

ANO 38 - Nº 397 - OUTUBRO 2001 - R\$ 8,00

transporte

Todos os modais MODERNO

FENATRAN

CAMINHÕES

Comprador dá
a receita



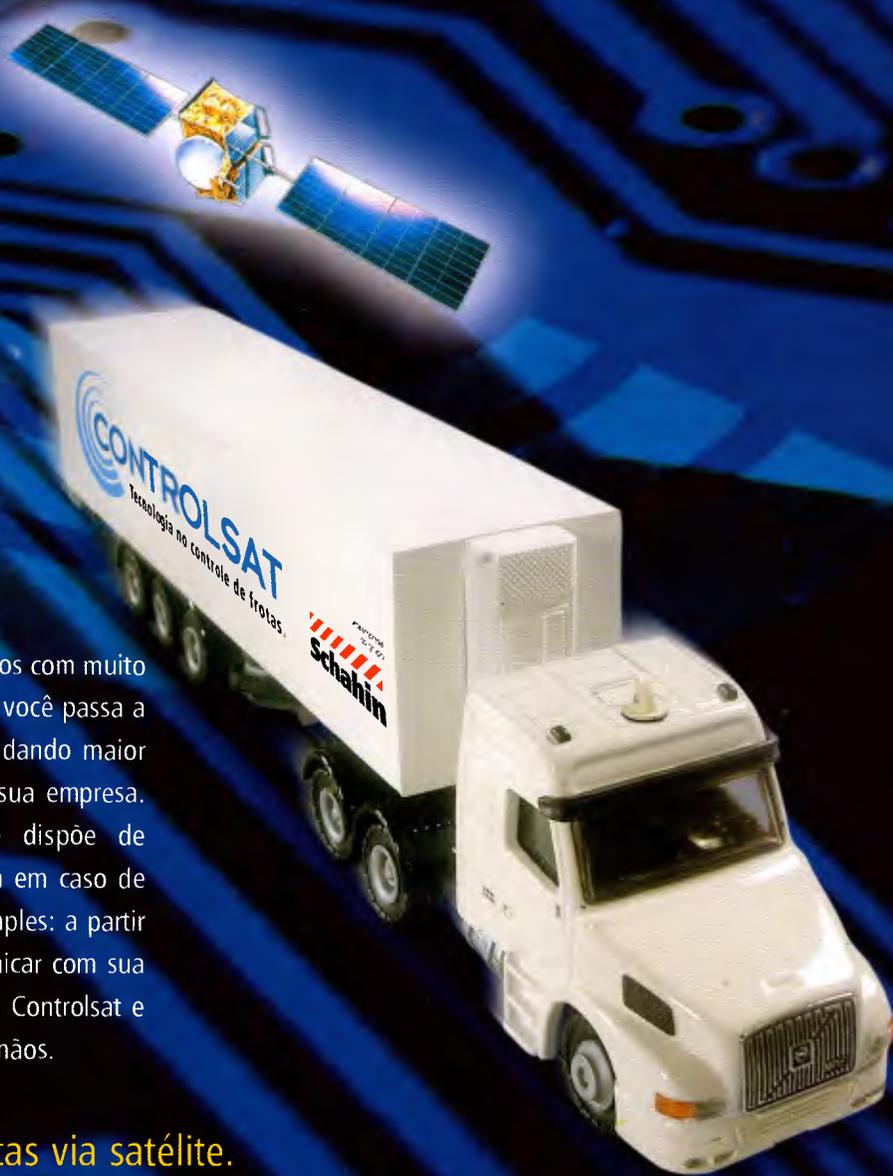
EM NOVEMBRO

**AS MAIORES DO
TRANSPORTE**

Procurando segurança e economia? A tecnologia Controlsat é o caminho.

Agora você pode planejar e gerenciar seus negócios com muito mais tranquilidade. Com a tecnologia Controlsat, você passa a ter absoluto controle sobre sua frota ou carga, dando maior segurança, economia e agilidade à logística da sua empresa. Graças à nossa tecnologia de ponta, você dispõe de mecanismos de segurança e assistência imediata em caso de emergência. Tudo funciona de maneira muito simples: a partir do seu terminal você pode visualizar e se comunicar com sua frota. Conheça todas as vantagens da tecnologia Controlsat e coloque a condução dos seus negócios nas suas mãos.

Controlsat, monitoramento de frotas via satélite. Todo o controle nas suas mãos.



Uma empresa do grupo



Ligue: SP - Tel 11 5574-0216
Central de Atendimento: 0800 111287
Acesse: www.controlsat.com.br

Vitrine de realidade e contenção



hegamos ao estado da arte em matéria de caminhões. E o motivo é a santa guerra chamada competição que se instalou definitivamente na arena brasileira.

De fato, aqui estão os maiores rivais do mundo, que decidiram pôr em campo todas as armas para impor sua marca.

A competição constrói a evolução.

Uma olhada nos produtos expostos na Fenatran, o Salão Internacional do Transporte 2001, mostra que em estado belicoso não se brinca.

A DaimlerChrysler, que chamamos de Mercedes-Benz, líder de mercado há anos, ameaçada pela vice-líder Volkswagen, amplia sua linha de caminhões com injeção eletrônica, agora, com novos motores, muito mais econômicos no consumo de óleo diesel e menos poluentes.

O combustível há muito tempo é um inimigo dos transportadores à medida em que aniquila resultados. Os reajustes de preços, ainda que se diga, sem provas, que o diesel é subsidiado, empobrecem a cadeia do transporte, com forte impacto no elo mais fraco, caminhoneiros e pequenas empresas.

Outra arma para combater a escalada do diesel está representada na Fenatran por um arsenal de bitrens, rodotrens e composições afins, todos eles trazendo uma nova ordem implícita: se você não consegue reajustar os fretes, alie-se a um supercaminhão.

Os cavalos-mecânicos ganham mais potência como forma de oferecer maior cv por tonelada e, assim, enquadram-se dentro de uma exigência fundamental do embarcador: pagar o mesmo frete, ignorando os reajustes de insumos. O dono da carga é guiado pela lógica do mercado: a oferta de transporte rodoviário sempre está acima da demanda.

O transporte tem uma triste sina: é uma atividade intermediária entre a indústria e o comércio. Espremida, enfrenta a todo momento o desafio de ser competitiva.

Ciente de que seu cliente vive na corda bamba permanente, os expositores dessa Fenatran de 2001 mostram hoje aquilo que é possível em termos de veículo, implemento, componente, antecipando o produto que idealizavam para amanhã.

Esta edição de **Transporte Moderno** mostra com reportagens e fotos as novidades apresentadas na exposição.

De supercaminhões a pequenos furgões destinados ao transporte de encomendas – no capítulo dos pequenos com menção especial ao lançamento do furgão para carga assinado pela dupla gaúcha Marcopolo-Agrale – a Fenatran mostra as armas de combate ao esbanjamento ao mesmo tempo que promove soluções novas focadas na grande necessidade do usuário – a premente e inadiável contenção de despesas e custos.

Como é possível acelerar na produtividade da sua frota e, ao mesmo tempo, desacelerar nos gastos? O caminho passa pela BR.

A BR pode fazer mais: trazer o CTF, a ferra

Economia, eficiência e segurança são indispensáveis para o sucesso no mercado. É o que a BR oferece com o CTF, Controle Total de Frotas, a quem lida com transporte de carga. Um sistema que permite o gerenciamento global da sua frota e uma grande redução de gastos com combustível. O CTF utiliza tecnologia de ponta para colher dados

menta que vai fazer sua frota gastar menos.

precisos sobre o abastecimento de seus caminhões. E ainda debita todos os gastos diretamente em sua conta-bancária, o que, além de evitar o desvio de combustível, agiliza o abastecimento e aumenta a sua produtividade. Economia e tecnologia. *Uma parceria que dá certo tanto quanto a da sua empresa com a BR.*

**MINISTÉRIO DE
MINAS E ENERGIA**



PETROBRAS



Trabalhando em todo o Brasil

Estamos nas nuvens.



180K



Estamos em festa! Conquistamos a recertificação da mais respeitada norma de gestão de sistema de qualidade do mundo, a versão 2000 da ISO 9001, concedida no Brasil pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) e certificada pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini (credenciada pelo INMETRO) e IQNET. A recertificação nos foi dada no último mês de julho, mas, desde 94, mantemos o padrão de qualidade reconhecido pela ISO.

Transportando os
Produtos UNICEF



Fundo das Nações Unidas para a Infância

A novidade é que a versão 2000 tem maior abrangência de requisitos voltados ao bem-estar do cliente, visando a aplicação total da declaração da Política de Qualidade da Empresa.

Por isso, estamos cheios de orgulho! É sempre muito bom sermos reconhecidos internacionalmente. E, melhor ainda, é saber que nosso trabalho vem se tornando superior a cada dia.

Nas Grande São Paulo, ligue:

(11) 6954-9444
para coleta

(11) 6955-2000
para cotação

Nas demais localidades:



Cargas Expressas
Rodoviário & Aéreo

www.kwikasair.com.br

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelo_fontana@uol.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro
albertoribeiro@uol.com.br

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo
gilbertootm@uol.com.br

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexotm@uol.com.br

Departamento Comercial

Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto
e Maria Rita Fleury Zani

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766

Tiragem

10.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário) à vista. Pedidos com cheque ou cartão de crédito Visa a favor de OTM Editora Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00. Em estoque apenas as últimas edições.

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

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



Rua Capitão Mor Gonzalo Monteiro, 31
Barra Funda - CEP 01140-146 - São Paulo, SP

Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:

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

otmeditora@uol.com.br

MERCADO AFIADO	8
Feira está afinada com a realidade do transportador: traz o produto que o comprador precisa e pode pagar	
MERCEDES-BENZ REAGE	12
Montadora amplia oferta de caminhões extrapesados com o lançamento do 1944 S, de 435 cavalos, e do 1938 S	
SCANIA MAIS POTENTE	14
Motor V8 retorna ao Brasil, agora com 480 cv, para equipar o "Rei da Estrada", o topo de linha	
VOLKSWAGEN NO FOCO	16
Mais seis caminhões, médios e pesados, entram no catálogo dos produtos feitos sob medida	
FURGOVAN TEM MARCOPOLO	20
Parceria Agrale-Marcopolo cria o Furgovan 6000, com capacidade para 13,6 metros cúbicos	
FORD AMPLIA GAMA	22
Um novo modelo de 16 toneladas e um chassi para encarroçar carro-forte, as novidades da empresa	
INTERNATIONAL MAIS BRASILEIRO	24
Mais conteúdo de nacionalização melhora competitividade do 9800, com cabine de alumínio e motor Cummins	
IVECO TRAZ NOVIDADES	27
Fábrica de caminhões pesados em Minas e novo EuroCargo no cardápio da montadora	
VOLVO "PLUGADA"	28
Empresa aperfeiçoa administração e serviços para suportar as ações de pós-venda	
BITREM CONSOLIDADO	30
Composição criada para movimentar grãos estende aplicações para outros tipos de cargas	
NOMA AVANÇA	32
Fundada há três décadas, implementadora do Paraná, de fábrica ampliada, lança novos produtos	
PIRELLI DÁ NOVO PASSO	35
Fabricante lança nova geração de pneus, desenvolvidos para melhorar o rendimento e reduzir os custos	
MAPA DA FEIRA	38
GUIA DA FEIRA	40
ESPECIAL	
ABTC PROPÕE SOLUÇÕES	54
Dose exagerada de tributos, pedágios excessivos e roubo nas estradas movimentam congresso de transportadores	
MIRA NA LOGÍSTICA	61
Carlos Mira é candidato de consenso à presidência da Aslog. Uma de suas metas é passar de 800 para 10 mil o número de filiados	
BRASIL SEM ESTRADAS	73
A 6ª Pesquisa CBT sobre a situação das estradas mostrou melhorias em relação aos anos anteriores.	
Seções	
Editorial 3	Atualidades 64
	Produtos 72

A Fenatran mostra as armas da competição

Dez montadoras de caminhões se digladiam no Salão Nacional de Transporte — Fenatran, vitrine de um arsenal tecnológico que se renova com rapidez na disputa pela preferência do comprador



Fenatran, de início tímido, como apêndice de um congresso nacional de transportadores de cargas, chega à sua décima terceira edição com o sobrenome adulto de Salão Internacional do Transporte. O amadurecimento está refletido na preocupação consensual em oferecer caminhões, implementos e serviços, ajustados à realidade e ao bolso dos usuários.

As bandeiras da disputa foram hasteadas em todos os stands. O prêmio que move a contenda é a preferência do comprador. Para isso, armas não faltam.

A guerra entre os fabricantes é oferecer produtos que reduzam os custos e promovam a eficiência.

Esse é o desafio. Até porque o transportador anda permanentemente com um olho fixo no peixe e o outro no gato. O provérbio da

sobrevivência se aplica muito bem à conjuntura do País, e do transporte, em particular, abalroada por uma onda recorrente de compressão de ganhos determinada pela competitividade da economia. Segundo a última Pesquisa Anual de Serviços (PAS) divulgada no início de outubro pelo IBGE, a receita do setor de transportes ficou estável entre 1998 e 1999 em cerca de R\$ 13,5 bilhões, refletindo na ocupação de empregados, que caiu de 577 mil para 575 mil pessoas.

A compressão de receitas obriga as empresas, particularmente da modalidade rodoviária de cargas, caracterizada pela excessiva competição, à vigilância diuturna da produtividade como forma de se adequar à conjuntura do País.

A materialização dessa realidade é exposta em caminhões e implementos com apurada relação custo/benefício. A gama de produtos ajustada à conjuntura vai do simples furgão, de uma tonelada de carga, até caminhões extrapesados adequados à aplicação de bitrens e rodotrens, composições que transportam mais e oferecem menor relação de frete por tonelada movimentada.

Assim, não é sem razão que dois dos maiores fabricantes de caminhões do País, a Mercedes-Benz, hoje chamada de Daimler Chrysler, e Scania, colocam na Fenatran supercaminhões com motores de

maior relação potência/peso para conciliar fatores inseparáveis de produtividade. Os supercaminhões levam mais carga sem baixar o tempo de viagem.

Scania e Mercedes-Benz lançam caminhões no topo de potência, de 480 cv e 440 cv, respectivamente, com 15% mais cavalos em relação aos veículos mais potentes que dispunham nos seus portfólios.

No segmento de entrada do mercado, os minicaminhões, a receita é a mesma: aumentar a produtividade. Até agora pouco incomodada pela competição, a Iveco, recém-chegada ao Brasil e com fábrica em Sete Lagoas (MG), passa a ser fustigada pela entrada de novos produtos para competir com a Daily, seu produto de sucesso. A dupla brasileira Agrale/Marcopolo traz o Furgovan, um caminhão que concilia agilidade na operação urbana e interurbana com apreciável capacidade volumétrica. Os congestionamentos nas cidades requerem, em muitos casos, a conjugação desses atributos. Grandes frotistas como Souza Cruz, Elma-Chips e Pão Pullman, para citar alguns exemplos, aderiram ao formato Daily na distribuição.

A Fenatran tem, ainda, uma profusão de lançamentos em muitos nichos poucas vezes explorados. Está fora de moda a prática anterior, do “caminhão bombril”, de mil e uma utilidades.

A moda, ditada pela necessidade, é o caminhão sob medida, feito para enfrentar a dificuldade de se ganhar a vida, em todos os sentidos e setores.

VENDAS DE CAMINHÕES

(Em unidades)

	2001 jan-set	2000 jan-set	Variação %
Agrale	3111	232	34,05
DaimlerChrysler	18.198	19.520	-6,77
Fiat	359	371	-3,23
Ford	10.265	8.939	14,83
General Motors	2.944	2.263	30,09
International	528	401	31,67
Iveco	3.164	2.908	8,80
Scania	4.072	3.626	12,30
Volkswagen	13.980	9.715	42,97
Volvo	3.186	3.056	4,25
Total	56.917	51.031	11,53

Fonte: Anfavea



Mercedes, com 435 cavalos, chega para disputar...

Vai daí que o comprador prioritariamente passou a ter uma noção atilada da relação custo/benefício. E a máxima do mercado tem um só viés: pagar menos pelo melhor.

Os adjetivos menos e melhor têm largo espectro. Querem um exemplo? O mercado identificou no caminhão leve 710 da Mercedes-Benz a união dos dois atributos. Tanto assim que o modelo, no ano passado, foi o campeão nacional de vendas.

O segmento de caminhões leves é um dos mais competitivos. A concorrência alinha, além da Mercedes-Benz, líder, e da Ford, vice-campeã, a presença de uma novata, a Iveco, que já ocupa o terceiro lugar com a linha Daily, um sucesso de vendas graças ao diferencial do produto.

Os caminhões leves estão em meteórica ascensão. Desde janeiro de 2000 as suas vendas não param de crescer. Daquele momento em diante, o acumulado de 12 meses vem subindo sem interrupções. A média mensal saiu de 1,5 mil unidades para 2 mil, 33,3% a mais.

Nos caminhões médios, a situação é a mesma. O ritmo de vendas passou de 2 mil unidades mensais para 2,5 mil, aumento de 25%.

Mas é no segmento dos caminhões pesados — mesmo ultimamente com alguma queda — que o crescimento se dá com mais vigor. De fato, nos doze meses a contar de janeiro de 2000, a média mensal de vendas era de mil unidades. Decorridos 20 meses, a média mensal pulou para 2 mil, crescimento de 100%.

A briga mais feroz no mercado é entre a Mercedes-Benz, líder do mercado brasileiro desde o início dos anos 70, e a Volkswagen, marca que entrou no mercado em 1981.

Os lances dessa disputa ficam claros no período janeiro a setembro de 2001, período em que a Volkswagen vendeu no atacado um total de 13.890 caminhões (267 leves, 9.677 médios e 3.186 unidades na categoria pesados). Com esse placar, a empresa, que não fabrica caminhões fora do Brasil, cresceu 42,97% comparado ao mesmo período de 2000, quando montou 9.715 unidades.

Tal desempenho encurtou a distância entre a Volkswagen, vice-lí-



...com a Scania, de 480 cavalos, o nicho de bitrens

der, e a Mercedes-Benz, que no mesmo período vendeu 6,77% menos — 18.198 caminhões (7.382 leves, 7.427 médios e 3.389 pesados) ante 19.520 unidades.

As vendas de todas as marcas de caminhões em 2001 no período de janeiro a setembro foram de 56.917 unidades, 11,53% a mais em relação ao ano passado, com 51.031 unidades.

A líder Mercedes-Benz assegurou 31,97% do mercado, uma redução de 6,24% em relação a 2000, quando teve 38,25% do segmento de caminhões de todas as faixas.

No mesmo período a Volkswagen registrou aumento de 5,4%, ocu-

pando 24,4% do mercado até agora neste ano, ante 19% nos primeiros nove meses de 2000.

A Volkswagen, pode-se dizer, puxou as vendas em 2001. Com ela, a ampliação do mercado como um todo foi de 11,53%. Sem sua presença, o crescimento seria de apenas 4%.

A montadora costuma alinhar um conjunto de quatro ações para justificar seu crescimento. Um deles é a existência de uma rede motivada e capitalizada. Outro ponto destacado é o foco bem nítido no atendimento de pós-venda. A fábrica de Resende, no Rio de Janeiro, que opera em regime de consórcio com os fornecedores — que são os responsáveis pela montagem dos conjuntos —, uma espécie de sociedade sob um mesmo teto. A produção compartilhada e enxuta propiciou a flexibilidade, fundamental para o chamado *taylor made*, ou seja, a execução do caminhão de acordo com a conveniência do usuário.

A Mercedes-Benz está reagindo vigorosamente. A estratégia é ampliar a gama de caminhões com motor eletrônico — um produto que chega a economizar 10% a 12% de combustível sobre a versão não eletrônica.

A marca da estrela tem adotado uma série de medidas para evitar um avanço ainda maior da Volkswagen. “A ordem é buscar o cliente em todas as tocas”, diz uma fonte.

Está claro que a DaimlerChrysler, líder brasileira e mundial de fabricação de caminhões, tem muita bala na agulha para manter-se na dianteira. A Volkswagen, além da ousadia, tem uma característica fundamental: entrar em todas as bolas, mesmo as divididas, com o objetivo de avançar na direção do gol.

Quando se pergunta se o objetivo é a liderança, os executivos da montadora despistam, mas deixam entrever que se trata de um sonho e que “um dia a liderança virá”.

Geração
Eletrônica



Cérebro eletrônico. Co

Novos caminhões Mercedes-Benz Geração Eletrô

► Só a Mercedes-Benz para unir a tecnologia mais precisa e eficiente à fibra e à coragem de quem vive nas ruas e nas estradas do nosso País. O resultado são os novos caminhões L-1218 EL, L-1418 EL e L-1622 4x2 e 6x2 equipados com motores totalmente eletrônicos.

► Além do excelente desempenho, esses motores proporcionam uma economia de até 7% de combustível, com até 6% a mais

de potência e até 23% a mais de torque. São motores de longa vida útil, com sistema de autodiagnose que reduz consideravelmente as paradas para manutenção, trazendo, assim, muito mais rentabilidade para você.

► Estes veículos possuem, ainda, um novo trem-de-força com caixa de mudança de 6 marchas e um conjunto harmonioso e robusto

Para mais informações, visite o site www.mercedes-benz.com.br ou ligue 0800 90 90 90. Os veículos Mercedes-Benz estão em conformidade com o Proconve



ração de caminhoneiro.

nica. A única linha completa com motor eletrônico.

que alia potência a um perfeito escalonamento de marchas, trazendo maior capacidade de subida e velocidade máxima.

► Um importante equipamento de série desses caminhões é o exclusivo freio-motor Top Brake, que proporciona maiores velocidades nas descidas, com grande segurança e economia de combustível, lonas e pneus. As outras inovações você pode conhecer de

perto no Concessionário Mercedes-Benz mais próximo.

► A melhor tradução para a Geração Eletrônica da Mercedes-Benz é tecnologia com rentabilidade. Com a Mercedes-Benz você vai mais longe.



Extrapesados Mercedes-Benz ganham potência e nova cabine

Com os três novos modelos, a montadora expande a oferta de veículos extrapesados de cabine avançada, ideais para longas distâncias e indicados para a configuração de bitrem

Três cavalos-mecânicos extrapesados, todos com motor eletrônico e a opção de cabine avançada, completam a linha da Daimler Chrysler nessa categoria de caminhões e são apresentados ao público pela primeira vez no Salão Internacional do Transporte — Fenatran. Os novos modelos 1944 S 4x2, 1944 S 6x2 e 1938 S 6x2 têm em mira um segmento em que a montadora contava apenas com o 1938 S 4x2, lançado em 1999 e detém uma participação de 12% de um mercado com 20 opções.

A DaimlerChrysler passa agora a oferecer veículos com potência e torque apropriados à crescente exigência do mercado, para soluções como o uso de bitrens e rodotrens pelos transportadores para compen-

sar os valores de frete pagos que não acompanham a elevação dos custos. Uma situação agravada pelo aumento das tarifas de pedágio, do combustível e do seguro.

“O extrapesado 1944 S é um caminhão top de linha que, com sua potência, cria um novo patamar na linha de extrapesados da empresa. Com isso, torna-se a opção ideal para aplicações de performance definida” ressalta Roberto Bógus, diretor de Vendas Região América Latina da DaimlerChrysler. Segundo o diretor, o veículo proporciona arrancadas mais rápidas, maior capacidade de superar aclives acentuados e de manter velocidades médias elevadas, fatores que agregam valor ao transporte.

O novo modelo tem motor eletrônico de 435 cavalos e torque de 204 mkgf, nas opções de tração de

4x2 e 6x2. O motor eletrônico Mercedes-Benz OM 457 LA turbocooler do 1944 S oferece velocidade máxima de 120 km/h e capacidade de subida de 43%, tracionando 45 t. A Daimler Chrysler assegura que tem o melhor desempenho com motor de seis cilindros, mais compacto e mais leve do que os modelos oferecidos pela concorrência.

Para aumentar sua potência e torque, o motor OM 457 LA recebeu um novo compressor de ar com tecnologia “power reduction”, que melhora o consumo, novas correias e tubulações e um revestimento em alumínio para proteger o cabeçote.

O 1944 S é indicado para tracionar os mais diversos tipos de semi-reboques, principalmente o de três eixos com baús frigoríficos, aplicação típica no transporte de cargas perecíveis em longas distâncias. Quando é equipado com o terceiro eixo, seu elevado torque permite a manutenção de altas velocidades médias exigidas nas composições biarticuladas em longas distâncias. Deste modo, em termos de potência, atende com folga a composição bitrem de 57 t, cada vez mais usada no transporte rodoviário.

Por pertencer à linha de caminhões pesados de cabine avançada com conceito de construção modular, o 1944 S oferece ao mercado as variações de teto alto e baixo para atender a diferentes aplicações com esse tipo de cabine. O cavalo-mecânico pode ser fornecido na



Cavalo-mecânico 1938 S: agora com terceiro eixo de fábrica



Com motor de 435 cavalos, o 1944 S ganhou melhor desempenho versão básica, com acabamento mais simples, mas mantidos o conforto e a segurança. Para a versão de teto mais baixo, esse veículo tem sempre a versão básica do interior da cabine. A versão completa, para cabine de teto alto, conta com ar condicionado, travamento centralizado das portas com controle remoto, despertador e farol de neblina e espelhos de rampa.

Outras características técnicas do 1944 S incluem a caixa de mudanças Mercedes-Benz G-210 de 16 marchas, eixos dianteiro e traseiro da própria marca, piloto automático Tempomat, computador de bordo e capacidade máxima de tração de 80 t.

A outra novidade da DaimlerChrysler, o cavalo-mecânico 1938 S, tem tração 6x2 que vem de fábrica. Oferece a nova cabine de teto baixo e versão básica do interior da cabine. Versão que também serve

à aplicação como bitrem. A configuração 6x2 facilita o transporte de contêineres e tanques com produtos químicos a granel de elevado peso específico e baús para cargas gerais.

Segundo a DaimlerChrysler, o desenvolvimento do 1938 S 6x2 exigiu um novo chassi, a otimização do entre-eixos para permitir a utilização de plataforma ideal de cargas para semi-reboques e a troca do eixo traseiro para se adequar à nova aplicação. Entre suas inovações, estão o motor eletrônico, o sistema de autodiagnose e os freios a disco.

A nova cabine avançada basculável do modelo, com teto baixo e acabamento básico, foi criada para atender as necessidades de operação em terminais com limitações de altura. A cabine tem altura 430 mm mais baixa que a versão completa e dispensa alguns itens opcionais, o que torna o preço mais competitivo. O teto mais baixo, garante a montadora, não diminui o conforto na movimentação interna dos ocupantes.

A instalação do terceiro eixo na fábrica evita que o conjunto seja desequilibrado por uma instalação indevida no mercado.

O 1938 S 6x2 é equipado com motor Mercedes-Benz OM 457 LA, turbo-cooler, de seis cilindros, com gerenciamento eletrônico. Este sistema, que comanda a injeção de combustível e



Motor OM 457 LA: um eletrônico com novo compressor de ar faz as correções, melhora a combustão e reduz o consumo e as emissões gasosas. Sua potência atinge 380 cavalos a 1.900 rpm e o torque máximo chega a 189 mkgf, a apenas 1.100 rpm.

A montadora afirma que, com o recente lançamento da geração eletrônica dos médios, começa a re-

cuperar fatias de mercado perdidas para a concorrência nesse segmento.

Quanto

ao mercado total de caminhões, o diretor Bógus está otimista. "Acredito que, mesmo com os reflexos dos acontecimentos internacionais recentes e da crise energética, vamos fechar o ano com 60 mil veículos comercializados, o mesmo nível de 2000", afirmou.

Além dos lançamentos, a DaimlerChrysler apresenta no salão do transporte uma gama de veículos que vai dos médios 1720 A 4x4 e 1720 6x2, o 1622 6x2, até o leve 712 C com kit para carroforte e o extrapesado 2428 6x4, indicado para aplicação na atividade canavieira e madeireira.

A montadora mostra também duas atrações, o antigo Mercedes-Benz L 1111, com carroceria de madeira, bem como o extrapesado 1938 S que compete em corridas de caminhões e introduziu o motor eletrônico nessa modalidade de competição.



Teto alto, uma cabine que amplia o conforto interno

Scania vai ao topo da potência

Montadora lança motor V8 com 480 cavalos com um endereço certo: equipar principalmente caminhão para puxar composições bitrens e rodotrens, cada vez mais presentes nas estradas brasileiras



mais potente caminhão no mercado brasileiro, lançado no Salão Internacional do Transporte — Fenatran, ganhou um nome majestoso, “Rei da Estrada”, para simbolizar seu desempenho. Apresenta 480 cavalos tirados de um motor V8 de 16 litros, com torque máximo de 2.300 Nm obtido em baixas rotações, entre 1.100 e 1.200 rpm.

O objetivo explícito da montadora sueca, líder de caminhões pesados, é garantir maior velocidade média no transporte de grandes volumes de carga, mesmo em rodovias acidentadas, com muitos

ativos, destaca Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Caminhões.

O motor, importado parcialmente da Suécia, recebe cabeçotes e pistões comuns aos motores de 12 litros, produzidos no Brasil desde 1998. O objetivo é não aumentar custos nem complicar a manutenção, pois, como diz Munhoz, “apenas duas novas ferramentas especiais foram introduzidas na rede de concessionárias para os reparos no motor V8”.

Os 480 cavalos vão melho-

rar substancialmente a aplicação da Scania nas operações de transporte em bitrens e rodotrens. Se o motor de 420 cavalos, até agora o mais potente disponível, garantia uma relação cv/t de 7,36 nos bitrens e de 5,67 cv/t nos rodotrens, o V8 sobe para 8,42 cv/t e 6,48 cv/t a relação potência/peso. Os 14% de ganho são importantes para aumentar a ve-

locidade média e reduzir o consumo de combustível, pontos fundamentais para o operador.

O preço de lançamento do “Rei da Estrada”, na versão R164 GA6x4 NZ 480, é de R\$ 226 mil.

O veículo é oferecido apenas na versão cabine avançada (R). Além da tração 6x4, é disponível na tração 4x2. Vem equipado com ABS, computador de bordo, ar-condicionado,

pára-sol com luzes de identificação e Scania Alert. Opcionalmente, pode ser equipado com Opticruise e Scania Retarder.

É a primeira vez que a Geração 4 dos caminhões Scania recebe um motor na configuração V8, intro-



O caminhão, com bancos de couro natural, tem preço de lançamento de R\$ 226 mil



A Geração 4 recebe, pela primeira vez, motor V8, de 480 cavalos



Mostrador digital informa o consumo de combustível



Pára-sol com luzes melhora visualização do veículo

duzido no modelo LK140, em 1975, com potência de 350 cavalos. Os caminhões da geração 3 - T e R 143, tinham V8, também, só que com 450 cavalos. Em 1996 a montadora decidiu, por causa da escala, concentrar a produção desses motores na fábrica da Suécia, e dali exportar para o mundo.

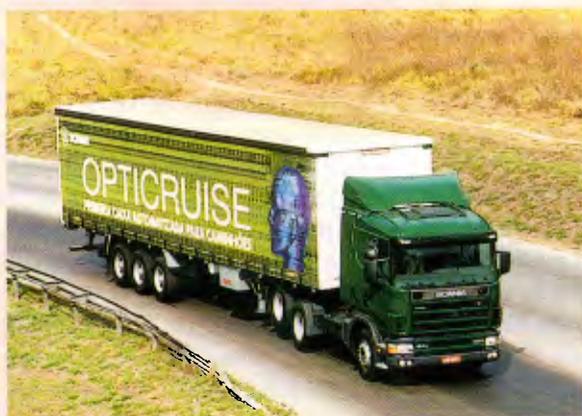
A propagação dos bitrens, principalmente, e dos rodotrens, que são composições com peso bruto total de 57 t e 74 t, respectivamente, levou a Scania a trazer o V8 para o Brasil. Há pouco mais de um ano a montadora registrava 25% das vendas destinadas à aplicação como bitrem. Atualmente, seis de cada

dez caminhões que a montadora vende são destinados para operar nessa configuração nas diversas modalidades de transporte.

A necessidade do transportador de comprimir custos estendeu a tendência do uso do bitrem, de início apenas nos granéis agrícolas, a todos os segmentos de cargas. ■

Olho na estrada, economia no bolso

Com o Opticruise, o motorista não troca marchas e viaja numa velocidade constante. O sistema alia segurança à redução de custos, sobretudo de combustível



O preço do caminhão equipado é de R\$ 164,5 mil

A Scania juntou duas palavras, óptica, que denota visão, e "cruise", de cruzeiro em inglês, para batizar o sistema Opticruise, que permite a troca automática de marchas. Faz sentido. O Opticruise seleciona a marcha ideal com base

na rotação do motor, velocidade, aceleração, o que garante operação constante do veículo na faixa de maior economia de combustível.

A empresa informa ter desenvolvido e patenteado o sistema, lançado em 1995 na Europa, onde equipa 15 mil caminhões. "O Opticruise reúne o conforto de uma caixa automática à facilidade de manutenção da caixa mecânica convencional", destaca Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Caminhões da Scania.

Outro ponto ressaltado é o baixo uso da embreagem, só acionada nas

partidas, paradas ou em situações específicas, tais como no engate e desengate da carreta.

O sistema, que só pode ser montado em veículos com controle de tração e ABS, está disponível para os caminhões Scania equipados com caixa de câmbio de câmbio GRS900, de 14 marchas, cabines P ou R com motor eletrônico de 400 ou 420 cavalos.

No caminhão R 124 GA 4x2 NZ 400 com Opticruise o preço de lançamento é de R\$ 164,5 mil. São R\$ 16 mil a mais de investimento, segundo a Scania, traduzidos em retorno em menores gastos de manutenção e maior vida útil do veículo.

Transportador que faz contas na ponta do lápis ou nas teclas da calculadora certamente poderá comprovar a eficácia do sistema. Vale conferir.

VW foca vendas em veículos funcionais

Com a nova linha 2002, a Volkswagen quer encostar-se na DaimlerChrysler para disputar a liderança de médios e pesados. A estratégia é oferecer produtos sob medida, a preços competitivos

Gilberto Penha

Longe de apresentar design sofisticado ou motorização eletrônica, a nova linha Volkswagen 2002 – formada por seis caminhões médios e pesados –, e lançada na Fenatran, enfoca, como estratégia de vendas, a oferta de produtos sob medida (sistema *tailor made*) e preços compatíveis com a demanda de mercado. Tal atitude empresarial, na ótica de Antônio Roberto Cortes, diretor superintendente da América do Sul, está fadada ao sucesso. “A partir de novembro (ou dezembro), 90% da produção desta linha será destinada ao mercado interno e 10% à exportação”, calcula o executivo. Tomando-se por base a produção média da VW na fábrica de Resende (RJ) – 2.000 caminhões e ônibus por mês, dos quais 1.800 para o mercado doméstico e 200

para a exportação – a proporção de vendas permanecerá igual.

A linha 2002 substitui parte da atual dos atuais 16 modelos da marca. Nos próximos anos, prevê Cortes, a exportação crescerá 25%, correspondendo a 400 unidades/mês, direcionadas, na maior parte, ao continente africano e Oriente Médio.

Os diretores Antônio Dadalti, de Vendas e Marketing de Caminhões e Ônibus, e Renato Mastrobuono, de Pesquisa e Desenvolvimento, assinalam que os lançamentos – os médios 13.190 (4x2) e 15.190 (4x2), e os pesados 17.310 (4x2), 18.310 Titan Tractor (4x2), 23.310 Titan (6x2) e 26.310 Titan (6x4) – trazem o perfil de caminhões produzidos conforme as exigências do cliente. “O atrativo maior é o preço”, afirmam os executivos, frisando que os modelos VW são os mais em conta do mercado (*ver quadro comparativo*).

Naturalmente, a motivação do preço tem a ver com a recessão da economia. Vice-líder do mercado brasileiro de caminhões na faixa de 7 t a 40 t de pbt, a Volkswagen aderiu à estratégia comercial de fabricar modelos não sofisticados por acreditar que, na presente conjuntura, os frotistas de

carga estão mais propensos em adquirir veículos de baixo custo e com desempenho operacional convincente. Afora a DaimlerChrysler (linha Mercedes-Benz), líder de mercado, a Volkswagen enfrenta a concorrência da Ford, GM, Scania, Volvo, International e Iveco nos segmentos urbano, médio e pesado.

A VW argumenta que o diferencial da linha 2002 repousa na oferta de opções a frotistas e transportadores autônomos quanto à motorização, à transmissão e ao eixo traseiro. Novos motores Cummins e MWM, com diferentes faixas de potência e torque servem às aplicações urbanas na faixa das 13 t e 15 t, que exigem agilidade operacional. Agora, os médios 13.190 e 15.190 passam a ser equipados com o motor Cummins 6BTAA, de 192 cv, 20% mais potente que o motor anterior dos 13.170 e 15.170, respectivamente.

Os novos médios acenam com a flexibilidade na distribuição de peso. O 13.190, com pbt de 12,9 t (e terceiro eixo de 20,7 t), pode atingir 23 t de pbt. No caso do 15.190, com pbt de 14,5 t (e terceiro eixo de 22 t), pode alcançar 27 t de pbt. Porém, sua velocidade máxima, de 94 km/h, é inferior à do 13.190, de 106 km/h.

CARRETA DE 30 PALETES

– A montadora indica os modelos de 23 t como os de maior capacidade líquida da categoria, e os de 26 t como os de capacidade técnica



O 18.310 Tractor alia distribuição de carga no conjunto cavalo-carreta à transmissão sincronizada



O 17.310 Transformer recebe 3º eixo ou suspensão pneumática no eixo traseiro

ca aumentada (26 t de pbt a partir do lançamento). Os médios de 17 t continuam a ser oferecidos na versão Transformer, prontos para receber o terceiro eixo por particulares, ou suspensão pneumática no eixo traseiro. O modelo 17.310, além de ter o mesmo tipo de motorização do 23.310 Titan – motor Cummins de 303 cv a 2.200 rpm e torque de 122 kgfm a 1.500 rpm –, dispõe de bomba injetora Bosch A-2000 em linha e compressor de ar Wabco, também usados pelo 23.310.

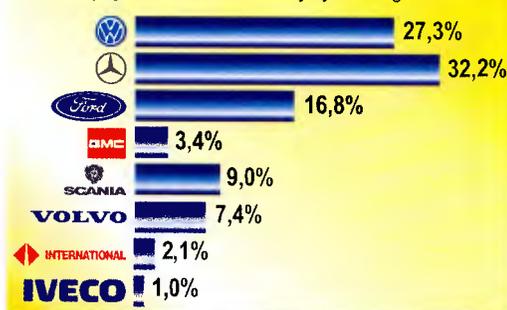
Na família Titan, principal novidade da linha, os veículos, de várias tonelagens, são equipados com motores Cummins de 303 cv. Segundo a VW, o modelo 18.310 Tractor possui a melhor distribuição de carga do segmento extrapesado. Considerado um extrapesado não convencional, o 18.310 Tractor, com capacidade de carga útil mais carroceria de 33.960 kg, é indicado para o transporte rodoviário em curtas e médias distâncias, aliando a distribuição da carga no conjunto cavalo-carreta à transmissão sincronizada. O pbt homologado é de 16 t, mas o pbt pode chegar a 42 t. A capacidade de rampa (em pbt) é de 33%, e a velocidade máxima atinge 118 km/h. A

fábrica oferece dois anos de garantia, sem limite de quilometragem, para unidades comercializadas no primeiro ano de lançamento.

Sua quinta roda possui duas posições de altura: 1.200 mm e 1.070 mm. A possibilidade de avançar a altura (de 1.070 mm) em 100 mm facilita o uso de carreta de 30 paletes, e mantém o comprimento do conjunto dentro da legislação. As 10 t de peso sobre a quinta roda (contra 8,5 t dos concorrentes, em média) proporcionam maior capacidade de carga líquida em semi-reboques de três eixos conjugados. Antônio Dadalti observa que 40% das carretas executam percurso de 600 km/dia sem retorno, justificando a ausência de cabine-leito nesse modelo (equipado com cama).

MERCADO DE CAMINHÕES (7t - 45t)

Participação de mercado no varejo: janeiro-agosto/2001



Fonte: Volkswagen Caminhões e Ônibus

ca. As configurações 23.210, 23.220 e a nova 23.310 Titan (6x2) transportam de 500 kg a 700 kg a mais do que seus concorrentes, segundo a Volkswagen. Os modelos de 23 t apresentam sistema de suspensão do terceiro eixo para suportar a montagem da carroceria tanque. Seu quadro de chassi possui longarinas reforçadas, como nos mode-

EXTRAPESADO VW 18.310 TITAN TRACTOR VS. CONCORRENTES

	Preço praticado (R\$)*	Peso do cavalo (t)	Carga líquida (t)	Investimento/carga líquida	Diferença (%)
VOLVO FH 12 380	155 mil	8,1	27,9	R\$ 5.500,00/t	+40
SCANIA R124 GA 360	150 mil	7,8	28,2	R\$ 5.320,00/t	+34
MERCEDES-BENZ 1938S	138 mil	8,6	27,4	R\$ 5.040,00/t	+27
VOLKSWAGEN 18.310	105 mil	6,0	26,5	R\$ 3.960,00/t	-

Terceiro eixo = + 1 t e + R\$ 13 mil

(*) Pesquisa Reinaux - Set/00
Fonte: Volkswagen Caminhões e Ônibus

TERCEIRO EIXO – Totalmente sincronizada, a transmissão ZF 16S, com 16 marchas em acionamento “duplo h”, assegura velocidade correta da viagem e menor fadiga durante a operação. Graças a um sistema de segurança, impede-se o funcionamento do motor sem que o pedal da embreagem e o freio de estacionamento estejam acionados. O conceito de correia Poly-V, único no motor, para acionar o ar-condicionado, simplifica a manutenção.

A família de caminhões com 23 t de pbt foi criada para facilitar a instalação do terceiro eixo na fábri-

Obs.: Os modelos Volvo, Scania, e Mercedes-Benz possuem motor eletrônico, com potência maior

los 6x4. Podem receber carrocerias abertas ou furgões de 7,5 m de comprimento.

O modelo 26.220 (6x4) e o novo 26.310 Titan (6x4) tiveram sua capacidade técnica aumentada, com potência e torque dimensionados para serviço pesado e fora-de-estrada, principalmente para o transporte de produtos agrícolas, madeiras e materiais de canteiros de obras. Podem se transformar em “veículo especial”, ou permitir a instalação de segundo eixo direcional na configuração 8x4. Também possibilitam instalar a tomada de força traseira (Repto) no volante do motor, aumentando a potência da betoneira.



O 26.310 Titan permite instalação de 2º eixo direcional na configuração 8x4

Caminhões Volkswagen Linha



Mais opções de cores. Você pode escolher entre as cores de catálogo ou até uma personalizada.



Mais opções entre-eixo. Distâncias atendendo todas as necessidades de encarroçamento.

Suspensão. 3 opções para adaptação perfeita a cada tipo de terreno.



Terceiro eixo instalado de fábrica.



Depois do enorme sucesso dos seus "Caminhões Sob Medida", a Volkswagen investiu e foi mais fundo ainda nesta idéia. O resultado é a linha de Caminhões Volkswagen 2002, com mais opções para oferecer as soluções de transporte

exatamente na medida que sua empresa precisa. • 19 modelos com mais de 300 alternativas de acabamento. • Liberdade para combinar o melhor conjunto motorização + transmissão + eixo traseiro. • Possibilidade de configurar veículos

especiais SVE (fora de catálogo*). • Livre escolha de motorização para os caminhões de 13, 15 e 17 toneladas: MWM ou Cummins com potências similares. • Produção de cores especiais, seguindo com exatidão

2002. Soluções sob medida para qualquer tipo de negócio.



Mais opções de motorização.
MWM ou Cummins:
duas das melhores opções
para caminhões do mercado.



Novas opções
de configurações
de bancos para
o motorista
e passageiro.

Opção de
montagem de
rodas de
alumínio.



os padrões de identidade visual das empresas. • Rede com 115 Concessionários, exclusivos em caminhões, e assistência 24 horas do CHAMEVOLKS, com guincho e socorro mecânico em todo o Brasil**.

Volkswagen. Caminhões sob medida.



Marcopolo entra na carga

Em parceria com a Agrale, a encarroçadora gaúcha Marcopolo lança o Furgovan 6000, com 131 cv de potência e capacidade de 2,3 t para competir num segmento em acelerada expansão

Gilberto Penha

Escudada em mais do que razoáveis 56,8% de participação no mercado de chassis leves, no primeiro semestre, a montadora gaúcha Agrale, à frente da Volkswagen (23%) e da DaimlerChrysler (19,8%), ingressa no segmento de furgões de carga fechados, responsável pela comercialização média de 600 unidades ao mês. Lançado na Fenatran, o Furgovan 6000, produzido pela Agrale em parceria com a Marcopolo, vai disputar esse segmento, na faixa de 1,0 t a 2,5 t, com marcas de peso como DaimlerChrysler (Sprinter), Iveco (Daily Furgão), Fiat (Ducato 15, Ducato Maxi e Vetrato), Ford (F-250 e F-250 Super Dutch) e Volkswagen (Kombi Furgão).

O Furgovan é encarroçado pela Marcopolo, um dos maiores fabricantes de ônibus do mundo e que agora entra no atrativo segmento de veículos de cargas. O lançamento

do Furgovan 6000 ocorre num momento em que a Agrale divulga previsão otimista de faturamento. Neste ano, a montadora pretende aumentá-lo em 25% em relação a 2000, atingindo R\$ 198 milhões. Também as exportações, para países latino-americanos, devem crescer mais de 50%, totalizando US\$ 13 milhões, segundo a empresa.

Num segmento bastante fragmentado, a estratégia de vendas do Furgovan 6000 – apropriado para entregas diversas em supermercados, atividades de varejo, bares e restaurantes – deve ser a mesma adotada na comercialização de chassis para microônibus. Nos próximos anos, a Agrale acredita em aumento da demanda por veículos de pequeno porte devido às restrições a caminhões médios e grandes em áreas urbanas.

Um concorrente direto do Furgovan, o furgão F-250 Super Dutch, de 2,5 t, da Ford, responde por apenas 5% de participação de mercado. Já o furgão F-250, de 1 t, extrapola esse percentual várias vezes. Também o Kombi Furgão, da Volkswagen, com pouco mais de 1 t, reflete a boa aceitação dessa capacidade volumétrica.

Montado sobre chassis Agrale MA



Foto: Divulgação

Montado sobre chassi Agrale MA 6.0, o Furgovan 6000 satisfaz a movimentação de pequenos volumes em centros urbanos

6.0, o Furgovan sairá de fábrica com a maior potência da categoria, 131 cv, capacidade de carga de 2,3 t e pbt de 3,6 t, o maior do segmento. Estes itens são importantes quando comparados com concorrentes. O Ducato Maxi, da Fiat, de 103 cv, transporta volume de até 10 m³ (no furgão Agrale o volume varia de 13 m³ a 15 m³). Já o Daily, da Iveco, com 122 cv, leva um pouco mais de carga (15,4 m³).

O alto índice de nacionalização do Furgovan mostra-se vantajoso em relação aos furgões da Daimler Chrysler e da Iveco. Isto porque, devido ao emprego de grande número de componentes e materiais nacionais, o Furgovan chegará ao mercado custando menos que seus concorrentes diretos, garante a Agrale. A Daimler Chrysler, por força do acordo automotivo do Mercosul, deve continuar fabricando o Sprinter na Argentina. E a Iveco, que produz o Daily no Brasil, necessita equipá-lo com uma série de peças importadas.

FICHA TÉCNICA DO FURGOVAN 6000

Aplicação	Entregas em centros urbanos
Motor	MWM Sprint 4.07 TCA - 4 cilindros em linha - Euro II
Potência máxima	131 cv a 3.500 rpm
Torque máximo	28,5 DaNm a 2.000/2.500 rpm
Caixa de câmbio	Eaton FS 2305 A, sincronizada
Direção	Hidráulica com coluna de direção regulável
Suspensão dianteira	Parabólica progressiva
Suspensão traseira	Semi-elíptica duplo estágio progressiva
Comprimento total	6.270 mm
Largura máxima	2.040 mm
Entre-eixos	3.650 mm
Carga útil	2.300 kg (13,6 m ³)
PBT	5.900 kg

“Quem é bom já nasce feito.”

O primeiro Scania cor de laranja ficou famoso. E virou um mito das estradas.

Agora, tem um novo Scania cor de laranja. Para você entrar também para a história.



preço fixo de
R\$ 154.400,*
até final do estoque - produção limitada

Financiamento: 1,90% 36 meses; 1,85% 24 meses/CDC/Leasing.
Em toda a Rede de Concessionários Scania.

- Exclusivo motor eletrônico de 400 cavalos.
- Desconto no seguro com rastreamento por satélite.
- Desempenho fora-de-série: inteligente e econômico.

SCANIA
Horizontes 

Ford inova na cidade e na estrada

Picape F-250 Super Duty, Chassi Multi Uso para transporte de valores e caminhão estradeiro Cargo C-1630 são os novos produtos da Ford para atender a segmentos específicos do mercado



primoramos nossos canais de comunicação para ouvir o consumidor onde quer que ele esteja, e adotamos as mudanças de forma muito rápida na linha de novos produtos”, sentenciou Oswaldo Jardim, gerente nacional de marketing e vendas de caminhões Ford, referindo-se ao lançamento na Fenatran de três produtos — picape F-250 Super Duty, Chassi Multi Uso para blindados de transporte de valores e caminhão estradeiro Cargo C-1630.

A montadora espera, a partir do lançamento, ampliar sua linha de veículos de carga, formada por mais de 20 modelos, que dispõem de várias configurações e pbt de 3,5 t até 40 t, incluindo cabine tradicional ou avançada. A Ford alardeia também diversos aperfeiçoamentos, que foram incorporados aos veículos das séries F e Cargo, visando aumentar a economia

operacional, eficiência e conforto dos veículos. O ponto de vista do cliente norteou essas modificações, desenvolvidas pela área de engenharia da Ford.

O modelo F-250 Super Duty é uma versão da picape F-250, desenvolvido para trabalhos pesados, cujo novo conceito de veículo comercial amplia a oferta da Ford no segmento de comerciais leves. O veículo tem a maior capacidade de carga líquida da categoria, 1.500 kg, e o motor mais potente, o MWM diesel de seis cilindros, com 180 cv e torque de 51,0 kgfm. A suspensão e o eixo traseiros foram reforçados para aumentar a capacidade de carga.

Tais características asseguram à F-250 Super Duty grande versatilidade e resistência ao serviço pesado, mesmo em operações fora-de-estrada.

O novo chassi multiuso, originado do caminhão Cargo 815, foi projetado especialmente para o segmento de blindados de transporte de valores. Com 8,1 t de pbt e 3 t de capacidade de carga no eixo dianteiro, pode suportar com folga o peso extra da blindagem. Atende às exigências da legislação em relação à blindagem mais reforçada.

Seu motor Cummins de 152 cv é o mais potente da categoria, segundo a Ford, e atende à legislação de emissões Conama IV (equivalente às normas Euro II). Com o entre-eixos de 2.800 mm aumenta-se a manobrabilidade do veículo em centros urbanos. Essa configuração reduz o custo do encarroçamento, pois dispensa adaptações. Também pode ser usado em outros tipos de aplicação, como furgão e motorhome.

O caminhão C-1630, novo integrante da família de estradeiros da linha Cargo, é equipado com motor Cummins de 291 cv. Sendo uma evolução do Cargo 1622, de 16 t, possui entre-eixos de 4.800 mm e capacidade de tração de 43 t de pbt, quando trucado com reboque de dois eixos (julieta). A configuração é indicada para o transporte em longas distâncias de cargas com maior volume em relação ao peso, como, por exemplo, produtos alimentícios.



Modelo Cargo 815 que originou o novo Chassi Multi Uso para o transporte de valores



Cargo 4030 modelo 2002 tem aparência mais robusta e nova grade frontal

A EVOLUÇÃO DA TA
É UM MARCO TÃO IMPORTANTE
QUE ATÉ OS NOSSOS CAMINHÕES
ESTÃO FAZENDO REVERÊNCIA.



Modelo 9800 avança na "brasileirização"

A International mostra os passos que deu para nacionalizar o 9800: a cabine avançada de alumínio é montada em Minas Gerais e o motor Cummins, de 380 cv, produzido em São Paulo



Cara-chata 9800: até o final de 2001 terá preço mais competitivo



International Caminhões, de Caxias do Sul, na serra gaúcha, faz na Fenatran, o Salão Internacional de Transporte, uma apresentação oficial do pesadão 9800 em processo de nacionalização.

O caminhão tem um propulsor Cummins ISM, produzido em Guarulhos, na Grande São Paulo. O motor é totalmente eletrônico, tem 6 cilindros, 24 válvulas, torque de 1820 Nm, com potência de 380 cavalos, dotado de turbo e intercooler.

Outra nacionalização relevante do modelo 9800 da International é a cabine, de alumínio, produzida pela Usiparts, do grupo Usiminas, um dos maiores do setor siderúrgico do País.

O componente produzido no Brasil está também na transmissão Eaton, nas longarinas Dana, eixos traseiros da Meritor, no dianteiro, fornecido pela Sifco e nos freios assinados pela Master.

O objetivo da International é atin-

gir no 9800 um índice superior a 60% de nacionalização até o final de 2001.

Com esse passo, a empresa, há pouco instalada no Brasil, avança na nacionalização dos produtos, fator determinante de competitividade e sucesso para uma marca. O primeiro caminhão nacionalizado foi o modelo 4700, já credenciado, por isso mesmo, a receber recursos da Finame, linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento



Motor T444E de 7.3 litros equipa a série 4000, da International

Econômico e Social (BNDES), que se utiliza do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

No âmbito do mercado externo, a empresa acaba de fechar um grande contrato de exportação para a África do Sul. O negócio envolve um total de mil conjuntos CKDs que incluem cabines e outros componentes do modelo 9800 no valor de US\$ 30 milhões. O contrato, que prevê as entregas em dois anos, foi fechado com a Tyco, empresa do grupo Imperial Holdings, conglomerado sul-africano com boa parte de seus negócios no ramo de transporte de cargas.

Da produção da International Caminhões do Brasil em 2002, as exportações deverão participar com 25%, considerando apenas veículos completos.

A fábrica da International no Rio Grande do Sul ocupa área de 21 mil m² e tem capacidade instalada de 12 veículos por dia. A montadora oferece no Brasil quatro modelos em sete versões. Estreou com o médio 4700, de 16 t, depois veio com o 4900, de 16 t a 24 t, também médios. Em janeiro de 1999 começou a produzir o modelo 9200, de 45 t e, em maio do ano passado, lançou o modelo 9800.

Além do Cummins, utiliza motor produzido pela empresa co-irmã International Engines South America, com fábricas no Brasil e Argentina, maior produtor de motores diesel da América do Sul e fornecedora do motor T444E, de 7.3 litros, e o DT 466E, de 7.6 litros, incorporados nos caminhões International da série 4000. 



TRANSPORTADORA AMERICANA,
AGORA COM
NOVA IDENTIDADE VISUAL.
SAIU MELHOR DO
QUE A ENCOMENDA.

Para chegar com toda a segurança ao seu destino - a excelência, a Transportadora Americana colocou qualidade, velocidade e eficiência na mesma marcha. Isso fez com que ganhasse a confiança de milhares de clientes por todo o país. Agora, quando você olhar um caminhão da Transportadora Americana passando, verá muito mais do que uma nova identidade visual: um verdadeiro marco na história da empresa, um símbolo de evolução em transportes.



Matriz: Av. Com. Thomaz Fortunato, 3466 - Via Anhangüera, Km 124 - Americana, SP - CEP 13475-010
Caixa Postal 210 - Fone (0xx19) 471.9000 - Fax (0xx19) 471.9001

Filiais: Bauru, SP • Belo Horizonte, MG • Blumenau, SC • Campinas, SP • Campos dos Goytacazes, RJ • Curitiba, PR
• Governador Valadares, MG • Juiz de Fora, MG • Montes Claros, MG • Porto Alegre, RS • Praia Grande, SP
• Presidente Prudente, SP • Ribeirão Preto, SP • Rio de Janeiro, RJ • São José do Rio Preto, SP • São José dos Campos, SP
• São Paulo (Barra Funda), SP • São Paulo (Via Jaguára), SP • Uberlândia, MG • Vitória, ES

www.tanet.com.br

TA
TRANSPORTADORA
AMERICANA

PACOTE DE VALORES BANDAG



NDI[®]



Sistema Bandag de Qualidade
Padrão nos Concessionários



GARANTIA SÉRIE OURO DA BANDAG

ControlBan

O CONTROLE EM SUAS MÃOS.



TMD
TorqueMaster Drive
O Puro sangue Bandag



UAP
Ultra All-Position
Título absoluto em qualquer posição

INOVAÇÃO TECNOLOGIA ALIANÇA ESTRATÉGICA

Somente quem é Líder Mundial em recapagens poderia oferecer os melhores programas e serviços do mercado, através de uma rede de Concessionários com mão-de-obra especializada e garantia total.

Na rede de Concessionários Bandag você encontra tudo isso e muito mais...

- A melhor recapagem do mercado
- Produtos de Aplicação Específica
- Programa de Garantia Ouro
- Equipamentos modernos e com alta tecnologia
- Treinamento
- Programas de controle de pneus
- Programas de qualidade total
- Centro de Serviços Organizados
- Atendimento especial



www.bandag.com.br

Iveco, de casa e caminhão novos

A empresa, que há pouco decidiu transferir a montagem de caminhões Eurotech da Argentina para o Brasil, mostra na Fenatran sua linha tradicional e uma atração, o EuroCargo, um médio com cabine leito



Iveco, subsidiária do grupo Fiat segundo maior produtor mundial de caminhões, atrás da Daimler Chrysler, está na Fenatran com boas novidades: anuncia a transferência da linha de veículos pesados de Córdoba, na Argentina, para Sete Lagoas, em Minas Gerais. Divulga o nome do novo presidente da operação América Latina, Pier Luigi Zanframundo, e lança o EuroCargo Tector 170 E 22, com cabine simples e leito.

Uma boa novidade do Tector 170 é seu motor, com gerenciamento totalmente eletrônico, segundo a Iveco, o único do mercado que atende à norma Euro III, prevista para vigorar no Brasil só em 2005.

O motor tem o sistema de injeção de alta pressão "common rail", que garante: injeção confiável com extrema precisão; menor consumo

e respeito aos limites de emissões.

O motor, turbo e intercooler de 6 cilindros, com 4 válvulas por cilindro, desenvolve potência de 210 cavalos a 2.700 rpm, com torque de 680 Nm (69 mkgf) em curva plana de 1.200 a 2.000 rpm.

O EuroCargo Tector utiliza câmbio Eaton de 5 marchas sincronizadas e uma à ré e tem embreagem monodisco a seco de acionamento servoassistido hidraulicamente com mola tipo diafragma.

Apresentado com entre-eixos de 4.815 mm, é especificado para 16 t de peso bruto total (Lei da Balança) e 17,1 de pbt técnico, o Euro Cargo pode tracionar até 33 toneladas.

A Iveco ressalta que o caminhão tem um botão no painel que, acionado, limita a velocidade máxima. O dispositivo é interessante, principalmente para centros urbanos e rodovias, pois evita duas desagradáveis consequências: excesso de velocidade, com riscos, além de físicos, também de ordem financeira, especialmente em centros urbanos e interurbanos onde radares cada vez mais implacáveis impõem pesadas multas aos infratores.

Ao lado do EuroCargo, a Iveco

expõe a já conhecida e diferenciada linha Daily, um veículo muito utilizado como Furgão nas versões 35.10 F, para 1,66 t de carga útil, e 49.12 F, com dois entre-eixos, para carga útil legal de 2,58 t e 2,8 t. A capacidade volumétrica varia entre 12,3 a 15,4 metros cúbicos úteis. A linha possui outros pontos atrativos: porta lateral corredeira do lado direito e porta traseira de duas folhas, com abertura de 270 graus. No anda-e-pára das entregas urbanas, flexibilidade e agilidade são fundamentais.

Além do EuroCargo e Daily, a Iveco tem o pesado Eurotech, que passará a ser produzido no Brasil exigindo investimentos em torno de R\$ 50 milhões, 10% por conta do governo mineiro em obras de infraestrutura.

O governo de Minas fez outras concessões para atrair os caminhões da Iveco: será responsável pelo treinamento dos funcionários da linha de montagem e aportará recursos dos fundos estaduais, até por uma questão de equivalência, já que se fez o mesmo para a Iveco Fiat do Brasil (responsável pela montagem do Ducato e Daily) A previsão é que até o final de 2002 o Eurotech já esteja de casa nova, que deverá gerar 300 empregos e produzir 2,5 mil unidades por ano.

Na Argentina, em Córdoba, será mantida a montagem dos caminhões médios EuroCargo, num ritmo de mil unidades por ano.

A competitividade empurrou a Iveco para a decisão, já que exportar da Argentina para o Brasil não era mais competitivo. ■



O médio EuroCargo tem motor com novo sistema de injeção e limitador de velocidade

MONTADORA

A Volvo "plugada" no transportador

Caminhões afinados com a aplicação certa e um novo serviço para suportar o veículo nas emergências do campo são as armas e as credenciais da empresa para conquistar o cliente



Série Top Class: destaque para a segurança, desempenho e conforto



Com novo organograma do corpo diretivo, desenhado no primeiro semestre como resultado de diagnóstico que identificou caminhos para aumentar a sinergia da empresa, a

Volvo do Brasil chega à Fenatran com produtos também sintonizados com os novos tempos. Ou seja, feitos para trazer soluções, no caso, ao comprador.

As vedetes, lançadas recentemente, continuam com o viço. O desta-

que sem dúvida é para a série Top Class, onde a Volvo destaca três pontos: segurança, desempenho e conforto.

Além da linha NH e FH12, com cabines semi-avançada e avançada, em diferentes configurações para aplicações rodoviárias, de longa distância, e fora-de-estrada, a Volvo mostra a linha FM12 340 e Truck, indicada para curtas e médias distâncias que exijam versatilidade com boas velocidades médias.

Na sintonia final com o cliente, a Volvo busca atender o ecletismo exigido pelo mercado. O suporte de pós-venda é fundamental. E a novidade da empresa nessa área é a sigla VAS, que significa Volvo Action Service. Trocando em miúdos: além do atendimento de emergência, o VAS é calibrado para garantir a maior disponibilidade do veículo, até porque caminhão parado não ganha frete, um provérbio antigo, mas cada vez mais moderno. "Os desafios desta nova era de transportes exigem maior eficiência e pontualidade", conclui o dinâmico presidente da Volvo do Brasil, Peter Karlsten. ■

CARRETAS SEMI-NOVAS (TODOS OS TIPOS)

Furgão lonado, furgão de alumínio, carga seca, graneleira, tanque inox, etc.

Financiamos em até 36 meses,
acima do ano 1986

Temos também cavalos-mecânicos

EMPIRO
Industrial Ltda.

Fones: (19) 3282-0940
(19) 3281-2007

"Benefícios Econômicos e Operacionais nos Serviços de Logística, E-commerce e Transporte Rodoviário", Com a Autotrac Funciona!

O Rapidão Cometa, sediado em Recife, sempre em sintonia com os avanços da tecnologia, é reconhecido no mercado pela modernidade de suas operações de transporte, oferecendo segurança e comodidade para seus mais de 7.000 clientes. A empresa tem investido em soluções via internet e utiliza o Sistema OmniSAT de comunicação móvel de dados, monitoramento e rastreamento de frotas via satélite, como importante fonte de informações de campo, permitindo o acompanhamento de todo o ciclo logístico de manejo, transporte e distribuição de mercadorias.

A localização exata da frota através do posicionamento geográfico, a comunicação integrada em tempo real e a disponibilização do *status* da carga via Web formam um conjunto de vantagens proporcionadas pelo Sistema bastante interessante para as empresas, que como o Rapidão Cometa, possuem forte atuação na economia digital. "Por ser um dos pioneiros na utilização do Sistema OmniSAT, o Rapidão Cometa tem experiência de sobra para reconhecer seus benefícios, sejam eles econômicos ou operacionais, nos serviços de logística, e-commerce e transporte rodoviário de cargas. É por isso, que investimos continuamente em parcerias com empresas sérias e competentes como a Autotrac", destaca o Diretor Presidente do Rapidão Cometa, Américo Pereira.

Para atender com total eficiência clientes como Kraft, Philips, Grendene, Sony, Santista Têxtil, Telemig Celular, TNT Logistics, Gillette, Microlite, São Paulo Alpargatas, dentre outros, e se tornar a empresa número um da indústria de transporte de cargas e encomendas do Brasil, o Rapidão Cometa conta com seus seletos colaboradores e parceiros e com a tecnologia de ponta dos produtos e serviços da Autotrac.

Com a Autotrac é assim: funciona!



Américo Pereira
(Diretor Presidente)



AUTOTRAC
MONITORANDO UM NOVO TEMPO

www.autotrac.com.br

autotrac@autotrac.com.br

Brasília
Tel.: (61) 307-1010
Fax: (61) 307-1020

Belo Horizonte
Tel.: (31) 3362-5755
Fax: (31) 3361-5581

Curitiba
Tel.: (41) 377-4414
Fax: (41) 376-1902

Fortaleza
Tel.: (85) 494-1551
Fax: (85) 494-7826

Porto Alegre
Tel.: (51) 3364-7171
Fax: (51) 3364-8435

Rio de Janeiro
Tel.: (21) 2584-2005
Fax: (21) 2584-2881

São Paulo
Tel.: (11) 3686-1633
Fax: (11) 3686-0141

Uberlândia
Tel.: (34) 3211-2033
Fax: (34) 3222-9253

Um avanço que persiste

A carreta convencional de três eixos cedeu bom espaço para novas composições tipo bitrem que contemplam maior capacidade de carga e menor custo por km para o embarcador



Transporte de combustível: produto cada vez mais movimentado por bitrem



febre começou pelas cargas de baixo valor agregado, os grãos agrícolas, sobretudo os trazidos do Centro-Oeste. A região de Mato Grosso, principalmente, está coalhada do conjunto formado por um cavalo-mecânico e duas carretas. Na linguagem da estrada é o bitrem.

Aos poucos eles se espalharam para outras regiões e cargas. Hoje, o bitrem, de sete eixos, não causa nenhum espanto. Além da nova fronteira agrícola, carregados de grãos, a composição é vista com extrema frequência nas estradas transportando líquidos e até produtos frigorificados.

Os números são de assustar qualquer um. Algumas montadoras de caminhões extrapesados já contabilizam 50% do que vendem na forma de bitrem.

Qual a lógica que move este crescimento? Em primeiro lugar, entendem analistas da área, o transporte anda tão espremido que o embarcador tem pouca margem para aceitar reajuste de fretes. O jeito que enxergam é aumentar a oferta de carga por veículo para conviver com baixas tarifas.

O refinamento da logística é outro indutor para a propagação dos bitrens. As fábricas já emagreceram o que podiam. Estão enxutas. Operam automatizadas, com baixo número de empregados. O elo da cadeia onde é possível conter custos é a distribuição.

As marcas de tradição são aceitas pelo consumidor desde que o preço final na gôndola, no bar, na lanchonete, não aumenta muito em relação ao que o competidor pratica.

Assim, nem as grifes prescindem de uma boa contenção de custos.

Os fabricantes de bebidas, por exemplo, com o advento da embalagem descartável, perderam o casco, tradicionalmente elemento de fidelização à marca.

O desafio é ser mais produtivo na movimentação física. A propagação dos centros de distribuição é um fenômeno recente que consiste em centralizar recepção e expedição ao máximo para obtenção de ganhos de escala nas transações, principalmente.

O embarcador espreme e, em geral, o transportador, aceita, sob pena de perder a receita. Talvez

haja uma autofagia à medida em que, geralmente, o bitrem traga implicitamente aumento de custos operacionais, sem a contrapartida no frete. “O transportador, em muitos casos, está simplesmente levando mais carga e cobrando o mesmo, sem notar que há um investimento maior que precisa ser remunerado”.

O consumidor está bastante sensível a preço. Reajustes podem significar menos vendas e opção por outras marcas.

Na dinâmica do mercado de transporte, sob temperatura permanente de mais oferta que procura, o transportador de há muito atira no próprio pé. “Antes, de cada 20 transportadores, 10 prosperavam. Hoje, apenas dois sobrevivem” diz um analista do setor de caminhões que há mais de três décadas observa os movimentos e tendências do setor. ■

Nós temos o mapa desta região nas palmas das mãos

O Expresso Jundiaí está presente em 6 importantes estados brasileiros: São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, com 17 unidades estrategicamente localizadas, buscando sempre o melhor resultado em logística.

Isso significa entregas e coletas na hora certa, com prazos reduzidos, informações em tempo real e gerenciamento de risco via satélite. Temos uma equipe de profissionais especializados que acompanham a sua carga do início ao fim do processo.

Afinal são 45 anos de experiência rodando por todo esse mapa da região.

Esse é um diferencial importante para os seus negócios.

Você é nosso convidado para conhecer melhor o Expresso Jundiaí.



EXPRESSO JUNDIAÍ

Matriz - Av. Antônio Frederico Ozanan, 6200
CEP 13215-012 - Tel.: (11) 4583.6000 - Jundiaí - SP

www.expressojundiai.com.br

e-mail: matriz@expressojundiai.com.br



Noma dobra produção

A empresa investe US\$ 3,5 milhões na ampliação da fábrica para aumentar sua produção para 400 carretas por mês, das quais 25% serão destinadas à exportação para a América Latina

Gilberto Penha



A disputa pelo segundo lugar do mercado de implementos rodoviários levou a Noma do Brasil a adotar linhas de montagem contínuas e novas células, além de iniciar o processo de robotização – em fase de testes no setor de peças. No novo parque industrial de Sarandi (PR) foram investidos US\$ 3,5 milhões na ampliação das instalações. Seus executivos almejam tirar a Noma do terceiro lugar, entre os maiores fabricantes do setor, liderado pela Randon e Guerra, com Facchini em quarto. A pretensão da Noma é alcançar a segunda posição do ranking no próximo ano.

A empresa possui carteira de 2 mil clientes no País e na América Latina. Na Fenatran, está lançando o bitrem de três eixos. “Com a configuração de três eixos por carreta, este bitrem atinge o pbtcc de 74 t (o mesmo do rodotrem)”, afirma Kimio Mori, gerente de negócios, frisando que o implemento possui uma articulação a

menos (em relação ao rodotrem), o que o torna mais seguro.

Como reflexo da construção de área adicional de 10 mil m², a empresa, que produzia 230 carretas/mês, aumentará sua capacidade para aproximadamente 400 unidades/mês. Nas exportações para a América Latina, principalmente Equador, Peru e Colômbia prevê-se um salto de 12% da produção para 25%. Neste ano, a empresa pretende exportar US\$ 2 milhões.

A área coberta de 21 mil m² permite concentrar a produção de semi-reboques graneleiro, basculante graneleiro, articulado graneleiro (bitrem), tanque autoportante e articulado tanque, para melhorar a produtividade em escala. O bitrem graneleiro, para transporte de grãos, responde por 52% das vendas, e o bitrem tanque, para transporte de combustíveis, com 13%, percentual idêntico para a carreta basculante.

Graneleiros e tanques convencionais somam 15%, e modelos especiais com base de sidereis, tanques, furgões e rodotrilho, 7%.

O presidente João Noma afirma que a empresa oferece “a maior gama de produtos ao mercado e atende os clientes conforme suas necessidades (caso do bitrem)”. Em 2000, o mercado de implementos rodoviários cresceu 20%, e foram

PRODUÇÃO DA NOMA

ANO	UNIDADES
1996	570
1997	1.036
1998	1.065
1999	1.122
2000	1.549
2001 (*)	1.567
2002 (**)	4.200
2003 (***)	4.800

(*) Acumulado até 30/9. A projeção até dezembro é de 2.300 unidades.

(**) Deste total, 3.360 para o mercado interno, e 840 para exportação.

(***) Deste total, 3.840 para o mercado interno, e 960 para exportação.

comercializados 20 mil produtos. “Neste ano, a perspectiva de crescimento está em torno de 10%”, assinala.

A Noma, que se orgulha de ter lançado o rodotrilho (semi-reboque bimodal com engate especial, atrelado a outro semi-reboque, e que são incorporados sobre truque ferroviário), pretende hoje alargar seu horizonte empresarial. O gerente de negócios Mori cita o uso do rodotrilho, desde 1997, pela Ferrovia Centro-Atlântica. Em agosto, a Estrada de Ferro Carajás, de bitola larga, começou a utilizar o rodotrilho para transportar 45 mil t de GLP, em trecho de 600 km, entre São Luís e Imperatriz (MA). Já a Companhia Ferroviária do Nordeste usa o rodotrilho para carga geral.

O ganho de produtividade de 60%, estimado por José Carlos Borges, gerente comercial, traduz a expectativa de se produzir 19 equipamentos/dia, em média, e diminuir o prazo de entrega à clientela. Para tanto, a empresa está implantando o software de gestão SAP (sistemas, aplicações e processamento de dados).



A produção de semi-reboques, em células, conta com o processo de robotização no setor de peças

Firestone

BOLSAS PARA SUSPENSÃO A AR



Comprometidos com os desafios do milênio, nós da Firestone, com tecnologia de ponta colocamos à disposição do mercado o que mais prático, eficiente e confiável existe em “Bolsas de Ar” para caminhões e carretas que rodam no Brasil e no mundo.



ISO 9002

Firestone

World's Number 1
Air Spring. 

FIRESTONE INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY

<http://www.firestone.com.br/fipil>



ISO 14001

TORNE-SE COMPETITIVO

AO ADQUIRIR SEU SEMI-REBOQUE EXIJA
SUSPENSÃO PNEUMÁTICA INTRAAX.

VOCÊ TRANSPORTA.
NÓS OFERECEMOS FERRAMENTAS SUPERIORES PARA VOCÊ
FAZER O SEU TRABALHO.



GARANTIA DE ATÉ 3 ANOS OU 360.000KM.

KLL EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE LTDA.
RUA CÂNDIDO PINHEIRO DE BARCELOS, 3344
ALVORADA - RS - BRASIL - CEP: 94834-530
KLLLEQUIP@KLLLEQUIP.COM.BR
FONE/ FAX: (51) 4838866
WWW.KLLLEQUIP.COM.BR

KLL[®]
HENDRICKSON
TECHNOLOGY & DISTRIBUTION

Pirelli amplia oferta de pneus radiais

De olho na segmentação do mercado, a empresa desenvolveu produtos para atender necessidades específicas e reduzir custos com a adequação dos pneus aos variados tipos de estrada



Uma nova família de pneus radiais para caminhões e ônibus chega ao Brasil, pouco depois do seu lançamento no mercado europeu. São os pneus FR25, FG85 e TG 85 da Pirelli, que oferecem elevado rendimento quilômetro e alto índice de reconstruibilidade, segundo a fabricante. Pioneira na segmentação do mercado, a empresa mostra seus novos produtos no Salão Internacional do Transporte — Fenatran.

De acordo com José Carlos de Oliveira, diretor do Truck Team da Pirelli, os novos produtos aliam a durabilidade ao benefício de reduzido custo por quilômetro, com destaque para o item de segurança. Estas vantagens são obtidas com a mudança da composição para retardar o envelhecimento do pneu e aumentar a capacidade de absorção de impacto, isto é, de amortecimento.

O FR25, para aplicações com severidade média, foi desenvolvido para o segmento caracterizado por estradas asfaltadas, compreendendo 70% das condições brasileiras. Nesse segmento, segundo o

diretor da Pirelli, o mercado potencial é de 2,8 milhões de unidades para atender uma frota de cerca de 800 mil veículos. O produto tem mais massa de borracha, sulcos mais profundos e maior largura da banda de rodagem, aumentando o contato com o solo. A nova geometria dos sulcos previne a retenção de pedras. Seu rendimento quilométrico é calculado em 15% a mais em relação à versão FH15.



FG85

Os novos FG85 e TG85 apresentam melhor desempenho em aplicações mistas com asfalto e terra. Devido ao maior volume de borracha na sua banda de rodagem, o FG85 permite melhor absorção dos impactos e maior proteção da carcaça. A geometria do seu desenho ajuda a diminuir a retenção de pedras e o fadigamento no fundo dos sulcos.

Quanto ao TG85, com seus sulcos laterais e novo desenho de banda de rodagem mais larga, tem maior capacidade de tração. Além disso, as barras transversais propiciam a redução do efeito de patinagem.

Esses pneus foram testados em mais de 50 empresas no Brasil antes

do lançamento.

O potencial desse segmento, estimado em 7% do mercado totalmente, é de 287 mil unidades ao ano para um parque de 84 mil veículos.

Na última década o mercado brasileiro de pneus de carga apresentou um aumento de 500 mil unidades ao ano. Passou de 3,7 milhões unidades em 1995, para 3,9 milhões em 2000. Em 2000 o mix do mercado era de 43% de pneus convencionais e 37% de radiais com câmara e 20% de radiais sem câmara, conforme a Pirelli, que afirma deter 44% do fornecimento às montadoras e 27% do mercado de reposição. Em 1990 os pneus convencionais dominavam 60% da preferência dos compradores. Com o avanço dos pneus radiais, a Pirelli espera ampliar sua participação nas vendas nos próximos anos.

A empresa concentra na América do Sul, principalmente no Brasil, mais da metade de sua produção mundial de pneus para caminhão e ônibus. Por este motivo, o novo superintendente da Pirelli para a América Latina, Paolo Masera, assegurou no começo do mês que não haveria transferência de controle das operações brasileiras do grupo, apesar das informações que circularam na imprensa internacional de que se realizaram conversações sobre a possível venda da divisão de pneus para veículos comerciais da empresa italiana. 



TG85



FR25

JW Thompson



Nova fórmula, máxima proteção.



www.shell.com.br

Shell Rimula. A melhor proteção para o motor. Não importa o desafio.



Novo Shell Rimula. O seu patrimônio protegido mesmo nas mais severas condições.

A linha internacional de lubrificantes Shell Rimula excede novamente. Com novas fórmulas, testadas e aprovadas no mundo inteiro, reduz o desgaste e protege o motor por muito mais tempo, o que representa mais economia e vida longa para o seu patrimônio.

Lubrificantes Shell Rimula. Um deles atende exatamente às suas necessidades.

Liderança tecnológica e tranquilidade para o seu dia-a-dia.

Centro de Serviço ao Cliente: 0800 781616





FENATRAN 2001

Iniciativa:
NTC
ANFAVEA

Apoio:
ABR
SIMEFRE
ANFIR

GUIA DE EXPOSITORES

A. Guerra S/A Implementos Rodoviários

Endereço: BR 116, Km 146, São
Ciro, Cx. Postal 376
CEP 95059-520
Fone: (54) 218-3500
Fax: (54) 218-3546
Home Page: www.aguerra.com.br



A indústria que surgiu no interior do Rio Grande do Sul no final da década de 1940 fabricando carroças de tração animal, deve expor na Fenatran implementos rodoviários pesados com tecnologia avançada, alguns compatíveis com operações intermodais. Entre os principais lançamentos há o semi-reboque Rodotrem Basculante, com capacidade de 74 toneladas (PBTC) e que deve ser tracionado por cavalo mecânico 6X4 de no mínimo 420CV. Outro equipamento pesado que deve ganhar destaque nesta edição da feira é o semi-reboque tanque para 35 mil litros, dividido em sete compartimentos para transporte de combustíveis.

Acessórios para Esquadrias Inconylon Ltda.

Endereço: Rua Pedro de Godoi,
359, Vila Prudente – São Paulo –
SP
CEP 03138-010
Fone: (11) 6341-3322
Home Page: www.inconylon.com.br



Constituída há 14 anos, a empresa fabrica componentes para carrocerias. Entre seus principais produtos, estão os rodízios para portas "roll-up" de alumínio e para lonas do tipo "sider". Pela primeira vez na Fenatran, fornece os equipamentos para alguns dos maiores fabricantes de carrocerias do País.

Agrale S/A

Endereço: BR 116, Km 145,
15.104, São Ciro – Caxias do Sul
– RS
CEP 95059-520
Fone: (54) 238-8000
Fax: (54) 238-8000
Home Page: www.agrale.com.br

Esta edição da Fenatran marca a estréia da Agrale no mercado de furgões para transporte de cargas. Em parceria com a Marcopolo, a Agrale desenvolveu um veículo com capacidade para transportar duas ou mais toneladas de carga útil – o produto ganhou o nome de Furgovan 6000. Com cerca de 56% de participação nas vendas de chassis leves, a montadora gaúcha aposta na expansão do mercado de furgões de cargas. As vendas de furgões no mercado interno giram em torno de 600 unidades por mês. Além da novidade, na feira a Agrale participa ainda com a exposição dos caminhões leves VUC 6000, 6000 Cabine Dupla, 7500 e 8500.

Apisul Administradora e Corretora de Seguros Ltda.

R. Dr. Barros Cassal, 180, cj. 603
– Porto Alegre – RS
CEP 90035-030
Fone/Fax: (14) 3286.1888
E-mail: apisul@apisul.com.br
Home Page: www.apisul.com.br

A seguradora Apisul começará a comercializar um serviço diferenciado de proteção de frotas. Com lançamento previsto na Fenatran, o "Sistema Apisul/Multisat de Controle e Proteção de Rotas" é constituído de alguns pontos ao longo de algumas importantes rotas de carga. Cada ponto funciona ininterruptamente mantendo uma equipe que controla e acompanha os trajetos e paradeiros dos veículos dos clientes. Por enquanto, o serviço está disponível nas regiões Nordeste e Sul.

Armazéns Gerais Colúmbia S/A

Av. Pres. Wilson, 2.329 – São Pau-

lo – SP
CEP 03107-002
Fone: (11) 6914.8444
Fax (11) 5503.8855

Autotrac Comércio e Telecomunicações S/A

UnB – Campus Universitário – Setor Sul – Asa Norte - Brasília – DF
CEP 70919-970
Fone: (61) 307.1010
Fax: (61) 307.1020
E-mail: autotrac@autotrac.com.br
Home Page: www.autotrac.com.br



Uma das principais empresa do mercado de monitoramento de frota, a Autotrac leva mais uma vez à Fenatran seu já conhecido sistema OmniSAT de comunicação de dados. O equipamento é composto por um hardware instalado no veículo mantido permanentemente em contato com a base de operações do cliente. Eficaz para o gerenciamento logístico e de risco da frota, o sistema é complementado por sensores que, instalados no veículo, podem inibir assaltos.

Bandag do Brasil Ltda.

Endereço: Avenida Mercedes-Benz, 580, Distrito Industrial – S. Bernardo do Campo – SP
CEP 13054-750
Fone: (19) 3725-4800
Fax: (19) 3725-4881
Home Page: www.bandag.com.br

Uma das líderes na fabricação e comércio de bandas de rodagem, a norte-americana Bandag está lançando produtos voltados para operações específicas de transporte. São seis tipos de bandas de rodagem especialmente desenvolvidos para aplicação em transporte de minério, madeira, cana-de-açúcar, etc.

Fornecedora exclusiva de bandas de rodagem e outros materiais para recapagem de 150 concessionários no Brasil, a empresa também apresenta seus últimos softwares de gerenciamento de pneus.

BGM Informática S/C Ltda.

Endereço: R. Padre Leonardo, 280 - São Paulo - SP
CEP 04625-021
Fone: (11) 5034.5200
Fax: (11) 5034.4477

Do setor de tecnologia da informação, a empresa paulistana desenvolveu um sistema para gestão de transportadoras. Entre outras possibilidades, o sistema, denominado Globus, ajuda a controlar estoques, pneus, faturamento, expedição etc. Também apresenta o Snaporder, portal de Internet para cotação, compra e venda de autopeças e serviços para empresas de transporte.

BCN Leasing Arrendamento Mercantil S/A

Endereço: Alameda Madeira, 222, 12º andar, Alphaville - Barueri - SP
CEP 06454-010
Fone: (11) 5509-2369
Fax: (11) 5509-2377
Home Page: www.bcn.com.br



Entre as modalidades de crédito que a instituição financeira mantém disponíveis para o setor de transporte estão o Finame, Leasing e o Crédito Direto ao Consumidor.

Bonano do Brasil Ind. Com. Imp. Exp. de Furgões Ltda.

Endereço: BR 116, Km 74, Menino Deus - Quatro Barras - PR
CEP 83420-000
Fone: (41) 672-1700
Fax: (41) 672-1100
Home Page: www.bonano.com.br

No seu estande na feira, a indústria

gaúcha Bonano dá destaque aos seus novos modelos de semi-reboque - térmico e frigorífico.

Borrachas Drebtor Ltda.

Av. V, nº 502 - Cuiabá - MT
CEP 78098-480
Fone: (65) 667.1414
Fax: (65) 667.1223

Borrachas Tipler Ltda.

Endereço: Avenida Parobé, 2250, Scharlau - São Leopoldo - RS
CEP 93140-000
Fone: (51) 568-2222
Fax: (51) 568-2221
Home Page: www.tipler.com.br



A indústria gaúcha de bandas pré-moldadas aproveita a exposição para apresentar ao mercado o modelo RT 73. Aplicado nos eixos de tração, o produto foi desenvolvido para ter o maior rendimento por quilometragem possível. Como outras empresas do setor, a Tipler também desenvolve e oferece softwares para tornar mais preciso o controle dos pneus que passaram por recapagem.

Borrachas Vipal S/A

Endereço: Rua Buarque de Macedo, 365, Centro - Nova Prata - RS
CEP 95320-000
Fone: (54) 242-1666
Fax: (54) 242-1736
Home Page: www.vipal.com.br



Para seu estande, a empresa traz mais de 60 desenhos de bandas de pré-moldados da marca Vipamold. Ou-

tros destaques da indústria são os produtos e acessórios para reparo de pneus e câmaras a frio.

BridgestoneFirestone do Brasil Ind. Com. Ltda.

Av. Queiróz dos Santos, 1.717 - Santo André - SP
CEP 09015-901
Fone: (11) 4433.1619
Fax: 911) 4433.1098

Buonny Gerenciamento de Riscos S/C Ltda.

R. Bertioga, 149, sala 31, 3º andar - São Paulo - SP
CEP 04141-100
Fone: (11) 3443.2525
Fax: (11) 34432532

Comércio de Equipamentos Norte Sul Ltda.

Endereço: Rua Dias da Silva, 524, Vila Maria - São Paulo - SP
CEP 02114-001
Fone: (11) 6955-9199
Fax: (11) 6955-9615
Home Page: www.nortesul.net



Fabricante e revendedora de equipamentos utilizados no processo de recapeamento de pneus de veículos pesados, a Norte Sul participa pela primeira vez da Fenatran. No seu estande, mostra uma máquina para desmontagem e montagem de pneus. O equipamento é fabricado pela Wether italiana, representada no Brasil pela Norte Sul há seis anos. A empresa também expõe no evento uma extrusora de fabricação própria, voltada para oficinas especializadas em recapagem. Com 45 empregados em São Paulo, a Norte Sul industrializa ainda escovas de aço, grampeadoras e serras para raspagem.

GUIA DE EXPOSITORES

Comp-3 Programação e Serviços S/C Ltda.

Endereço: Rua Catarina Schmidt, 222, Jardim Elite – Piracicaba – SP
CEP 13417-000

Fone: (19) 426-4195

Fax: (19) 426-4195

Home Page: www.comp-3.com.br

O mercado de softwares de gestão empresarial tem se desenvolvido significativamente e se segmentado nos últimos anos. A Comp-3 criou um sistema específico para a gestão de empresas de transporte rodoviário e operadores logísticos, o "Transport". Uma nova versão do produto, concebida para manter sob controle os custos e a manutenção da frota, está sendo lançada na Fenatran.

Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga

R. Francisco Eugênio, 329, 4º andar – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20948-900

Fone: (21) 2574.5231

Fax: (21) 2569.4886

Confederação Nacional do Transporte – CNT

SAS Qd. 6, Bl. "J" – Edif. Camilo Cola, 1º e 2º andares – Brasília – DF

CEP 70070-916

Fone: (61) 315.7121

Fax: (61) 225.3416

Cummins Brasil Ltda.

R. Jati, 266 – Guarulhos – SP
CEP 07180-900

Fone: (11) 6465.9811

Fax: (11) 6465.0121

DaimlerChrysler do Brasil Ltda.

Av. Alfred Jurzykowski, 552 – S. Bernardo do Campo – SP
CEP 09680-900

Fone: (11) 4173.6596

Fax: (11) 4173.6430

Ver matéria nesta edição.

Disconal Corretora de Seguros Ltda.

Av. Onze de Junho, 165, Vila Clementino – São Paulo – SP
CEP 04041-050

Fone/Fax: (11) 5575.5799

E-mail: faleconosco@disconal.com.br

E-mail: www.disconal.com.br

A empresa trabalha com seguros para variadas modalidades de transporte (RCT-RC, RCF-DC, RR, etc), e para cascos marítimos e automóveis. Outros serviços que são apresentados aos empresários visitantes da Fenatran incluem o gerenciamento de riscos, rastreamento por satélite e o cadastro e consulta de motoristas.

Etole Distribuidora de Veículos Ltda.

Av. Imperatriz Leopoldina, 182 – São Paulo – SP
CEP 05305-000

Fone: (11) 3646.6279

Fax: (11) 3646.6283

Facchini S/A

Endereço: Rodovia Euclides da Cunha, Km 520, Distrito Industrial – Votuporanga – SP
CEP 15500-000

Fone: (17) 426-2000

Fax: (17) 426-2002

Home Page: www.facchini.com.br



Para atender ao segmento de transporte de combustíveis, a Facchini acrescentou à sua linha de implementos rodoviários o bitrem tanque. O equipamento é fabricado no interior paulista com suspensão pneumática que permite uma absorção seis vezes maior de impactos quando comparada ao desempenho da suspensão de molas. A capacidade de carga do bitrem é de até 43 mil litros, dividida em duas composições. Os modelos de semi-reboque furgão, frigorífico, lonado e

outros também estão presentes no estande da empresa.

Ferlex Viaturas e Equip. Ltda.

Av. Eng. Eusébio Stevaux, 1.900 – São Paulo – SP
CEP 04696-000

Fone: (11) 5523.2155

Fax: (11) 5686.7709

Fiat Automóveis S/A

Rod. Fernão Dias, Km 429, Galpão 21, Col. 2 0 Betim – MG
CEP 32530-000

Fone: (31) 3529.3276

Fax: (31) 3529.3923

Fitacabo Equip. Rodoviários Ltda.

Pça. José Moreira, 65 – São Paulo – SP

CEP 03237-030

Fone: (11) 271.5330

Fax: (11) 216.5598

Flash Sistemas Especiais para Transporte

Endereço: Rua Galeno de Castro, 165, Jurubatuba – São Paulo – SP
CEP 04196-040

Fone: (11) 5521-4871

Fax: (11) 5521-4871

Home Page: www.flashnet.com.br



A empresa produz equipamentos e acessórios para baús. Seu mais recente lançamento é o Frigo-Flash – divisórias térmicas que permitem o transporte de cargas secas, frias ou congeladas dentro de um mesmo baú. A empresa também exhibe peças e colunas para lonas tipo "sider".

Ford Motor Company Brasil Ltda.

Av. Taboão, 899 – S. Bernardo do Campo – SP - CEP 09655-900

Fone: (11) 4174.4778

Fax: (11) 4174.4300

Agora você tem um relacionamento eletrônico especial com as empresas do Grupo Verdi



www.rodobens.com.br

O Consórcio Rodobens está abrindo uma nova porta para você.

- ofertar lances
- resultados das assembléias
- adquirir cotas
- extrato financeiro do cliente
- novos produtos/planos especiais
- área de parceiros



www.rodobensseguros.com.br

Tecnologia do amanhã. Tranquilidade de sempre.

- cálculo de seguros
- contratos/renovações
- apólices/endosso
- aviso de sinistro
- produtos/serviços
- espaço dos parceiros
- fale conosco

www.dibens.com.br

Soluções financeiras num click

- simulação de cálculos de financiamentos
- envio de proposta de financiamento
- solicitação de serviços
- fale conosco

www.vei.com.br

Soluções Web para as concessionárias

- soluções e produtos para os distribuidores de veículos
- B2B - compras eletrônicas
- comercialização de veículos novos e usados
- financiamento/seguro/consórcio/blindagem
- classificados, informações e serviços

CONSÓRCIO
rodobens

rodobens
CORRETORA
Seguros

Banco **Dibens**

Ve
www.vei.com.br

**GRUPO
VERDI**

0800.555.939

GUIA DE EXPOSITORES

Fras-le S/A

Endereço: Rodovia RS-122, Km 66, 10.945, Forqueta – Caxias do Sul – RS
CEP 95115-970
Fone: (54) 209-1955
Fax: (54) 209-1778
Home Page: www.fras-le.com.br



Uma das empresas do segmento de autopeças da Randon Participações S/A, a Fras-le expõe sua conhecida linha de pastilhas, lonas para freios, revestimentos de embreagem e outros materiais de fricção – aplicados em veículos leves e pesados, automóveis, tratores, trens e elevadores. A empresa, que também detém a marca Lonaflex, é líder nacional em vendas de lonas pesadas (blocos). Neste ano, alcançou também 30% de participação do mercado de pastilhas para freios.

Gazola S/A Ind. Metalúrgica

R. Rio Grande, 406 – São Paulo – SP – CEP 04018-001
Fone/Fax: (11) 5084.7788

General Motors do Brasil Ltda.

Av. Goiás, 1.805 – São Caetano do Sul – SP – CEP 09550-900
Fone: (11) 4234.7700, 0800197400
Fax: (11) 4234.7217
www.gmcenter.com.br

General Motors do Brasil Ltda.

Allison Transmission
R. Agostinho Togneri, 57 – São Paulo – SP
CEP 04690-090
Fone: (11) 5632.1628
Fax: (11) 5631.6962

Gera Administradora de Seguros Ltda.

Endereço: Rua Dr. Olavo Egídio, 943, Santana – São Paulo – SP
CEP 02037-001
Fone: (11) 6980-6241
Fax: (11) 6980-6241
Home Page: www.geraseguros.com.br

A prestadora de serviços paulistana apresenta aos empresários visitantes da Fenatran diversas modalidades de seguros para operações de transporte nacional e internacional. Escolta, cadastro de caminhoneiros e até atendimento a acidentes são alguns dos serviços agregados que a empresa de seguros oferece.

GFMI Cons. Logística Software House Ltda.

R. General Osório, 882 – 8º andar – Ribeirão Preto – SP
CEP 14010-000
Fone: (16) 610.3280
Fax: (16) 610.4858

Goodyear do Brasil

Endereço: Avenida Paulista, 854, 9º andar, Cerqueira César – S. Paulo – SP
CEP 01310-169
Fone: (11) 3281-4313
Fax: (11) 3281-4434
Home Page: www.goodyear.com.br

Um dos últimos lançamentos da empresa, a linha de pneus RHS/RHD (carga leve radiais) é o destaque em seu estande na Fenatran. A multinacional também mostra pneus de carga convencionais e radiais, para carga leve e de aviões. Além dos produtos, mostra uma máquina utilizada no processo de raspagem e aplicação de bandas em carcaças de pneus.

Guberman Informática S/C Ltda.

Endereço: Rua Uruguai, 147, Cidade Alta – Vitória – ES
CEP 29015-680
Fone: (27) 3200-2662
Home Page: www.guberman.com.br

A empresa capixaba desenvolve softwares de gestão para empresas de transporte rodoviário. Entre seus produtos mais conhecidos está o sistema de gerenciamento de frota, que ajuda a controlar informações sobre licenciamento, seguro, manutenção, entre muitas outras relacionadas aos veículos. Durante a feira, apresenta uma nova versão do software.

GV Holding S/A

R. Estado de Israel, 975 – São Paulo – SP
CEP 04022-002
Fone: (11) 5081.8682
Fax: (11) 5081.8680

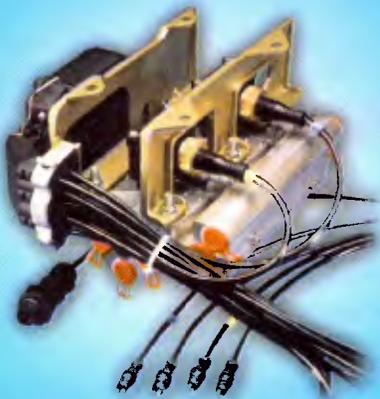
Haldex do Brasil Ind. e Comércio Ltda.

Endereço: Rua Carlos Pinto Alves, 29, Jardim Aeroporto – São Paulo – SP

Evite travamento de rodas

Sistema anti-bloqueio ABS para semi-reboques

Haldex do Brasil
Tel. + 11 50344999
Fax + 11 50349515
www.haldex.com.br
info@haldex.com.br



CEP 04630-030
Fone: (11) 5034-4999
Fax: (11) 5034-9515
Home Page: www.haldex.com.br

Subsidiária de empresa sueca, a Haldex do Brasil expõe durante a Fenatran toda sua linha de componentes e peças para sistemas de freios de veículos pesados.

HBM Hydraulic Ltda.

Endereço: Rodovia Piracicaba-Tietê, Km 101 – Piracicaba – SP
CEP 13401-620
Fone: (19) 426-2266
Fax: 426-3366
Home Page: www.hbm.com.br



A HBM pertence a Marrucci, indústria brasileira de equipamentos hidráulicos para veículos pesados, e nasceu a partir de uma joint-venture entre a Marrucci e a italiana BLB Hydraulic. É do parceiro italiano que a HBM traz a tecnologia para produção de equipamentos como o Comando Móbil (com vazão de 20 a 180 l/min) e as válvulas auxiliares e direcionais, indicados, por exemplo, para caminhões com guindastes e máquinas agrícolas.

Henkel Loctite Adesivos Ltda.

Av. das Nações Unidas, 10.989, 2º andar – São Paulo – SP

CEP 04578-000
Fone: (11) 3848.2321
Fax: (11) 3848.2324

HYVA do Brasil Hidráulica Ltda.

Endereço: Rua Evaristo de Antoni, 780, São José – Caxias do Sul – RS
CEP 95041-000
Fone: (54) 224-3433
Fax: (54) 224-3433
Home Page: www.hyva.com.br



Um dos equipamentos que a indústria gaúcha traz para a Fenatran diretamente das linhas de produção do Sul é a plataforma elevatória de carga para caminhões. A versão retrátil da plataforma funciona com motor elétrico-hidráulico e pode ser comandada por controle remoto. Sua capacidade de carga é de 1,5 a 2,5 toneladas. Outros produtos mostrados na feira são os cilindros hidráulicos telescópicos e os sistemas de rolete pneumáticos para caminhões.

Ibero Ind. Bras. de Equipamentos Rodov. Ltda.

Av. Pres. Wilson, 4.904-A – São Paulo – SP
CEP 04220-001
Fone: (11) 6914.8722
Fax: (11) 6914.4916

Incl. Levorin S/A

Av. Monteiro Lobato, 2.495 – Guarulhos – SP – CEP 07190-002
Fone: (11) 6464.2338
Fax: (11) 6464.2379

Indústria Metalúrgica Pastre Ltda.

Endereço: Rodovia Régis Bittencourt, Km 80, Colônia Maria José – Quatro Barras – PR
CEP 83420-000
Fone: (41) 672-1216
Fax: (41) 672-2390
Home Page: www.pastre.com.br



A Pastre mostra no seu estande boa parte de seus equipamentos e implementos para transporte rodoviário: unidades de basculamento; chassis; caixas de carga e acionamentos hidráulicos, entre outros.

International Caminhões do Brasil Ltda.

Av. Carlos Gomes, 466, 6º andar – Porto Alegre – RS
CEP 90480-000
Fone: (51) 3025.2057
Fax: (51) 3025.2001

Ver matéria nesta edição.

Ital Speed Automotive

Endereço: Rua Pierre de Beranger, 1362, Santo Amaro, São Paulo, SP
CEP 04676-050
Fone: (11) 5631-0200
Fax: (11) 5631-0203

Melhore a distribuição de frenagem

Ajustador Automático de Freio para semi-reboques



Tecnologia e Inovação



A indústria paulistana exhibe uma ampla linha de modelos de rodas para automóveis e veículos pesados. O principal lançamento para a feira deste ano é o novo modelo de roda de alumínio para caminhões e ônibus.

Ituran Serviços Ltda.

Endereço: Rua Cenno Sbrighi, 170, Água Funda - São Paulo - SP
CEP 05036-010
Fone: (11) 3613.2353/ 2356
Fax: (11) 3613.2366

A empresa apresenta a mais nova tecnologia empregada na operação de seu sistema (radiolocalização), isto é, a única do mercado não baseada em GPS, realçando o fato de ser proprietária de sua rede de comunicação. Tudo isto somado aos seus outros serviços que integram não apenas o uso do sistema para fins de monitoramento e rastreamento dos veículos da frota, mas também dispõe (em caso de sinistro) de toda operação necessária à recuperação do veículo sinistrado.

Iveco Mercosul Ltda.

Av. Pres. Castelo Branco, 3.333 - São Paulo - SP
CEP 03036-000
Fone: (11) 3327.6668
Fax: (11) 3327.6613

Ver matéria nesta edição.

Jost Brasil Sistemas Automotivos S/A

Endereço: Avenida Abramo Randon, 1200, Interlagos - Caxias do Sul - RS
CEP 95055-010
Fone: (54) 209-2818
Fax: (54) 209-2811
Home Page: www.jost.com.br

Fornecedora de componentes para caminhões e implementos rodoviários, a Jost nasceu de uma parceria entre a Randon Participações S/A e a indústria alemã Jost-Werke, em 1995. Abastece boa parte do mercado nacional com itens como



quinta-roda, pino-rei, aparelho de levantamento, engate de contêiner e engate automático - a maior parte da produção concentra-se em Caxias do Sul.

Katalyx Transportation do Brasil Ltda.

Endereço: Rua Joaquim Floriano, 1052, 13º andar, Itaim Bibi - São Paulo - SP
CEP 04534-004
Fone: (11) 3897-9889
Fax: (11) 3897-9849
Home Page: www.viakatalyx.com

Empresa do grupo espanhol Telefônica, a Katalyx está há menos de um ano no País. Desenvolve soluções em tecnologia da informação para os setores de logística, monitoramento e administração de cargas. Elaborados sob encomenda, os serviços desenvolvidos pela empresa podem, por exemplo, integrar diversos equipamentos, roteirizador, rastreadores de cargas, softwares de gestão, entre outras possibilidades. Pela primeira vez, está presente na Fenatran.

KLL Equipamentos para Transporte Ltda.

Endereço: Rua Candido Pinheiro de Barcelos, 3344, Distrito Industrial - Alvorada - RS
CEP 94834-530
Fone: (51) 483-8866
Fax: (51) 483-8866
Home Page: www.kllequip.com.br

A indústria gaúcha está lançando quatro novos modelos de suspensões pneumáticas. A Intraax, por exemplo, é desenvolvido com tecnologia Hendrickson para equipar semi-reboques e conta com garan-

tia de até 360 mil km. Outra novidade, o modelo HN, é voltado para veículos 6x4. Além dos lançamentos, no estande da KLL há uma ampla linha de suspensões pneumáticas para veículos leves e pesados e ônibus.

Kwikasair Cargas Expressas S/A

Endereço: Avenida Morvan Dias Figueiredo, 6159, Parque Novo Mundo - São Paulo - SP
CEP 02170-900
Fone: (11) 6955-2135
Fax: (11) 6954-2644
Home Page: www.kwikasair.com.br

Uma das maiores transportadoras paulistas, a Kwikasair chega aos 38 anos de atividades atendendo a quase todo o território nacional. Na Fenatran, a empresa demonstra aos visitantes o novo sistema de rastreamento via satélite que está garantindo os veículos de sua frota. A empresa também acaba de obter uma certificação ISO 9001.

Labor Equipamentos Rodoviários (Heberson Cosso-ME)

Endereço: Rodovia Fernão Dias, Km 88,8, Itapegica - Guarulhos - SP
CEP 07051-171
Fone: (11) 6242-7945
Fax: (11) 6242-7945

É uma das poucas indústrias nacionais com tecnologia própria para fabricação de suspensões pneumáticas para caminhões de todos os portes. O equipamento é recomendado para auxiliar no transporte de cargas sensíveis, como vidros, eletroeletrônicos e produtos de telecomunicações. Na feira, deve apresentar os modelos 2001.

Librelato Implementos Agrícolas e Rodoviários Ltda.

Endereço: Rodovia SC-438, Km 1, 69, Samuel Sandrini - Orleans - SC
CEP 88870-000
Fone: (48) 466-0000
Fax: (48) 466-0500
Home Page: www.librelato.com.br



REDE MERCÚRIO DE DISTRIBUIÇÃO.
As melhores rotas para o seu produto.

*575 rotas de coleta e entrega
e 515 rotas de viagens para
interligar 7 estados brasileiros
todos os dias. A melhor
logística de distribuição
nas regiões Sul e Sudeste.*



Mercurio
O Menor Tempo em Transportes

www.mercurio.com



A indústria Librelato renovou sua caçamba basculante para transporte de minérios. O novo modelo é um dos destaques do estande da empresa. Outro implemento rodoviário que está sendo mostrado pela primeira vez ao mercado é a plataforma específica para operações em linhas de transmissão e redes de energia elétrica.

Maprim Indústria e Comércio de Peças Ltda.

Endereço: Rua São Sebastião, 753, Centro – Juiz do Fora – MG
CEP 36015-410
Fone: (32) 3215-9133
Fax: (32) 3215-9133



A indústria mineira apresenta ao mercado o implemento conhecido como “Contra L”. O equipamento, segundo a empresa, foi projetado para reduzir o consumo de pneus em veículos pesados e aumentar a vida útil dos rolamentos das rodas traseiras.

Marangoni do Brasil Ltda.

Endereço: Rodovia LMG-800, Km 1, Distrito Industrial Genesco Aparecido de Oliveira – Lagoa Santa – MG – CEP 33400-000
Fone: (31) 3681-9200
Fax: (31) 3681-9333

Um novo método para processamento de bandas de rodagem é o que a Marangoni apresenta na feira. Por meio da tecnologia Ring Tread System, a empresa produz

bandas de rodagem sem emendas e na forma de anéis. Um outro equipamento exposto é o Ringtreader 1000, utilizado para fazer os anéis das bandas de rodagem aderirem nas carcaças dos pneus.

Master Sistemas Automotivos Ltda.

Endereço: Rua Atílio Andreazza, 3520, Interlagos – Caxias do Sul – RS
CEP 95052-070
Fone: (54) 209-2929
Fax: (54) 209-2922
Home Page: www.fmaster.com.br



Resultado de uma joint-venture com a Meritor Automotive Inc., a Master pertence à Randon Participações S/A. Uma das líderes em vendas de freios a ar, os produtos da empresa equipam mais de 200 mil caminhões na América Latina atualmente. Seus freios a ar tipo “S” e “Z” Came e a disco são fornecidos principalmente para Volkswagen, Ford, Volvo e a própria Randon.

Mecânica Silpa Ltda.

Endereço: Rodovia RS-122, Km 2, número 6, Novo Perímetro – Caxias do Sul – RS
CEP 95001-970
Fone: (54) 224-1333
Fax: (54) 224-1616
Home Page: www.silpa.com.br

A indústria gaúcha esperou a Fenatran para apresentar ao mercado os últimos dois equipamentos que desenvolveu: o pé mecânico modelo 2000, projetado para permitir um manuseio mais prático. O outro lançamento é a suspensão rebaixada específica para veículos coletores de lixo e betoneiras.

Mecanizados Rodríguez do Brasil, S.L. – MRB

Endereço: Avenida Itaipava, 2750 – Itajaí – SC
CEP 88316-300
Fone: (47) 348-1773
Fax: (47) 348-2176
Home Page: www.mrf.es

Pela segunda vez na Fenatran, a Mecanizados Rodríguez apresenta seus últimos modelos de fechos, dobradiças e outros acessórios para baús. Todos os equipamentos são importados da Espanha, onde fica a sua matriz. A empresa planeja a partir deste ano acelerar o processo de nacionalização dos produtos. Por enquanto, somente algumas peças são fabricadas em Santa Catarina.

Metalacre Ind. e Com. de Lacs Ltda.

Endereço: Rua Soledade, 38, Cumbica – Guarulhos – SP
CEP 07224-210
Fone: (11) 6412-0104
Fax: (11) 6412-0108
Home Page: www.metalacre.com.br

A fábrica paulista fornece uma gama diversificada de lacres de segurança para baús, tanques, contêineres e siders. Seus últimos modelos apresentam cabo de aço ajustável, gravação a laser e numeração em código de barras.

MKS Equipamentos Hidráulicos Ltda.

Endereço: Rua João Dias Ribeiro, 409, Pólo Industrial de Jandira – Itapevi – SP
CEP 06610-010
Fone: (11) 4789-3690
Fax: (11) 4789-3689
Home Page: www.marksell.com.br



A Marksell diminui o peso de sua conhecida plataforma elevatória de carga para lançar o novo modelo MKS 2200 P4E. No salão do transporte exibe ainda outros equipamentos como plataformas niveladoras de docas e para portadores de deficiência física.

Mocdrol Hidráulica Ltda.

Endereço: Rua José Luiz Fogarin, 151, Distrito Industrial 2 – Mococa – SP – CEP 13739-060

Fone: (19) 656-2505

Fax: (19) 656-2505

Home Page: www.mocdrol.com.br

Com um parque fabril de 8 m² no nordeste do Estado de São Paulo, a Mocdrol monta cilindros hidráulicos para máquinas agrícolas, rodoviárias e de movimentação de carga. No seu estande podem ser vistos os modelos telescópicos simples e de dupla ação.

Moreflex Borrachas Ltda.

Rodovia RS-240, Km 6, Ouro Verde – Portão – RS

Fone: (51) 562-1499

Fax: (51) 562-1274

Home Page: www.moreflex.com.br

A fabricante de bandas de rodagem lança o “Mac”, um equipamento que controla o processo de reconstrução de pneus. Um painel demonstrativo explica a operação do novo equipamento em seu estande. A Moreflex também produz outros produtos para oficinas especializadas, como *camelbacks* e colas.

Motocana Máquinas e Implementos Ltda.

Endereço: Avenida 1º de Agosto, 343, Vila Resende – Piracicaba – SP – CEP 13414-030

Fone: (19) 421-3088

Fax: (19) 421-3088

Home Page: www.motocana.com

A empresa monta, no interior paulista, guindastes hidráulicos veiculares. Os equipamentos possuem capacidade para erguer pesos que

variam de seis a 35 toneladas métricas. Destaque no estande da empresa, o mais recente modelo é o MK30000.

MWM Motores Diesel Ltda.

Endereço: Avenida das Nações Unidas, 22.022, Interlagos – São Paulo – SP – CEP 04795-915

Fone: (11) 3882-3200

Fax: (11) 3882-3573

Home Page: www.mwm.com.br

Colocada entre as líderes no fornecimento de motores diesel para montadoras com fábrica no País, a MWM decidiu levar para a Fenatran deste ano os seguintes modelos para veículos pesados: 4.12 TCAE; 6.12 TCAE; 6.10 TCA; 4.10 TCA e o 6.07 TCA.

Noma do Brasil S/A

Endereço: Rodovia BR 376, Km 415, 336, Parque Industrial – Sarandi – PR

CEP 87111-010

Fone: (44) 264-8000

Fax: (44) 264-8020

Home Page: www.noma.com.br

A Noma é conhecida por desenvolver equipamentos para operações intermodais nos últimos anos. Na Fenatran, apresenta ao mercado seu novo semi-reboque rodotrem graneleiro, de três eixos e capacidade para 74 toneladas. Outro lançamento que a empresa reserva para a feira é o semi-reboque articulado para “sider”, com capacidade de 57 toneladas (pbtc) e dois eixos.

Omnilink Tecnologia Ltda.

Endereço: Rua Cardeal Arcoverde, 1749, Bloco A, 8º andar, Pinheiros – S.Paulo – SP

CEP 05407-002

Fone: (11) 3817-4020

Fax: (11) 3817-4030

Home Page: www.omnilink.com.br



A empresa paulistana mostra novos equipamentos rastreadores que funcionam por meio de telefonia celular digital TDMA e CDMA, e também por satélite Globalstar. Os acessórios aumentam o portfólio de soluções da empresa, cujo principal produto é o sistema de rastreamento e logística Saver2000.

Orbssystem Tecnologia Industrial e Comercial Ltda.

Endereço: Rua Arthur Gunther, 134, Bairro da Amizade – Jaraguá do Sul – SC – CEP 89255-570

Fone (São Paulo): (11) 5081-3737

Fax: (11) 5081-3740

Home Page: www.orbssystem.com.br



O mercado de monitoramento de frotas a cada ano ganha sistemas mais avançados. O sistema de rastreamento e logística da Orbssystem pode ser controlado por satélite, celular ou Pager e é um dos destaques da empresa na Fenatran.

Ouro e Prata Cargas S/A.

Endereço: Rua Willy Eugênio Fleck, 85, Porto Seco - Porto Alegre - RS – CEP 91150-180

Fone: (51) 3349.9800

Fax: (51) 3349.9801

Pagg do Brasil Ltda.

Endereço: Avenida Rio Branco, 2194, Rio Branco – Caxias do Sul – RS – CEP 95091-000

Fone: (54) 226-2900

Fax: (54) 226-2900

Indústria italiana que em março montou representação no Brasil, a Pagg fornece sistemas de chicote para veículos pesados. Com produtos de simples instalação, a empresa escolheu a Fenatran para marcar sua entrada no mercado brasileiro.

Petrobrás Distribuidora S/A

R. Gal. Canabarro, 500, sl. 1607 –
Rio de Janeiro – RJ
CEP 20271-905
Fone: (21) 3876.2235
Fax: (21) 3876.4978

Pirelli Pneus S/A

Endereço: Avenida Giovanni Batis-
ta Pirelli, 871, Homero Thon
CEP 09111-340
Fone: (11) 4998-5681
Fax: (11) 4998-5113
Home Page: www.pirelli.com.br

A Pirelli lança na Fenatran os pneus FG85 e TG85. Foram projetados para ser empregados em operações de transporte em estradas asfaltadas e de terra. Além desses, a indústria mostra o novo modelo de pneu FR25, para médias e longas distâncias (Ver matéria nesta edição).

Pollus Sat Telecom. Com. e Serv. Ltda.

R. do Rocio, 351, 6º andar, cj. 61/
62 – São Paulo – SP
CEP 04554-000
Fone: (11) 3053.3600
Fax: (11) 3053.3610

Pool Participações, Administração e Corretagens de Seguros Ltda.

R. Profª Heloisa Carneiro, 333/337
– São Paulo – SP – CEP 04630-051
Fone/Fax: (11) 5034.7133
E-mail: pool@globocom.br
Home Page: www.poolseguros.com.br

A seguradora paulistana oferece serviços especializados às empresas de transporte. Trabalha com diversas modalidades de seguro. Alguns exemplos são seguro de transporte nacional e internacional, de vida e de automóveis. Em seu portfólio, mantém também planos de previdência privada e de logística de segurança.

PPW Brasil

Endereço: Avenida Com. Thomáz Fortunato, 3435, Praia dos Namorados – Americana – SP

CEP 13475-010
Fone: (19) 465-1155
Fax: (19) 465-1122
Home Page: www.ppwbrasil.com.br

A fabricante de portas “roll-up” PPW apresenta pela primeira vez ao mercado exclusivo modelo em PVC. O produto não necessita de dobradiças e permite encaixes mais simples. Na exposição, também podem ser vistas as portas de madeira e de alumínio, além das conhecidas plataformas hidráulicas, divididas em modelos capazes de erguer 1, 1,5 ou 2 toneladas de carga.

Produsoft Assessoria e Serviços de Informática

Endereço: Joaquim Antunes, 367,
Cerqueira César – São Paulo – SP
CEP 05415-000
Fone: (11) 3086-0190
Home page: www.produsoft.com.br

A empresa desenvolve softwares para gerenciamento de frota. Durante a Fenatran, apresenta programas e ferramentas de informática preparadas para ajudar na redução de custos e de tempo durante as operações logísticas.

Randon S/A – Implementos e Sistemas Automotivos

Av. Abramo Randon, 770 –
Interlagos – Caxias do Sul – RS
CEP 95055-010
Fone: (54) 209.2000
Fax: (54) 209.2011
E-mail: implemen@randon.com.br
Home Page: www.randon.com.br



Uma das maiores fabricantes de implementos rodoviários da América Latina, a Randon escolheu a Fenatran para lançar o “semi-reboque tanque sem cofre de expansão”. O uso desse equipamento ainda não foi regulamentado no País e depen-

de de normatização do Inmetro. Para transporte de combustíveis, o novo tanque teve a estrutura de sua caixa de carga reforçada e está presente em outros países. Além desse implemento, a indústria gaúcha leva para a feira o semi-reboque furgão condensado, para distribuição de cargas em grandes centros urbanos. Novos modelos de bitrem graneleiro, bitrem basculante e semi-reboques frigoríficos também são mostrados.

Recrusul S/A

Endereço: Avenida Luiz Pasteur,
1020, Três Portos – Sapucaia do Sul – RS – CEP 93212-360
Fone: (51) 474-5100
Fax: (51) 474-1897
Home Page: www.recrusul.com.br



A empresa, uma das principais fabricantes de semi-reboques do País, acaba de lançar uma composição “bitrem”, com câmara frigorífica, para transporte de pallets. No seu estande são apresentados esse e outros tipos de semi-reboque da marca – alguns dos principais são os modelos para cargas frias, em tanque ou em silos.

Renault do Brasil S/A

Av. Renault, 1.300 – São José dos Pinhais – PR – CEP 83070-900
Fone: (41) 380.1397
Fax: (41) 380.1392

Repom S/A

Endereço: Alameda Tocantins, 75,
18º andar, Alphaville, Barueri – SP
CEP 06455-020
Fone: (11) 4191-1161
Fax: (11) 4193-8159
Home Page: www.repom.com.br

A empresa é controlada por um

GUIA DE EXPOSITORES

banco pertencente ao grupo Martins, o Tribanco, e produz soluções em tecnologia da informação para gestão e operação de frotas, próprias e terceirizadas. Operado via Internet, o sistema da empresa permite o controle de contratação de autônomos, rastreamento de carga, liquidação de fretes, consumo de combustível, entre outros dados.

Resfriar Climatizadores e Equipamentos Ltda.

Endereço: Rodovia BR-116, Km 39,2, 7487, Vila Gaúcha – Vacaria – RS – CEP 95200-000
Fone: (54) 232-8585
Fax: (54) 232-9393
Home Page: www.resfriar.com.br

A empresa que começou como uma pequena revenda de acessórios para caminhões no interior do Rio Grande do Sul, hoje exporta 8% de sua produção de climatizadores de ar para a Espanha, México e outros

países. No Brasil, tem cerca de 700 pontos de venda e é atualmente uma das principais empresas do segmento. Seus climatizadores podem ser adaptados em veículos leves e pesados de quaisquer modelos.

Rodosinos Carrocerias e Refrigeração Ltda.

Endereço: Rodovia RS-240, km 11, Rincão do Cascalho – Portão – RS CEP 93180-000
Fone: (51) 562-1166
Fax: (51) 562-1929
Home Page: www.rodosinos.com.br



A indústria gaúcha trouxe da Itália a tecnologia do semi-reboque frigorífico que decidiu destacar no seu estande na Fenatran. O equipamen-

to, modelo Uniblock, é construído de fibra de vidro e proporciona resistência de até 4 toneladas de carga por metro quadrado.

Rodotec Sistemas de Contr. Ltda.

Av. Pres. Vargas, 3.313, Grupo 504 – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20210-030
Fone: (21) 2515.2323
Fax: (21) 2515.2324

Rodoviário Ramos Ltda.

Endereço: Rua Salvador Rodrigues Prado, 200, Parque Novo Mundo – São Paulo – SP – CEP 02190-050
Fone: (11) 6955-1500
Fax: (11) 6954-0269
Home Page: www.rodoramos.com.br

Transportadora com atuação em todo o País, a Ramos apresenta sua nova divisão para transporte de produtos químicos. A empresa inaugurou, no mês de agosto, uma filial

Lava Jacto 800. Um Banho de Inovação!

A Jacto desenvolveu uma nova tecnologia para facilitar a limpeza de grandes veículos: **LavaJacto 800**. Uma lavagem rápida e econômica de baús e carrocerias, que vai deixar sua frota com uma aparência sempre bonita e conservada.

A única do mercado que lança produto químico a 5 m de altura.

Aplica até "Limpa Baú" sem danos ao equipamento.

- Maior Facilidade de Operação
- Maior Rendimento
- Maior Durabilidade
- Maior Rapidez
- Maior Economia



Lava Jacto 800
Vazão: 20 l/min
Saída: 1 mangueira de 20 metros
Pressão regulável: 0 a 800 lbf/pol²

J **jacto**
JACTO É QUALIDADE

GUIA DE EXPOSITORES

em Guarulhos projetada para receber e despachar esse tipo de carga. Fundada em 1938, a transportadora conta atualmente com 45 carretas e cinco caminhões-truques, todos equipados com sistemas de rastreamento de frota via satélite e de gerenciamento urbano.

Sanbin Ind. De Auto Peças Ltda.

R. Fernando Falcão, 109 – São Paulo – SP – CEP 03180-003
Fone: (11) 6602.1100
Fax: (11) 6601.1082

Scania Latin América Ltda.

Av. José Odorizzi, 151 – S. Bernardo do Campo – SP
CEP 09810-902
Fone: 911) 4344.9274
Fax: (11) 4344.9036



Ver matéria nesta edição

Shell Brasil S/A

Praia de Botafogo, 370 – Rio de Janeiro – RJ – CEP 22258-900
Fone: (21) 2559.7310
Fax: (21) 2559.7503

Siemens VDO Automotive Ltda.

Endereço: Avenida Adolf Schindling, 155, Itapegica – Guarulhos – SP – CEP 07042-020
Fone: (11) 6423-3400
Fax: (11) 6423-3646
Home Page: www.siemensvdo.com.br

A empresa de origem alemã participa do salão do transporte com sua linha de tacógrafos (mecânicos e eletrônicos), computadores de bordo, painéis de veículos, sensores e pressurizadores de pneus.

Soc. Michelin de Participações Ltda.

Av. das Américas, 700, bloco 4 – Rio de Janeiro – RJ
CEP 22640-100
Fone: (21) 2429.4629
Fax: (21) 2429.4636

Suspensys Sistemas Automotivos Ltda.

Endereço: Avenida Abramo Randon, 784, Interlagos – Caxias do Sul – RS – CEP 95055-010
Fone: (54) 209-3046
Fax: (54) 209-3011
Home Page: www.suspensys.com.br



Em operação desde 1998, a empresa é a última a integrar o segmento de autopeças da Randon Participações S/A, composto atualmente pelas indústrias Fras-le, Jost Brasil, Master e Suspensys. Juntas, têm faturamento superior a R\$ 150 milhões. A Suspensys produz e vende suspensões, eixos, cubos e tambores a partir da fábrica de Caxias do Sul. Entre seus principais clientes estão Volvo, Volkswagen, DaimlerChrysler, Ford, Iveco, e outras montadoras.

Tectyres Ind. e Com. Ltda.

Rod. Raposo Tavares, Km 93 – Sorocaba – SP – CEP 18048-130
Fone/Fax: (15) 227.4411

Telesp – Telecomunicações de São Paulo S/A – Telefonica

Av. Olavo Fontoura, 1.209 – São Paulo – SP – CEP 02012-021
Fone: (11) 6221.8330
Fax: (11) 6221.5996

Tortuga Produtos de Borracha Ltda.

Endereço: Rua Alberto Klemtz, 441, Portão – Curitiba – PR

CEP 80330-380
Fone: (41) 329-4477
Fax: (41) 329-5534
Home Page: www.tortugaonline.com.br

A alta resistência ao calor é a principal qualidade da nova câmara de ar para caminhões e ônibus que a Tortuga acaba de lançar. Além dessa novidade, a empresa mostra câmaras para serviços extrapesados e toda a linha de modelos para veículos de passeio, industriais e agrícolas.

Utility – Road Ind. de Impl. Rodov. Ltda.

BR 116, Km 112, s/nº – São Marcos – RS – CEP 95190-000
Fone/Fax: (54) 291.9000

Vetroresina do Brasil Indústria e Comércio Ltda.

Endereço: Rodovia Marechal Rondon, Km 256,3, Distrito Industrial 3 – Botucatu – SP
Fone: (14) 6822-8857
Fax: (14) 6822-8885
Home Page: www.vetroresina.it

A empresa de origem italiana atua na fabricação de laminados de vidro. O produto da marca é usado principalmente na construção de baús frigoríficos, que cada vez mais preferem os laminados de vidro às chapas metálicas, segundo a fabricante. Entre outras vantagens, o vidro retém o frio com mais eficiência, oferece manuseio simplificado e diminui o peso do baú.

Viação Aérea Riograndense – Varig

Av. Almirante Sílvio de Noronha, 365-B/355 – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20021-010
Fone: (21) 3814.5945
Fax: (21) 3814.5902

Volkswagen do Brasil Ltda.

Via Anchieta, Km 23,5 – S. Bernardo do Campo – SP
CEP 09823-990
Fone: (11) 4347.2086
Fax: (11) 4347.2175

GUIA DE EXPOSITORES

3 — Botucatu — SP

Fone: (14) 6822-8857

Fax: (14) 6822-8885

Home Page: www.vetroresina.it

A empresa de origem italiana atua na fabricação de laminados de vidro. O produto da marca é usado principalmente na construção de baús frigoríficos, que cada vez mais preferem os laminados de vidro às chapas metálicas, segundo a fabricante. Entre outras vantagens, o vidro retém o frio com mais eficiência, oferece manuseio simplificado e diminui o peso do baú.

Viação Aérea Riograndense — Varig

Av. Almirante Sílvio de Noronha, 365-B/355 — Rio de Janeiro — RJ

CEP 20021-010

Fone: (21) 3814.5945

Fax: (21) 3814.5902

Volkswagen do Brasil Ltda.

Via Anchieta, Km 23,5 — S.

Bernardo do Campo — SP

CEP 09823-990

Fone: (11) 4347.2086

Fax: (11) 4347.2175



Ver matéria nesta edição.

Volvo do Brasil Veículos Ltda.

Av. Juscelino K. de Oliveira, 2.600

- Curitiba — PR — CEP 81260-900

Fone: (41) 317.8099

Fax: (41) 317.8066

Zegla Ind. de Maq. Para Bebidas Ltda.

Trav. José Serafin Fedalto, 277 —

Bento Gonçalves — RS

CEP 95700-000

Fone: (54) 451.3868

Fax: (54) 451.3868

ZF do Brasil S/A

Av. Conde Zepellin, 1935 —

Sorocaba — SP — CEP 18103-532

Fone: (15) 235-2525

Fax: (15) 235-2525

Home Page: www.zf-group.com.br



A ZF apresenta ao mercado sua nova transmissão ZF-Ecosplit 16S1650, a primeira aplicada em caminhões Volkswagen. As transmissões da linha Ecosplit, em vários modelos, foram projetadas para aplicação em veículos pesados e extrapesados, e são montadas em estrutura de liga leve e carcaça de acoplamento integrada.

**Novos
Lubrificantes
Promax.
Tecnologia
à altura do
seu motor.**



Chegaram os lubrificantes Promax. São quatro tipos de óleo: SL e SF para motores a gasolina, álcool e gás natural e CG-4 e CF para motores a diesel. Uma linha completa de última geração e que tem em sua fórmula os aditivos mais modernos do mundo. Proporciona estabilidade em altas temperaturas, lubrificação perfeita e proteção extra para o motor. Se você quer o melhor para o seu carro, use sempre Promax.

Discussão traz luz ao setor de cargas

Dose exagerada de tributos, pedágios excessivos, crise no Mercosul, roubos nas estradas. Estes temas polêmicos freqüentaram os debates que resultaram em diagnóstico de problemas e propostas de soluções

Nicolau Farah

O pedágio é mesmo o grande vilão do setor de transporte rodoviário de carga. Isto é o que ficou evidenciado durante o II Congresso Nacional dos Transportadores de Cargas, realizado em Florianópolis (SC). Os abusos cometidos pelas empresas concessionárias de rodovias foi o que mais despertou a atenção e provocou os mais acalorados debates entre os cerca de 800 empresários e transportadores autônomos presentes no evento. Promovido pela Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas (ABTC), o encontro serviu para unificar os discursos e traçar metas em torno das muitas questões que afligem o setor: excesso de tributos, os roubos de cargas, Mercosul, as novas agências, a regulamentação, perspectivas econômicas para o

transporte rodoviário de cargas (TRC) e a crise que o país atravessa.

“As mudanças na política econômica, especialmente a alteração na área cambial, tem levado a constantes aumentos nas taxas de juros, afetando todo o setor produtivo brasileiro. O governo não consegue manter suas contas em ordem e acaba onerando excessivamente a produção e os serviços, com uma carga tributária alta, o que emperra o desenvolvimento do País”. Este foi o diagnóstico apresentado pelo presidente da ABTC, empresário Newton Gibson, em seu discurso de abertura dos trabalhos. Ele deu o tom dos debates ao lembrar que “as oportunidades que estão surgindo no setor são infinitas, mas os bons resultados dependerão da nossa união e do nosso poder de articulação para levar os nossos anseios às esferas que decidirão

o futuro do transporte”.

O deputado Germano Rigotto, em sua palestra sobre as perspectivas econômicas para o TRC, lembrou que a única saída para viabilizar o setor de transporte é fomentar o crescimento do país. “Quanto maior a produção, quanto maior o desenvolvimento, mais forte é o setor. E qual a visão que eu tenho do momento que estamos vivendo? Não é uma visão otimista, infelizmente”, observou. “Nós temos indicadores econômicos que não são bons”, disse Rigotto.

Para o deputado a crise de energia, a crise Argentina com reflexos no Brasil, a retração do mercado internacional com a desaceleração econômica americana e o desaquecimento da economia européia provocam o risco de uma recessão mundial ainda nos próximos meses. “Este quadro vai se refletir no setor”, alertou. “Quanto menos se produzir, quanto menos desenvolvimento se tiver, menos carga transportada. Então temos uma situação que, se é preocupante, temos de ver quais os caminhos que poderíamos seguir para amenizar. E não vejo outra alternativa além de ficarmos menos dependentes do capital especulativo internacional”, disse o parlamentar.

Rigotto apresentou a seguinte análise: “Hoje temos um déficit em conta corrente no Brasil que chega perto de 5% do PIB, ou seja, US\$ 27 bilhões. Analisando a balança comercial, a remessa de lucros, a reserva de juros desses US\$ 27 bi-



Abertura do Congresso, na capital catarinense: dois dias de análises, reflexões sobre o presente e o futuro do transporte de cargas

Ihões, concluímos que precisamos buscar este recurso lá fora”. A alternativa para reduzir essa dependência, lembrou, é fazer o que foi defendido pelo presidente Fernando Henrique Cardoso na posse do ministro Sérgio Amaral, que é a de o País aumentar as suas exportações. Rigotto, que já foi líder do governo na Câmara no primeiro mandato de FHC, porém, lamentou o afastamento dos compromissos assumidos pelo presidente com as reformas estruturais, que passavam pela mudança da ordem econômica, flexibilização dos monopólios, a questão do gás natural, navegação de cabotagem, a mudança no conceito de empresa nacional, a reforma administrativa, a reforma previdenciária e finalmente a reforma tributária.

“Agora só temos um caminho: é mais desenvolvimento. Para isso é necessário promover a desoneração total das exportações. O caminho é a possibilidade de gerarmos superávit na balança comercial, financiarmos este déficit que temos, esta dívida que temos hoje com esta exportação maior, com este crescimento da economia. Não há outra solução. Alguns vão me dizer: mas é fácil fazer isto? Não. É mais difícil hoje porque, infelizmente, algumas reformas que deveriam ter acontecido não aconteceram, como a reforma tributária”, concluiu.

RODOVIAS PRIVATIZADAS

– “Em uma viagem de caminhão, dentro do estado de São Paulo, que sai de Araraquara até Santos, gastam-se R\$ 200 de pedágio. Esse caminhão, fazendo dez viagens por semana, gasta R\$ 8 mil por mês; vezes 12 meses, dá R\$ 96 mil; vezes cinco anos... Nós compramos dois bitrens a cada cinco anos, diante da exorbitância que o pedágio nos tira”. Este exemplo prosaico foi apresentado da platéia pelo empresário José Luiz Fonseca, e recebeu uma salva de palmas dos presentes, diante da indignação manifestada por todos durante o debate sobre o excesso de praças de pedá-



A platéia participou ativamente dos debates e, em certos momentos, a temperatura esquentou, como na questão do terceiro eixo suspenso

gio e as tarifas cobradas. Foi o momento da grande discussão, pois esse é um dos temas que mais tem afligido os transportadores: o custo do pedágio nas estradas.

Segundo o palestrante Wando Borges, consultor da Confederação Nacional do Transporte (CNT), há necessidade de se reverem os critérios para a adoção do sistema de cobrança nas estradas. “Quais os princípios geralmente aceitos para cobrança de pedágio?”, perguntou. E ele próprio respondeu: “Um primeiro, que a via onde se cobra – uma estrada ou uma ponte – possa oferecer um serviço diferenciado. Que ofereça algo mais do que as vias normais, onde o uso é livre. Que essa via, onde exista pedágio, possa oferecer um benefício extra para o usuário, como por exemplo um ganho de tempo ou uma redução nos custos de operação. A existência de uma alternativa livre, ou seja, se o usuário prefere, ele pode optar por outra via, em geral um pouco mais longa, de características inferiores, onde o tempo de percurso é maior ou onde o gasto de seu veículo é mais elevado, mas que ele não se sujeite ao pedágio. Esses princípios são geralmente aceitos e geralmente adotados mundo afora”.

Um bom exemplo de tal situação, apresentado por Borges, foi a ponte Rio-Niterói, construída com financiamento inglês. “Foi calculado um pedágio que permitiria pa-

gar aquele investimento, num prazo calculado em doze anos. A cobrança se justificava pelo fato de que a alternativa livre era o contorno da baía de Guanabara, que implicava um tempo de percurso e gastos de operação de veículos substancialmente maiores do que o pedágio cobrado. Isso, naturalmente, explicou o sucesso da ponte, onde o tráfego cresceu mais do que o projetado e o pedágio arrecadado permitiu o pagamento integral do financiamento e sobraram recursos que possibilitaram a construção de vias de acesso à ponte, particularmente no trecho São Gonçalo-Niterói”, emendou.

Historiando, Borges lembrou que as experiências com cobrança de pedágio no Brasil recente começaram por ali (a ponte Rio-Niterói). Mas ele apontou dois critérios teóricos aceitáveis para a cobrança de pedágio: o justo e o efetivamente viável.

“O justo seria que a cobrança fosse feita em função do custo imposto pela utilização da via”, afirmou. “É sabido que o custo é muito grande em função da tonelagem transportada. Não é uma função direta, porque o efeito da carga sobre o pavimento cresce numa função exponencial, ou seja, o veículo com uma tonelagem baixa causa praticamente nenhum estrago. Isso só acontece à medida que cresce a tonelagem ou o peso por eixo. Essa, inclusive, é a razão da limitação que



Newton Gibson (à dir.), presidente da ABTC, que abriu a Feira Automotiva, participou ativamente do debate sobre regulamentação do transporte rodoviário de cargas

existe em praticamente todos os países onde se cobra carga por eixo; no caso brasileiro, 10 t por eixo”, lembrou. E prosseguiu: “Um veículo que passa com 10 t causa um determinado dano. Se em vez de 10 t, ele leva 11 t, o dano não é 10% maior, pode ser até 50%. Se ele leva 15 t, em vez de haver dano 50% maior, o impacto, dependendo do tipo de pavimento, pode ser 200 vezes acima do que o veículo que leva 10 t. Esse fato justificaria cobranças de multas absolutamente elevadas para os casos de excesso de peso. Então, o justo em termos de pedágio seria que se pagasse de acordo com o dano causado à rodovia pela passagem do veículo. Dentro desse princípio, automóveis pagariam nada, porque o dano causado por um carro de passeio é praticamente zero”, raciocinou.

Comparações apresentadas por Borges: no Brasil, com uma malha pavimentada da ordem de 150 mil km, 9,3 mil km são operados por pedágio, representando 5,9% da malha total. Se comparado com a França, com uma malha de 813 mil km, existem apenas 6.291 km operados com pedágio, o que corresponde a 0,8% do total. Nos Estados Unidos, onde muita gente imagina que há uma enorme malha operada com pedágio, na verdade a extensão total é muito pequena. São apenas 8.420 km, que repre-

pedágio, equivalentes a 16% do total.

TERCEIRO EIXO – Um outro aspecto polêmico da questão do pedágio foi levantado pelo presidente da Federação das Empresas Transportadoras de Carga do Estado de São Paulo, Flávio Benatti, membro da mesa, que reclamou da cobrança do terceiro eixo, mesmo quando levantado.

“Em São Paulo estamos vivendo um problema muito sério”, disse. “Automatizaram as praças, o chamado Sem-Parar, e não estão querendo de jeito nenhum reconhecer o eixo suspenso nos caminhões, sob a alegação mais esdrúxula e absurda: a de que o programa contratado pelas concessionárias não permite a leitura do eixo”, reclamou Benatti. “Estamos na era da informatização, aceitar um negócio desse é aceitar o diploma de burro”.

O presidente da Associação das Empresas Concessionárias de Rodovias (ABCR), Moacyr Servilha Duarte, também presente no congresso e um dos debatedores da mesa, ainda tentou insistir na questão da falta de um sistema eficien-

sentam 0,23% da malha total. Acontece que o total da malha viária americana é enorme: mais de 3,6 milhões de km pavimentados. Pior do que o Brasil, só a Argentina, que com uma malha total pavimentada de 61 mil km, em 1998, tinha 9.767 km operados com

te que evite a cobrança do terceiro eixo levantado. “Não tem como deixar de cobrar, é realmente uma questão técnica”, disse, embora reconheça a determinação da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo para que não se cobre o eixo suspenso.

O argumento provocou uma revolta geral entre os presentes. “Eu acabei de ouvir uma coisa tão absurda e tão desonesta que não posso acreditar. Se tem dificuldade técnica é um problema de vocês, vocês consertem a dificuldade técnica”, reagiu o empresário Roberto Mira, da platéia.

OUTROS TEMAS – A agenda apertada do congresso abordou ainda questões como a criação do Código de Defesa do Contribuinte. O projeto, em tramitação no Congresso Nacional, foi apresentado e comentado pelo seu autor, o senador Jorge Bornhausen. A lei complementar conta com sete capítulos e 53 artigos. Segundo o senador, a sua aprovação representará a consolidação da cidadania ao estabelecer quais são os direitos e deveres do contribuinte e do fisco.

“Representa uma revolução cultural porque estabelece uma relação justa entre as partes e coloca o País ao lado dos mais modernos e desenvolvidos do mundo”, declarou. O objetivo do projeto é unificar a conduta da União, dos estados e municípios na sua abordagem ao contribuinte, conferindo-lhes “o respeito que deve ser dispensado a qualquer cidadão, que não mais



O evento incluiu um espaço dedicado à apresentação de produtos e serviços dirigidos à comunidade do transporte de cargas

MIRA.
TRANSPORTE DE
QUALIDADE DE VIDA
PARA O CENTRO-OESTE.



A distribuição dos produtos farmacêuticos administrados pela logística da UNIDOCK'S, em todo o Centro-Oeste, está a cargo do MIRA Transportes. Uma super estrutura que possui 18 filiais estrategicamente localizadas, mais de 900 funcionários bem treinados, frota com mais de 300 veículos próprios, rastreados e equipados com tecnologia de ponta, e muita vontade de atender bem os novos parceiros. E tudo isso com Padrão Internacional de Qualidade ISO 9002. **UNIDOCK'S** e **MIRA**. **A Receita de Sucesso que leva mais Qualidade de Vida para o Centro-Oeste.**

Unidock's
LOGÍSTICA FARMACÉUTICA

DDG 0800.11.MIRA
www.mira.com.br

MIRA 
ISO 9002
Transporte de Qualidade para o Centro-Oeste



O mais eficiente sistema de logística do país dirigido à indústria farmacêutica

o melhor transporte de produtos farmacêuticos para o Centro-Oeste

poderá ser tratado como suspeito até que prove o contrário”.

Apesar do pessimismo diante da crise argentina que pode afetar o destino do Mercosul, a importância da manutenção desse mercado alfandegário foi defendida por todos os membros da mesa que teve como palestrante o assessor especial do Presidente da República para Assuntos do Mercosul, Luiz Carlos Galdino de Medeiros.

“É uma iniciativa que tem bases políticas e estratégicas muito relevantes para os países do Cone Sul”, defendeu Medeiros. Para ele “o Mercosul está em crise, mas não acabou”. E lembrou as bases em que foi criado: “O Mercosul nasceu de um quadro de governos democráticos, surgidos a partir dos anos 80, que permitiu uma maior articulação dos países para defender seus interesses. Foi um momento em que todos os países da América Latina, com exceção de Cuba, buscaram uma saída em bloco”. Para o assessor da Presidência “a importância do Mercosul é incontestável” e é uma iniciativa que não tem mais como ser parada”.

Já o advogado Flávio Henrique Silva, da FHS Advogados, especialista em mercado internacional e um dos debatedores da mesa, lembrou que existem profundos conflitos entre os países signatários do Mercosul e que, por isso mesmo, “é preciso realinhar as convicções e os esforços para que nós possamos alcançar esse mercado comum”.

“Um mercado comum visa alijar barreiras alfandegárias e não alfandegárias. Tem que ter suas etapas perfeitamente definidas passando pela zona de livre comércio e pela união aduaneira. E o Mercosul estava justamente na fase da união aduaneira, com quase 85% da sua tarifação condensada, quando estourou a crise da Argentina. E o Mercosul involuiu quando o ministro da Economia daquele país, Domingo Cavallo, simplesmente alterou as suas alíquotas à revelia do grupo, afastando-se dos protocolos

assinados pelo Mercado Comum”, afirmou Silva.

Mesmo assim, o deputado Feu Rosa fez uma ampla defesa dos programas do governo voltados para o setor de transportes, que incluem a privatização das ferrovias e rodovias que “a longo prazo, através de uma ampla parceria com a iniciativa privada, pretendem uma mudança substancial na matriz de transportes do nosso país, interligando a malha rodoviária às ferrovias e hidrovias”.

“O Brasil, por meio destas medidas, terá mudado inteiramente a matriz do transporte de carga, que será multimodal e inteiramente gerenciada pela iniciativa privada, representando um grande salto de qualidade para o desenvolvimento do nosso comércio interno e externo, principalmente com o Mercosul, cujo comércio está diretamente ligado às facilidades de transporte”, justificou Feu Rosa.

PIRATARIA – O roubo de carga também foi outro tema que despertou a atenção dos presentes, atraindo um grande número de interessados em ouvir o senador Romeu Tuma, presidente da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI), discorrer sobre as providências que vêm sendo tomadas para tentar amenizar o problema.

Tuma destacou principalmente a dificuldade que o Judiciário tem enfrentado para punir o receptor. “Muitas vezes pela falta de materialidade no enquadramento daquele receptor, porque ele sempre tem uma nota fiscal ‘quente’ para explicar e justificar a presença da mercadoria”, destacou o senador. Outro motivo que impede a punição dos receptores, segundo Tuma, é que estes possuem “grandes estruturas empresariais que podem dar consumo rápido a esta quantidade de mercadoria roubada”, afirmou referindo-se às redes de varejo identificadas até agora pela CPI.

O relator da comissão, deputado Oscar Andrade, depois de ler o re-



Senador Bornhausen: Código de Defesa do Contribuinte consolidará a cidadania

latório preliminar do Roubo de Carga que concluiu pela necessidade de um melhor aparelhamento dos órgãos responsáveis pelo combate ao crime organizado, comentou: “Até porque, logisticamente, estão aquém das estruturas criminosas que hoje agem no país”. Andrade falou ainda do envolvimento de policiais com os ladrões e receptores de cargas, conforme constatou a CPI em São Paulo e em outros estados por onde a comissão passou. Até o momento, foram quebrados os sigilos fiscais, bancários e telefônicos de mais de 100 criminosos, revelou.

O senador Tuma reconheceu também a importância de se rever a questão do seguro, lembrando que “a responsabilidade pelo roubo de carga não é só do transportador, mas da estrutura externa que agride o sistema”. E concluiu: “Temos que estudar a lei do seguro e ver quais alterações devem ocorrer para diminuir o ônus que o transportador tem arcado”.

Ao final do encontro, que contou com a presença do governador de Santa Catarina, Esperidião Amin, foi lida a Carta de Florianópolis, na qual o presidente da ABTC, Newton Gibson, enumera as principais considerações, contribuições e propostas apresentadas durante o II Congresso dos Transportadores de Cargas. ■

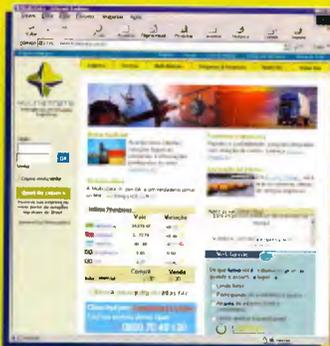
A PARTIR DE
AGORA, VOCÊ NÃO
TEM MAIS PROBLEMAS
DE LOGÍSTICA. VOCÊ
TEM SOLUÇÕES.



WWW.MULTISTRATA.COM.BR

MULTISTRATA. SOLUÇÕES REAIS PARA SEUS PROBLEMAS DE LOGÍSTICA.

A Multistrata é o ponto de convergência de toda a cadeia logística: empresas, transportadoras, operadores logísticos e empresas de armazenagem. Na Multistrata, todos se reúnem, realizam transações e solicitam serviços logísticos customizados em um ambiente neutro, transparente e seguro, sempre contando com um completo gerenciamento das operações realizadas. Ajudamos sua empresa a projetar e operar a cadeia logística, englobando desde os fornecedores até o atendimento aos clientes.



TECNOLOGIA DE ÚLTIMA GERAÇÃO SOLUÇÕES AVANÇADAS.

A Multistrata trabalha com a plataforma tecnológica desenvolvida pela Manugistics, líder mundial em Tecnologia da Informação aplicada à logística.

PROFISSIONAIS ESPECIALIZADOS, SOLUÇÕES INTELIGENTES.

A Multistrata conta com uma equipe de Consultores de Logística, Gerentes de Modais e Gerentes de Negócios especializados no segmento do cliente, que, de forma conjunta, desenvolvem projetos e soluções para as empresas.

A MELHOR SOLUÇÃO LOGÍSTICA BUSINESS-TO-BUSINESS.

A Multistrata possui os recursos humanos e tecnológicos necessários para oferecer as melhores soluções logísticas e uma proposta inovadora de serviços, o que faz da Multistrata uma empresa sem similar no mercado brasileiro.

MULTISTRATA. UMA EMPRESA INOVADORA, ÁGIL E PRINCIPALMENTE SÓLIDA.

Concebida e implementada pela Valepontocom, holding criada pela Cia. Vale do Rio Doce para atuar no mercado e-business, a Multistrata oferece a solidez necessária para garantir a eficiência de seus serviços.

POR QUE SER CLIENTE MULTISTRATA.

- Ter um ponto único de contato para serviços logísticos.
- Alcançar de imediato novos mercados e empresas.
- Gerenciar eficientemente sua cadeia de suprimentos.
- Maior agilidade na cotação e negociação de fretes.
- Reduzir os custos da sua malha logística.

Acesse agora mesmo www.multistrata.com.br e cadastre-se na Multistrata.

Você recebe atendimento em tempo real via Internet. Se preferir, ligue **0800 70 40 130**.



MULTISTRATA
Inteligência em Soluções Logísticas

powered by Manugistics



TECNOLOGIA QUE ELEVA



PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS DE CARGAS VEICULARES

• NOVOS MODELOS • LÍDER NA AMÉRICA LATINA
milhares de equipamentos em operação - rede de revenda nacional

MKS EQUIPAMENTOS HIDRÁULICOS LTDA.

Fone tronco: (11) 4789-3690 - Fax: (11) 4789-3689
E-mail: mks@marksell.com.br - Site: www.marksell.com.br



**O SISTEMA QUE VAI INTEGRAR
TODAS AS ÁREAS E PROCESSOS
DE SUA EMPRESA:
DO CONTROLE DA FROTA
AO FATURAMENTO**



**GESTOR. NÃO BASTA CONTROLAR,
TEM QUE GERENCIAR.**



Rua Cel. Alfredo Fláquer, 401 - 2º And. - 09020-030
Santo Andre - SP - Tel. (011) 4992-8588 - e-mail: rdatal@sol.com.br
Rua Aimores, 362 - 4º And. - 30140-070 - Belo Horizonte - MG
Tel. (031) 3273-8005 - e-mail: rdmodernizar@uol.com.br

GUBERMAN *Informática*

Softwares para o Transporte

Sistema de Carga

- Logística e Distribuição (Tráfego) ▶
- Emissão de Documentos (CTRC, Carta Frete, Manifesto, ACT) ▶
- Montagem de Carregamento ▶

Sistema de Gerenciamento de Frota

- Veículo ▶
- Licenciamento ▶
- Estoque ▶
- Manutenção ▶
- Abastecimento ▶
- Bomba Própria ▶
- Pneu ▶
- Ocorrências ▶
- Garagem ▶

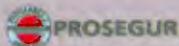
Sistema Financeiro

- Contas a Pagar ▶
- Contas a Receber ▶
- Fluxo de Caixa ▶
- Bancos ▶
- Cheques ▶

Matriz - ES (027)3200-2662
client@guberman.com.br
Filial - RS (051)484-2407
rsclient@guberman.com.br
www.guberman.com.br



ALGUNS DE NOSSOS CLIENTES:



**Líder mundial na
fabricação de
guindastes
articulados**



**VOCÊ TEM BONS MOTIVOS
PARA TER UM HIAB:**

- * Qualidade "ISO 9001"
- * Desempenho
- * Confiança
- * Assistência Técnica
- * Pronta entrega direto da fábrica
- * Vários modelos à disposição

Partek Cargotec Ltda.

Rua Cap. Francisco de Almeida, 695-A

Sep 08740-300 - Mogi das Cruzes - SP

Tel.: (011) 4795.2232 - Fax: (011) 4795.2234

Somar para crescer

É fundamental referendar na prática a importância da logística. O caminho exige a coesão de forças das comunidades ligadas ao ramo. Reunir os parceiros é o desafio do próximo presidente da Aslog



Carlos Alberto Mira, candidato de consenso à presidência da Associação Brasileira de Logística, Aslog, para o biênio 2002/2003, lidera uma chapa integrada por um elenco de profissionais ligados à atividade.

A eleição da entidade está marcada para novembro próximo. Carlos Mira, de 33 anos, é diretor de duas empresas, a Mira Transportes e Target Logistics.

A Aslog tem hoje 800 associados. São profissionais de logística. “Nosso objetivo é terminar a gestão com número de filiados pelo menos dez vezes maior. Para que isso seja exequível, vamos trazer para junto da entidade a comunidade de transporte, por exemplo. Costumo dizer que, se num grande embarcador há algumas pessoas



Carlos Mira: queremos multiplicar o número de associados

envolvidas com logística, numa transportadora todos praticamente se dedicam à atividade. Ou seja o profissional de transporte está umbilicalmente ligado à logística e, portanto, é um potencial associado da Aslog”, diz Carlos Mira.

Para crescer, a Aslog não pactua com a divisão. O objetivo é somar. “Vamos nos aproximar das entidades que cuidam de transportes, o setor que executa boa parte das tarefas logísticas”, antecipa.

O marketing será ferramenta fundamental para executar a tarefa de projetar para fora do mundo logístico a importância es-

tratégica da logística. A soma não exclui entidades congêneres à Aslog. “Vamos nos aproximar também de outras associações que se dedicam à logística para, em conjunto, por exemplo, criarmos um banco de dados que possa oferecer à comunidade material de referência para desenvolver a atividade no Brasil e no Mercosul”.

Na chapa encabeçada por Carlos Mira há um time formado por consultores, professores, transportadores e embarcadores que integram a diretoria executiva e três conselhos: administrativo, fiscal e de ética (ver quadro).

Nos últimos dez anos, sobretudo, a logística ganhou notoriedade e espaço no mundo das empresas. Os estoques passaram a se constituir em indicador de balizamento de eficiência. Inventário rechonchudo, farto, sinônimo de saúde financeira, passou a denotar administração enferma e desatualizada.

A mudança de conceito provocou mudança no organograma das empresas. Pouco notada, a expedição ganhou destaque, subiu degraus na hierarquia. Floresceram entidades sob o guarda-chuva da logística, mas o transportador, peça essencial no contexto da logística, andou isolado das discussões, acantonado no seu espaço.

No espaço da logística há lugar, segundo Carlos Mira, para empresas de vários portes. “No entanto, acredito que o espaço a ser ocupado não pode prescindir de alianças. Há poucas empresas de âmbito nacional. Os embarcadores cada vez mais necessitam de operadores fortes que tenham escalas para enfrentar os desafios que têm pela frente”.

Chapa **RENOVAÇÃO EM AÇÃO** Gestão 2002/2003

Diretoria Executiva

Presidente

- 1o. Vice Presidente
- 2o. Vice Presidente

Diretor Técnico

Diretor Social

- 1o. Secretário
- 2o. Secretário
- 1o. Tesoureiro
- 2o. Tesoureiro

Conselho Administrativo

Presidente

Membro *

Membro *

Membro *

Membro *

Membro

Carlos Alberto Mira
Altamiro C. Borges Jr.
Manoel de Andrade e Silva Reis
Márcio Dias
Adalberto Panzan Júnior
Paulo Rago
Alexandre Pigatto
Wolney de Farias
Carlos Frederico da Cunha

Gilberto Miranda
Eduardo Atihê
Marcos J. Isaac
Paulo Westmann
Rodolfo Nemeç
Marcos Fuga
Pedro Moreira
Hipólito José de Oliveira

Italo Gallo
Douglas Tessitore
Pérsio Carvalho Júnior
Roberta Ottati
Eder Augusto Pinheiro
Ataide Ramos Braga

Arthur Hill
Lilian Ratto Neves
Clóvis Marconcini
Carlos Renato Kagueyama
Oswaldo Dias de Castro Junior
Carlos Eduardo Gurgulino

MIRA Transportes
KOM Intl - ABPL
FGV SP
Quacker
Univ.do Transporte

Pigatto Air Cargo

Ipiranga

TM Logística
Accenture
Ernest & Young
T&I
Binotto Transportes
MTM
Sped Sis Peletizado
Riachuelo

Grupo Alencar
Delta Records
netEnvios.com

Marinha do Brasil

Accenture
Infraero

TARGET Logistics
Grupo EXATA
Real Encomendas

* Membros com mandato de 2 anos a cumprir, eleitos no pleito anterior.

ALL torna-se operador logístico

Ao arrendar ativos da Delara, a ALL transforma-se em grande empresa de logística ferroviária na América Latina. Em 2002, prevê faturamento de R\$ 1 bilhão em operações bimodais no Brasil, na Argentina e no Chile

Gilberto Penha

Para assumir operações e contratos comerciais da Delara no Brasil, na Argentina e no Chile, a ALL — América Latina Logística arrendou os ativos da Delara, com validade de cinco anos, por meio da subsidiária ALL Intermodal. A integração com a Delara, conforme Silvana Alcântara, gerente de relações corporativas da ALL, gerou a expectativa de faturamento de R\$ 1 bilhão em 2002. “Devemos fechar 2001 com R\$ 650 milhões de faturamento”, avalia Alcântara, atribuindo o resultado, em parte, ao arrendamento. Se confirmado, o resultado é superior 43% do faturamento de 2000 (R\$ 454 milhões).

A integração consolida estrutura logística que abrange 15 mil km de ferrovias no Brasil e na Argentina, pondo à disposição dos clientes frota de 17 mil vagões, 550 locomoti-

vas e 3 mil caminhões. Os ativos da Delara compreendem instalações da matriz em Curitiba e mais de 50 pontos em três países.

A executiva salienta que anteriormente a ALL mantinha foco de logística porta a porta. “A previsão é fechar 2001 com mais de 21 milhões de t transportadas, dos quais 60% de grãos.” Por mês, a ferrovia movimenta 200 mil t de grãos, escoadas em grande parte nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande. “Com a Delara, a expectativa é que esse número cresça três vezes”, deduz Alcântara.

Para Alexandre Behring, presidente da ALL, o sucesso da integração deve-se à sinergia das empresas. “A comprovada experiência e o know-how da Delara em processo logístico no transporte rodoviário, controle de estoques, armazenagem e distribuição são fundamentais na transformação da

ALL em ofertar soluções completas de logística integrada (e no futuro incluir os modais aéreo e marítimo).” Seu colega, Wilson Delara, presidente do Conselho de Administração, assinala que o setor cresce à taxa anual de 20% a 30%, movimentando R\$ 160 bilhões/ano.

Como exemplo de ganho operacional, Alcântara cita cliente atendido pela ferrovia, que transportava 1.250 t de madeira/mês, de Rio Negro (SC) ao Chile. “Com a Delara, transportamos hoje 6.250 t/mês, ou seja, cinco vezes mais.”

“Estamos capacitados a ser um operador logístico com serviços de transporte mais abrangentes”, entusiasma-se Roberto Monteiro, gerente financeiro da ALL, para quem o *modus operandi* envolve desde distribuição urbana e *picking* (coleta e montagem de carga), até desembarço de mercadorias aduaneiras entre Brasil e Argentina.

A crise cambial argentina reduziu a competitividade do setor. A ALL tem participação pequena no transporte de contêineres, “e com a Delara nessa operação, nada mudou”. Produtos industrializados, em contêineres, seguem do Brasil para a Argentina, mas o retorno é menor. Monteiro acentua que “o mercado existe, mas foi difícil encher um caminhão ou um contêiner da Argentina para o Brasil no último ano.

“O ganho de tempo na operação bimodal depende da necessidade do cliente”, raciocina Monteiro, considerando variantes de velocidade, tempo e preço de frete. ■



Foto: Divulgação

Delara e Behring atribuem o sucesso da operação à sinergia entre as duas empresas, num setor que cresce à taxa de 20% ao ano

Softwares para Logística de Transportes

TMS: Solução Modular e Integrada

- **Gestão de Transportes:** Tráfego, Escala, Controle das Cargas, Documentação, Faturamento de Transportes, Coletas, etc
- **Gestão de Frotas:** Serviços Internos e Externos, Custos, Abastecimento, Pneus, Manutenção Preventiva, etc
- **Gestão de Fretes de Terceiros:** Contratação, Provisionamento, Simulação, Conferência, etc
- **Gestão Administrativa:** Suprimentos, Contas a Pagar/Receber, Fluxo de Caixa, Bancos, etc
- **Integração com Roteirizadores, Rastreadores, ERP, etc**

CLIENTES

Revendas AMBEV C&A Modas Elma-Chips SABESP

Banco ABN AMRO REAL Porto Seguro Cia. Seguros Gerais

Grupo MARTINS/MARBO PEIXOTO

Transportadoras: Fassina, Nepomuceno, etc

SEAC-Software Especializado Assessoria e Comércio Ltda.

Rua José Logufo, 127 - São Paulo - SP - 03123-040

www.seacint.com.br

(11) 6604-4511 / 6604-4530 e-mail: seacint@attglobal.net

Caixa de Cozinha CELBOX®

Não pode faltar no seu caminhão



Assoalho
para Carroceria



CELPLAC®
Indústria e Comércio Ltda.

Fone/Fax: 42-624-1236

Rua Antonio Gaudi, 221 - Cx. Postal 764

CDI (BR 277, Km 341,7)

CEP 85063-440 - Guarapuava - Paraná - Brasil

www.celplac.com.br

E-mail: celplac@celplac.com.br

ARQUITO

Blow Brake

SISTEMA DE RESFRIAMENTO DE FREIOS

VANTAGENS

- ✓ Desenho aerodinâmico que permite a saída equilibrada do ar alcançando 80Km por hora.
- ✓ Motor de corrente alternada (sem escovas) com inversor de corrente.
- ✓ Rolamentos blindados de alta rotação.
- ✓ Reduz a temperatura das lonas e limpa o pó abrasivo.
- ✓ Evita o superaquecimento e o empicamento das lâminas de freio.
- ✓ Aumenta a vida útil dos talões e pneus.
- ✓ Durabilidade do conjunto acima de 12.000 horas.
- ✓ Maior segurança nas frenagens.
- ✓ Instalação simples.
- ✓ Garantia de 12 meses.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Informações Gerais
Linha de produção em polímeros de alta resistência
Mangueira em PVC resistente a agentes químicos
Motor tráfego com diâmetro de 160mm

Motor

24V 12 VCA com relutâncias em corrente alternada e frequência variável com a velocidade
Sensibilidade ao sentido de rotação
Temperatura de trabalho em 120°C
Identificação de falhas por lâmpada de 12V com 300mA

APLICAÇÕES

Ônibus Urbano
Ônibus Rodoviário
Micro-ônibus
Caminhões
Carretas

**REDUZA A TEMPERATURA E
AUMENTE SEUS LUCROS**

Ligue Agora

(11) 4534-1616

bilsan@bilsan.com.br
www.bilsan.com.br



Qualidade adquirida em anos de tradição



Av. Primavera, 705 - Bairro Progresso
Telefax: (11) 4022-1281
www.carroceriascremasco.com.br
cremasco@carroceriascremasco.com.br

A Cremasco Carrocerias usa de toda sua tecnologia de produção e experiência para produzir baús lonados com a qualidade que lhe é característica. Além das vantagens que o produto em si apresenta, a Cremasco ainda oferece:

- Rapidez na entrega.
- Garantia total do produto.
- Atendimento técnico compatível com suas exigências.
- Estrutura assistencial de pós-venda.
- Fitas de amarração de cargas.
- Projetos especiais para logística.



- ✓ Prestação de Contas com Motoristas
- ✓ Mapa de Tráfego
- ✓ Emissão de Notas Fiscais
- ✓ Emissão de Cartas Fretes
- ✓ Controle Bancário
- ✓ Compras
- ✓ Contas à Receber
- ✓ Contas à Pagar
- ✓ Controle de Agregados / Conta Corrente
- ✓ Controle de Faturamento
- ✓ Controle de Estoque
- ✓ SAC - Serviço de Atendimento ao Cliente
- ✓ Contabilidade Geral
- ✓ Livros Fiscais
- ✓ Controle de Ativo Imobilizado
- ✓ Folha de Pagamento
- ✓ Integração via ODBC com outros aplicativos
- ✓ Compatível com Vários Sistemas Operacionais
- ✓ Compatível com Vários Bancos de Dados

TOTALMENTE INTEGRADO



Desde 1983 Desenvolvendo
Soluções Integradas para o Transporte

Piracicaba (SP) Tel.: (0xx19) 426-4195

Home Page: www.comp-3.com.br

e-mail: comp-3@zaz.com.br

Cargo Mixer 2422, especial para betoneiras



Ao lançar o modelo Cargo Mixer 2422, 6x4 (foto), a Ford complementa sua linha de caminhões na versão betoneira. Equipado com motor Cummins turbo aft-cooler B 8.3 L, Euro II, apresenta potência de 218 cv a 2.200 rpm, e torque de 88 mkgf a 1.600 rpm, que atendem às normas do Conama Fase IV para emissão de poluentes.

Com tomada de força na dianteira, possui transmissão Eaton RT-7608 LL de 10 velocidades (uma reduzida e outra super-reduzida). “O modelo atrai clientes que preferem investimento inicial menor, abrindo mão de maior potência e

torque”, diz a montadora.

O C-2422 Mixer possui capacidade de carga útil mais carroceria de 15.870 kg, dispondo de rede porta-objetos atrás do banco e grande área envidraçada.

Os radiadores de água e ar são superdimensionados, com abertura central para permitir passagem do eixo de acionamento da bomba hidráulica. Assim, elimina-se a necessidade de retrabalho ou troca de radiadores. A hélice do motor possui flange e furação para montagem do eixo de acionamento da bomba hidráulica, o que elimina a troca desse componente na montagem do equipamento.

Exportação expressa

A FedEx, empresa mundial de transporte aéreo expresso e provedora de soluções logísticas, está lançando o WEM – Web Export Manager, aplicativo online integrado de exportação expressa. O novo software destinado

ao gerenciamento de exportações foi anunciado por Guilherme Gatti, diretor de marketing da empresa, durante a palestra sobre “Logística para *e-commerce* internacional”, em São Paulo (SP).

Atlas vai controlar a Polar

O Departamento de Transporte dos Estados Unidos deverá aprovar, até o final de outubro, o controle da Polar Air Cargo pela Atlas Air Worldwide Holdings por US\$ 84 milhões. “Com autorizações valiosas de rotas e frota semelhante, a Polar oferece oportunidade significativa para a nova controladora, Atlas Air, que demonstra disciplina financeira extraordinária”, avaliou Luís Fernando del Valle, diretor para o Brasil da Polar. “As duas empresas não farão concorrência”, frisou Maria Chavez, gerente de vendas para a América Latina, notando que a formação da holding não altera os planos da Polar no País, já que a Atlas atua no ramo de arrendamento de aviões para companhias aéreas, e fretamentos.

A Polar responde pela distribuição de 30 t a 40 t de cargas/vôo em Viracopos, Campinas (SP). Os

aerportos de Guarulhos, Galeão, Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba representam 30% de cargas da empresa. A oferta de frequência para Ásia e Chicago, nos Estados Unidos, começou em 13 de setembro, em Viracopos. A empresa opera três vôos semanais (segundas, quartas e sextas-feiras) na rota Chicago/Miami/Mannaus/Viracopos.

Sua frota é de 20 jatos cargueiros, sendo sete Boeing 747-100, oito Boeing 747-200 e cinco Boeing 747-400. Os novos cargueiros B747-400 aumentaram a oferta de cargas e permitiram à empresa oferecer preços competitivos, em aviões que podem transportar mais de 90 t em vôos de longa distância entre Estados Unidos, Austrália, Nova Zelândia, Ásia, Europa, Oriente Médio e América do Sul. A Polar serve 34 cidades em 21 países.

Jundiaí, mais forte no Sudeste

A Expresso Jundiaí fortaleceu sua estrutura de atendimento e logística na região Sudeste. Sua mais nova filial, em Vitória, possui mais de mil metros quadrados de área coberta e atua em toda a região metropolitana da capital capixaba e em mais de 90 municípios do interior do estado.

No estado do Rio de Janeiro, a transportadora acaba de iniciar a operação de duas novas filiais. Uma fica em Resende,

importante pólo industrial e automotivo do sul fluminense e encostado à Via Dutra. A outra filial da Expresso Jundiaí foi aberta em Campos dos Goytacazes. Com a estréia nessas novas praças, a empresa hoje tem condições para atender a todos os municípios do Rio de Janeiro em 48 horas, no máximo.

Com 17 anos de atividades, a Expresso Jundiaí possui agora uma rede de 17 filiais espalhadas em seis estados brasileiros.

Concessionárias paulistas lançam pagamento eletrônico

Nove concessionárias de rodovias do interior paulista, em parceria com a Visa do Brasil e o Bradesco, lançaram o Visa Vale Pedágio, o sistema de pagamento eletrônico de pedágios para veículos de carga. O sistema, que começou a funcionar em 56 praças de pedágio das concessionárias Autovias, Centrovias, Intervias, Renovias, Rodovias das Colinas, SP Vias, Triângulo do Sol e Via Norte, permite o pagamento do pedágio com um cartão smartcard.

“Além de facilitar o manuseio por parte dos caminhoneiros, o cartão torna muito ágil a operação de pagamento do pedágio, já que a leitura é



rápida e não há necessidade de troco”, afirma José Renato Ricciardi, presidente da Triângulo do Sul. A operação de pagamento nas praças de pedágio demora apenas seis segundos. “Outra vantagem é auxiliar os embarcadores e transportadores a controlar seus custos de pedágio”, acrescenta.

Segundo a Visa, o uso do Visa Vale Pedágio, ao

contrário dos cupons em papel, não gera custos de manuseio ou outras despesas operacionais, além do preço do cartão de R\$ 7,50 cada. Evita-se também o problema do comércio paralelo com esses cupons. Sobre o dinheiro vivo, tem a vantagem de ser mais seguro por servir apenas ao pagamento de pedágio nas praças credenciadas, que contam com sinalização do Visa Vale Pedágio.

O produto pode ser comprado pela Internet, por meio do site [\[strada.net\]\(http://strada.net\). O kit com o cartão e instruções para o uso são enviados pelo correio.](http://www.e-</p>
</div>
<div data-bbox=)

O Visa Vale Pedágio é pré-pago, ou seja, pode ser carregado com o valor que o usuário determinar. Quando o total for gasto, o mesmo cartão pode ser carregado, também pela Internet.

Existem em todo o País 37 concessionárias de rodovias federais, estaduais e municipais, com 190 praças de pedágio e 849 cabines. A previsão de arrecadação do setor, que somou R\$ 1 bilhão em 2000, é de R\$ 1,7 bilhão em 2001. O setor de transporte de cargas por via rodoviária representa 4,2% do PIB brasileiro.

Sistemas de Suspensão a Ar

HBZ

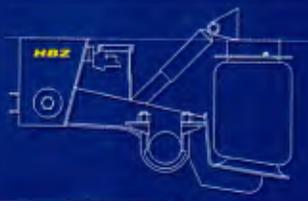
Plataformas Eletro-Hidráulicas

Caminhões Leves

Médios

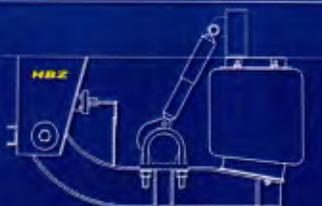
Pesados

Micro-Ônibus



Semi-Reboques

- 1 eixo
- 2 eixos
- 3 eixos



Plataformas

1.100Kgs. e 2.200Kgs.

- Semi-Reboques
- Caminhões
- Docas



Rodovia Presidente Castello Branco Km 29,5 Barueri São Paulo
Tel 11 4789 2266 Fax 11 4789 1733 e-mail: hbz@hbz.com.br

www.hbz.com.br

Abdib quer atrair capital para concessões de rodovias

Com o objetivo de discutir a infra-estrutura das rodovias brasileiras e atrair mais capital privado para os programas de concessão de estradas, a Associação Brasileira da Infra-estrutura e Indústrias de Base (Abdib) promove em São Paulo em novembro o primeiro Fórum de Transporte. O evento é organizado por uma das principais promotoras de feiras de negócios de São Paulo, a Alcântara Machado. O público-alvo serão representantes do governo, lideranças empresariais e investidores.

Durante o evento, haverá exposição de diversos projetos de obras em rodovias brasileiras. Muitos poderão ser abertos à participação de novos investidores. Nos próximos anos, segundo a Abdib, deverão ser concedidos à iniciativa privada cerca de 5,7 mil quilômetros de estradas federais, de acordo com o cronograma do Programa de Concessões

Rodoviárias Federais. Essa malha, que ainda não está sob administração privada, representa pouco mais de 10% do total de rodovias federais pavimentadas. “Precisamos discutir as formas de atrair o interesse do setor privado nas concessões e a integração dos vários modais de transporte”, afirma o presidente da Abdib, José Augusto Marques.

Levantamento feito pela entidade indica que estão programados para os próximos cinco anos 83 empreendimentos na malha rodoviária federal. Para tornarem-se realidade, esses projetos precisarão de investimentos de US\$ 25,1 bilhões. Mais da metade do montante terá de vir da iniciativa privada, segundo a Abdib.

O Fórum de Transportes faz parte de uma série de eventos temáticos sobre o setor de infra-estrutura denominada programa 2020, que vem sendo promovida pela Abdib.

Transmissões Allison para comerciais leves

A Agrale, fabricante de caminhões leves e chassis para microônibus, e a Allison Transmission, fabricante de transmissões automáticas, firmaram parceria técnico-comercial para fornecer componentes a comerciais leves da montadora. A parceria permitirá às duas empresas oferecer produtos

de alta tecnologia, com melhor nível de conforto e de segurança, e boa relação custo/benefício. Por força de contrato, a transmissão Allison passa a ser item de série em chassis de microônibus Agrale das famílias 1000 (até o final de 2003), e 2000 (até o final de 2002).

MWM cria rede Sprint Service



Com o nome de Sprint Service, a MWM Motores Diesel está reestruturando sua rede de serviços autorizados, com 115 pontos espalhados pelo País, para melhor atender sua clientela. O serviço pretende se ajustar às mudanças no mercado de motores diesel, procurando alcançar os novos clientes, donos de picapes e utilitários equipados com o motor Sprint nos veículos Silverado, Blazer e S-10, da GM, e F-250, da Ford. O segmento de picapes e utilitários já representa cerca de 15% do mercado total de automóveis.

No Brasil, a MWM possui 900 mil motores distribuídos entre veículos pesados, leves, agrícolas, náuticos e motores para grupo gerador. Desse total, 80 mil equipam picapes e utilitários. Em três anos, a empresa pretende alcançar a marca de 300 mil motores. Atualmente, 80% da produção anual da empresa são de motores Sprint.

“Dentro de um ano, o objetivo será aumentar os pontos de distribuição em 100 novos MWM Sprint Service”, adiantou Regina Cavinato Barbosa, gerente de peças de reposição.

Braspress amplia frota

Operadora de encomendas urgentes em dez estados do País, a Braspress adquiriu oito caminhões Mercedes 1928 S, com cabine avançada, que atendem às normas Euro 2000, e oferecem opção de tração com carreta de 15 m de compri-

mento. “O investimento de R\$ 976 mil assegura à frota atualização tecnológica”, declarou o vice-presidente Milton Domingues Petri, acrescentando que a decisão contribuiu para que a Braspress ter uma frota com a idade média de 1,8 ano.

Corte de metais

O único evento especializado em tecnologia para trabalhar chapas metálicas na América Latina

ocorrerá nos dias 29, 30 e 31 de outubro no Pavilhão Verde do Expo Center Norte, em São Paulo (SP).

ZF compra Sachs e aumenta faturamento

A indústria de componentes automotivos Sachs, da Siemens, foi comprada pela ZF Friedrichshafen, do Grupo ZF, no início de outubro. Com a aquisição, o faturamento anual do Grupo ZF, um dos principais fornecedores de sistemas de transmissão do planeta, passa de 6,5 bilhões para 8,6 bilhões de euros.

A Sachs foi fundada em 1895 e atualmente mantém 54 operações no mundo. Monta embreagens, conversores de torque, controles e componentes para transmissão, além de amortecedores e componentes de borracha para chassis e sus-

penção. Quatro divisões da Sachs fazem parte do negócio: tração, chassis, borracha-metal e a trading Sachs Handel. A Stabilus GmbH, uma das líderes mundiais na produção de molas a gás, não foi passada para a ZF.

O Grupo ZF possui 60 operações em 18 países e fornece equipamentos para todas as principais montadoras de automóveis. "Ambas são líderes, têm tradição semelhante e suas linhas de produtos se integram com perfeição", afirma o vice-presidente da Mannesmann Sachs AG, Hermann Sigle. O valor da transação não foi revelado.

Grupo Mesquita cria diretoria para clientes

O Grupo Mesquita, há 70 anos no mercado de logística integrada para exportação e importação, está implantando o departamento de relacionamento com o cliente. O projeto, que faz parte do processo de reorganização do grupo, busca maior proximidade do cliente, para esclarecer dúvidas antes, durante e após a prestação

de serviços. O departamento já está operando com gerentes de desenvolvimento de negócios, e com o Serviço de Atendimento Mesquita (0800 - 102 519), que conta, desde janeiro passado, com atendentes treinados para solucionar necessidades dos clientes em apenas uma ligação.

VW separa 87% do lixo para reciclagem

A fábrica de motores Volkswagen, de São Carlos (SP), separa 87% do lixo para reciclagem, quatro vezes mais do que o índice praticado pelas indús-

trias da região. O material restante vai para o aterro sanitário. Desde janeiro, 2.595 t de metais e 60 t de papéis e plásticos foram vendidas a empresas.



Pare um pouco e pense. Qual o melhor caminho para você ter acesso a todas as informações da sua empresa?

Com o Globus 4, você chega até à informação que precisa de maneira mais rápida, fácil e direta. O Globus 4 é um Sistema de Automação da Rodotec/BGM, especialmente desenvolvido para agilizar e integrar as funções gerenciais e operacionais das empresas de transportes de passageiros e de carga. Ao todo, já são mais de 350 empresas, 3.700 usuários e 40.000 veículos espalhados em todo o Brasil que contam com o controle minucioso e inteligente do Globus 4.

O sistema é composto por módulos que automatizam dados como:

- Folha de Pagamento
- Apontamentos de horas
- Pneus/Motores/Conjuntos
- Frota/Abastecimento/Manutenção
- Bilheteria
- Arrecadação/Estatísticas/Programação
- Perfil Funcional
- Recrutamento e Seleção
- Telemarketing
- Encomendas
- Financeiro
- Fretamento e Turismo
- Controle de Estoque/Compras
- Escala de Operadores
- Contabilidade
- Bancos (conta corrente)
- Programação de Linhas
- Relatórios Personalizados

O Globus 4 tem ainda flexibilidade para se conectar a outras tecnologias externas, como computador de bordo, sistema automático de identificação de veículos, sistema de controle eletrônico de bombas de combustível, relógio de ponto eletrônico, leitor de código de barra e outros. Além disso, você pode adquirir o Globus 4 nas versões Completa, Standard e ASP (via internet), exatamente de acordo com o porte e as necessidades de sua empresa.

Marcopolo exporta para Arábia Saudita

A maior exportação da Marcopolo ocorreu com o fechamento do contrato de fornecimento de 1.500 ônibus Andare para a Tamimi and Saihiti Transport Corporation (Taseco), de Jeddah, na Arábia Saudita. O contrato, de aproximados US\$ 60 milhões, prevê a entrega das primeiras unidades em 2002, estendendo-se até 2004. Os Andares serão usados no transporte de peregrinos às cidades sagradas de Meca e Medina.

Montados sobre chassis Mercedes-Benz O 500 M

e Volkswagen 17240, e equipados com transmissão automática ZF Ecomat, os veículos possuem sistema de ar-condicionado, cortina de ar (que impede entrada de calor e poeira quando as portas são abertas) e poltronas reclináveis.

Este contrato consolida a posição da Marcopolo como fornecedora de ônibus para o Oriente Médio. Neste ano foram embarcados lotes de ônibus Andare, Viale, Sênior e Fratello para o Kuwait, Dubai e Emirados Árabes Unidos.

Daniel utiliza Scania em turnês



O cantor Daniel (foto) vem usando um caminhão Scania, de cor vermelha, personalizado com a sua assinatura nas portas, para transportar equipamentos de som e efeitos especiais em aproximadamente 130 shows realizados por ano no País. Também dois ônibus Scania servem para transportar 57 músicos, dançarinos e técnicos.

“Com caminhão próprio, sem depender de aluguel de veículo, teremos mais segurança em relação à chegada dos equipamentos no prazo previsto”, afirmou o artista. O caminhão percorrerá, com carga média de 7 t, mais de 127 mil km/ano. “Os caminhões e ônibus também fazem a divulgação das turnês por onde passam”, frisou.

Caminhão Scania ajuda a gerar energia elétrica



Noventa e oito caminhões Scania P124 (foto) vão trabalhar duro para a em-preiteira Camargo Corrêa e dar sua contribuição para elevar a capacidade de geração de energia do País.

A empresa utilizará os veículos durante a construção das hidrelétricas de

Campos Novos e de Barra Grande, respectivamente nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Equipados com caçambas basculantes, os caminhões terão de transportar ao menos 64 milhões de toneladas de rochas quando começarem os trabalhos de desvio dos rios Canoas e Pelotas. As duas hidrelétricas deverão entrar em operação em 2006.

Os veículos (CB 6x4 NZ 420) são equipados com motor eletrônico de 420 cavalos e têm alta capacidade de tração.

A entrega dos veículos, segundo a Scania, deverá acontecer até novembro deste ano.

Salvador opta por sistema metroviário espanhol

Para solucionar o problema do sistema de transporte coletivo sobrecarregado no horário de pico, a prefeitura de Salvador quer implantar linha de metrô para oferecer redução no tempo de percurso. Um trajeto realizado em uma hora por ônibus, passaria, em média, a ser cumprido em 20 minutos por metrô. Afóra isso, os metrôs são mais confortáveis que os ônibus, possuem ar-condicionado e colaboram para diminuir a poluição ambiental e sonora.

A tecnologia empregada na fabricação de metrôs vem da Espanha,

onde funciona a CAF – Construciones y Auxiliares de Ferrocarriles, empresa líder do consórcio ganhador da concessão. Presente em mais de 40 países, incluindo o Brasil, a CAF Espanha e a CAF Brasil Indústria e Comércio S.A serão responsáveis pelo metrô de Salvador, a terceira capital brasileira em população (2,2 milhões de moradores).

A CAF Brasil tem fábrica instalada em Jundiaí (SP) desde 1998. Nesta época, chegou a fornecer 30 carros metropolitanos à capital paulista, em consórcio com Adtranz e Alstom.

Volvo Ocean Race ajuda a mapear oceanos

Mais do que uma grande competição náutica, a regata oceânica mundial Volvo Ocean Race, que deu a largada em 23 de setembro, envolve diversas parcerias científicas e culturais em todo o mundo. Entre outras coisas, está fazendo o mapeamento ambiental do planeta. Monitorados via satélite, equipados com modernos recursos tecnológicos, os oito barcos participantes fazem mapeamento dos mares por onde passam.

Os resultados da pesquisa ambiental podem ser acompanhados "ao vivo" pela Internet no site www.volvooceandventure.org

A regata, que partiu de



Southampton, Inglaterra, vai cobrir 32.250 milhas náuticas, dando uma volta completa do planeta, e chegará em Kiel, Alemanha, em cerca de dez meses, em junho de 2002.

A regata tem o patrocínio da Volvo mundial. Era conhecida inicialmente como Whitbread - Round the World Race (Regata Volta ao Mundo).

A primeira regata saiu em setembro de 1973 e, desde então, foi realizada a cada quatro anos.

Os investimentos para a realização da regata chegam a US\$ 200 milhões. Só para colocar cada barco na competição os custos são de US\$ 20 milhões. Para organizar o evento, o Grupo Volvo e a Volvo Car investiram cerca de

US\$ 45 milhões.

Neste ano, as oito equipes, uma formada só por mulheres, visitarão dez portos. Cada embarcação, da categoria de vela oceânica, tem 12 tripulantes, além de cerca de 30 pessoas que dão suporte em terra. A premiação é um troféu de cristal.

No Brasil, as equipes vão parar no Rio de Janeiro, a única escala dos competidores na América do Sul, com chegada prevista para 19 de fevereiro de 2002, no Carnaval. Em 1997-1998, a escala foi em São Sebastião, litoral norte paulista.

A competição pode ser acompanhada no site da Internet www.volvooceandrace.org.

FLASH Sistemas Especiais Para Transporte Ltda.

SOLUÇÕES PARA SUA FROTA



fivelas e rodízios
teto retrátil
top sider
imagens
cortinas
colunas
vigas

envelopamento de baú
novo ou usado com lona
com ou sem imagem



divisória térmica
cortina térmica
teto isolante
pallet cover

Melhora a qualidade de combustível

A ANP – Agência Nacional do Petróleo considerou que a qualidade do combustível está melhorando no País, e apresentou ações que visam à melhoria contínua do produto durante o seminário “Mercado de combustível no Brasil”, promovido pela AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva e pelo Ministério da Ciência e Tecnologia.

José Edison Parro, presidente da AEA, declarou que a ANP firmou convênios com universidades e institutos de pesquisa para coleta e análise de amostras. “Caso encontrem alguma irregularidade, a fiscalização vai verificar, podendo até fechar o

revendedor”, disse.

Nesse programa de monitoramento de combustível, a agência investirá R\$ 18 milhões. A ANP recomenda que o consumidor desconfie de preços muito baixos, pois, provavelmente, estará consumindo produto adulterado. Outra ação estudada é a diminuição do teor de enxofre no diesel. “O combustível com menor teor de enxofre ajuda a melhorar a qualidade do ar, diminuindo a poluição, que causa sérios danos à saúde”, explicou Parro. Na abordagem de fontes alternativas destacaram-se o álcool, como aditivo da gasolina, as células de combustível e o gás natural.

Monroe conquista certificação de qualidade da Ford



A Monroe, fabricante mundial de amortecedores, com 36% de participação no mercado brasileiro, foi premiada pela Ford com a certificação Q1 (Quality One) em sua fábrica de Mogi Mirim (SP). Com a certificação, a Monroe se credencia,

como fornecedor ágil no atendimento e cumpridor das exigências Q1, para participar de novos projetos Ford.

A Ford avaliou a Monroe nos quesitos qualidade do produto, controle de processos, aprovação de amostras, desenvolvimento de produtos e cumprimento de entregas. Além disso, o fornecedor deve atender a outras exigências, tais como: sistema de qualidade conforme a QS 9000, sistema de logística de acordo com MS 9000 – Ford, e padrões de PPM (nível de qualidade competitivo) aceitos pela montadora.

GENTE

■ Quatro executivos da International Engines South América trocaram de comandos. Carlos Budahzi fica à frente da diretoria de qualidade. Antes, dirigiu as áreas de manufatura e materiais na Argentina, e foi um dos responsáveis pela produção de motores HP (*high speed*) na fábrica de Jesus Maria, região de Córdoba.

Otacílio Gomes Jr. assumiu a diretoria de planejamento e controle, que abrange atividades de planejamento estratégico, negócios, pós-venda, relações institucionais e corporativas.

Pérsio Lisboa, que comandou a área de operações na Argentina durante quatro anos, dirige agora a diretoria de vendas e marketing, e responde pela área comercial.

Sérgio Sgarbi é o novo diretor de operações argentinas, responsável pela expansão dos negócios da International Engines.

■ O empresário Urubatan Helou, diretor-presidente

da Braspress, recebeu a Medalha do Mérito do TRC Paulista “Adalberto Panzan” 2000, na categoria “Empresário do Ano”, da Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo).



■ O novo presidente da ZF do Brasil, administrador de empresas e engenheiro Konstantin Sauer (*foto*), substituiu Noberto Farina, que é o novo consultor sênior para o Mercosul. Sauer ingressou na empresa em abril de 2000 como diretor financeiro e administrativo. Será também o porta-voz do grupo ZF na América do Sul, reportando-se a Wolfgang Vogel, membro da diretoria executiva da ZF Friedrichshafen AG, na Alemanha.

Vito Transportes investe mais na frota

A mineira Vito Transportes, especializada em movimentação, extração e logística de minério (transportando 3,5 t/mês), investirá R\$ 20 milhões na frota e equipamentos, até o final do ano. A empresa atua em sete minas, utiliza 250 caminhões e

70 equipamentos pesados. Para Gerson Ziviani, diretor-executivo, a meta era investir R\$ 12 milhões no início do ano. Porém, com a estimativa de crescimento do setor siderúrgico em 20% nos próximos quatro anos, esse quadro se alterou.

EADI Santos recebe cargas químicas

A Integral-EADI Santos obteve licenciamento da Cetesb – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental para receber cargas químicas perigosas. Com capacidade para 3 mil TEUs, a empresa investiu na construção de um armazém de 375 m² para armazenagem de cargas químicas, aten-

dendo todas as exigências de segurança e procedimentos de manuseio.

O armazém conta com iluminação à prova de explosão, sistema de ventilação, captação para conter vazamento de efluentes, entre outros itens especialmente desenvolvidos para guardar cargas químicas.

Garantia estendida da VW

A Volkswagen Caminhões e Ônibus operou serviço de garantia estendida até 2005 para 14 modelos de caminhões adquiridos entre 13 e 31 de agosto deste ano. A montadora ofereceu pla-

nos especiais de financiamento com carência de 90 dias para o pagamento da primeira parcela. Assim, a montadora comemorou a marca de 200 mil caminhões produzidos em 20 anos de operação.

Dayco fornece correias para Ducato e Daily



A exemplo do que ocorre com a linha Sprinter, da Mercedes-Benz, a Dayco Power Transmission está fornecendo 100% das correias de motor sincronizadas e poly-v usadas nos furgões Fiat Ducato e Iveco Daily, em Sete Lagoas (MG).

Tanto os furgões Fiat

como a linha Iveco estão disponíveis em seis versões.

Esses modelos são equipados com motor diesel de 2,8 litros, fabricado pela Iveco/Mercosul em versões diferentes (aspirado, turbo, turbo com intercooler, transversal, longitudinal) e potências que variam de 89,7 cv a 122,3 cv. Para cada versão de motor, a Dayco desenvolveu correias específicas.

Tanto os furgões Fiat

O IMPORTANTE É SER ÁGIL! SEU CLIENTE AGRADECE.

Com os equipamentos Formighieri a sua carga ganha agilidade com o máximo de segurança e capacidade.



PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS

- ÁGIL NA CARGA E DESCARGA COM UM OPERADOR.
- ACIONAMENTO ELETROHIDRÁULICO POR BOTOEIRA (CONTROLE REMOTO), ALAVANCA MANUAL OU PAINEL ELÉTRICO INTERNO E EXTERNO.
- CAPACIDADE DE 500, 1000 e 2000 Kg DE CARGA.
- ADAPTÁVEL EM TODOS OS VEÍCULOS DE CARGA.



BAÚ LONADO (SIDER)

- PARA VEÍCULOS SEMI-PESADOS, PESADOS, LEVES E SEMI-REBOQUES.
- ESTRUTURA REFORÇADA EM AÇO GALVANIZADO PARA EVITAR PROBLEMAS ESTRUTURAIS.
- REVESTIMENTO LATERAL E DO TETO EM LONA DE PVC ATIVADO E LAQUEADO.



FURGÕES

- PARA VEÍCULOS SEMI-PESADOS, PESADOS, LEVES E SEMI-REBOQUES.
- CARGA SECA, ISOTÉRMICOS E FRIGORÍFICOS.
- FABRICADO EM DURALUMÍNIO.



FORMIGHIERI
INDÚSTRIA DE IMPLEMENTOS RODVIÁRIOS LTDA.

* Medidas e detalhes de acabamento conforme marca/modelo do veículo ou solicitação do Cliente.

Visite nossa home page: www.formighieri.com.br - E-mail: formighieri@formighieri.com.br

Fone/Fax: (41) 283.6262

Alinhadores de direção para vans e picapes



Fotos: Divulgação

“Com câmeras de sensores infravermelhos tipo CCD, de alta resolução (sem cabos e com 8 transdutores de convergência), o erro de medição é muito baixo”, garante Eduardo Borges, promotor técnico de vendas da Bosch, referindo-se à nova geração de alinhadores de direção computadorizados — modelos BWA 5 e BWA 6. “Além de propiciar perfeito alinhamento das quatro rodas, o ajuste em três etapas (convergência, cambagem e *caster*) não permite gastar os pneus durante a rodagem.”

O programa de acesso rápido, por meio de teclado, mede todos os ângulos de alinhamento da geometria de suspensão em vans e picapes. Também permite fazer a compensação automática do *caster* conforme diferentes alturas de eixos e ajuste da convergência (nas especificações VAG para VW e Audi).

Os modelos contam com um par de pratos mecânicos frontais de 310 mm de diâmetro, capacidade máxima de carga de 1.000 kg e grampos de fixação autocentrantes de 4 pontos, para rodas de ferro e alumínio com 10 a 19 polegadas de diâmetro. Disponível em 25 idiomas, o sistema possui banco de dados com 6 mil veículos e possibilidade de inserir novos modelos.

Mais informações: Bosch — tel.: 0800-70.45446.

www.bosch.com.br

Sachs produz novo amortecedor de cabine



A Sachs Automotive desenvolve novo sistema de suspensão de cabine para caminhões leves e médios em sua nova fábrica de São Bernardo do Campo (SP), a ser inaugurada no primeiro trimestre de 2002. O produto já foi negociado com a DaimlerChrysler do Brasil para um novo modelo de caminhão.

No conceito do módulo, baseado em “mola sobre amortecedor” (*coil over shock module*), predominam a robustez, o conforto (em relação aos sistemas com feixe de molas) e a segurança sobre sistemas

existentes no mercado (compostos de coxins e amortecedores). O sistema foi projetado para suportar fortes impactos (até 30 kNewton de força na tração), o que se comprovou em testes de colisão conforme as normas internacionais de segurança.

Com sistema de válvula interno, possibilita aproveitamento adequado de suas características de funcionamento: grande flexibilidade de ajuste para diversas cabines (de qualquer marca) e condições de carga e fixação, o que resulta em perfeito equilíbrio entre segurança e conforto. O módulo dispõe de amortecedor especial, mola helicoidal com mais de um *rate* (faixa de utilização) em cada mola, e fixações nas extremidades que podem variar conforme a aplicação (pino-pino, olhal-olhal etc.).

Mais informações: Sachs — tel.: 0800-19.4477

Guindaste trabalha com oito extensões

O modelo de guindaste articulado HIAB XS 700, com capacidade de 70 t e controle remoto a rádio, pode trabalhar com até oito extensões hidráulicas e duas opções de JIB hidráulico (braço mecânico que se agrega ao guindaste).

“É uma máquina *top* de linha do fabricante HIAB, computadorizada, e que tem acionamento por radiocontrole”, afirma Emílio Carlos de Medeiros, gerente de produto da Partek Cargotec, destacando o alcance horizontal de 27,1 m para carga de até 1.060 kg, e altura de trabalho do solo de 31 m.

O equipamento também é oferecido com válvula de comando V91 e Space 5000, sistema de segurança eletrônica que monitora todas as operações efetuadas pelo guindaste, e permite proteção eletrônica contra sobrecarga.

Mais informações: Partek Cargotec — tel.: 11-4795-2232.

emilio.medeiros@valtra.com

Bateria contém placas expandidas

“O diferencial da bateria Super Energy é que ela não possui placas fundidas e ligação de chumbo, mas placas expandidas com ligação cálcio/cálcio e prata”, afirma Fábio Basso, gerente de comunicação da DPaschoal, notando que as montadoras determinam se os caminhões ou ônibus terão uma ou duas baterias, conforme suas dimensões e opcionais elétricos.

Duas razões motivaram a RD Transportes na compra da Super Energy: a qualidade (duração superior a um ano) e o preço (20% menor que as convencionais), segundo Rafael Pescuma, gerente de tráfego. Sua frota, de 30 caminhões e nove carretas, opera 18h/dia, em média.

Mais informações: DPaschoal — tel.: 0800-152000.

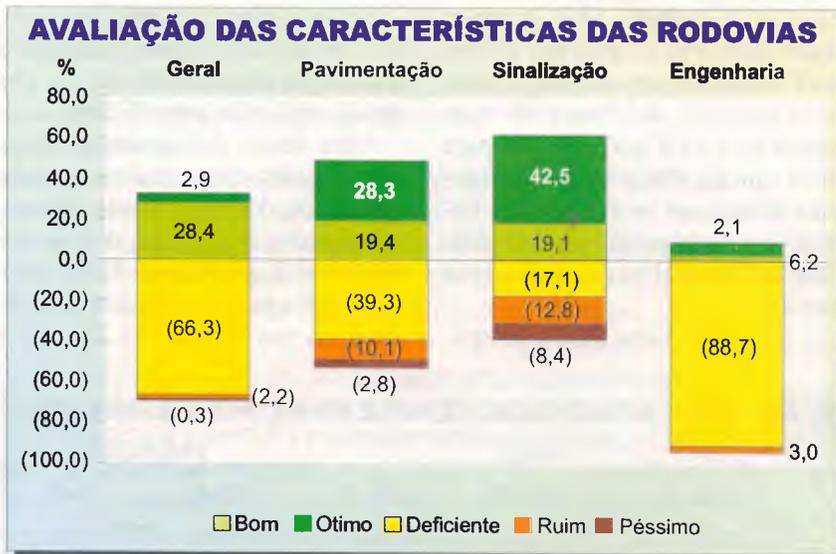
O que era ruim ficou melhor

A Pesquisa Rodoviária CNT'2001 mostrou que a maior parte das estradas brasileiras é deficiente, ruim ou péssima, mas também que houve melhorias em relação ao levantamento anterior



O bordão não é sem provas: o Brasil é um país rodoviário sem rodovias. Basta ver a última Pesquisa Rodoviária CNT'2001 para constatar. Dos 45.294 km de estradas pesquisadas, nada menos que 52,25% ou 23.667 km estão com o pavimento deficiente, ruim ou péssimo. A sinalização não está de forma adequada em 17.396 km. Um quinto da extensão pesquisada não tem acostamento. E nada menos que em 10.599 km o mato cobriu as placas.

Pode-se dizer que a situação é menos caótica que a levantada nos anos anteriores. O estado de conservação geral das rodovias recebeu 31,3% de avaliação de ótimo e bom. Em 2000 teve 19,7% de aprovação. E o conceito deficiente, ruim e péssimo já foi pior: 68,8% neste ano em comparação com 80,3% no



ano passado.

Especificamente, o pavimento teve melhoria considerável. No ano passado, 34% da extensão avaliada na pesquisa estavam em boas ou ótimas condições, passando para 47,7% em 2001. Houve um ganho

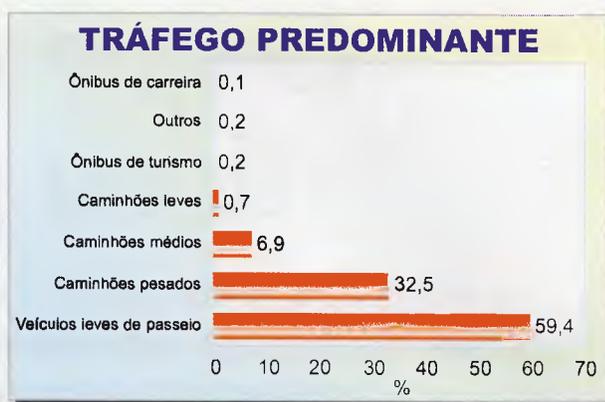
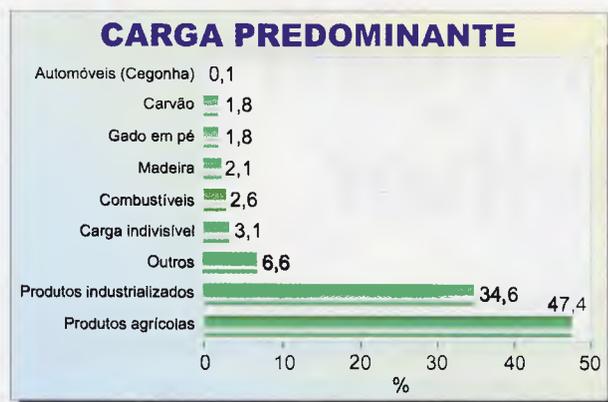
de 13,7%, nada desprezíveis.

Também na sinalização a situação está menos pior. Em 1999 a classificação boa ou ótima somava 39,2% da extensão pesquisada; em 2000, o total subiu para 54,3%. E, agora, em 2001, constatou-se a existência de 61,6% das estradas sinalizadas de forma satisfatória.

É preciso reconhecer a evolução, mas há ainda muito por fazer. Nas chamadas condições de engenharia das estradas, por exemplo, 91,7% da extensão pesquisada em 2001 receberam a avaliação deficiente ou ruim.

ROTAS DA PESQUISA RODOVIÁRIA CNT'2001

ROTAS	RODOVIAS (km)		EXTENSÃO TOTAL PESQUISADA (km)
	FEDERAIS	ESTADUAIS	
1 - Vitória-Porto Alegre	5.188	396	5.584
2 - Curitiba-Chuí-Curitiba	5.048	70	5.118
3 - BsB-Belém-BsB	4.877	167	5.044
4 - BsB-Maceió	4.669	663	5.332
5 - BsB-Guará-BsB	4.474	2.009	6.483
6 - BsB-Alta Floresta-BsB	5.290	847	6.137
7 - BsB-Rio-BsB	5.441	867	6.308
8 - Fortaleza-Recife-Fortaleza	4.993	58	5.051
9 - Rio-São Paulo	237	-	237
	40.217	5.077	45.294



A leitura da pesquisa no capítulo das condições de engenharia das estradas é caótica. Mas, pode-se dizer, o caos já foi pior em 1999 e 2000, anos em que, respectivamente, o conceito deficiente ou ruim foram de 93,1% e 92,3%. Dá para dizer que 91,7%, a soma de rodovias deficientes ou ruins, é um número capaz de transmitir tranquilidade aos brasileiros que utilizam as estradas?

A coleta de dados para a pesqui-

sa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) foi iniciada em 1995, ano da primeira pesquisa, em 15.710 km. Em relação àquele ano, a avaliação feita em 2001 teve a extensão triplicada, para 45.294 km.

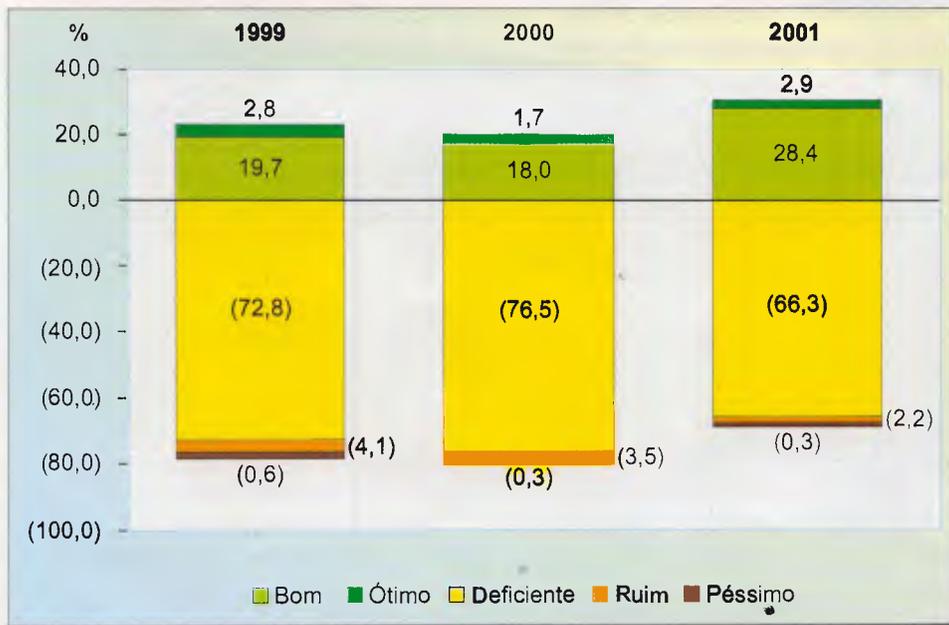
Além desses dois levantamentos, outros quatro foram realizados pela CNT: em 1996, quando foram pesquisados 38.838 km, depois em 1997, com a apuração em 41.867 km. Em 1998 a pesquisa avaliou 42.815 km e, no ano passado, 43.283 km.

Nos levantamentos, a proporção entre estradas federais e estaduais está aumentando em favor das últimas. Em 1996 as rodovias estaduais representaram 4% do total pesquisado. Em 2001, esta proporção foi de 12,6%.

A abrangência de estradas federais avaliadas também evoluiu. Em 1995, o crivo da pesquisa cobriu 30,4% da extensão. Ano passado, a cobertura passou a 72% da malha.

EVOLUÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO GERAL (%)

CONCEITO	ANOS			VARIAÇÕES	
	1999 (A)	2000 (B)	2001 (C)	(B-A)	(C-B)
Ótimo	2,8	1,7	2,9	-1,1	1,2
Bom	19,7	18,0	28,4	-1,7	10,4
Deficiente	72,8	76,5	66,3	3,7	-10,2
Ruim	4,1	3,5	2,2	-0,6	-1,3
Péssimo	0,6	0,3	0,3	-0,3	0,0



PARAÍSO DOS PNEUS – As estradas brasileiras, nesse estado geral de penúria, produzem um custo adicional ao transportador por conta da aceleração no desgaste de peças e componentes. Não se pode dizer, em sã consciência, que o mercado de autopeças aplaude o descalabro das estradas. Mas, certamente, o setor tira proveito da situação. O mercado brasileiro de pneus novos, por exemplo, é calculado em 4 milhões de unidades por ano. Desse total, 700 mil destinam-se a veículos zero km e 3,3 milhões à reposição.

Já o mercado brasileiro de pneus recapados para caminhões e ônibus é estimado em 8 milhões de unidades por ano – o dobro do volume de novos. Ressalte-se que o Brasil tem uma frota de caminhões bem menor que a americana, onde o volume anual de pneus recapados é de 12 milhões por ano.

Outro efeito pernicioso das estradas deficientes é retardar a radialização dos pneus. Do total de pneus novos produzidos no País, 45% ainda são convencionais.

A **BRASPRESS** AGORA NO MATO GROSSO E NO MATO GROSSO DO SUL

A CONQUISTA DO OESTE



TUDO COMEÇOU
COM O MARECHAL
CÂNDIDO RONDON



E SE COMPLETA
COM A FROTA
E TECNOLOGIA
DA BRASPRESS.

MATO GROSSO E MATO GROSSO DO SUL

MATO GROSSO → MATO GROSSO DO SUL

BRASPRESS

UPDATE



Para chegar em toda a região Centro Oeste,
chame a **BRASPRESS!**



vale-pedágio nacional

A forma simples de atender a lei



Informações e vendas

www.e-pedagio.com.br



dbtrans

A Empresa do vale-pedágio nacional

Disque-Pedágio 0800-880-2000