

www.revistatransportemoderno.com.br

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM
EDITORA LTDA.

ANO 40 - Nº 402 - DEZEMBRO 2002/JANEIRO 2003 - R\$ 10,00

1318 ELETRÔNICO

Mercedes volta à série 13 com nova aposta



Transportador
quer mudar vale-pedágio

Manaus dá jeito
no ônibus urbano

Volvo vira a mesa
na peça genuína

Injeção de
recursos traz
frutos à Bosch



A INFRAERO MODERNIZOU 20 GRANDES AEROPORTOS BRASILEIROS E TEM MAIS OBRAS CHEGANDO AO SEU DESTINO.



Nos últimos anos, 27 aeroportos brasileiros foram construídos, ampliados, reformados com novos terminais de passageiros e de carga, pátios, pistas e outros investimentos em segurança e melhoria operacional.

A Infraero vem realizando grandes obras nos terminais de passageiros e de carga em todo o país, a exemplo de Curitiba, São Luís, Fortaleza, Rio Branco, Belém, Natal, Teresina, Rio de Janeiro, Aracaju, Palmas, Porto Alegre, Brasília e Salvador. Em breve, serão concluídas as obras dos aeroportos de Porto Velho, Recife, Cuiabá, Londrina, Guarulhos, Brasília, Navegantes, Joinville e Campinas. Como a Infraero não fica estacionada no pátio, novas obras se iniciam em Maceió, Vitória, Congonhas e Goiânia. Os terminais de carga também são peças fundamentais para a balança comercial. São 32 terminais na rede Infraero com participação ativa no desempenho do comércio exterior do país. A Infraero investiu R\$ 740 milhões em obras de engenharia, quatro vezes mais do que a média dos últimos anos. Nos próximos quatro anos, o programa de investimentos da Infraero prevê a manutenção desse volume de recursos em obras de grande porte nos aeroportos, com recursos que provêm dos negócios próprios da Empresa. São investimentos que geram empregos, dinamizam o turismo e a economia do país.

 **INFRAERO**
Aeroportos Brasileiros

A festa do diesel



gente vê, ouve e lê que o Brasil, cada dia mais, aumenta sua auto-suficiência em petróleo. Com isso, ameaças de invasão ao Iraque, greves políticas na vizinha Venezuela preocupam, mas não nos assustam.

A situação é bem diferente da vivificada no início dos anos 80, quando o conflito no Oriente Médio levou o Brasil quase ao racionamento, evitado às custas de grandes aumentos no preço dos combustíveis.

Na época, o Brasil produzia muito pouco petróleo. E, claro, estava refém da crise. Foi um sufoco, pois grande parte do nosso rico dinheirinho era gasto na compra de óleo, já que carros, caminhões, navios, trens, eram movidos a petróleo.

A situação não mudou muito. Passadas duas décadas, os combustíveis líquidos continuam dando cartas na matriz energética de transporte. As reservas de gás natural na Bolívia são gigantescas, mas ainda estamos engatinhando no uso do gás. A Mercedes-Benz, a única que oferece este motor, tem pouco mais de duas centenas de ônibus rodando com gás natural no País.

O consumo de óleo diesel só cresce. Ano a ano. A Petrobras retira do petróleo quantidade insuficiente de diesel para suprir o mercado interno. Conclusão: importa diesel, exporta gasolina que sobra.

Dois propostas são colocadas para análise dos leitores. A Petrobras é muito competente, ninguém lhe tira esse mérito. Já tem, por isso mesmo, músculos fortalecidos para suportar uma competição na área de refino. Com novas e modernizadas refinarias, quem sabe o Brasil não poderia aumentar a extração de diesel.

Outra proposta que poderia ser analisada pelo novo governo Luiz Inácio Lula da Silva é uma revisão na indexação do petróleo produzido aqui aos preços internacionais, sempre voláteis, guiados que são pelo constante clima bélico nos países que lideram a produção do óleo negro.

Se o Brasil produz internamente 80% do petróleo – digamos – que pelo menos esse montante seja indexado ao nosso pobre realzinho. Os demais 20% – no caso – poderiam ser indexados ao dólar.

O fato é que o Brasil não pode continuar brincando de faz de conta, ou seja, que só alguns privilegiados setores podem enriquecer em detrimento de outros.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

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

Colaboradores

Sonia Crespo
Carmen Lígia Torres
Claudio Cardoso

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Maria Rita Fleury Zani
rita@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem
10.000 exemplares

Assinatura

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

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7° andar,
cj. 702 - Campo Belo - CEP 04604-006
São Paulo, SP

Tel/Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

SUMÁRIO

ANÁLISE	6	
Baixo frete, alta do diesel, estimulam criação de caminhão mais produtivo		
LANÇAMENTO	8	
Mercedes-Benz 1318 amplia a gama de veículos com motor eletrônico		
MONTADORA	10	
DaimlerChrysler do Brasil colhe benefícios de uma empresa globalizada		
FURGÕES	12	
Carga Longo, novo Fiat Ducato, tem maior compartimento de carga		
COMPONENTES	14	
Cresce o uso da turboalimentação de motores em veículos comerciais		
MOTORES	15	
MWM entra em 2003 em ritmo acelerado de venda interna e exportação		
PÓS-VENDAS	18	
Volvo, aos 25 anos, lidera nos caminhões e vende mais peças genuínas		
INVESTIMENTO	19	
Bosch do Brasil consolida produção do Unit Pump e Commom Rail		
TECNOLOGIA	22	
Estradas com "cérebro" ajudam a melhorar desempenho do transporte		
MARÍTIMO	24	
Catamarãs farão travessia Rio-Niterói no lugar das tradicionais lanchas		
MAIORES 2002	26	
Melhores desempenhos financeiros são reconhecidos e premiados		
PRÊMIO DAIMLER	30	
Montadora valoriza fornecedores que se distinguiram no ano de 2002		
RALI	31	
Equipe Petrobras-Lubrax fará o Paris-Dakar com caminhão Tatra checo		
VALE-PEDÁGIO	32	
Preocupadas com novas regras, transportadoras pedem mudanças		
URBANO DE PASSAGEIROS	34	
Manaus entra no círculo das cidades que adotam ônibus em corredores		
RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS	36	
De controlador novo, tradicionalíssima Viação Cometa muda visual		
GERENCIAMENTO DE RISCO	38	
Novo sistema do grupo Apisul: acompanhamento da carga sem satélite		
ENTREGAS RÁPIDAS	39	
TA Express estréia na distribuição de cargas aéreas domésticas		
TELEVISÃO	40	
Programa Brasil Logística e Transporte entra em 2003 com novo formato		
GENTE	41	
Os novos desafios de Luiz Adelar Scheuer após 27 anos de Mercedes		
RODOVIAS	46	
Nova Imigrantes, em São Paulo, proíbe a passagem de caminhões e ônibus		
SEÇÕES		
Editorial 3	Atualidades 42	Custos Operacionais 45

Para entregar suas encomendas e cargas expressas sempre no menor tempo, buscamos soluções à frente do nosso tempo.

RODOVIÁRIO



NACIONAL E INTERNACIONAL

AÉREO



NACIONAL E INTERNACIONAL

LOGÍSTICA



Soluções integradas em transporte. É com elas que a Mercúrio encurta todas as distâncias. A Rede Mercúrio de Distribuição, com 575 rotas de entrega/coleta e 515 rotas de viagens, compõe a melhor logística do mercado brasileiro, possibilitando mais de 400 mil despachos por mês. Com a combinação dos modais, rodoviário e aéreo, a sua encomenda pode chegar a mais de 200 países no mundo inteiro, no menor tempo.



Mercúrio[®]
O Menor Tempo em Transportes

Necessidade faz caminhão certo

Os fabricantes de veículos comerciais aguçam a “criatividade” para satisfazer demandas dos donos das cargas transportadoras que exigem produtividade dos transportadores

Caminhão certo para o serviço adequado como forma de aumentar a produtividade e, em consequência, acelerar o retorno do investimento. Cada montadora põe um nome que julga mais apropriado para vender seu peixe. Alguns chamam de caminhão à la carte, ao gosto e adequação do frotista, ou seja, uma combinação do trivial nos catálogos com detalhes particularizados ao tipo de operação.

O fato é que a frota brasileira é velha, diriam muitos quase caquética, espelhando uma renovação lenta, atribuída a uma remuneração inadequada, ao custo de um dinheiro caro e pouco acessível. Há propostas feitas ao governo para minorar as crises. Uma delas é se fazer para os caminhões o que foi feito para os tratores agrícolas, financiados a uma taxa fixa na faixa de 10% ao ano, muito abaixo do que se pratica normalmente. A sugestão ainda não convenceu, mas, pode ser que pegue: afinal, há antecedentes. O trator é um caso. Outros exemplos são os taxistas – que há décadas recebem subsídios para renovar seus carros. Argumentos favoráveis ao caminhão não faltam: a frota é velha, antieconômica, insegura, poluidora. E mais: caminhão é um bem de produção, ninguém o compra para lazer ou especular.

Enquanto decisões de grande envergadura não vêm, continua a exibição de dados estarecedores. Um

número aceito mostra que a idade média dos caminhões gira em torno de 15 anos. As vendas de caminhões novos por ano estão girando em torno de 60 mil unidades, de 6 a 45 toneladas. Considerando, uma frota existente na faixa de 1 milhão de caminhões, seriam necessários 16 anos só para renovar o que está no mercado.

É muito tempo. Uma forma para enfrentar o problema é melhorar o rendimento daquilo que se compra. E tal prática está se generalizando, por força da necessidade que o embarcador tem de conter custos. É oportuno levar em conta a festa do diesel: os aumentos frequentes, muito acima das taxas inflacionárias, são difíceis de ser repassados aos fretes.

MOTORISTA É QUEM PÁRA – Vai daí que, de poucos anos para cá, surgiram “criações” em profusão na área de especificação de caminhões. É bom lembrar que enquanto há espaço, no transporte a tendência é “empurrar com a bariga”. Senão vejamos: transportadoras nascem e morrem em profusão. Caminhoneiro, diz-se, para cada um que morre, nascem dois. Mas, há limites. Transportadores mais conscientes trataram de formar times de agregados – geralmente autônomos e pequenas empresas – com serviços fixos. A Ryder do Brasil, subsidiária da Ryder System, uma das maiores transportadoras norte-americanas, tem crescido com agregados – a empresa entra com a carreta, o

agregado com o cavalinho. Na rota Brasil-Argentina essa prática é generalizada e está crescendo, com bons resultados. A Ryder oferece alguns atrativos, entre eles seguro de vida, convênio médico com cobertura familiar. É uma maneira de reduzir custos fixos e concentrar investimentos em outras áreas da empresa. Outra particularidade da Ryder é liderar a negociação dos caminhões novos dos agregados – seu aval não é financeiro, mas oferece ao vendedor a garantia que o comprador tem carga e remuneração.

Há, no entanto, quem faça opção por incorporar a frota ao seu ativo. A maior transportadora do País, a Expresso Mercúrio, por exemplo, consegue nos veículos de estradas, e, em certas rotas, fazer 30 mil km por mês com um caminhão. O efeito dessa medida é um maior uso do capital e a consequente redução no tempo de retorno.

A Atlas Transportes, outra das fortes empresas do setor rodoviário de cargas, está indo na mesma direção. No início de 2003 decidirá um investimento em frota própria de estrada, negócio que sempre transferiu para agregados. A idéia é operar no *hot seat*, o chamado assento quente, onde quem descansa é o motorista, não o caminhão, como se vê usualmente nos postos de estradas brasileiras.

Hoje, com a profusão de controles à distância, é possível monitorar o veículo em tempo real e, com isso, romper com aquilo que era uma pedra no sapato do transpor-



A Ford cresceu em todos os segmentos, obtendo 21,4% do mercado

tador: deixar o veículo à mercê do motorista. Aliás, o transporte tem essa característica: o grande capital da empresa, a frota, está longe dos olhos do dono. O motorista tem todo o tempo do mundo para usar sua imaginação fértil, comungada junto com companheiros de estrada, o que só faz aperfeiçoar a “criatividade”, nem sempre compatível com os desejos do patrão.

O homem nasce com um par de orelhas e uma boca, senha de que ouvir mais é um respeito à natureza humana. Desde que criou o programa Fábrica Aberta, em 1997, a DaimlerChrysler recebeu alguns milhares de frotistas. Um dos objetivos é ouvir sugestões dos clientes. O programa foi o berçário do modelo 1618 M, desenvolvido especialmente para operar como coletor-compactador de lixo.

A Volkswagen Caminhões também tem uma coleção de caminhões desenvolvidos para atender às necessidades do mercado. O cavalo-mecânico 18.310 foi idealizado para tracionar carreta de três eixos. Admite um peso bruto total de 42 toneladas. A montadora informa que 40% estão enquadrados nessa faixa.

A Ford, na mesma linha de oferecer um pesado não tão pesado, lançou o Cargo para 43 toneladas brutas. A vantagem do cargo 43

toneladas e do Volkswagen para 42 toneladas é o preço, bem mais em conta que os pesados tradicionais, na faixa de 45 toneladas brutas.

Na linha de propiciar maior relação custo/benefício, a Iveco oferece o sistema de 30 paletes, obtido com o EuroTech na configuração que combina entre-eixos mais curto, terceiro eixo de apoio e avanço do posicionamento do pino-rei do semi-reboque. Para o transportador, o ganho é de dois paletes – 7% mais volume de carga – quando comparado a um conjunto cavalo mecânico cabine leito/semi-reboque do mercado. Segundo a montadora, a composição é ideal para supermercados, lojas de departamentos e para quem precisa de maior eficiência de uso nas baias de carga e descarga. A Transportadora Kadima, com sede em São Bernardo do Campo, ABC paulista, e a Anacirema, de Americana (SP), utilizam Iveco na aplicação de 30 paletes.

QUEM SAI, QUEM SOBE – A profissionalização requerida pelo mercado pode se constituir num diferencial da montadora que opera afinada com tal demanda. Há na verdade – além disso – um ambiente muito competitivo. Tanto assim que nem todos os fabricantes estão dispostos a esperar pelos resultados. Com efeito, o mercado

brasileiro de caminhões perdeu em 2002 dois fabricantes, primeiro a General Motors, em janeiro, depois a International, em outubro. As duas marcas decidiram deixar o Brasil. A GM, de janeiro a novembro de 2001, teve 6,5% das faixas que disputou – semileves, leves, médios e semipesados. A International, em igual período, ficou com 2,6% nos segmentos em que atuou (médios e semipesados). Em 2002, no mesmo período, a General Motors, ficou com 1% – deixando 5,5% para os demais competidores. A International teve 1,6% de participação, 1% a menos.

Os sete fabricantes que restaram, nos nichos onde atuam, apresentaram crescimento. O destaque foi para a Ford, que está presente em todas as categorias – a marca obteve 21,4% de participação até novembro, 3,4% acima do registrado no ano passado. A empresa cresceu em todos os segmentos.

A segunda maior expansão – considerando sempre os segmentos em que operam – foi registrado pela Volvo, que registrou 30,8% de participação nos caminhões pesados, ante 28,3% em 2001.

Em percentagem, a terceira em crescimento foi a Volkswagen, que anotou de janeiro a novembro de 2002 uma fatia de 30,5%, em comparação com 28,6% no ano precedente.

Outras três fabricantes registraram crescimento, embora menor, sobre 2001: a única brasileira, a gaúcha Agrale, teve 2% de participação, em cotejo com 1,5% no exercício anterior; a Daimler Chrysler, com uma fatia de 32,2% do mercado, comparados com 31,8% em 2001; e a Iveco, com 5,4% de representação nas cinco faixas, ante 5,2%.

A única das sete marcas a dar passos para trás foi a Scania, recuando para 10,8% de participação, em cotejo com os 18,2% que desfrutava em 2001 nas duas categorias – semipesados e pesados – em que está presente. ■

LANÇAMENTO

Caminhão eletrônico para cargas rápidas

A DaimlerChrysler amplia sua família de caminhões eletrônicos com o lançamento do Mercedes-Benz 1318, para a faixa de 13 toneladas, que promete redução do custo operacional



Mercedes-Benz 1318 médio tem 330 kg a mais de capacidade de carga

A DaimlerChrysler encerra 2002 com o lançamento do caminhão médio Mercedes-Benz 1318, com motor eletrônico, destinado ao transporte de cargas rápidas na distribuição urbana e nas curtas e médias distâncias rodoviárias. As novidades no modelo são: nova caixa de mudanças Mercedes-Benz G-60, plataforma maior e melhor desempenho e velocidade operacional, segundo a montadora.

O caminhão médio, apresentado à imprensa em Campinas (SP), no início de dezembro, tem cabine avançada e 13.500 kg de pbt – a maior capacidade de carga em sua categoria. São 330 kg a mais que os atuais modelos nessa faixa de mercado e a plataforma de carga é 5% maior.

O novo 1318 admite carrocerias

como baú, carroceria aberta ou furgão frigorífico, para distribuição ágil e operação just-in-time. Para quem transporta cargas e volumes maiores, o 1318 pode receber terceiro eixo montado por fabricantes de implementos e atingir 21.300 kg de pbt. Tanques, caçambas basculantes e plataformas de auto-socorro também podem ser usados. O eixo traseiro é o Mercedes-Benz HL-4, tendo como opcional o HL-5 de dupla velocidade, que proporciona melhor desempenho em aplicações mais severas e nos veículos que recebem terceiro eixo.

No novo caminhão a composição de trem-de-força, motor, câmbio e eixo motriz é toda da marca Mercedes-Benz. O grande destaque é mesmo seu motor eletrônico OM 904 LA, que oferece potência de 170 cv e o maior torque entre os

caminhões médios, de 67 mkgf a 1.200 a 1.500 rpm. Em testes comparativos, afirma a empresa, o 1318 apresentou uma redução de 16% no consumo de combustível em relação a modelos concorrentes com motor mecânico.

A caixa de mudanças é a Mercedes-Benz G60, de seis marchas sincronizadas, as quatro primeiras com sincronização dupla, o que suaviza o esforço nas trocas de velocidade. “A combinação do motor com o escalonamento das marchas contribui para o veículo ter um excelente desempenho com baixo consumo de combustível”, explica Luso Ventura, diretor de desenvolvimento do Powersystem da DaimlerChrysler. A soma das vantagens de melhor desempenho, menor consumo de combustível e maior capacidade de carga do 1318, acrescenta ele, permite redução do custo operacional.

O sistema de controle de frenagem Top Brake da marca é equipamento de série no novo 1318. A cabine avançada, que oferece grande visibilidade e reduzido círculo de viragem, tem espaço interno que facilita a movimentação do motorista e dois acompanhantes.

Os veículos com motor eletrônico representam 40% das vendas da DaimlerChrysler. Os caminhões médios detêm 12% do mercado total. Nesse segmento a Mercedes-Benz já atua com dois modelos eletrônicos, 1215 C e L 1218 EL, que devem fechar o ano com 32% de participação, segundo a fabricante. ■

Lições da globalização

DaimlerChrysler tira proveito da liderança no mercado e do fato de ter fábricas espalhadas no mundo para eleger países em centros de competência, amearhar escala e evitar superposições



quela autonomia de desenvolver vários produtos, sem escala, que caracterizava o ambiente da indústria automotiva brasileira é obra de um passado creditado a um cenário de mercado fechado. A globalização trouxe vantagens para empresas globalizadas.

A líder mundial em caminhões e ônibus, a DaimlerChrysler, começa a tirar vantagens do seu caráter global. A subsidiária brasileira é uma amostra dessa política, focada que está em alguns produtos específicos, que tenham escala mundial. Caso típico de caixas de câmbio de porte médio, cuja produção em grande parte será destinada a suprir as fábricas da DaimlerChrysler de todo o mundo.

Só com este negócio, dentro de

seis anos, a subsidiária de São Bernardo do Campo, ABC paulista, terá um faturamento anual de US\$ 170 milhões – praticamente o montante total do que exportou em 2002.

A globalização foi importante para a DaimlerChrysler. Os vários países onde tem fábricas foram eleitos, cada qual, para produzir aquilo que tiver mais competência – o que envolve competitividade em preço que justifique escala.

VEÍCULO MUNDIAL – Ao Brasil, além das caixas de câmbio de porte médio, coube também a produção de um veículo mundial, o LTC (Light Truck Concept), cuja montagem será iniciada no primeiro trimestre de 2003. Este caminhão, desenvolvido na Alemanha, Estados Unidos e, com mais intensidade, no Brasil, terá grande parcela destinada à exportação. São Bernardo será



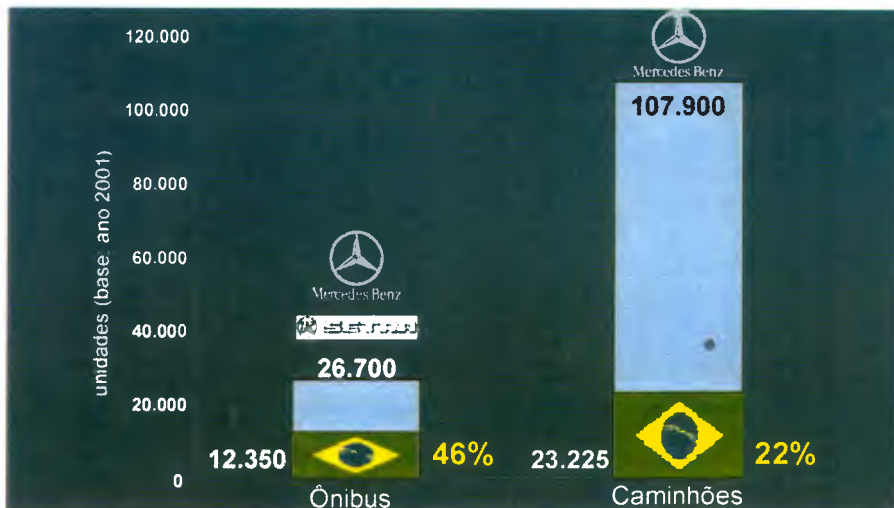
Ben van Schaik: "Nossos produtos têm qualidade comparável aos da Alemanha e Estados Unidos".

a única fábrica a fazê-lo.

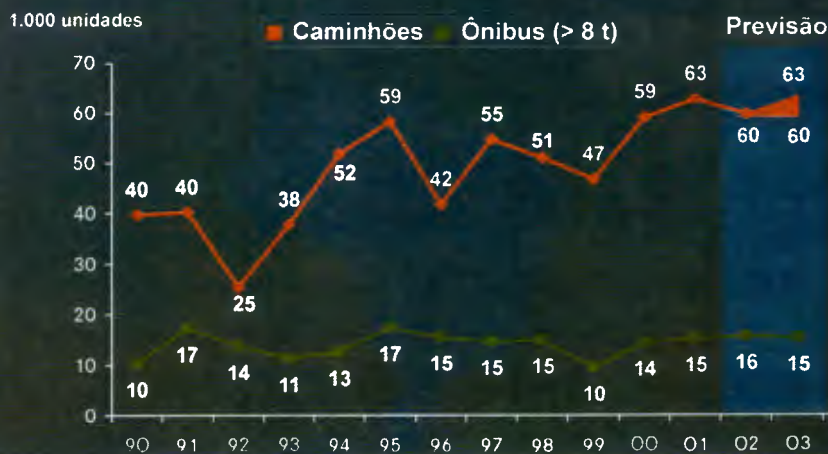
No balanço de final de ano, realizado no início de dezembro, o presidente da DaimlerChrysler do Brasil, Ben van Schaik, também presidente da Câmara de Comércio Brasil-Alemanha, lembrou que a baixa estima do brasileiro é exagerada. "Nossos produtos têm qualidade comparável aos da Alemanha e Estados Unidos. O Brasil não é apenas o país do futebol, do carnaval e das praias", afirmou.

Em 2001, a DaimlerChrysler produziu no mundo todo um total de 223 mil caminhões acima de 6 toneladas, a Mitsubishi, onde detém 37% de participação, fez 61 mil unidades e a Hyundai, na qual tem uma parceria estratégica de 13%, montou 22 mil caminhões. O total das três marcas somou 306 mil caminhões. Nos ônibus, a empresa produziu 37 mil, mais 8 mil da Hyundai e 2 mil com a marca Mitsubishi, englobando 47 mil ônibus acima de 8 toneladas.

A importância da DaimlerChrysler do Brasil (participação nas vendas)



Evolução do mercado brasileiro de caminhões e ônibus



Fonte: DaimlerChrysler do Brasil

“É importante que tenhamos escala para justificar imensos investimentos em desenvolvimento e pesquisa”, disse Van Schaik. “Somos uma empresa brasileira, mas integrada. Isto significa que se perdemos um pouco da autonomia, em compensação, vamos receber novas tecnologias, o que, como empresa isolada, não aconteceria”, complementou o executivo.

MAIS EXPORTAÇÕES – Para se criar escala, será preciso mais exportações, não só de veículos completos, mas também de componentes. “Somos, agora, efetivamente, parte de uma rede de veículos comerciais”, ressaltou.

O início das exportações de motores eletrônicos pesados, modelo BR-460, começou em 1998. Em 2002, o volume foi de 3,3 mil unidades, dobrará para 7 mil unidades

em 2003, subirá para 10,5 mil e 12 mil motores, respectivamente, em 2004 e 2005.

Já a fábrica de câmbios médios, que exigiu investimentos de US\$ 100 milhões, iniciou a produção em 2002. Em 2003, exportará 22,5 mil caixas, mais que dobrando (58,3 mil unidades) em 2004. Em 2005 estará montando 82 mil unidades. São produzidos três tipos de caixas para caminhões e ônibus. Os Estados Unidos, onde o grupo DaimlerChrysler atua fortemente, consumirá 60% das transmissões. Europa e Ásia também são outros mercados.

A subsidiária brasileira é importante no contexto mundial. Respondeu em 2002 por 22% das vendas de caminhões e por 46% dos ônibus. No caso dos ônibus, tal relevância tornou a DaimlerChrysler instalada na região do ABC pau-

lista centro de competência mundial de chassis. “Naquilo que temos escala, ganhamos expertise e autonomia. Não é por acaso. Afinal, reunimos um conjunto de virtudes, incluindo o fato de termos um custo/hora de engenharia mais baixo do que na Europa”, acentuou Van Schaik.

Até a temida desativação de Juiz de Fora (MG), onde a DaimlerChrysler construiu uma fábrica para 70 mil automóveis por ano Classe A (produz pouco mais de 10%) está descartada. Van Schaik anunciou que em 2005 a unidade produzirá um carro Smart, marca onde o grupo DaimlerChrysler tem participação. “Será um modelo exclusivo do Smart, só feito aqui. Assim, poderemos exportar para a Europa, sem superposição”, disse.

Competitividade, isolada, talvez não baste. É preciso evitar a superposição. Uma lição, talvez, absorvida com o Classe A: montado simultaneamente no Brasil e Alemanha, ainda que a unidade brasileira tivesse competitividade, dificilmente teria espaço para entrar no mercado da matriz.

ESTABILIDADE – Nos três anos, de 2000 a 2002, as vendas totais de caminhões (acima de 6 toneladas) no Brasil têm se mantido estáveis, em torno de 60 mil unidades, número que, segundo previsão da DaimlerChrysler, será mantido em 2003. Já as exportações de veículos de cargas da marca subirão de 5,4 mil unidades para 8,55 mil. “Passamos a ter mais espaço para exportar à medida em que não somos mais concorrentes do grupo, mas complementares”, explicou Van Schaik.

Dos 60 mil caminhões previstos para 2003 no mercado interno, segundo o novo diretor de Vendas Gero Herrmann, a marca Mercedes-Benz planeja ficar com 21,5 mil. Nos ônibus, de 16 mil unidades previstas, a pretensão é comercializar 9 mil. Com estes números a empresa pretende manter sua histórica liderança. “Este é o nosso principal desafio”, assinalou Herrmann.

Previsão de exportação de agregados



Fonte: DaimlerChrysler do Brasil



Bom é ver o que passou
e saber que ainda tem
muito chão pela frente.

Conte com a gente em 2003



www.tipler.com.br

Fiat Ducato mais longo

Com a denominação Cargo Longo, a nova versão do Fiat Ducato da linha 2003 tem entre-eixos maior e compartimento de carga com 9 m³ de volume, 1,5 m³ a mais que o modelo anterior



A linha Fiat Ducato chega em 2003 com uma nova versão de carga intermediária: apresenta novos equipamentos que reforçam a segurança, o conforto e a versatilidade do modelo. O novo furgão da Fiat é mais longo do que o modelo 15, que passa a ser denominado Cargo e continua na linha. O Cargo Longo tem entre-eixos 350 mm maior, que proporciona um compartimento de carga de 9 m³, comparados com 7,5 m³ do modelo anterior. As outras versões de carga do Fiat Ducato também foram renomeadas: 15 Vetrato, utilizada para transformações nas principais empresas de implementos, passa a se chamar Multi, enquanto a Maxi leva agora o nome de Maxicargo.

Para permitir maior variedade de aplicações, a linha oferece ainda as versões: Multi Teto Baixo e Teto Alto, para transformações; Combinato, com dez lugares mais espaço para bagagem, e Minibus, com 16 lugares, para transporte de passageiros.

Catálogo de peças em CD

A Fiat acaba de lançar um catálogo de peças de reposição em CD para a rede de concessionárias e as oficinas especializadas da marca. Com o novo sistema, o aplicador terá à disposição, num único arquivo, seis mil ilustrações digitais de peças Fiat e Alfa Romeo, entre elas as referentes aos modelos da linha Ducato e Fiorino.

Para utilizar a nova ferramenta de trabalho a oficina deverá dis-



Ducato Cargo Longo, com 1,5 m³ a mais de espaço para carga

O Ducato 2003 também apresenta novidades externamente, incluindo maçanetas com melhor ergonomia, retrovisores com espelhos duplos para aumentar o campo de visão e lanternas reestilizadas. Na área interna, a maior mudança foi uma nova proteção opcional do piso nas versões de carga.

Em termos de segurança, os freios a disco nas quatro rodas, antes disponíveis apenas ao Maxicar-

go, foram estendidos a toda a linha. Além disso, o novo Ducato conta com itens de segurança para aumentar a incolumidade dos ocupantes, como sistema de proteção antiincêndio, volante com absorção de energia, carroceria com deformação progressiva e, como opcionais, ABS e air-bag para o motorista.

O Fiat Ducato pode ser equipado com duas opções do motor 2.8 diesel produzido em Sete Lagoas (MG). Uma delas é o turbodiesel com potência de 103,3 cv e torque de 24,5 kgm a 1.900 rpm. O outro é o turbo diesel com intercooler, que desenvolve potência de 122 cv e torque de 29,1 kgm a 1.800 rpm. Os dois motores têm cabeçote de alumínio e pistões refrigerados a óleo.

A expectativa da Fiat é de que o segmento de furgões grandes de carga e de passageiros feche 2002 com 15 mil unidades comercializadas. Desse total, a montadora espera abocanhar 22%, mantendo-se na liderança do segmento. ■

por de um computador Pentium com unidade leitora de CD e o programa Windows instalado. De acordo com Antonio Sérgio Rodrigues, diretor adjunto de Pós-Vendas da montadora, o número de oficinas com condições de utilizar o novo guia digital pode chegar a 30 mil em todo o País.

O CD possibilita ainda a elaboração de listas de peças e orçamentos personalizados diretamente no programa.



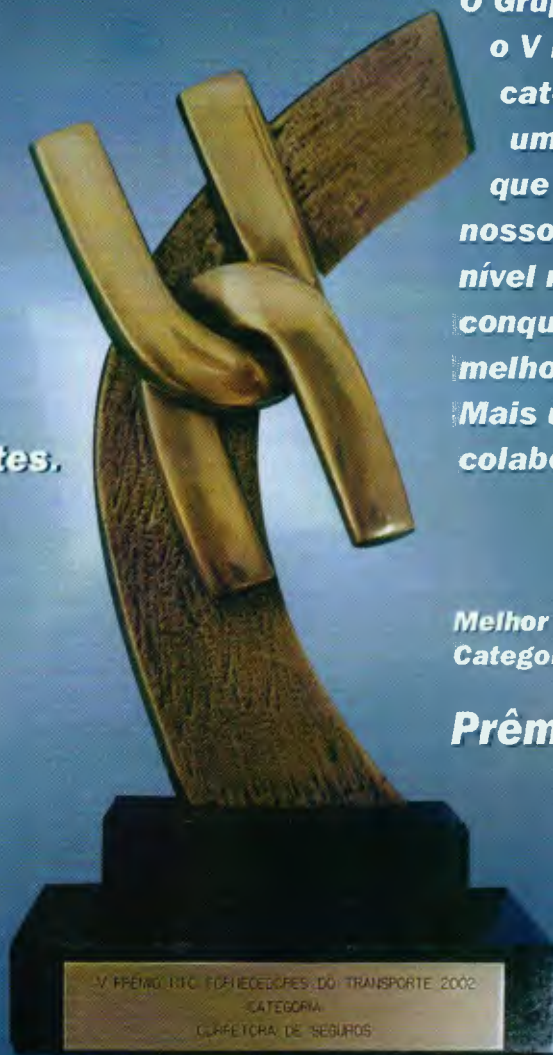
GRUPO

APISUL

O melhor do Brasil.

**Nossas soluções
em gestão de
riscos e seguros
conquistam
muito mais do
que prêmios:
conquistam clientes.**

**O Grupo Apisul acaba de receber
o V Prêmio NTC Fornecedores,
categoria Corretora de Seguros,
um reconhecimento
que valoriza a qualidade dos
nossos produtos e serviços em
nível nacional. Mais uma
conquista de nossa
melhoria contínua.
Mais um mérito de
colaboradores e clientes.**



**Melhor Fornecedor do Transporte no Brasil
Categoria Corretora de Seguros**

Prêmio concedido pela NTC



apisul

reguladora de sinistros Ltda.

MATRIZ: Rua Dr. Barros Cassal, 180 - Conj. 603 - CEP 90035-030 - Porto Alegre - RS Fone/Fax: (51) 3286.1888 e 3211.3233 - E-mail: apisul@apisul.com.br

FILIAL SÃO PAULO: Av. Embaixador Macedo Soares, 10735 - 2º e 3º andares - Vila Anastácio - SP - CEP 05095-035 - Fone/Fax: (11) 3646.6500

Turboalimentação reduz consumo e emissões

O uso crescente da turboalimentação de motores deve-se às vantagens que o sistema proporciona, como redução de consumo de combustíveis e de emissão de poluentes



Uma nova geração de sistema de turboalimentação de motores está chegando para proporcionar melhor desempenho dos motores para veículos comerciais (torque e potência), além de redução de consumo de combustível e de emissão de gases poluentes, este último benefício muito oportuno com a entrada em vigência de limites mais baixos para emissões a partir de 2004.

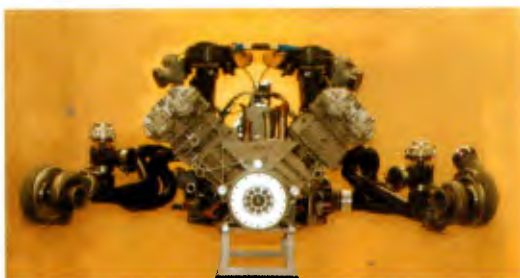
A Garrett Engine Boosting Systems, um dos principais fabricantes de sistemas de turboalimentação, está anunciando a nova geração desses sistemas que incorpora o uso da eletricidade e da eletrônica dos veículos, incluindo o E-Turbo, E-Charger e VNT MultiVane, e a adoção de carcaças de aço inoxidável, para diferentes aplicações, apresentadas na SAE 2002, na cidade de São Paulo.

O E-Turbo é um turbocompressor com motor elétrico incorporado ao

seu eixo que possibilita o aumento de desempenho do turbo em baixas rotações. O E-Charger é um compressor centrífugo acionado por um motor elétrico para aumentar a vazão de ar em baixas rotações e pode ser aplicado em série a um turbo a

VNT (turbina de geometria variável) em motores a diesel e a gasolina. A turbina VNT MultiVane é uma evolução do sistema de sobrealimentação. Este turbo com geometria variável apresenta sensível melhora no balanço do torque e da potência do motor. Possui palhetas móveis na entrada do rotor da turbina que controla o seu carregamento em altas e baixas rotações. Seus principais benefícios são o melhor aproveitamento do combustível e a redução de emissão de gases poluentes.

De acordo com Syed M. Shahed, vice-presidente de Tecnologia Avançada da Garrett, a tendência



V8 Biturbo

da turboalimentação de motores é crescente tanto em veículos comerciais como em automóveis. E nos próximos anos, com o endurecimento da legislação de proteção ambiental, o uso dessa tecnologia será intensificado. Segundo o executivo, existem hoje mais de 12 milhões de veículos a diesel e dois milhões de modelos a gasolina equipados com motor turboalimentado no mundo. Esse número deverá aumentar acima de 25% até o final da década. Segundo Shahed, além da satisfação de dirigir que um veículo turboalimentado proporciona, o sistema extrai do motor até 50% a mais em desempenho. Como exemplo, ele afirma que um motor 2.0 litros com sistema de turboalimentação chega a ter desempenho superior a um 3.0 litros com aspiração natural.

Instalada no Brasil desde 1976 em Guarulhos (SP), a Garrett ultrapassou a marca de 6 milhões de unidades de turboalimentadores de motores, para equipar caminhões e ônibus produzidos pela Mercedes-Benz, Volvo, Volkswagen e Scania, além de veículos utilitários de várias marcas.



GT22 VNT, a turbina de geometria variável é uma evolução do sistema de sobrealimentação