belo Horizonte/MG - (31) 3337-8008

Edição 2689 - Novembro de 2018

Paulo Pinheiro Chagas (1934-1953)
Oswaldo Nobre (1953-2007)
Diretoria Executiva
Luisa Maria Maia Nobre - Redação
Eduardo Carvalhaes Nobre - Mídias Digitais

Site: www.odebate.com.br
Gerente: Sandra Regina Valentim Maia
Projeto Gráfico: Carlos Alexandre Domingues
Órgão de Utilidade Pública pela Lei 1.950,
da Câmara Municipal de Belo Horizonte

Os artigos e colunas assinados não expressam necessariamente a opinião do jornal.



Conheça o Volksbus híbrido desenvolvido no Brasil

Depois de apresentar o caminhão leve VW e-Delivery no ano passado, agora foi a vez do ônibus Volksbus e-Flex que a Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) apresentou no Salão de Hannover, na Alemanha.

A ideia do ônibus é que ele não seja totalmente dependente de estações de recarga de baterias. Para isso, o protótipo do e-Flex foi desenvolvido para utilizar um motor elétrico para tração e outro a combustão (etanol/gasolina) para gerar a energia para as baterias.

Quando a carga das baterias baixar a 20%, o motor a combustão é acionado automaticamente até a carga subir a 80%, quando é desligado. Este tipo de híbrido (elétrico para tração e combustão para gerar energia) é chamado de serial.

Para auxiliar na recarga das baterias, o modelo conta também com sistema de recuperação de energia nas frenagens e desacelerações. E quando ele está parado a noite, as baterias são ligadas na rede de energia para recarga de 100% em até três horas.

PARA AUXILIAR NA RECARGA DAS BATERIAS, O MODELO CONTA TAMBÉM COM SISTEMA DE RECUPERAÇÃO DE ENERGIA NAS FRENAGENS E DESACELERAÇÕES.



A vantagem desse sistema com motor gerador de energia é a garantia de uma autonomia maior e o uso de um conjunto menor, mais leve e mais barato de baterias de lítios (100 kWh), importado da China.

ENGENHARIA BRASILEIRA

Totalmente desenvolvido no Brasil, o Volksbus e-Flex utiliza um motor elétrico de 650 V de 260 kW (equivalente a 354 cv) e 2.150 Nm (219,2 mkgf) disponível

desde a mais baixa rotação. Este propulsor é fabricado no Brasil pela WEG, mas mesma que produziu o motor para o VW e-Delivery.

A autonomia, antes de acionar o motor gerador, pode ficar em torno de 100 km, o que

ainda será comprovado, quando o modelo começar a ser testado em uma rota.

Já o motor gerador é o VW 1.4 TSI bicompostível já amplamente utilizado nos automóveis da Volkswagen e da Audi. Nesse tipo de aplicação, as emissões são bastante baixas, principalmente quando abastecido com etanol.

O protótipo foi desenvolvido a partir de um chassi de 17,5 t de PBT com carroceria Marcopolo de 10,1 m de comprimento e capacidade para 65 passageiros (26 sentados).

CAMINHÃO VW HÍBRIDO

A VWCO trabalha em um projeto similar de híbrido também para caminhões, pois a solução híbrida mostra ser mais adequada, econômica e operacionalmente, na fase transitória entre veículos convencionais e 100% elétricos.

* Marcos Villela - Editor da revista e site Transporte Mundial desde fevereiro de 2002.

O fim dos acidentes de caminhões com ciclistas e pedestres

POR MEIO DE RADARES QUE MONITORAM TODA A LATERAL DO VEÍCULO, O MOTORISTA PODE SER ALERTADO SOBRE A PRESENÇA DE PEDESTRES, CICLISTAS E OUTROS VEÍCULOS NA LATERAL.



de veículos comerciais que ocorreu no mês de setembro, na Alemanha.

MERCEDES SIDEGUARD

A Mercedes-Benz oferece o sistema dela (Sideguard Assist) desde dezembro de 2016 para os modelos New Actros, Arocs (modelo off-road) e Antos (equivalente ao brasileiro Atego). O sistema também detecta qualquer obstáculo quando o caminhão vai fazer virar ou mesmo em manobras em pátios.

VISÃO ACIDENTES ZERO

A Volvo Trucks trabalha em diversas frentes para veículos urbanos de carga com o objetivo de acidentes zero envolvendo vulneráveis, como ciclistas e pedestres. Além do desenvolvimento de tecnologia para evitar acidentes durante movimentos laterais do caminhão, a empresa emprega a construção de veículos com chassi mais baixo e cabine com área envidraçada maior e com ampla visão para o motorista.

* Marcos Villela - Editor da revista e site Transporte Mundial desde fevereiro de 2002.

Os acidentes como consequência dos pontos cegos de veículos grandes como caminhões e ônibus poderão ser eliminados com as novas tecnologias apresentadas pela Mercedes-Benz, Volvo e ZF.

Por meio de radares que monitoram toda a lateral do veículo, o motorista pode ser alertado sobre a presença de pedestres, ciclistas e outros veículos na lateral.

O sistema da ZF, batizado de Side Vision Assist, além de avisar ao condutor sobre o risco de acidente iminente, ele pode intervir na direção do caminhão, desviando ou acionando os freios até para o veículo.

O Side Vision Assist foi uma das novidades da ZF no Salão de Hannover, maior feira

Volkswagen abre 350 vagas para fábrica de Resende

VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS ABRE SEGUNDO TURNO PARCIAL NA FÁBRICA DE RESENDE (RJ).

A Volkswagen Caminhões e Ônibus abrirá em dezembro um segundo turno parcial de produção na fábrica de Resende (RJ), contratando cerca de 350 colaboradores.

O anúncio foi feito por Roberto Cortes, presidente e CEO, durante visita de Andreas Renschler, CEO mundial do Grupo TRATON, e de representantes do Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense nesta terça-feira em São Paulo (SP).

O mercado brasileiro em recuperação ao longo de 2018 e as boas perspectivas para o próximo ano motivam a decisão, segundo o executivo brasileiro.

A gradual recuperação das vendas em 2018 e a confiança em 2019 são fatores para a decisão anunciada hoje em São Paulo.

“De janeiro a setembro deste ano, as vendas brasileiras de caminhões aumentaram quase 50% em comparação com o mesmo período do ano passado. Já o mercado doméstico de ônibus cresceu 22,4% nessa mesma base de comparação. O agronegócio em alta, a retomada das vendas e a expectativa de melhora nos índices de confiança e no ambiente de negócios mostram que estamos no caminho certo”, diz Cortes.

