

# Ford Trucks apresenta novo Cargo



Com um plano de negócio desenhado até 2020, que inclui a presença em 50 países, a Ford Trucks apresentou o chassis-tractor 1848 T Euro 6. Este renovado modelo vem reforçar a gama de camiões Ford, que continua a estar dividida em três áreas de negócio: distribuição; construção; e longo curso.



Quando vista do exterior, a cabina evoluiu pouco, quando comparada com a geração anterior. Todavia, no interior e em termos estruturais, encontrámos evoluções significativas. A base continua a ser um chassis com 3.600 mm de distância entre-eixos, com sete alturas medidas na 5ª roda (fornecida pela Jost) sendo que estas também reflectem a escolha de pneus. Na motorização – que conta com uma versão marítima – encontramos a primeira novidade de vulto: o 12,7 Ecotorq. Para chegar ao novo bloco de 480 cv, a Ford disponibilizou um terço da equipa de 1.500 engenheiros, habitualmente envolvidos no desenvolvimento das cinemáticas. Outra das novidades, tem a ver com a adopção do automatismo na transmissão (com base ZF), o que significa que passa a estar disponível o “intarder”. Para chegar ao Euro 6, os técnicos da Ford Trucks, optaram pela utilização do “AdBlue” no pós-tratamento de gases de escape, aos quais se agregam a recirculação dos gases de escape EGR, tudo gerido pela electrónica.

Ao volante, demos com um conjunto de siglas que identificam a modernidade deste “Cargo” uma designação com muitos anos, à qual os turcos da Ford Trucks Otosan, concederam alguma descrição, mediante placa cromada na frente do camião. Quanto às siglas, encontrámos o ABS, EBS, ASR, AEBS, LDWS, entre outras como o acelerador automático e o “Bremsomat” que permite ajustar a velocidade nas descidas. É um facto que alguns destes equipamentos figuram na lista de opcionais, mas a possibilidade de estarem disponíveis, concede duas importantes vantagens ao modelo. Por um lado, por via da modernidade, tornam o modelo mais competitivo. Por outro lado, abrem-se novas portas em termos de mercados, em especial nos países do Médio Oriente, Nova Europa (ex-Leste) e África. Aliás, a maior parte dos tais 50 países estão nestas zonas, nas quais será mais fácil evoluir na quota de mercado. As características do modelo, os factores de modernidade e os preços competitivos, para isso contribuem.



Num brevíssimo contacto ao volante, demos conta da profusão de comandos eléctricos, que encontramos nos elevadores dos vidros, tecto de abrir, retrovisores e basculamento da cabina. No painel de instrumentos, muita informação relativa ao camião e aos trajectos, enquanto a transmissão automatizada, concede dois modos de andamento: um orientado para a economia e outro para a performance. E apesar da configuração do automatismo, a transmissão concede accionamento manual, funcionando o selector como um comando sequencial. Num trajecto que durou 30 minutos e sem carga no semi-reboque, demos conta da evolução em termos de insonorização e conforto de rolamento. No entanto, as cotas interiores não reflectem as dimensões exteriores da cabina. Um dos exemplos mais evidentes está na cama inferior, que tem pouco mais de 1.600 mm de comprimento.

Para quem se sentar ao volante, os comandos estão bem posicionados, embora tenhamos constatado que os comandos dos elevadores dos vidros, são iguais aos utilizados no Fiesta. Neste caso, significa que são pequenos e colocados em posição pouco funcional. Em resumo, os turcos optaram por alguns fornecedores globais, para assim conseguirem a modernização do camião e melhorias significativas nos comportamento dinâmico, conforto de rolamento, segurança activa e funcionalidade, às quais se junta a certificação Euro 6.