

# AUTOMOTIVE®

## LIVRE TRÂNSITO



### Pesados

Salão BusWorld:  
conforto,  
segurança e  
ambiente



### Pós-Venda

S.JOSE Logística  
de Pneus  
inaugura novas  
instalações



### Assessment

Alfa Romeo  
Giulia com  
elegância nas  
frotas



### Frotas

Volkswagen  
Passat GTE,  
nova geração  
tecnológica



# Salão Busworld 2019 – crescer em quantidade

Texto: Eduardo Gaspar

A edição comemorativa do salão bienal Busworld, que chegou à sua 25ª edição, marcou também a sua primeira presença em Bruxelas, durante este mês de outubro.

Tradicionalmente, este salão era realizado na localidade de Kortrijk, na região da Flandres na Bélgica. Agora, realizado em Bruxelas, todos os números aumentaram: mais espaço (de 50.000 para 79.000 m<sup>2</sup>), mais expositores (de 376 para 511) e mais visitantes (37.274 a 39.798).

A Revista Automotive, acompanhou *in loco* a Busworld e está em condições de dizer que, em termos de expositores, ao olharmos em mais detalhe para os números, constatamos que o salão deste ano se apoiou muito em expositores de países como a Turquia (93 empresas) e a China (54 em-

presas). Contudo, por experiência e vivência, sabemos que nem sempre a quantidade é sinónimo de qualidade.

A mudança para Bruxelas trouxe uma complicação adicional de mobilidade para os expositores e visitantes, ao colocar o salão no meio de uma cidade continuamente congestionada pelo trânsito. Apesar dos bons acessos em termos de transportes públicos, atravessar a cidade em autocarros ou de metro constantemente apinhados de passageiros, não foi uma opção muito confortável para os visitantes que optaram por esses meios, porque chegavam quase sempre exaustos à entrada da Busworld.

Dos 42 autocarros de test-drive prometidos pela organização, poucos foram aqueles que puderam ser testados. Além



de estarem num espaço longe dos pavilhões, o trânsito em Bruxelas não permitia ensaios muito longos. Afinal, as estruturas em tendas e pavilhões improvisados da pacata cidade de Kortrijk, provaram ter mais acolhimento e praticidade do que a consagrada, mas pouco humanizada infraestrutura da BrusselsExpo.

#### Fabricantes e Peças

Quanto aos expositores, destaque para a presença dos grandes construtores mundiais, desde as conhecidas marcas de pesados como a MAN, Scania, Iveco, entre outras, até os grandes produtores de peças e componentes para autocarros, como foram os casos da Valeo, Bosch, ZF, Denso, entre outras.

A começar pela MAN onde fomos acolhidos de forma exemplar, entrevistámos Rudi Kuchta, senior vice-

-presidente da MAN Truck & Bus, artigo que será publicado na nossa próxima edição. Em todo o caso, revelamos já que ganharam o prémio "Autocarro de turismo do ano 2020"





com o modelo Lion's Coach da MAN. Premiado também foi o autocarro da Iveco, com o modelo Crossway Natural Power a vencer a categoria "Autocarro Sustentável do Ano 2020".

#### ZF com novidades

Na qualidade de fabricante mundial de peças e componentes para o setor de veículos pesado, a ZF focou a sua presença em duas grandes soluções elétricas. A primeira foi o mo-

tor elétrico **CeTrax** com a sua abordagem "plug-and-drive" que permite aos construtores de autocarros eletrificarem os modelos de veículos existentes sem grandes mudanças no chassis, eixos, engenharia estrutural ou engrenagem diferencial.

A segunda foi o eixo elétrico **AxTrax AVE**, que já foi testado milhares de vezes em todo o mundo, sendo uma solução de primeiro equipamento para os fabricantes de autocarros.







Dentro dos conjuntos propulsores, destaque também para o novo eixo motriz da DAF que além de poupar mais de 2% de combustível, é 70 kg mais leve que qualquer outro eixo motriz de autocarro.

A Scania expôs várias novidades, onde tivemos a oportunidade de entrevistar Anna Carmo e Silva, senior vice-presidente da Scania, que nos conta mais detalhes da estratégia da Scania no segmento dos autocarros, tema que será desenvolvido na nossa próxima edição.





Igualmente em destaque estiveram os autocarros elétricos da VDL, Irizar, Cummins e Alstom, bem como do modelo movido a hidrogénio da empresa nacional Caetanobus, e dos veículos autónomos da King Long. Por fim, uma referência à apática e desinteressante presença da Daimler, com as suas marcas Mercedes-Benz, Evo-bus e Setra a não terem especialistas de produtos, nem relações públicas que informassem quanto às evoluções técnicas dos modelos exibidos, aos visitantes.

