

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM

Ano 42 - n° 413 - R\$ 12,00



VW ingressa nas entregas

CARGA PERIGOSA

Tolerância mínima com a insegurança

ESPECIAIS

Ford e Volvo ampliam gama

FROTA LEVE

Renault, Peugeot e Citroën renovam modelos

COMPOSIÇÕES

Suco de laranja viaja de rodotrem

Extrapesado Axor chega com força

Mercedes-Benz



EMPILHADEIRAS

Logística acelera os negócios

Procure sua concessionária mais próxima ou ligue grátis: 0800 7048326.

Stralis **IVECO**

www.iveco.com.br

Iveco Stralis com motor eletrônico.
A nova geração de caminhões pesados que
gera confiança, conforto e produtividade.

BORGHER®



Tecnologia, Design e Espaço perfeitos.

Safra de esperança

Caminhão só compra quem tem coragem. A frase define uma veracidade absoluta. Caminhão depende de estradas, uma infra-estrutura que todos sabem o Brasil carece. E depende do mínimo de segurança para se investir – e, segurança, definitivamente, não existe, seja em relação às condições das rodovias, seja à vida humana, ameaçada por quaisquer dois tostões num clima de violência que grassa de maneira impune no País.

Não fosse o transportador um trabalhador determinado e corajoso, o setor estaria às mínguas. O transportador, em particular, e o brasileiro, no geral, mesmo num ambiente desfavorável e numa sucessão de completo desgoverno, continuam depositando fichas na esperança.

Para combater a insegurança, lançou-se mão de um aparato tecnológico de rastreamento que a um só tempo inibe roubos e refina os controles logísticos. E para reduzir o número de acidentes – que ceifam anualmente milhares de vidas nas estradas – empresas e entidades ligadas à cadeia de transporte investem em campanhas maciças de conscientização e educação para motivar os motoristas a dar mais valor à vida.

O brasileiro, que de há muito tem doutorado na matéria de independência em relação a governos, não estranha mais escândalos como esse festival de propinas que contamina a mais alta cúpula dirigente nacional.

A esperança é que, de escândalo em escândalo, o brasileiro deixe de lado a ingenuidade, o bom-mocismo, a indiferença e, da germinação de uma nova consciência política, promova-se uma safra de mudanças nas vindouras eleições.



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

Chegou Axor. Um ca O novo Extrapesado

AXOR

Caminhões Pesados e Extrapesados

► É grande, muito grande. É mais caminhão, muito mais caminhão. É o maior lançamento do ano, literalmente. Respeitável público, apresentamos Axor, uma linha de caminhões que tem um enorme respeito pelas suas

necessidades, seja você autônomo ou frotista.

► Respeito pela rentabilidade. A Linha Axor tem duas opções de motores eletrônicos, que atendem à legislação Proconve P-5 (Euro III) e proporcionam baixo consumo de combustível e melhor desempenho.

► Respeito pelo conforto. São três opções de cabinas: Estendida, com e sem cama; Leito teto baixo e Leito teto alto. Cabinas com tudo de que

você precisa e ainda mais um exclusivo item opcional: geladeira a bordo.

► Respeito pela evolução. Computador de bordo, sistema de diagnóstico *Onboard* e indicador de consumo de combustível. Mais a possibilidade de planejar a manutenção do seu Axor e, assim, reduzir seu custo operacional.

► Respeito pela versatilidade: palavra-chave da Linha Axor. São nove novos modelos para



GREY

Um caminhão de respeito. do Mercedes-Benz.

aplicações rodoviárias, nas versões 4x2, 6x2 e 6x4, e dois para aplicações fora-de-estrada, na versão 6x4. Você ainda pode contar com cinco distâncias de entre-eixos.

► Respeito por você. Contar com a maior Rede de Concessionários do Brasil, Mercedes Assistance 24 Horas e Peças Genuínas com garantia de fábrica é uma tranquilidade a mais. Porque nós, aqui da Mercedes, fazemos de tudo

para atender você da melhor maneira possível.

► Com todo respeito. É assim que o Axor passa por uma estrada. E todo mundo percebe isso, todo mundo mesmo. Afinal, **aqui tem Mercedes-Benz.**

► Acesse www.mercedes-benz.com.br/axor e veja por que o Axor é mesmo um caminhão de respeito. Ou ligue **0800 90 90 90** para mais informações.



Mercedes-Benz

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO**Editor**

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Aline Feltrin
alinefeltrin@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e três Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

**Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702
Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



CARGA PERIGOSA Experiência da Dow Química na prevenção de acidentes ganha programa nacional	8
PRODUTOS PERECÍVEIS Exportação de manga para o Japão exige detalhada operação logística	10
MERCEDES-BENZ A família de extrapesados Axor chega com 11 modelos e variedade de configurações	14
FORD Montadora amplia a linha de caminhões Cargo com versões que transportam mais carga	18
VOLKSWAGEN Família Delivery estréia nos leves com veículos de 5 toneladas e 8 toneladas	20
VOLVO Crescimento no setor fora-de-estrada atrai lançamento da fabricante de Curitiba	22
IVECO Caminhão pesado Stralis começa a ser montado em Sete Lagoas	24
UTILITÁRIOS Renault lança Máster Minibus com capacidade para 13 passageiros	26
Peugeot e Citroën apresentam modelos reestilizados de seus comerciais leves	28
IMPLEMENTOS Novo bitrem da Randon reduz em 80% a perda de grãos durante a viagem	30
ENTREVISTA Presidente da ANTF mostra o que deve ser feito para tornar a ferrovia nacional eficiente	32
MOVIMENTAÇÃO INTERNA As empilhadeiras elétricas ganham espaço na movimentação e armazenagem	36
COMPOSIÇÕES RODOVIÁRIAS A empresa Morada adota rodotrem no transporte de suco para reduzir custos	40
COURIER DHL opta por ciclista nas entregas em região congestionada da capital paulista	42
UPS adota serviço de remessas expressas no varejo com lojas Mail Boxes	43
SEMINÁRIOS Empresas dos setores elétrico e de saneamento trocam experiências em evento	45
MARÍTIMO Portos belgas oferecem benefícios às exportações brasileiras para a Europa	48
PIRELLI Empresa desenvolve novo pneu, mais robusto e seguro, para o mercado brasileiro	50
AUTOPEÇAS Sabó expande-se no Brasil e no exterior e instala nova fábrica nos EUA	52
AUTOMEC Mais de mil expositores exibem suas últimas novidades em São Paulo	55
ECOTURISMO Uma composição de caminhão e reboque leva turistas mais perto da natureza	58
MERCADO Primeiro resultado de 2005 revela crescimento moderado nas vendas	66

SEÇÕES

Editorial **3** - Atualidades **61** - Custos Operacionais **65**



Vem aí o prêmio mais cobiçado do setor de transportes.



A edição de As Maiores e Melhores, há 18 anos vem premiando o desempenho das empresas de transporte e logística em um concorrido evento. Os setores de **Rodoviário de Carga, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Aéreo, Metropolitano de Passageiros, Ferroviário, Serviços e Indústria** são representados pelas principais empresas do país. Anunciar na edição de Maiores e Melhores é certeza de expor seus produtos e serviços para um público altamente qualificado e com grande poder de decisão.

**MAIORES & MELHORES
DO TRANSPORTE & LOGÍSTICA**

Autorização: 05 de novembro de 2005

Entrega de material: 12 de novembro de 2005

Circulação: 24 de novembro de 2005

Fone/Fax: 11-5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br
www.revistatransportemoderno.com.br - www.revistatechibus.com.br



De olho vivo nas estradas

Experiência e conhecimentos bem-sucedidos da Dow Química com motoristas na prevenção de acidentes ganham dimensão de programa nacional e passam a ser multiplicados na rede do Sest/Senat

CADA VEZ GANHA MAIOR RELEVÂNCIA A legislação que trata do transporte terrestre de produtos perigosos. Nesse sentido, transportadores e embarcadores focam um ponto bastante visível: o atendimento às normas de segurança requer, além de treinamento, a conscientização, sobretudo, dos motoristas.

E é no capítulo da conscientização que toca com ênfase o programa "Olho Vivo na Estrada", que trata da prevenção a

comportamentos inseguros no transporte de produtos perigosos. O programa, lançado recentemente pela Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) tomou por base o conhecimento adquirido e acumulado pela experiência da Dow Brasil durante três anos.

Com a difusão do modelo da Dow o que se pretende é ampliar o universo de uma experiência bem-sucedida, iniciada com um projeto piloto aplicado pela empresa

e que, de fato, reduziu os acidentes – a Dow baixou de cinco, em 2001, para zero, em 2004, a ocorrência de acidentes classificados como sérios. A aplicação do programa "Olho Vivo na Estrada" tem a parceria do Sest/Senat.

O treinamento de motoristas profissionais, o acompanhamento do desempenho dos transportadores e a análise das causas de acidentes são partes do programa, cuja meta é reduzir para zero o número

EXPERIÊNCIA DA DOW MOSTRA COMO REDUZIR ACIDENTES

Acidentes com produtos perigosos podem e devem ser evitados, até porque sua ocorrência pode trazer comumente danos irreparáveis à vida dos habitantes do planeta, ao meio ambiente, sem contar os prejuízos à imagem e às finanças das indústrias e dos transportadores envolvidos na movimentação e manuseio dessas cargas.

Num país onde o transporte se dá maciçamente sobre rodovias em mau estado e congestionadas por décadas de falta de investimentos, a carga perigosa merece cuidados redobrados. A comunidade que

opera a logística desses produtos certamente sabe de sua responsabilidade, mas, nunca é demais reforçar a segurança e reciclar treinamentos preventivos.

Certamente, o que se pretende, com as revisões das normas da ABNT e com programas como "Olho Vivo nas Estradas", dirigido aos motoristas de cargas perigosas, é evitar ocorrências como as registradas recentemente com uma carreta carregada de nitrato de amônia, um produto altamente oxidante, que tombou na avenida dos Bandeirantes, uma das mais

agitadas artérias do capital paulista e do País pelo gigantesco volume de caminhões que recebe. São Paulo, que normalmente tem um trânsito infernal, num acidente dessa proporção vira um inferno. A carreta levou pelo menos seis horas para ser retirada do local. Por sorte, a amônia não entrou em contato com nenhum lençol freático nem com nenhuma pessoa – se isso tivesse ocorrido a amônia poderia ter provocado lesões no corpo, complicações respiratórias e irritações na pele, ou ter contaminado leitos de rios.

de acidentes com produtos perigosos. O treinamento será realizado, inicialmente, nas unidades do Sest/Senat de São Paulo, Simões Filho (BA), Porto Alegre (RS) e Recife (PE). O curso aborda tópicos como o gerenciamento de risco e desafios no transporte rodoviário de produtos perigosos, legislação, caracterização de acidente, qualificação e avaliação pelo Sassmaq (Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade) da Abiquim.

O treinamento do motorista é e será sempre um dos focos principais para o programa de redução de acidentes envolvendo cargas perigosas. Em paralelo, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a partir de consenso gerado no próprio cotidiano da cadeia logística envolvida na movimentação dessas cargas, vem revendo normas que tratam do tema. No final de junho, por exemplo, a entidade fez a revisão de seis normas com a finalidade de adequá-las à Resolução 420/04 da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). "Aproveitamos a oportunidade para melhorar a interpretação para o usuário", diz Glória Santiago Benazzi, diretora secretária da ABNT que coordenou o trabalho.

Para técnicos em transporte de produtos perigosos, as empresas especializadas não terão grandes problemas para atender às revisões determinadas pela ABNT.

Há um fato comprovado: a prevenção de comportamentos inseguros ajuda a redução de acidentes. "Apuramos que para cada acidente sério e moderado no transporte rodoviário havia 30 a 40 de natureza leve que não haviam sido prevenidos", diz Rita Carvalho, gerente para a América Latina de Logística, Segurança, Saúde e Meio Ambiente da Dow. Tal constatação levou a Dow a levantar no universo de seus prestadores de serviços de transporte a granel as causas que podem levar à ocorrência de acidentes.



ABNT divulgou normas que reforçam a segurança no transporte de cargas perigosas

"A única medida que terá impacto nos custos é a ABNT NBR 9735", diz um desses técnicos, "por implicar investimentos em equipamentos de segurança".

A norma 9735 estabelece um conjunto mínimo de equipamentos para emergências no transporte de produtos perigosos, constituídos de equipamentos de proteção a ser utilizado pelo motorista e outros envolvidos na operação. Tais providências envolvem equipamentos para sinalização (cones especiais, por exemplo) da área de ocorrência da avaria, acidente ou emergência. A norma determina ainda a obrigatoriedade

de extintor de incêndio portátil.

Outras cinco normas baixas pela ABNT reforçam a segurança no transporte de cargas perigosas.

A NBR 7500 determina na identificação para transporte, manuseio e armazenagem de produtos a utilização de uma simbologia convencional e seu dimensionamento a fim de indicar riscos e procedimentos necessários. A NBR 7501 define termos adotados no transporte de cargas perigosas. A NBR 13221 especifica requisitos para o transporte terrestre de resíduos a fim de proteger o meio ambiente e a saúde pública. Aplica-se, nesse caso, também para materiais que possam ser reaproveitados, reciclados ou reprocessados. Já a NBR 14619 define critérios de incompatibilidade química a serem considerados no transporte de produtos perigosos. "Os critérios são aplicáveis a cargas fracionadas e a granel, mesmo em se tratando de quantidade limitada por veículo..." A NBR 7503, por sua vez, especifica requisitos e dimensões para a confecção da ficha de emergência e do envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos, bem como instruções para o preenchimento da ficha e do envelope". ■

"Os próprios motoristas definiram dez itens críticos – cinco deles de maior incidência, entre os quais dirigir sem cinto e a velocidade acima do limite", diz Rita Carvalho. "Criamos uma forma de premiar o motorista seguro, estabelecendo competição saudável em nome da segurança com resultados muito bons".

Certamente, o que é bom para a Dow, é para todos, daí a relevância dessa experiência estar sendo compartilhada pela comunidade envolvida na cadeia de movimentação de produtos perigosos.

Expresso para o Oriente

Com uma detalhada operação logística, a Fazenda Nova Fronteira Agrícola, de Juazeiro (BA), dobra as exportações de mangas Tommy para o Japão, iniciadas no final do ano passado

NÃO É NADA SIMPLES FAZER A MANGA brasileira do tipo Tommy chegar a Tóquio, no Japão. Ainda mais que os compradores daquele país querem que a fruta chegue praticamente madura, para o consumo imediato. Até um ano atrás, o Japão mantinha embargada a importação da manga brasileira por causa da mosca da fruta, um tipo de larva muito comum em frutas nacionais. Mas a partir do final de 2004, a Fazenda Nova Fronteira Agrícola, situada em Juazeiro (BA) — às margens do rio São Francisco, na divisa com o estado de Pernambuco — desenvolveu uma tecnologia que elimina a contaminação e começou a exportar a manga para aquele país: saem para o oriente, semanalmente, 1.500 caixas de manga. Já para setembro próximo, o produtor quer aumentar em 50% esses volumes, saltando para 3 mil caixas semanais.

A produção mensal de mangas da Nova Fronteira Agrícola excede 11 mil toneladas por mês. Desse total, 50% seguem para diversos mercados no exterior. A fazenda baiana conseguiu desbravar as exportações para o Japão depois que criou o sistema inédito para eliminar o mosquito do

fruto. “Ainda assim, o Japão foi um dos últimos países compradores a aceitar a adequação”, conta o gerente de Exportações da fazenda, Alexandre Esteves. Ele explica que o processo da descontaminação é feito mediante um tratamento hidrotérmico, que consiste na manutenção dos frutos em água a 48 graus centígrados por 90 minutos. “Só assim é possível eliminar a larva indesejada da casca da fruta”, comenta.

Além deste tratamento, o mecanismo também inclui um monitoramento no pomar, por meio de armadilhas com feromônios específicos, que atraem a mosca. Com o resultado deste processo, denominado MAD (moscas na armadilha/dia), se tem o controle da contaminação. “Os japoneses querem um MAD baixo, o que comprova que há menos larvas no pomar”, conta Esteves. Ele diz que os Estados Unidos erradicaram a larva da mosca da fruta na década de 50, por um processo bastante eficiente, mas que requer investimentos vultosos. A res-



trição à mosca da fruta é feita apenas pelo Japão e pelo Canadá: de acordo com o executivo, nenhum país da Europa exige essas condições para a compra da fruta brasileira.

O PASSEIO DA MANGA — Após ser colhida, a manga já madura é selecionada e submetida ao tratamento hidrotérmico. Depois de um repouso de 48 horas, a fruta

é polida manualmente e colocada no tubo de resfriamento, que existe no packing house (armazém) da fazenda. Posteriormente, as mangas são acondicionadas dentro de uma caixa de papelão, exclusiva para exportação, com fundo de espuma e capacidade para até 6 kg da fruta – algo entre 9 e 14 unidades.

As caixas saem do CD em contêineres

frigorificados, e seguem para o Japão por dois modais: ou por via aérea, onde as carretas transportam as frutas, via rodoviária, até o aeroporto de Petrolina, em Pernambuco (PE), em percurso de cerca de 20 quilômetros, onde existe um voo quinzenal, direto para Luxemburgo, na Europa (de lá é feita conexão para o Japão).

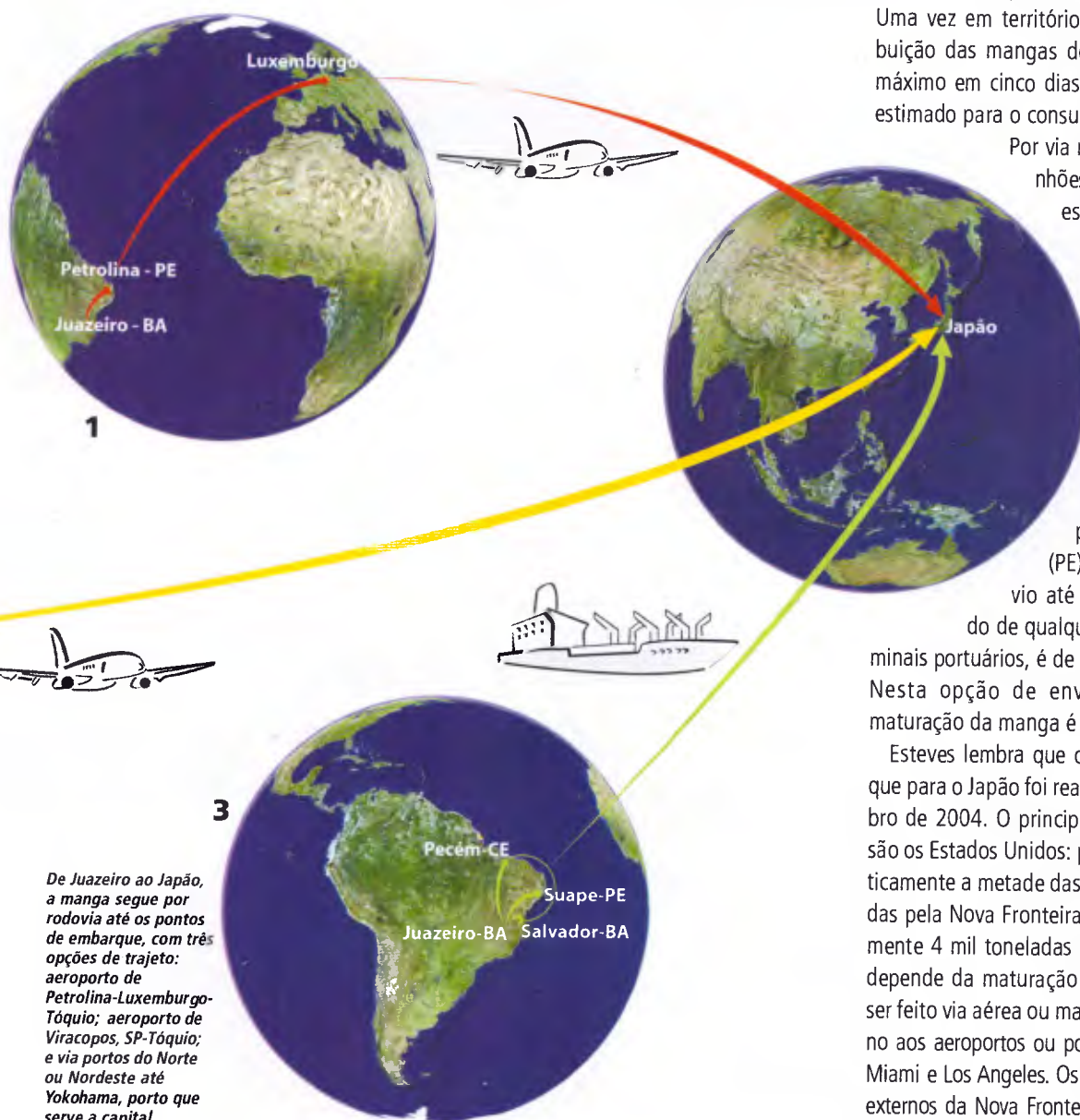
Este aeroporto é novo e, além de estar preparado para atender ao crescimento

da demanda, tem a estrutura preparada para lidar com produção perecível, com seis câmaras frigoríficas, que possuem capacidade de armazenamento de 17 mil caixas de frutas cada uma, e dois túneis de resfriamento. Outra opção para o envio aéreo das mangas é o trajeto rodoviário até o aeroporto de Viracopos (SP); de caminhão, a viagem leva até quatro dias e o voo, direto para o Japão, dura um dia. Uma vez em território japonês, a distribuição das mangas deverá ser feita no máximo em cinco dias – tempo máximo estimado para o consumo das mangas.

Por via marítima, os caminhões levam a fruta pela estrada em percurso de 520 km até o porto de Salvador (BA), ou pelo trajeto de 780 km até o porto de Pecém (CE) ou pelo caminho de 750 km até o porto de Suape (PE). A viagem de navio até o oriente, partindo de qualquer um desses terminais portuários, é de cerca de dez dias. Nesta opção de envio, o prazo de maturação da manga é um pouco maior.

Esteves lembra que o primeiro embarque para o Japão foi realizado em novembro de 2004. O principal mercado ainda são os Estados Unidos: para lá segue praticamente a metade das mangas exportadas pela Nova Fronteira, ou aproximadamente 4 mil toneladas por mês. O envio depende da maturação da carga e pode ser feito via aérea ou marítima, com destino aos aeroportos ou portos de Filadélfia, Miami e Los Angeles. Os demais mercados externos da Nova Fronteira são Argentina, Chile, Canadá e países da Europa.

Estes lembra que o primeiro embarque para o Japão foi realizado em novembro de 2004. O principal mercado ainda são os Estados Unidos: para lá segue praticamente a metade das mangas exportadas pela Nova Fronteira, ou aproximadamente 4 mil toneladas por mês. O envio depende da maturação da carga e pode ser feito via aérea ou marítima, com destino aos aeroportos ou portos de Filadélfia, Miami e Los Angeles. Os demais mercados externos da Nova Fronteira são Argentina, Chile, Canadá e países da Europa.



3
De Juazeiro ao Japão, a manga segue por rodovia até os pontos de embarque, com três opções de trajeto: aeroporto de Petrolina-Luxemburgo-Tóquio; aeroporto de Viracopos, SP-Tóquio; e via portos do Norte ou Nordeste até Yokohama, porto que serve a capital japonesa.

NOVO CARGO 4331s MAXTON.

O CAMINHÃO QUE CHEGOU
CARREGANDO UMA TONELADA
DE NOVIDADES.



www.caminhoes.ford.com.br - Disk Ford: 0800 703 3673 - Imagem ilustrativa.

Maior capacidade de carga:

- PBTC de 43.600kg.
- PBT técnico de 16.800kg.
- Eixo dianteiro com 6.000kg de capacidade.

Maior estabilidade e mais conforto:

- Nova suspensão com molas parabólicas na traseira e dianteira.
- Novos amortecedores traseiros.

Maior robustez:

- Novo material LNE 50, mais resistente e flexível nas longarinas.



Maior desempenho e economia:

- Motor Cummins série C de 303cv.
- Nova transmissão Eaton RTLO-14918-B de 18 velocidades.
- Nova relação de eixo traseiro de 4,89:1.
- Duas opções de pneus: 295 e 275.

Mais versatilidade:

- Nova quinta roda, com duas posições de ajuste e rampa-guia.
- Novos pára-lamas traseiros tripartidos, com a parte superior removível.



Linha Axor estréia nos extrapesados



A nova família de caminhões extrapesados Axor oferece grande variedade de opções: 11 modelos diferentes, três tipos de cabine e dois motores com potência de 326 cv a 428 cv

A DAIMLERCHRYSLER DO BRASIL LANÇOU A LINHA DE CAMINHÕES Mercedes-Benz Axor destinada ao segmento acima de 40 t de peso bruto total. Os novos modelos foram apresentados à imprensa especializada em Foz do Iguaçu (PR), em junho. A linha Axor, introduzida no mercado europeu há um ano, foi desenvolvida como caminhão mundial pelas engenharias da montadora no Brasil, de Wörth (Alemanha) e de Aksaray (Turquia).

"Ao todo foram três linhas e 19 modelos lançados em dois anos. Com este lançamento, completa-se o ciclo de renovação da Mercedes-Benz", ressalta Gero Herrmann, presidente da montadora, acrescentando que foram investidos R\$ 260 milhões na renovação das linhas de caminhões.

"São caminhões com tecnologia acessível a todo o perfil de cliente, desde as grandes transportadoras até os autônomos. Com o Axor, o cliente escolhe a versão mais adequada para seu negócio, tendo à sua disposição um pacote abrangente de itens de série e opcionais, para atender com eficiência suas operações", observa Herrmann, acrescentando que foram investidos R\$ 260 milhões na renovação das linhas de caminhões Mercedes.

O lançamento coincide com o momento de expansão das vendas no segmento de extrapesados. "O mercado de caminhões vem crescendo desde 2003, acompanhando a expansão da economia. A participação desses veículos nas vendas totais de caminhões passou de 23% em 2001 para 35% em 2004, percentual que deverá repetir neste ano", afirma Philipp Schiemer, vice-presidente de Vendas Veículos Comerciais. Para este ano, o ele estima vendas totais de 80 mil caminhões, sendo 28 mil de extrapesados. Com a linha Axor, a Mercedes-Benz, que detém cerca de um terço do mercado total, pretende elevar de 20% para 24% a participação no segmento extrapesado, com a comercialização de 6,7 mil unidades.

"O ponto forte do Axor é a cabine, item que define a compra de caminhões" diz Gilson Mansur, diretor de Vendas Veículos Comerciais. Ele destaca alguns diferenciais na nova linha de caminhões: "Temos uma cabine leito com geladeira de 12 litros que funciona mesmo com o motor do caminhão desligado. Além disso, oferecemos o turbo brake, que é bem mais potente que o freio convencional e é indicado especialmente para os que utilizam caminhões em aplicações fora-de-estrada e a quinta-roda ajustável".

A nova família Axor se destaca pela versatilidade. Oferece onze modelos, nas configurações 4x2, 6x2 e 6x4, para aplicações rodoviárias e operações fora-de-estrada, de curtas, médias e longas distâncias. A rodoviária é formada por versões cavalo-mecânico e caminhão plataforma, enquanto a categoria fora-de-estrada inclui versões cavalo-mecânico, caminhão chassi e basculante. Estes modelos são indicados para construção civil, agroindústria, usinas de açúcar e álcool, empresas de reflorestamento e mineradoras.

Com os lançamentos, a montadora passa a atender todos os nichos de



Axor 1933



Axor 2533



Axor 2640



Axor 2644



A linha Axor tem um moderno painel ergonômico e envolvente em todos os modelos



Cabine leito com teto alto, uma das opções.

aplicação no segmento de caminhões extrapesados. Dos onze modelos, quatro estreiam em segmentos em que a montadora ainda não atuava: os Axor 1933, 2533, 2640 e 2644,

Os caminhões Axor 1933 e 2533, desenvolvidos para operações rodoviárias de curtas e médias distâncias, na faixa de “extrapesados leves” (denominação criada pela fábrica). São equipados com o motor OM 926 LA de 326 cv e têm capacidade para tracionar semi-reboques longos de até 15,4 m ou 30 paletes, no caso do Axor 1933, e de 32 paletes, do Axor 2533.

Ambos saem da fábrica com cabine estendida com cama. Opcionalmente podem ser escolhidas cabine leito com teto baixo ou teto alto.

Com os Axor 2640 e 2644, a Mercedes-Benz passa a oferecer produtos para aplicação rodoviária com tração 6x4 e cabine avançada e entra nessa faixa de transporte com duas opções de potência do motor OM 457 LA: 401 cv para o Axor 2640 e 428 cv para o Axor 2644.

São indicados para multicomposições como rodotrem e bitrem e utilizados no transporte de grande volume de cargas pesadas.

Os outros modelos – Axor 2035, 2040, 2044, 2540, 2544, destinados a aplicações rodoviárias de médias e longas distâncias, e os fora-de-estrada Axor 3340 e 3344 – entram em categorias em que a Mercedes-Benz já atende. Os atuais modelos continuam em produção enquanto houver demanda, segundo a empresa.

Em todos os modelos as cabines são avançadas, com três opções: estendida, com e sem leito; leito teto baixo e leito teto alto. O conceito das cabines é unir casa e escritório na mesma área, segundo a DaimlerChrysler. Outra grande novidade nas cabines é o painel ergonômico e envolvente, semelhante ao dos automóveis de luxo, que equipa toda a linha. A adoção de cabines avançadas traz ao segmento de extrapesados as facilidades de dirigibilidade e manobras.

Os veículos Axor possuem motores eletrônicos turboalimentados, com pós-resfriador. A grande vantagem é a oferta de diferentes faixas de potência: 326 cv com o motor OM 926 LA para os modelos Axor 1933 e 2533; e 354 cv, 401 cv e 428 cv, do motor OM 457 LA, para os outros modelos, de acordo com a necessidade

do comprador. Os dois motores atendem à legislação de emissões Proconve P-5 (Euro 3).

A linha Axor também permite uma variedade de entre-eixos (3.300 mm, 3.600 mm, 4.200 mm, 4.800 mm e 5.100 mm). Quanto à configuração de tração, o comprador pode escolher entre 4x2 (modelos Axor 1933, 2035, 2040 e 2044), 6x2 (Axor 2533, 2540 e 2544) e 6x4 (Axor 2640 e 2644), todos rodoviários, e fora-de-estrada 6x4 (Axor 3340 e 3344).

A linha Axor vem equipada com câmbio manual de 16 velocidades, com a oferta adicional do câmbio G 221 de nove marchas, como opcional, para os modelos Axor 2035, 2040 e 2044.

Os veículos possuem freio motor turbo brake e top brake para dar mais segurança nos produtos rodoviários, além de maior potência de frenagem (cinco vezes maior que o convencional) e economia operacional. Todos os modelos têm como opcionais computador de bordo e tanques de combustível de 300 a 820 litros.

Os preços sugeridos dos extrapesados Axor para as regiões Sul e Sudeste variam de R\$ 211,7 mil a R\$ 386,6 mil. ■