

2/8/2019

## Autocarro a gás natural liquefeito

### Scania revela primeiro Interlink MD 4x2 GNL

A **Scania** revelou o primeiro **Interlink MD 4x2 GNL** – o primeiro autocarro de média/longa distância da marca sueca movido a **gás natural liquefeito**. O novo Interlink, construído integralmente pela Scania, está homologado como veículo de **classe III** e disponível em versões de **dois eixos** – 11 e 13,2 metros – e **três eixos** – 12,6 e 14,9 metros.

O Interlink GNL está equipado com um motor Scania OC9 106 (**Euro 6**) de **9.290 cc, 320 cv**, **1.500 Nm** e tecnologia EGR; e uma **caixa de 12 velocidades** (e duas marcha-atrás) GRS895R manual automatizada **Opticruise**, com três modos de condução – Economy, Standard e Power – e função **Kick Down** e **Hill Hold**.

A principal novidade da nova versão GNL do modelo Interlink são os depósitos de gás natural liquefeito, com diferentes capacidades e configurações, instalados no compartimento de bagagem. **Criogenizados** e construídos em **aço inoxidável** com câmara de vazio, estes depósitos apresentam **maior isolamento térmico**, suportando temperaturas inferiores a **-162º**. Na versão de duplo depósito, a combinação de equipamentos ronda os **809 litros de capacidade** (o equivalente a 298 quilograma). Em comparação com veículos equivalentes a GNC, o GNL apresenta **autonomias superiores até 1.300 quilómetros**.



A nova versão GNL tem capacidade para até **53 passageiros**, incluindo pessoas com mobilidade reduzida e preparação para transporte escolar, cintos de segurança de três pontos, ligação individual USB e casa de banho. Além disso, apresenta uma bagageira de 4,5 m<sup>3</sup> e **elevador elétrico de cadeira de rodas** colocado atrás do eixo traseiro. A área do motorista está configurada com um painel de instrumentos fixo com volante ajustável, *display* COLOUR PLUS com ecrã de 6,5", computador de bordo, para-sol dianteiro elétrico e assento aquecido. De série, o Interlink GNL oferece ainda câmara de visão traseira e câmara de vigilância na porta central.

Ao nível da segurança, o modelo dispõe de sistema de aviso de abandono de faixa de rodagem (LDW); sistema de travagem de emergência (AEB); controlo de cruzeiro adaptativo (ACC); EBS, ABS e controlo de tração (TC); e sistema eletrónico de controlo de estabilidade (ESP). A velocidade máxima limitada é de 100 km/h, segundo as normas europeias.

### **As vantagens do GNL**

Na apresentação do Interlink MD GNL, em Madrid, a Scania detalhou simultaneamente as vantagens do GNL face ao *diesel*: **maior rentabilidade, menor consumo, preço de abastecimento inferior, redução de emissões CO<sub>2</sub>** e ruído, reduzida pegada de carbono, acesso a planos de ajuda na aquisição de veículos com estas motorizações, entre outras.



A utilização de veículos a GNL é, segundo a Scania, sinónimo de poupança a longo prazo. Num **período de dez anos**, e percorrendo **100 mil quilómetros anualmente**, o ganho na aposta num autocarro a gás natural liquefeito é de cerca de **19%**. Apesar da aquisição de um veículo a GNL ser, em média, 20% superior, e os custos de manutenção serem 7% superiores, o custo com o **consumo é 40% inferior ao de um autocarro a diesel**.

### **Previsão de mercado**

A Scania tem planeado o fabrico de **dez unidades** da nova versão do Interlink MD GNL **em 2019**. Neste que será o primeiro ano de produção, a construtora sueca vai apostar no fabrico limitado desta versão, face às alterações necessárias na linha de montagem, bem como à necessidade de especulação do mercado para a aquisição do modelo a GNL. **Daniel Gonzalez**, diretor de Marketing e Comunicação da Scania Ibérica, esclareceu à Transportes em Revista que **«todas as unidades que serão produzidas em 2019 já estão vendidas»**.



### **GNL: ecológico e rentável**

A **GASNAM**, associação ibérica que fomenta o uso do gás natural e renovável na mobilidade terrestre e marítima a nível ibérico, esteve presente na conferência de imprensa do Scania Interlink MD 4x2 GNL. **Eugenia Sillero**, secretária-geral da GASNAM, deu a conhecer a área de atuação da empresa, priorizando que **“o gás natural é um combustível ecológico, económico e tecnologicamente avançado para qualquer tipo de transporte, sem perdas de competitividade”**. Segundo a responsável, a GASNAM tem como principais objetivos a **melhoria da qualidade do ar** e a economia circular, através da **descarbonização** e do **gás renovável**.

O número de veículos a gás natural matriculados regista um aumento sem paralelo desde 2012, com destaque para os camiões e autocarros. Ao nível da infraestrutura, também os postos de abastecimento de GNC e GNL têm aumentado em toda a Europa, face à Diretiva 2014/94/UE para os combustíveis alternativos, cabendo aos Estados-membros garantir, **em 2020, estações GNC em núcleos urbanos, a cada 150 quilómetros, e de GNL a cada 400 quilómetros**.



Atualmente, a nível europeu, já existe uma rede consolidada de postos de abastecimento de GNL permitindo a veículos como o Interlink MD GNL percorrer até **mil quilómetros sem necessidade de reabastecimento**.

Entre as conclusões e recomendações, a GASNAM refere que o gás natural, ***“é a única alternativa real e competitiva para o transporte pesado, quer terrestre, quer marítimo”***.

**Por:** Pedro Venâncio

**Fonte:**