

# transporte

Todos os modais

MODERNO

**OTM**  
EDITORA LTDA

ANO 41 - Nº 406 - OUTUBRO 2003 - R\$ 10,00



## UM SHOW DE ELETRÔNICA NO TRANSPORTE

### **CAMINHÕES**

Montadoras mais perto  
do comprador

### **IMPLEMENTOS**

Inovação  
nos bitrens

### **TECNOLOGIA**

Telemática invade  
os caminhões

### **TRANSPORTADORAS**

O diferencial  
de quem cresce

### **INDICADORES**

Menos PIB,  
mais empresas

### **PNEUS**

O avanço  
da durabilidade

# O Brasil em suas mãos.

(11) 6224.9000



# Brasil na rota do poder

**O**s desafios do mercado brasileiro são a grande oportunidade para executivos serem promovidos na hierarquia mundial. Peter Karlsten, presidente que durante três anos presidiu a Volvo do Brasil e agora está assumindo o comando da Volvo nos Estados Unidos reconheceu: “Aqui se aprende o que em países desenvolvidos a gente levaria dez anos.”

Karlsten, quando veio dirigir a Volvo brasileira, nunca havia vendido um caminhão na vida. Seu desafio foi mexer na estrutura da empresa. Chacoalhou, mudou as peças e, um de seus maiores méritos, arregaçou as mangas e foi a campo. Estabeleceu um link permanente com a rede. Ao lado de outras mudanças – entre elas uma profunda revisão para baixo no preço das peças – conseguiu uma façanha. Hoje, a rede extrai 30% do seu faturamento de peças e serviços. Ou seja, se não vender um só caminhão, consegue sobreviver.

Outro “brasileiro” promovido foi Herbert Demel, que durante cinco anos dirigiu a Volkswagen do Brasil. Se Karlsten tirou a liderança dos caminhões pesados da Scania, Demel tem no seu currículo a perda da histórica liderança em automóveis para Fiat e GM.

Sob o comando de Demel, no entanto, a Volkswagen do Brasil reconstruiu a fábrica do ABC paulista, onde hoje se faz o Polo, um carro exportado para a matriz da Volkswagen. O destino é caprichoso: a mesma fábrica que nos anos 90 fazia as chamadas “carroças” de Collor, uma década depois montava carros para os detalhistas alemães.

Demel, por essas e outras, foi chamado pela Fiat para comandar mundialmente a operação da empresa italiana. É a primeira vez que a Fiat chama um estrangeiro (Demel é austríaco) para ser seu comandante.

A lista de “brasileiros” que brilharam no Brasil e foram promovidos mundialmente é extensa. Coincidência ou não, um fato é inegável: por suas peculiaridades, dificuldades, o País é rota obrigatória para os aspirantes ao poder no setor automotivo.



Chegaram os  
Eletrônicos Volkswagen.  
Caminhões tão inteligentes  
que têm até consciência  
ecológica.

[www.vwtruckbus.com.br](http://www.vwtruckbus.com.br)

Versões Eletrônicas:

- VW 8.150 • VW 13.170
- VW 15.170 • VW 17.250
- VW 23.250



Total disponibilidade  
de Peças de Reposição  
em toda a Rede  
de Concessionários.

**ELECTRONIC**



- Índice de emissão de poluentes que já atende às leis que só entrarão em vigor em 2006 - CONAMA Fase 5 (equivalência EURO 3).
- Injeção eletrônica de última geração - Common Rail.
- Cruise Control (piloto automático) de série em todos os modelos.
- Sistema eletrônico inteligente de alerta e autoproteção do motor.
- Sistema de injeção compatível e amigável com tecnologias futuras de eletrônica embarcada.



Equipados com motores Cummins de Alta Tecnologia: INTERACT 4.0 e INTERACT 6.0

**Elétrônicos Volkswagen.  
Tecnologia sem complicação.**



115 Concessionários totalmente equipados e treinados para prestar atendimento aos Caminhões Eletrônicos Volkswagen.



Assistência 24 horas nas cidades e estradas de todo o Brasil através do CHAMEVOLKS - 0800 19 33 33

## 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 A. Chau Ribeiro  
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

### Colaboradores

Sonia Crespo  
Carmen Lígia Torres  
Denis Cardoso  
Gustavo Feltrin (publicidade)

### Editor de Arte

Alexandre Henrique Batista  
alexandre@otmeditora.com.br

## DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo  
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto  
vito@otmeditora.com.br

## CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento  
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina  
Gilberto A. Paulin  
Tel.: (41) 222-1766

Tiragem  
10.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 90,00 (cinco edições mais dois Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.

Em estoque apenas as últimas edições.

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno



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

## sumário

### APRESENTAÇÃO

Salão Internacional do Transporte – Fenatran exibe show de eletrônica e modernidade nos lançamentos de motores, caminhões e serviços

8

### MONTADORAS

#### VOLVO

Linha de caminhões Volvo, cujo desenvolvimento exigiu investimentos de US\$ 1 bilhão, chega ao Brasil um ano depois de lançada na Europa

10

#### VOLKSWAGEN

Vice-líder no mercado de caminhões, montadora traz para o salão cinco modelos equipados com motores eletrônicos Cummins

16

#### MERCEDES

A montadora, que oferece motores eletrônicos em toda a sua linha de produtos, mostra na Fenatran 16 modelos com este tipo de motorização

18

#### FORD

Empresa exibe os modelos da linha Cargo 815 S, MaxTruck 2421 e 2422 – estes dois últimos inauguram a linha de veículos 6x2 de fábrica

21

#### SCANIA

Montadora lança cavalo-mecânico de 300 cv para 43 toneladas, com objetivo de competir na faixa inicial de caminhões pesados

24

#### AGRALE

Indústria gaúcha traz uma grande novidade: o pequeno 9200, projetado para atender grandes e médias distâncias no segmento urbano de cargas

26

#### IVECO

Iniciando o projeto de nacionalização de caminhões pesados, a empresa de origem italiana lança no mercado nacional o Stralis HD

28

#### FIAT/RENAULT

Dois novidades serão apresentadas pelas montadoras: o Fiat Doblò Cargo, com motor 1.8, e a Renault Master van, na configuração para escritório

30

#### CUMMINS

A terceira geração de motores da montadora, com mais de cem funções eletrônicas, chegam ao salão nas versões 3,9 e 5,9 litros

32

#### IMPLEMENTOS

Mercado tem expectativa de crescimento impulsionado pela recuperação da economia e safra recorde de grãos em 2004

34

Noma lança no salão duas versões do bitrem de 9 eixos: para granéis e líquidos, com capacidade bruta de 74 toneladas e 60 mil litros

36

#### PNEUS

Com produtos segmentados, fabricantes apostam em soluções de última geração para melhorar o transporte de cargas e de passageiros

40

#### GUIA DOS EXPOSITORES DA FENATRAN

Mapa e guia mostram onde estão e quem são as montadoras, fabricantes e fornecedores que participam do salão

45

## TRANSPORTADORAS

### JAMEF

Ao completar 40 anos, empresa amplia a área de logística e armazenagem, cresce no faturamento e consolida a política de renovação da frota

64

### GRUPO DOS 10

Uma dezena de pequenos e médios empresários do Paraná cria holding e consegue obter vantagens nas compras e na negociação de fretes

66

### COOPERCARGA

Cooperativa de transportadores de Santa Catarina diversifica seu portfólio ao assumir a distribuição de bebidas para a Ambev no Rio de Janeiro

68

### JÚLIO SIMÕES

Fundada por um caminhoneiro, empresa investirá R\$ 105 milhões para realizar operação logística do lixo na capital carioca

70

### DM

Ampliando sua atuação no transporte rodoviário internacional, empresa investe em frota com carretas de dois eixos espaçados

72

### TELEMÁTICA

Com modernos equipamentos de comunicação em sua boléia, caminhoneiro se mantém cada vez mais antenado com o mundo exterior

74

### PETROBRAS

Ao completar 50 anos de atividades, empresa anuncia investimentos de mais de US\$ 34 bilhões para expandir atividade no País e no exterior

78

### RASTREAMENTO

Sistemas começam a voltar-se para o segmento de logística, adaptando tecnologia e custos às necessidades operacionais dos clientes

80

### INCENTIVOS

Algumas grandes transportadoras negociam a compra de caminhões novos com a utilização da transferência do ICMS

81

### INDICADORES

PIB do transporte, quantidade de transportadores, segundo o IBGE, e outros números relevantes sobre a atividade

84

### MERCADO

Aumento na produção de grãos e avanço nas exportações estimularam a expansão nas vendas de caminhões pesados e semipesados

90

---

## SEÇÕES

Editorial 3

Atualidades 62

Custos Operacionais 82

---





# Fenatran mostra “armas” da eletrônica

**N**ão basta mais ser potente, durável. Tem que ser econômico. Não interessa apenas ser um espaço apenas reservado para o motorista. Tem que ser uma base de informação ambulante, com link online com o embarcador, com o transportador e com o destinatário.

Por isso, os caminhões que a Fenatran mostra (ao lado da potência, conforto, design e segurança) dão um show de eletrônica embarcada. A eletrônica serve tanto para monitorar o motor, com o objetivo de atender aos requisitos das leis ambientais e de emissões de poluentes, como, principalmente, para rastrear o tempo todo o veículo.

Explica-se a preocupação com o monitoramento: o transporte é uma indústria que tem suas máquinas constantemente longe dos olhos do dono. E são máquinas valiosas, que igualmente transportam produtos valiosos. Não bastasse isso, há a questão do roubo da carga.

O monitoramento à distância tem tudo para ser viável no Brasil. Mais rastreamento significa menos prêmio de seguro, maior garantia que a carga chegue intacta ao destinatário.

Por isso mesmo, as montadoras, nessa Fenatran, estão mostrando caminhões que saem de fábrica com equipamentos que permitem seu rastreamento via satélite. Volvo e Scania estão com essas opções.

É interessante notar que as fábricas também se preocuparam em utilizar a eletrônica como “arma” de monitoramento da direção econômica. A eletrônica

embarcada permite, por exemplo, que, de longe, a base alivie o pedal do acelerador para que a média de consumo seja mantida. E mais: traça gráfico sobre a performance do motorista no quesito consumo, uma informação fundamental para a redução dos custos operacionais.

A eletrônica aumenta o preço final do veículo, por isso mesmo precisa trazer vantagens. Na questão do rastreamento, o ganho para o frotista e embarcador é a redução do prêmio de seguro e aumento de que a certeza da entrega será feita com sucesso. Tais vantagens diretamente beneficiam o cliente final, que será melhor atendido e poderá contar com a mercadoria no prazo certo.

Já o motor eletrônico garante menor consumo de diesel. Números apurados por usuários mostram que essa economia pode chegar a 10%.

O que se vê na Fenatran é aceleração do “link” entre rastreamento, logística e redução de custos operacionais. Afinal, transportador ou embarcador que investiu em tecnologia de rastreamento não tem por que abrir mão de utilizar tais recursos a serviço da logística e da manutenção.

Caminhoneiro livre, solto na estrada, sem compromisso, cada vez mais é um mito que se desfaz a partir dos recursos tecnológicos.

A compensação: ainda que vigiado o tempo todo, o caminhoneiro, sob a proteção da tecnologia certamente vive com menos tensão e medo.



**Volvo**

# Pesados movidos por tecnologia embarcada



**A montadora culmina um ano de renovações com novos caminhões pesados FH, NH e FM que incorporam sistemas eletrônicos avançados**



Cabine FH, como nos outros modelos da nova linha, foi projetada como “célula de segurança”

**D**epois do lançamento do seu primeiro caminhão semipesado VM no Brasil, como forma de ampliar sua fatia do mercado total, a Volvo surpreende novamente com a renovação de toda a linha de caminhões pesados FH, NH e FM em que se destaca o alto grau da eletrônica embarcada. Os novos modelos foram projetados, como afirma a montadora, “para garantir o sucesso das empresas de transporte”, oferecendo o melhor desempenho do veículo, conforto ao motorista e baixo custo de operação e manutenção.

A nova linha só chegou à produção depois que nove protótipos e um total de 69 veículos de diversos modelos rodaram 3 milhões de quilômetros em testes no Brasil e na Europa. Nesse projeto foram investidos US\$ 1 bilhão no mundo e US\$ 35 milhões só no Brasil.

Os novos FH, NH e FM são equi-

pados com os motores D12D da marca, com potências nas faixas de 340 cv, 380 cv e 420 cv e a mais recente opção de 460 cv. Conforme os estudos da engenharia da Volvo, os novos propulsores são em média 2% mais econômicos do que o motor anterior, o D12. A curva de potência do motor foi modificada de modo que o torque em baixas rotações foi aumentado, para melhorar o desempenho. Em relação à versão anterior, o motor D12D tem intervalos de troca de óleo recomendados de até 50% mais longos.

A série de inovações incorporadas para melhorar o desempenho engloba ainda a transmissão eletrônica I-Shift, com trocas de marcha mais fáceis, concebida para operações de distribuição e transporte de longa distância com peso bruto total combinado de até 45 toneladas. A nova linha oferece a opção de caixa manual de transmissão, de fabrica-

ção nacional da própria Volvo.

A arquitetura eletrônica TEA (Truck Electronic Architecture) dos caminhões, agora ampliada e aperfeiçoada, monitora dezenas de funções. A TEA registra e distribui informações detalhadas sobre o funcionamento de todas as funções de diferentes partes do caminhão. Desse modo, o motorista tem melhor monitoramento e controle sobre o caminhão.

O computador de bordo controla praticamente todo o funcionamento do veículo e oferece também auxílio na correção de falhas, fornece informações funcionais do veículo e dados sobre a condução do veículo. As eventuais falhas são rapidamente detectadas e corrigidas.

As inovações não param por aí. Os pesados que chegam agora ao mercado passaram por remodelação visual. O FH e o FM receberam novos faróis, espelhos, pára-

sol e pára-choque, enquanto o NH ganhou novo capô, grade frontal e pára-choque. Os pára-choques foram projetados para ser mais aerodinâmicos.

Segundo a montadora, tudo na cabine da linha é novo: acabamento interno, painel de instrumentos, computador de bordo, porta-objetos e luzes. Para facilitar a manutenção, a cabine pode ser basculada 70 graus, manualmente ou com a ajuda de uma bomba hidráulica.

Outra importante novidade é a Volvo Link, para proteção dos caminhões e dos motoristas. É um avançado sistema de monitoramento do uso, manutenção e rastreamento de veículos. Serve tanto para gerenciamento e segurança da operação de transporte como para monitorar a frota de veículos. É o primeiro sistema do gênero totalmente integrado à eletrônica de bordo do veículo e fornecido pela própria montadora. Junto com o Volvo Link, é oferecido um seguro com taxas reduzidas.

A Volvo continua líder no mercado de caminhões pesados, tendo comercializado nos primeiros nove meses do ano 3.215 veículos, praticamente o mesmo volume dos três trimestres iniciais de 2003.

**O NEGÓCIO DA CHINA** – O Brasil, como quarto maior mercado da Volvo no mundo, habilitou-se a dar passos ousados na direção do mercado externo. A montadora



*Novo FM tracionando composição bitrem*

sueca, há pouco instalada na China em associação com empresa local, em Pequim, pretende explorar mais intensamente a gama de caminhões pesados no país, que em 2003 absorverá 60 mil unidades acima de 20 toneladas, sendo 1,3 mil veículos Volvo enviados da Suécia.

O mercado chinês é novo oásis das montadoras. Como tal, a Volvo está disposta a crescer. A meta para 2004 é vender para os chineses cerca de 2 mil caminhões pesados – o Brasil deverá enviar pelo menos 1,2 mil caminhões prontos da nova linha num valor estimado em US\$ 120 milhões.

“Construímos uma base que habilita a Volvo brasileira a participar da expansão do mercado chinês”, ressalta Peter Karlsten, que depois de três anos no comando da subsidiária instalada em Curitiba está assumindo, nos Estados Unidos, a presidência da Volvo Trucks North America, segundo maior mercado mundial da Volvo, que tem aumentado bastante sua participação.

No lugar de Karlsten, no Brasil, está desde o início de outubro o sueco de 55 anos Tommy Svensson, que iniciou sua carreira na Volvo Truck Corporation, em 1973, na condição de gerente de negócios, baseado em Gotemburgo, sede mundial da montadora.

Svensson, que também comandou a Volvo na Inglaterra e na Alemanha, traz sua experiência em mercados competitivos para consolidar a posição da Volvo do Brasil, agora, além da linha de pesados, com seu portfólio acrescido da linha VM, na faixa do segmento de caminhões semipesados.

Além da fluência na língua materna, o sueco Svensson, graduado em economia pela Universidade de Gotemburgo, fala com fluência o alemão e o inglês. Antes de assumir a presidência da subsidiária brasileira, ele comandava a Volvo Trucks Deutschland GmbH, na Alemanha.

Karlsten, seu antecessor, depois de levar a marca à liderança no segmento de pesados no Brasil, costuma repetir que seu aprendizado, aqui, foi acelerado pelo dinamismo do mercado. “Por causa desse ritmo, os três anos que passei no País valeram certamente por dez em países economicamente estáveis e sem os mesmos desafios.”



*Painel de computador de bordo mostra instruções*



A cidade estava pedindo  
um novo conceito de caminhão.

## Volvo traz gelo da Lapônia para lançamento

Montagem do Ice Bar exigiu 60 toneladas de blocos de gelo e o auxílio de 20 técnicos suecos



Não falta criatividade à Volvo na sua briga pelo mercado de caminhões. Desde o começo do ano, a montadora sueca vem inovando não só nos produtos, mas também na estratégia de marketing da imagem. Todos os seus novos caminhões e ônibus foram apresentados à imprensa especializada em eventos realizados em pontos turísticos do País, cuja paisagem compôs o cenário para exibir as qualidades dos seus veículos. Foi assim com o ônibus R12R, lançado em Campos do Jordão, a 1.700 metros de altitude, em São Paulo; com o caminhão semipesado VM, apresentado em Gramado, na Serra Gaúcha; e com a nova linha de caminhões pesados FH, NH e FM, submetida a testes em rodovias e estradas de terra na região de Bonito, próxima ao Pantanal.

A mesma linha de novos pesados teve como palco um hangar no aeroporto paulistano de Congonhas, mostrada à grande imprensa e a mais de mil clientes. Desta vez a Volvo se superou em imaginação. Trouxe da Lapônia, no extre-

mo norte da Suécia, 60 toneladas de blocos de gelo para recriar o Ice Bar, inspirado no Hotel de Gelo, atração turística de Jukkasjärvi, cidade localizada naquela re-

gião do Círculo Polar Ártico. Nesse hotel, paredes, teto, balcões, cadeiras, luminárias e até as camas são feitas de gelo.

Para transportar os 15 mil quilômetros até São Paulo, o gelo foi transportado por caminhões em quatro contêineres refrigerados, que levaram dois dias para chegar a Gotemburgo, sede da empresa. Depois viajou quatro semanas num navio até chegar ao Brasil. Os blocos de gelo para a montagem do bar foram recolhidos no rio Torne, cujas águas são extremamente límpidas e, portanto, garantem a transparência e um corte adequado dos blocos.

O Ice Bar foi montado dentro de uma tenda especial, com um potente sistema de refrigeração para garantir a temperatura adequada, no caso entre 10 e 15 graus. Durante o período em que a atração funcionou, entre os dias 6 e 9 de outubro, foi preciso montar e desmontar diariamente o bar, que mede 1.250 metros quadrados, para evitar que o gelo derreta por completo.



Grade frontal, faróis auxiliares e pára-choque no NH, todos novos

### RE VENDAS E BITRENS

Tem sido determinante na trajetória dos caminhões pesados no Brasil o avanço da composição conhecida por bitrem – um cavalo mecânico que puxa duas carretas, totalizando sete eixos. Na marca Volvo a venda de cavalo-mecânico para tracionar bitrens representa 50% do volume no segmento de caminhões pesados.

De início o bitrem esteve mais restrito ao transporte de granéis agrícolas, mas o avanço da composição tem ido para outras aplicações, com destaque no transporte de combustíveis. A dificuldade em reajustar fretes empurrou o transportador a reduzir custos operacionais e, nessa condição, o bitrem tem sido uma alternativa no mercado de cargas rodoviárias.

Na luta para sobreviver, as vendas Volvo igualmente buscaram antídotos para se manterem em ambientes competitivos. Cálculos de executivos da Volvo mostram que, atualmente, 30% da receita das concessionárias são provenientes de peças e serviços. Com esse nível de receita, as vendas ficam menos infensas às cíclicas crises por que atravessa a venda de caminhões zero quilômetro.



Mercedes-Benz, uma marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

## Accelo 715 C Mercedes-Benz. Um caminhão desenvolvido para as ruas brasileiras.

### ACCELO Peso leve, emoção pesada.

► Rua estreita, alameda difícil de manobrar, travessa espremida? Só se for de Accelo 715 C.

**Ágil no trânsito e fácil de dirigir e de manobrar.**

► De primeira e com muita agilidade, o Accelo oferece a maior capacidade de carga do mercado: 4.380 kg. Desenvolvido especialmente para as ruas brasileiras, ele atende também às legislações de restrição de caminhões nos grandes centros urbanos, com o modelo VUC.

**O caminhão mais econômico da categoria.**

► Engate uma quinta e comprove o desempenho superior do novo motor eletrônico *Common Rail*. Seu exclusivo sistema de injeção de combustível faz o caminhão rodar com muito mais economia e maior potência: você carrega o caminhão e o motor nem sente o peso.

**O conforto da cabina é igual ao de um automóvel.**

► Com itens de série como direção regulável, vidros elétricos, *Check Control* e console central com mesa e porta-objetos, não estranhe se, de repente, você até esquecer que está num caminhão.

► Como é impossível alargar todas as ruas, você já sabe o que fazer: passe logo em um Concessionário Mercedes-Benz e saia de Accelo 715 C.



Mercedes-Benz  
Você sabe por quê