

transporte

Todos os modais

MODERNO



Em novembro



Ano 45 - n° 425 - R\$ 15,00

LANÇAMENTOS



Volvo cria FM 10 x 4 para tarefas pesadas

Mercedes amplia gama de caminhões fora-de-estrada



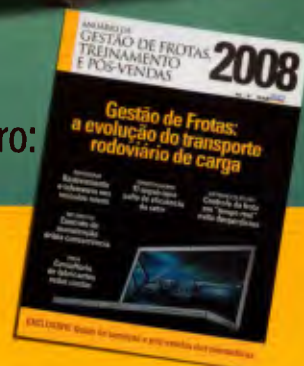
Iveco muda o Daily e inova cabine Stralis



Scania renova série com motor até 500 hp



Em novembro:



Novos projetos animam a indústria ferroviária

Produção de caminhões rumo a 100 mil unidades



Com o Autotrac Satélite sua empresa chega mais longe.

O Autotrac Satélite é o principal sistema de comunicação móvel de dados, monitoramento e rastreamento de veículos do Brasil, sendo utilizado por milhares de empresas de transporte e logística que trabalham por todo o país.

Quando o foco é gerenciamento logístico, o sistema permite o controle dos ciclos operacionais de transporte, acompanhando cada etapa da viagem, estabelecendo novos indicadores de performance e produtividade com a possibilidade de geração e integração de relatórios gerenciais.



Visite o nosso
estande na
FENATRAN

Em situações onde o gerenciamento de risco é necessário, equipamentos embarcados de última geração - computadores de bordo inteligentes, sensores e atuadores - são ferramentas indispensáveis para a prevenção de roubos e combate às tentativas de sinistros.

Seja qual for a aplicação, se sua empresa quer chegar mais longe, com produtividade e segurança, adquira o Autotrac Satélite e conheça as vantagens que apenas a tecnologia Autotrac pode oferecer.

AUTORIZADAS



Belém (Marituba-PA), Belo Horizonte (Contagem-MG), Brasília-DF, Cuiabá-MT, Curitiba-PR, Feira de Santana-BA, Fortaleza-CE, Porto Alegre-RS, Recife (Jaboatão dos Guararapes-PE), Rio de Janeiro (Duque de Caxias-RJ), São Bernardo do Campo-SP, São José do Rio Preto-SP, São Paulo (Osasco-SP) e Uberlândia-MG.

www.autotrac.com.br 0800 70 12345

Papai Noel, enfim, gordo

Com PIB alcançando a casa dos 5%, o maior dos últimos tempos, os negócios estão aquecidos – e, claro, isto vale para o transporte. O fim de ano de 2007 promete ser de Papai Noel gordo para os transportadores.

O grande volume de cargas, cerca de 40%, se concentra entre os dias 20 e 30 de cada mês. É a síndrome de fim de mês. O vendedor tem de cumprir a meta, geralmente mensal, e o comprador, sabendo disso, cozinha a decisão até onde pode para tirar vantagens de preço. Conclusão: o grande volume de mercadorias acaba concentrado no final do mês, provocando neste período falta de transporte.

No final do ano a demanda sempre aquece mais. E, neste 2007, particularmente, os volumes serão mais altos. O mês de setembro já demonstrou isso: calcula-se que houve ampliação de 10% de cargas em relação a igual mês de 2006.

Já está faltando caminhão para tanta carga. E, nessa situação, embarcador que quiser colocar sua mercadoria no mercado, terá de pagar mais.

Os fretes andam achatados, ou pelo menos, não realinhados. Balanços das transportadoras exprimem resultados pálios há anos.

Mas, há quem pergunte: como é possível se vender tanto caminhão – a previsão de 2007 é recorde, na casa de 100 mil unidades – com fretes achatados? O transporte rodoviário é um vasto mundo. Há uma dependência multisetorial por caminhões. O mercado canavieiro, por exemplo, com a explosão do consumo de álcool, nunca esteve tão forte. O setor de construção em geral é outro mercado muito aquecido e que também demanda muito veículo de carga.

Ou seja, boa parte dos caminhões que se vende não se destina ao mercado do transporte propriamente dito, embora, é claro, o universo de compradores também seja formado por transportadores.

Mas, quem fizer análise das empresas transportadoras de carga que estão comprando caminhão novo verá que se trata daquelas que têm serviço dedicado, que opera para embarcador e não arrocha tanto o frete.

Uma série de circunstâncias, entre elas a dificuldade de o transportador quantificar a realidade de seus custos e a extrema dependência dos terceiros – propicia o histórico arrocho de fretes.

É natural que o dono da carga se aproveite da desorganização do TRC para tirar vantagens. Quem age assim, com torniquete nos fretes, agora, com a falta de caminhão para transportar, terá de pagar mais ou ficar com a mercadoria no depósito.

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

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Bajalardi
sabrina@otmeditora.com.br

REDAÇÃO**Editor**

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo Oliveira
raimundo.oliveira@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

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
João Mário
Tel.: (41) 3027 5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem
11.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal a 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. 707
Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax (11) 5096-8104 (sequencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:

anatec
www.anatec.org.br

VOLVO

Montadora apresenta o FM 10X4 480, um caminhão com capacidade para transportar até 50 toneladas de carga líquida sobre chassi para mineração

8**MERCEDES-BENZ**

O caminhão pesado 2726 6X4 será lançado na Fenatran, em versões que atendem os nichos de mineração, construção civil, canavieiro e madeireiro

12**IVECO**

A fabricante mostra a nova Linha Daily, que vem com motor mais econômico, e versões inéditas do Stralis, que ganhou uma prática e confortável cabine

16**SCANIA**

Com as novas séries P, G e R, que têm motorização variando de 270 HP a 500 HP e cabines diferenciadas, a montadora substitui os caminhões da série 4

20**FENATRAN 2007**

O maior evento da América Latina para o setor de transporte de carga e logística reúne mais de 300 expositores em 78 mil m2 do Anhembi

24**IMPLEMENTOS**

Com estrutura mais leve e configuração versátil, os modelos lançados na Fenatran acompanham as necessidades particulares de cada cliente

32**COMPONENTES**

Entre as inovações que estarão na Fenatran, há desde softwares para gestão e rastreamento até equipamento que controla a estabilidade da carreta

38**MERCADO**

Com as montadoras repletas de pedidos, a produção de caminhões prevista para este ano deverá aproximar-se da marca recorde de 100 mil unidades

42**MOTORES**

No mercado europeu há dois anos, o econômico motor ISL da Cummins, fabricado na China, será lançado no Brasil durante a Fenatran

44**AUTOPEÇAS**

Com volume de encomendas que já avança para 2008, fabricantes antecipam investimentos para atender demanda da indústria automobilística

48**INDÚSTRIA FERROVIÁRIA**

Com capacidade instalada para produzir 12 mil vagões por ano, a indústria ferroviária nacional sobrevive aos altos e baixos do mercado

52**FRETAMENTO**

Consórcio de 20 empresas do setor criam sistema de transporte Usebus, para atender usuários de parte da Região Metropolitana de São Paulo

54**GUIA DE EXPOSITORES DA FENATRAN****56****SEÇÕES**

Editorial **3** - Atualidades **86** - Custos Operacionais **90**



Muita carga para pouco veículo?



Muito veículo para pouca carga?

Chegaram os novos Constellation 25-370 6x2, 19-370 4x2 e 31-370 6x4.
Venha conhecer na Fenatran qual deles é mais sob medida para você.



Taxa de
0,78 %
a.m.*

Para modelo 25-370.



Volksnet: rastreamento
e monitoramento
gratuito nos primeiros
três meses.
Para modelo 25-370.**



VolksTotal
Manutenção sob medida

Manutenção
preventiva e corretiva
gratuita durante 1 ano
ou 100.000 km.
Para modelo 25-370.***



*Banco Volkswagen. Opções: FINAME para micro, empresas e trabalhadores autônomos e transporte coletivo de cargas. Taxa de 0,78% a.m. = 9,75% a.a., com reajuste trimestral pela TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo) para plano de até 60 parcelas, sem entrada. Capacidade de até 180 toneladas. Seu conjunto usado pode ser utilizado como parte de pagamento. O plano FINAME é financiado com recursos do BNDES, de acordo com a legislação e Circular nº 195/2006 do BNDES, e cláusulas contratuais. As condições estão sujeitas a alterações por atos de autoridade monetária. PAC, FFI e FII. As opções financeiras estão sujeitas a critérios de aprovação de crédito de instituição financeira. Especificamente para quem optar por esse financiamento há um crédito pré-aprovado de R\$ 25.000,00 para peças e serviços a serem utilizados na frota de concessionárias, com validade de 6 meses, a partir da data da liberação de bem. Plano válido exclusivamente para o veículo VW 25-370, faturado até o dia 31/10/2007. Ações promocionais para veículos VW 25-370 faturado até 31/12/2007. **Volkswagen equipou com Absolu, Volkline, ar-condicionado, incluindo antena e teclado, com ativeção gratuita por um período de 90 dias, a contar da data de faturamento do veículo. O serviço é a Control-Mix que disponibiliza assistência, segurança, manutenção e logística de veículos em tempo real. Esses serviços são prestados pela provedora de serviços a Volkswagen, a Controlac, e devem estar associados a uma Gerenciadora de Risco ou à área da empresa do próprio dono da carga ou transportadora que tenha participação para tal. ***Volkswagen Plus Especial: serviços de manutenção preventiva e corretiva de peças de desgaste, sem custo ao cliente, cobrindo mão-de-obra e peças aplicadas durante os primeiros 12 meses de operação contados a partir da data de venda do veículo ou 100.000 km válidos (o que ocorrer primeiro). Com atendimento em toda a Rede de Concessionárias. Fotos meramente ilustrativas. Imagens de animais obtidas por computação gráfica.



- Versatilidade de aplicações para atender a todas as necessidades de transporte de carga • Cabine espaçosa e ainda mais confortável: nova suspensão High Comfort • Motor VW NGD com 370 cv
- 140 Concessionários exclusivos, dedicados ao atendimento.

www.vw25370.com.br

Versatilidade sob medida.



Caminhão para 50 toneladas de carga

A Volvo lança o novo caminhão FM com configuração de eixos 10x4, desenvolvido para suportar continuamente a severidade de operações de mineração e dos canteiros de obras

UM CAMINHÃO COM CAPACIDADE DE transportar até 50 toneladas de carga líquida sobre chassi para mineração, mas com o mínimo de mudanças em relação à linha regular de caminhões rodoviários. Este foi o desafio lançado pela Companhia Vale do Rio Doce à Volvo há um ano e meio. O objetivo é utilizar em determinadas minas um caminhão dessa capacidade de carga em substituição aos veículos maiores para obter uma maior produtividade.

O resultado é o modelo Volvo FM 10x4 480 lançado neste mês e a Companhia Vale do Rio Doce – uma das maiores empresas globais do setor de mineração e metais e líder mundial na produção, exportação e comercialização de minério e pelotas de ferro –, já adquiriu 104 desses veículos, um negócio de cerca de R\$ 100 milhões, incluindo o contrato de manutenção e apoio técnico com a montadora, de três anos. Os veículos serão entregues em dois lotes: 52 unidades até dezembro e 52 unidades de janeiro a fevereiro do próximo ano.

"O FM 10x4 foi criado para efetuar trabalhos que exigem veículos mais robustos, que possam aproveitar as condições de tráfego existente e transforma a situação em carga líquida", afirma Bernardo Fedalto, gerente da Linha F de caminhões Volvo. "O trem-de-força foi concebido para fazer o caminhão vencer as dificuldades de operações de mineração e de canteiros de obras. O veículo foi desenvolvi-

do para ter grandes disponibilidades mesmo em condições severas".

O novo caminhão FM 10x4 tem como características motor eletrônico Volvo de 13 litros com 480 cv de potência e 2.400 Nm de torque. A montadora informa que o motor é o mais potente no mercado de mineração e tem baixo consumo de combustível, além de alto desempenho proporcionado pela elevada potência e pelo alto torque em baixas rotações. O chassi do veículo é de aço especial LNE 60 para tornar o caminhão mais robusto e mais leve. Sua capacidade de frenagem, importante no transporte de carga muito pesada, é proporcionada pelo freio motor VEB500 (de 500 cv de potência). Os freios de serviço de serviço é do tipo Z-Came com ajuste automático – único no Brasil segundo a Volvo.

Com cinco eixos e dez pontos de apoio, o FM 10x4 tem quatro pontos de tração e os três primeiros eixos do veículo são direcionáveis. O veículo conta também com suspensão inteligente: o eixo central do FM 10x4 tem suspensão a ar com controle

de nível eletrônico e direção eletro-hidráulica. Este sistema, segundo a montadora, permite que o caminhão se acomode perfeitamente ao terreno e aos obstáculos que encontrar. Além disso, o sistema acompanha o carregamento do caminhão. O eixo central pode ser levantado quando o veículo não estiver carregado e em operação. A Volvo trouxe a tecnologia do eixo adicional da Holanda.

Outras características do veículo incluem um resfriador extra para a caixa de câmbio e direção. A caixa de câmbio tem carcaça reforçada para suportar o estresse da operação.

Fedalto observa que o desenvolvimento do Volvo FM 10x4 foi uma verdadeira quebra de paradigma nessa área, porque tradicionalmente este volume de carga, de 50 toneladas líquidas, só era transportado por caminhões fora-de-estrada, que são veículos articulados.

O FM 10x4 tem ainda cabine projetada com o conceito de célula de sobrevivência, chave geral e imobilizador, entre outros itens. Seu computador de bordo, Trip Manager, permite transferência de dados para os computadores da empresa.

A Volvo também não se esqueceu do conforto. O modelo possui bancos com suspensão a ar de última geração, cabine ampla, ar condicionado, painel envolvente, coluna de direção ajustável e bagageiro externo.

Os caminhões adquiridos pela Vale



*Bernardo Fedalto:
"o FM 10 x 4 foi desenvolvido para ter grandes disponibilidades mesmo em condições severas"*



No Volvo FM 10 x 4 os três primeiros eixos são direcionais



O eixo central tem suspensão inteligente que permite ao veículo se acomodar perfeitamente ao terreno e aos obstáculos

vão operar dentro de minas com vias privadas e de piso compactado em velocidade até 30 quilômetros por hora, muito abaixo do que se consideram limites nominais.

No contrato de manutenção está previsto o monitoramento de integridade do equipamento, com intervenções preditivas e de reparo constantes para deixar o veículo disponível para operação pelo menos 92% do tempo — a Vale trabalha com os caminhões 24 horas por dia durante todos os dias do ano. A duração de três anos do contrato deve-se à vida útil reduzida (comparada a um veículo rodoviário) causada pelo estresse das altas cargas e pelas condições operacionais, explica a mineradora, que normalmente substitui esse tipo de veículos por modelos novos a cada três anos para que a produtividade não fique afetada.

A compra dos novos caminhões pela Vale foi impulsionada pelo crescimento da produção de minério de ferro no Brasil proje-

tado para os próximos anos de 10% anualmente. Em 2007 produziu 350 milhões de toneladas de minério de ferro e prevê expandir a produção para 450 milhões de toneladas em 2010.

A companhia já utiliza o FM 10x4 no seu Complexo Mariana, formado pelas minas de Timbopeba, em Ouro Preto; de Alegria e Fábrica Nova, em Mariana; e de Fazendão e Morro da Mina, em Catas Altas. O complexo produz anualmente cerca de 27 milhões de toneladas de ferro. O FM vai substituir os veículos fora-de-estrada (articulados) com capacidade de até 150 toneladas de carga. De acordo com a Vale, em minas que movimentam de 70 a 80 milhões de toneladas de minério, o caminhão baseado na linha rodoviária oferece maior produtividade e é mais vantajoso em termos de "custo ao longo da vida útil".

Depois de beneficiado, o minério é escoado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). A Vale opera mais de 9 mil

quilômetros de malha ferroviária e dez terminais portuários próprios. Para dar suporte às suas atividades, criou uma estrutura integrada de logística, além de uma operadora logística que presta serviços a terceiros no País.

De acordo com a Volvo, o mercado dos caminhões "vocacionais" (geralmente com tração 6x4), evoluiu de 17% do mercado total de 48.531 (veículos acima de 15 toneladas) em 2004 para 35% do total de mais de 50 mil unidades em 2007. Na categoria de caminhões "vocacionais" a montadora oferece os modelos VM 6x4, FM 6x4, FH 6x4, FM 8x4 e FM 10x4 com potência variando de 260 cv a 520 cv. Com o lançamento, a Volvo tem agora uma linha completa de veículos e máquinas para mineração — desde os fora-de-estrada (articulados) e carregadeiras produzidos pela Volvo Construction em Pederneiras, no interior paulista, e os caminhões 6x4 e 8x4, e agora o 10x4, até a linha VM para apoio. ■

Chegou o **NGD 9.3E**
da MWM INTERNATIONAL Motores.
Um motor que excede em tecnologia.



A MWM INTERNATIONAL e a Volkswagen entram no mercado de extrapesados com o novo motor NGD 9.3E. Avançado e moderno, é o motor que equipa os novos caminhões Volkswagen Constellation 19.370, 25.370 e 31.370.



MWM INTERNATIONAL
MOTORES

LIDERANÇA E PERFORMANCE EM MOTORES DIESEL.

www.ngd93e.com.br

Chegam o pesado 2726, 6x4, e o Actros alemão

**Nichos de mercado no segmento
fora-de-estrada são os alvos
dos dois modelos lançados pela
Mercedes-Benz na Fenatran, incluindo
o Actros fabricado na Alemanha**

PARA ATENDER A NICHOS DA MINERAÇÃO e construção civil, além dos segmentos canavieiro e madeireiro, a Mercedes-Benz lança no Salão Internacional do Transporte (Fenatran) o caminhão pesado 2726, 6x4, e mostra o modelo Actros 4144, 8x4, fabricado na Alemanha e destinado principalmente a aplicações severas fora-de-estrada, como na mineração e na construção civil.

O novo caminhão pesado 2726 com cabine avançada chega ao mercado nas versões betoneira e basculante, para construção civil e mineração, além da versão plataforma para os segmentos canavieiro e madeireiro. Equipado com motor eletrônico OM 906 LA de 260 cavalos de potência, com torque de 107 mkgf, o 2726 tem

capacidade para 27 toneladas de pbt e 45 toneladas de pbt.c. Na versão betoneira, para transporte de concreto, o veículo possui tomada-de-força na traseira do motor, o que facilita e agiliza a instalação de equipamentos e reduz os custos com implementações.

Entre as características principais do novo modelo destacam-se o câmbio Mercedes-Benz G 221 de 9 marchas; eixos traseiros reforçados e robustos e a cabine avançada, ideal para locais de difícil acesso, como os canteiros de obra, informa a empresa.

O Actros 4144, 8x4, exposto na Fenatran é basculante e possui motor Mercedes-Benz OM 501 LA turbocooler, de 6 cilin-



dros em V, com 435 cv de potência e 214 mkgf de torque. A montadora garante que este motor atende com folga às demandas de setores como mineração e construção civil pesada, que necessitam principalmente de velocidades operacionais mais elevadas e maior capacidade de subida. Com pbt técnico de 48 toneladas,



Actros 4144 8x4: motor com 435 cv de potência, é indicado para mineração e construção civil pesada

permite a utilização de básculas com capacidade de até 20 metros cúbicos. Uma das principais novidades do modelo para o mercado brasileiro é o câmbio Mercedes-Benz G 240 de 16 marchas, com sistema semi-automatizado de troca de marchas. Este sistema, o Telligent, torna os engates mais rápidos, suaves e precisos, segundo a

montadora. A manopla do câmbio está localizada no console rebatível integrado ao banco do motorista. Deste modo, fica sempre em posição ideal, independentemente da altura do banco. O sistema de freios do Actros 4144 inclui ABS, ASR e retarder de série.

A montadora afirma que o conjunto de suspensão do modelo é extremamente robusto,

com molas dianteiras para 9.000 quilos em cada eixo e molas reforçadas na traseira, para 18.000 quilos por eixo. Isso resulta num conjunto de molas para 54.000 quilos, permitindo que o caminhão trabalhe com folga mesmo em condições extremas de carga.

Na Fenatran a Mercedes-Benz mostra sua força no segmento fora-de-estrada

Biodiesel B100 aprovado em teste de durabilidade

A Mercedes-Benz vem dando passos inovadores na utilização de biodiesel em caminhões e ônibus. A marca é a primeira do Brasil a apresentar os resultados de testes com o B100, combustível 100% biodiesel, tendo já realizado testes funcionais e de durabilidade com motores eletrônicos em bancos de prova. A empresa informe que os resultados foram um sucesso e agora parte para testes operacionais nos veículos em operações regulares de transporte.

Segundo Gilberto Leal, gerente de Desenvolvimento de Motores da Daimler-Chrysler do Brasil, a experiência mundial do grupo com biodiesel tem sido fundamental para o direcionamento do trabalho realizado no Brasil. "Temos capacidade

tecnológica e experiência internacional para o desenvolvimento do uso do biodiesel. Com isso, damos total apoio ao Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel e contribuimos para a proteção ambiental.

Para mostrar os avanços com o biodiesel, a Mercedes-Benz criou um espaço especial para o tema no seu estande da Fenatran, onde vai expor componentes de motores, um abastecido com biodiesel e outro com diesel. O objetivo é destacar as diferenças nas peças utilizadas nos testes com biodiesel e diesel, evidenciando a ação positiva do biodiesel no funcionamento do motor.

A Mercedes-Benz já submeteu os motores eletrônicos OM 457 LA e OM 926 LA, abastecidos com biodiesel B100, a con-

dições extremas de testes funcionais em bancos de prova em sua fábrica em São Bernardo do Campo. Foram realizadas 1.400 horas de testes de durabilidade em programas de alta solicitação. Os resultados obtidos nesta etapa, segundo a empresa, foram extremamente satisfatórios.

A Mercedes-Benz vem dando outros passos na experimentação do uso do biodiesel. A mistura B20 (20% de biodiesel e 80% de diesel) está passando por testes operacionais em percursos regulares de ônibus da Viação Cidade Dutra em São Paulo. São 15 veículos equipados com motores médios e pesados. A operadora também foi parceira da fabricante em testes com biodiesel B5, etapa concluída com êxito, revela a Mercedes-Benz, que encaminhou os resultados para validação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.



2726: betoneira e basculante, na construção civil e mineração; na versão plataforma, para os segmentos canavieiro e madeireiro



4144 com sistema Telligent: engates mais rápidos e precisos com a manopla do câmbio localizada no console

com a exposição de outros dois modelos pesados da linha Axor, o 3440 e o 4144, ambos com tração 6x4. Os dois veículos posicionam-se ao lado de outros quatro modelos com tração 6x4 da linha de pesados fora-de-estrada da montadora, que agora é completada pelo Actros 4144 8x4.

Este modelo de fabricação alemã é utilizado mundialmente por grandes mineradoras, construtores e outras empresas. "Como alguns desses grupos também atuam na América Latina e no Brasil, naturalmente já possuem o conhecimento do produto, o que otimizará a utilização do caminhão em suas atividades no País", explica Eustáquio Sirilli, gerente de Marketing Caminhões da DaimlerChrysler do Brasil.

A Mercedes-Benz é a atual líder de mercado no Brasil no segmento de caminhões pesados. Entre janeiro e agosto deste ano, a marca realizou vendas superiores a 5.000 unidades, o que corresponde a 27,5 de participação e representa um aumento de 66% sobre as vendas no mesmo período do ano passado. ■