

O supertruck do futuro



A automação tem vindo a ganhar espaço no nosso quotidiano, quer nas nossas casas como nos automóveis que utilizamos. No caso dos ligeiros e pesados de mercadorias, a automação está mais orientada para a racionalidade e, assim sendo, para a melhoria da eficiência e ganhos de funcionalidade, ou seja de produtividade. É o caso do GPS que nos ajuda a encontrar o melhor caminho. Do acelerador automático e/ou adaptativo que nos permite efectuar uma condução mais tranquila e também mais segura. A indicação da ultrapassagem da faixa de rodagem, e os vários tipos de alerta para quem vai ao volante, também fazem parte do conjunto de sistemas que tornam a condução mais fácil e também mais segura, ou seja mais rentável, sendo que este último argumento, sensibiliza todos os que utilizam os veículos como 'ferramenta' nas suas actividades profissionais. Chegou-se a este ponto evolutivo, através da tecnologia. No caso da Daimler Trucks, além do Freightliner Inspiration Truck, que representa o que conseguiu atingir no presente, já existe uma proposta para o futuro... talvez mais próximo do que se pensa: o Supertruck.

A menos de 20

Os que os americanos designam como 18 rodas, são pelos europeus identificados como conjuntos de cinco eixos, neste caso, a base de configuração do "Supertruck". Contudo, depois de efectuadas as conversões e não esquecendo tradicional flexibilidade americana no tocante ao transporte rodoviário de mercadorias, conseguimos aferir que à velocidade de 100 km/h e com quase 30 toneladas de peso bruto (29.250 kg) o "Supertruck" conseguiu fazer 19,41 litros/100 km. Em nossa opinião, é significativo sem ser impressionante! No entanto, outras soluções, cativaram muito mais a nossa atenção, embora se reconheça nos cinco pilares do transporte (combustível, segurança, conectividade, qualidade e disponibilidade) o consumo de combustível desempenha um papel crucial nos custos operacionais. Contudo, ficámos mais surpreendidos com a gestão de energia, neste camião que não tem alternador... nem motor de arranque. Tem um motor eléctrico que substitui o motor de arranque, e painéis solares que podem produzir entre 1,6 a 3,0 kW/h. Se considerarmos que a generalidade das máquinas de lavar roupa, consomem à volta de 300 kW/h, isto significa que num dia de Sol, o semi-reboque do "Supertruck" dá para fazer cinco máquinas, e já estamos a contar com centrifugação.

A leveza do ser

Outra das soluções preconizadas, tem a ver com o peso do conjunto e portanto, com os valores de carga útil. Também aqui a utilização de materiais 'nobres' como o alumínio, beneficiam a produtividade do veículo, embora a utilização destes materiais, seja onerosa por um lado e exija mais tecnologia por outro, tanto no conceito como na maquinação. A utilização do alumínio – devido à porosidade – exige muito mais cuidados do que o aço. Ainda no sentido de retirar peso ao conjunto, os enormes espelhos

retrovisores desaparecem, sendo substituídos por câmaras montadas no espelho retrovisor, que mais se assemelha ao utilizado num furgão. Além do peso, este sistema anula os tradicionais ângulos-mortos, tantas vezes eliminados com um terceiro espelho retrovisor, já que os outros dois, não chegam a todo o lado, e acabam por retirar uma parte da visibilidade para a dianteira.

De igual forma como acontece com o Freightliner Inspiration Truck, este Supertruck também concede a condução autónoma, sendo neste conceito mais avançada, porquanto a transmissão automatizada é dotada de um sistema de pré-ativação, tanto na aceleração para conseguir melhores reprises e velocidades médias, como nas reduções, mais orientadas para otimizar a utilização do travão-motor e reduzir os consumos de combustível.

Verdade ou consequência

Começemos pela consequência! Uma grande parte destas soluções ainda são muito caras, mesmo que coloquemos a pergunta, são muito caras em relação a quê? No entanto, se olharmos para o sector automóvel em geral, e para os ligeiros de mercadorias em particular, muitas das soluções, são exequíveis no presente. A consequência é quase sempre a mesma! À medida que os sistemas ou agregados mecânicos começam a ser utilizados, reduz-se o custo de produção e começam a ser mais fáceis de encontrar a preços razoáveis, ainda que nos pesados de mercadorias, seja um pouco mais fácil de explicar a relação custo/benefício.

A verdade: nestes últimos anos, a Daimler Trucks tem consolidado a liderança na inovação. Do lado europeu tem conseguido isso com os Mercedes-Benz; do lado americano a Freightliner revela uma pujança notável, não só nos camiões mas também no que transformou a Detroit; do lado do Sol nascente, têm sido os híbridos a acompanhar a transformação da Mitsubishi em Fuso. Entre as duas propostas com base no Freightliner Cascadia, achamos natural a consequência de um certo deslumbramento com as soluções do Supertruck. Em defesa da verdade, pensamos que esteja para muito breve uma verdadeira globalização da condução autónoma, que começou na capital do jogo e pode muito bem resultar em amores.