

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:



Kwikasair

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 - 7° 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 *tailor 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” ressaltava 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



Teto alto, uma cabine que amplia o conforto interno

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-

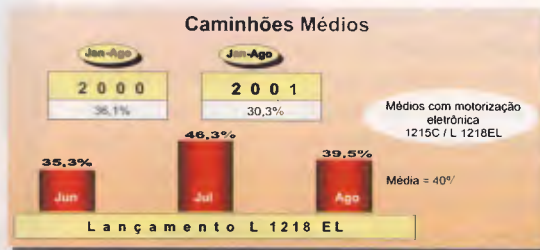
cuperar fatias de mercado perdidas para a concorrência nesse segmento.

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 canaveira 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.



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