

# transporte

MODERNO

Editora TM Ltda



**1214C, urbano  
na medida certa**



## Cegonheiras sob as regras do mercado

NEGÓCIOS

**O que a Isuzu  
tem a oferecer  
ao Brasil**

INTERMODALIDADE

**BR-163, a  
esperança volta  
à Amazônia**

REFORMA DE PNEUS

**Qualidade entra  
num mercado  
de 6 milhões**



**GM e Volvo  
mostram fábricas e  
exibem evolução**







Os vestígios Mercedes-Benz estão em  
uniformidade com o Proconve.

NOVO MERCEDES-BENZ 1214 C. APR  
QUE SE VÊ FORÇA E INTELIGÊNCIA



## NOVO 1214 C. O PAPA-CARGA.

A nova tendência que começa a circular nas ruas da cidade vai agitar o mercado de quem transporta roupas, caixas, refrigerantes, eletrodomésticos... Vai rodar a cidade de cima a baixo.

### MAIOR CAPACIDADE DE CARGA LÍQUIDA DO MERCADO.

O Novo Mercedes-Benz 1214 C, o PAPA-CARGA, possui a maior capacidade de carga líquida da categoria (8.150 kg). Uma grande vantagem para quem quer maior rentabilidade no seu negócio, reduzindo o número de viagens.

### MAIOR POTÊNCIA COM MENOR CONSUMO.

O Novo Mercedes-Benz 1214 C é equipado com motor turbocooler que oferece potência de 143 cv e desempenho na medida exata e, o que é melhor, com baixo consumo de combustível.

### MAIOR ADEQUAÇÃO ÀS CIDADES.

O PAPA-CARGA é o caminhão certo para quem quer agilidade e muita lucratividade. A Mercedes-Benz, mais uma vez, movimenta o mercado e cria um novo conceito de caminhão urbano, um exemplo que vai ser seguido por muita gente.

PAPA-CARGA, onde a força e a inteligência andam juntas. <http://www.mercedes-benz.com.br>

# OVEITE, PORQUE NÃO É SEMPRE ANDANDO JUNTAS.



**Mercedes-Benz**  
Veículos Comerciais



**SOU TÃO APAIXONADO, MAS TÃO APAIXONADO PELA MINHA PICK-UP QUE ENCHO ELA DE FLORES TODA HORA.**



CAPACIDADE DE CARGA	FIORINO FURGÃO	PICK-UP WORKING
EM PESO (kg)	620,0	650,0
EM VOLUME (litros)	3.200,0	1.090,0



Barra de proteção nas portas. Porque para a Fiat segurança é item de série.



Furgão Nacional do Ano em 96 e 97.

A Fiat respeita toda a paixão que você tem pelo seu trabalho. É a mesma que temos pelo nosso. Só quem coloca a paixão pelo que faz acima de tudo é capaz de oferecer veículos comerciais com mais espaço, segurança, agilidade e capacidade de carga. Como a Pick-up Working. Ela foi construída com suspensão mais alta para você enfrentar qualquer caminho, mesmo com carga máxima, sem perder a tração. Além disso, tem motor 1.5 mpi e barra de proteção nas portas. Coloque um veículo comercial Fiat em sua empresa. Os seus transportes vão ser bem menos espinhosos.

**CONSULTE SUA CONCESSIONÁRIA SOBRE CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA FROTISTAS.**

Internet: <http://www.fiat.com.br>

**MOVIDOS PELA PAIXÃO. FIAT**

**DIRETORES**Odair Locanto  
Marcelo Fontana**REDAÇÃO**

Editor-chefe: Ariverson Feltrin

Editor-executivo: Eduardo C. Ribeiro

Redator: Gilberto Penha de Araújo

Arte: Eduardo Gragnani Jr. (Editor),  
Daniel Lamano da Costa (Assistente)Colaboradores: Marcos R. Silva,  
Jorge Miguel dos Santos (mercado)

Fotografia: Paulo Igarashi

Documentação: Maria Penha da Silva

Jornalista responsável: Ariverson Feltrin

**Departamento Comercial:**São Paulo: Carlos A.B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto,  
Mônica Barcellos, João E. Teixeira, Maria Rita F. Zini**Representante Rio de Janeiro**Sérgio Ribeiro  
Fone/fax: (021) 262-8390 e 220.5515**Representante Paraná e Santa Catarina**Gilberto A. Paulin  
Fone (041) 222-1766**Rio Grande do Sul**Ivano Casagrande  
Fone (051) 229-9746**Representante Brasília**Walter Filippetti  
Fone/Fax: (061) 327.2572

Assessora de Diretoria: Ho Yen de Castro

**Administração e Contabilidade**

Mítugi Oi, Aquiles José Baffa

**Departamento de Circulação:**

Cláudia Regina Andrade

**Distribuição:**

Lobra - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**Anual (oito edições mais dois Anuários): R\$ 94,00.  
Pedidos com cheque ou vale postal a favor da Editora  
TM Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00. Em estoque apenas  
as últimas edições. Dispensada de emissão de documen-  
tação fiscal conforme R.E.Proc.DRT.1 n° 14498/85 de  
06/12/85.**Periodicidade**

Mensal

Circulação: 18.000 exemplares

Circula no mês subsequente ao da capa

Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos e Docu-  
mentos sob o n° 705 em 23/03/63; última averbação n°  
26.394 em 20/07/1988. As opiniões expressas nos  
artigos assinados e pelos entrevistados não são neces-  
sariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Editora TM Ltda.

Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra  
Fundada, CEP 01139-000, São Paulo, SP  
Tel.: (011) 862-0277  
Fax: (011) 825-6869 e 826-6120CGC - 53.995.544/0001-05  
Inscrição Estadual n° 111.168.673.117

Filiada à ANATEC e à ABEMD

Nosso E-mail:

[transporte@ibm.net](mailto:transporte@ibm.net)**LOGÍSTICA  
INTERMODAL****CEGONHAS SOB O SIGNO DA COMPETIÇÃO** - Um dos fretes mais cobiçados do mercado passa por um momento de ferrenha concorrência com a entrada de novas montadoras no país. **18****CÓDIGO DE BARRAS CHEGA AOS ARMAZÉNS** - Kwikasair adota sistema da Intermec (EUA) para melhorar o manuseio de volumes e aperfeiçoar o controle em seis terminais de cargas. **25****VEÍCULOS  
DE TECNOLOGIA****VOLVO NACIONALIZA CARA-CHATA** - No maior investimento realizado no país, desde sua instalação há duas décadas, a Volvo constrói fábrica de cabines para tornar o FH12 brasileiro. **28****MERCEDES ADOTA SEGMENTAÇÃO** - Com o lançamento do 1214C, com mais torque e maior capacidade de carga, a marca da estrela projeta um veículo sob medida para o trânsito urbano. **31****OS PLANOS DA ISUZU PARA O BRASIL** - Para conquistar uma boa parcela do mercado nacional, a montadora japonesa deve trazer a família de caminhões de 2 t a 3,5 t, utilizada no transporte urbano. **34****AS NOVAS RAÍZES DA GMC** - A nova marca de caminhões veio para competir, em todas as faixas, de 5 t até 45 t, e os primeiros decisivos passos já foram dados. **38****MANUTENÇÃO****PNEUS: REFORMA VALORIZADA** - O Brasil, que recupera 6 milhões de pneus de caminhões e ônibus por ano, está dando muita atenção a este mercado. Os recauchutadores investem em qualidade e treinamento. **42****INFRAESTRUTURA****UMA NOVA ESTRADA NA AMAZÔNIA** - A rodovia BR-163, que liga Cuiabá a Santarém, recebeu R\$ 8 milhões do governo federal para a retomada das obras. Seu leito deverá estar aplainado e parte asfaltada em fins de 1998. **48****REGISLAÇÃO****JORNADA DO MOTORISTA** - O relator do novo Código de Trânsito encaminhou para o Contran a definição da jornada de trabalho do motorista, que poderá ser regulamentada após sanção presidencial. **50****ROTA  
LEVE****KOMBI VERSUS KOMBI NOVA** - TM calculou e comparou os custos operacionais das duas Kombis, a anterior, e a recém-lancada que incorpora portas correijas. Veja quem ganhou. **51****SEÇÕES:**Cartas **6** Editorial **7** Atualidades **8** Produtos **46** Indicadores **55** Pérolas **62**





**MAIS DE 700 CAMINHÕES  
PARA PRONTA ENTREGA.**

TRANSPORTE DE ENERGÉTICOS LÍQUIDOS

TRACIONAMENTO DE CARGAS

17 FILIAIS EM TODO O BRASIL

HABILITADA A TRANSPORTAR PARA O MERCOSUL

MEMBRO DO CLUBE DA ISO 9000

**TRANSGAMA**  
(021) 509-5857

**CARTAS**

## Reação à crise

Desejamos cumprimentá-los pela qualidade do editorial "O líder solitário", que tão bem retratou o transporte rodoviário de cargas. Os fatos demonstram que o momento é de reação. Não podemos ficar inertes diante da crise que assola o setor. Por dever e profissionalismo, devemos lutar para reverter este quadro. E o faremos!

José Hélio Fernandes

Presidente Sindibras - Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no DF

## Transportes Brusville fica em Brusque

É com enorme satisfação que recebemos o exemplar do anuário do Transporte de Carga de 1997. Queremos parabenizá-los pelo excelente trabalho realizado, que resultou num produto de alta qualidade e de muita importância para nós transportadores. No entanto, naquela edição, houve um equívoco quanto ao nosso endereço. Publicaram o nome de nossa empresa como sendo situada em Santa Catarina, SC, cidade esta que não existe em nosso estado. O nome correto seria Brusque, SC.

Roberto C. Klann

Transportes Brusville Ltda.

## Erro de localização

Na edição 380, no artigo "As áreas com maior incidência de roubos de cargas" há um erro de localização: a rodovia Fernão Dias não passa nem perto de Paulínia, e o trevo referido (de Paulínia) fica na rodovia D. Pedro, ainda no município de Campinas. Aliás, a ótima rodovia D. Pedro (não mencionada no artigo) também tem pontos de roubos de cargas, infelizmente!

Luiz Antonio D. Abib

Campinas-SP

## Certificação da norma ISO 9002

A SITCAR foi a primeira empresa de transporte rodoviário de cargas a ser certificada pela norma ISO 9002 por um órgão internacional, o BVQI - Bureau Veritas Quality International. Solicitamos o esclarecimento de V. Sas. pelo fato de não incluir a SITCAR na relação das empresas certificadas no Anuário do Transporte de Cargas nº 2- 1997, tendo em vista ter sido amplamente divulgado pela revista na época da certificação.

Kennedy Donald de Carvalho

Diretor Comercial - SITCAR

*TM* *errou.*

## Hyster não é "empresa estrangeira"

Gostaria de manifestar nosso desagrado, quando, na edição nº 380, página 40, a Hyster é citada como uma empresa estrangeira. Apenas para não deixar dúvidas, nossa fábrica tem mais funcionários do que qualquer uma das outras citadas como nacionais.

João P. Campos

Hyster Brasil Ltda.

# Um Brasil menos hipócrita

**A**creditamos que a estabilidade econômica fará este país mais sério e menos hipócrita. A começar pelo negócio de transporte rodoviário de carga, uma atividade desrespeitada pelos anos de inflação desenfreada que se estabeleceu no país. Tal desrespeito se traduz, por exemplo, no excessivo número de horas que os motoristas de caminhões cumprem na rotina estressante de trabalho.

Empresas comprometidas com o futuro vêm de há algum tempo colocando duplas de motoristas para, a um só tempo, cumprir as exigências impostas pela globalização da economia e respeitar o limite físico do homem no volante.

Felizmente a estabilização da economia veio para separar o joio do trigo. Dar desconto nos fretes e depois descontar no motorista a redução concedida ao cliente é antes de mais nada um vôo às escuras, pois compromete a visibilidade do setor rodoviário de carga perante o empregado e a sociedade.

Recentemente, um ônibus conduzindo a equipe de ginastas do Flamengo foi atropelado por um caminhão que atravessou o canteiro central da Via Dutra. No volante do veículo causador estava um motorista na vigésima primeira hora de volante.

O novo Código Nacional de Trânsito regulamenta número de horas trabalhadas e o respectivo descanso intercalado. Pode-se dizer que é rigoroso em relação à impunidade atual. Não somos partidários do oito nem do oitenta, mas da solução intermediária. Ou seja, não defendemos a jornada excessiva de trabalho tampouco leis brandas que encareçam em demasia os custos e resultem em mais desemprego.

O meio-termo será alcançado, pois cremos no bom senso e no discernimento dos homens. Zumbis pilotando às cegas são a negação da humanidade e um culto à barbárie em nossas estradas.

As duplas de motoristas, os pontos de apoio, o incentivo a pilotos de caminhões para levarem levem suas esposas como acompanhantes até na condição de co-pilotagem são atitudes maduras e adultas.

Produzir mortos e inválidos não interessa ao país nem aos transportadores. O título de campeão mundial de acidentes é uma mácula que o Brasil não pode mais tolerar. Aliás, refletindo bem no assunto, não interessa a ninguém cultivar acidentes provocados notadamente pela carga excessiva de trabalho.

**U**m Brasil menos hipócrita também não pode admitir episódios como o da ponte da Vila dos Remédios na cidade de São Paulo. A ponte é do estado paulista, mas está no município. Quando a fenda se abriu, com ameaça de desmoronamento da ponte, o governador Mário Covas e o prefeito Celso Pitta travaram um diálogo hipócrita. Covas dizia que a ponte é dele, mas competia à cidade dar a devida manutenção. Pitta não entendia assim.

O Brasil tem dessas coisas. Os políticos gostam de sair nas fotos das inaugurações, mas fogem dos flagrantes comprometedores causados pelo descuido administrativo.

**D**esde a crise do petróleo que o Brasil adia decisões duras quanto aos escalonamentos dos horários. Todos querem chegar e sair a um só tempo e o resultado é o enorme nó no trânsito das várias cidades do país. As cidades, as ruas não espicham, mas recebem a cada dia um contingente maior de veículos. Conclusão: ninguém anda, todo mundo funde os miolos de raiva, cultivam-se enormes prejuízos com os congestionamentos e o slogan “São Paulo não pode parar” cada vez mais cai em desuso.

Já que os homens de bem não se propõem a ceder o anel, os governos cortam seus dedos ao instituir rodízios que ferem certamente o direito de ir-e-vir, mas adiam o caos total.





Equipamento no posto interno da Souza Cruz

## CTF, arma para conter despesas

A Michelin, que completa 60 anos em 1997, dona 700 veículos de carga frigorificada que consomem US\$ 10 milhões apenas em combustíveis, passou a adotar o gerenciamento automático dos abastecimentos com a ferramenta CTF - Controle Telefrotas Bradesco. O CTF está instalado em 90 postos da Rodo RedeIpiranga/Atlantic nas principais rodovias do país. Até o final do ano a Polinet, parceira no negócio, quer atingir 50 mil veículos.

O CTF funciona assim: no ato de abastecimento do veículo, dados como data, hora, local, valores e leitura do odômetro são registrados no console controlador que fica no posto. Em seguida estes dados são enviados via linha telefônica a um computador específico no Bradesco, onde são armazenados. O próprio banco se encarrega de efetuar os débitos às frotas e os créditos aos postos.

A Cia. de Cigarros Souza Cruz está utilizando o CTF em 300 veículos na capital paulista, o que representa 20% do total da frota. "Fizemos um teste, aprovamos e implantamos o sistema, com bons resultados", diz Marcos Amaral Teixeira, gerente Nacional de Transporte da Souza Cruz. O próximo passo é apliar para o CTF para 450 veículos.

## EUROSTAR

### Uma viagem sob o mar

Viajar pelo Eurostar entre Paris e Londres é o mesmo que voar com os pés firmes na terra. É o transporte ideal para quem tem medo de aviões. Ou para aqueles que adoram um entretenimento ou um lazer enquanto viajam, tarefa quase impossível no ar devido à tensão e ao espaço reduzido das aeronaves.

O Eurostar esbanja espaço. Fizemos a viagem entre as estações de Paris Nord, na capital francesa, à estação London Waterloo, no último 25 de maio. Exatamente às 10h13 o trem, com 18 vagões, partiu de Paris, com 770 passageiros a bordo - 210 em seis carros de primeira classe, e mais 560 viajantes em 10 vagões de segunda classe.

Foram duas horas e 26 minutos de tranquilidade, num trem chique, moderno, limpíssimo, que alcança velocidade máxima de 300 km por hora. Cada um usou o tempo como preferiu: separados por uma mesinha central, dois cavalheiros jogaram xadrez o tempo todo; muitos preferiram a leitura de jornais ou revistas, uma delas a Eurostar Magazine, distribuída gratuitamente aos passageiros. Houve quem preferisse utilizar a viagem para escrever munido de um computador portátil. E tinha um senhor, canhoto, que viajou de segunda classe com uma partitura apoiada sobre a mesinha. Dedicou os momentos a escrever notas musicais, mesmo sob um som de alto volume provocado por um grupo de brasileiros do ramo de reforma de pneus em viagem de trabalho e lazer pela Europa.

Quem preferiu passar a viagem comendo ou bebendo, teve à disposição dois vagões-bares que servem cervejas, refrigerantes e sanduíches frios ou aquecidos em fornos de microondas. A mordomia é boa, mas maior, claro, para os viajantes de primeira classe, que têm à disposição garçons para servir as refeições, regadas a bons vinhos.

O Eurotúnel, como é chamada a obra, demorou sete anos para ser construído pela França e Inglaterra. Envolveu dez mil pessoas e custou US\$ 15 bilhões, o dobro do orçamento inicial, o que levou o projeto a tomar empréstimos por cinco vezes. Só de juros anuais os dois governos estavam pagando US\$ 1 bilhão.

A inauguração ocorreu em 19 de maio de 1994, inicialmente só para o transporte de caminhões embarcados em 28 vagões. A parte mais cara e emocionante da obra está sob o Canal da Mancha. Trata-se de um túnel debaixo do mar com 50 km: por quase 30 minutos os passageiros viajam na escuridão.

No último mês de novembro um incêndio paralisou um dos túneis. O trem Le Shuttle (passageiros) assim como os Eurostar (passageiros e carga) voltaram a operar em meados de maio, justamente quando a reportagem de TM fez a viagem. O incêndio afetou o transporte de cargas e passageiros, custou em reparos a bagatela de US\$ 661 milhões e gerou críticas das autoridades ligadas à segurança sobre o pessoal à administração do Eurotúnel.



Hora da partida em Paris

### Ponte dos Remédios congestionada

Para recuperar as duas pistas da ponte dos Remédios na cidade de São Paulo, e iniciar em 1998 as obras da nova ponte sobre o rio Tietê, que ligará a rodovia Anhangüera à Ceagesp (companhia de entrepostos e armazéns gerais de São Paulo), a prefeitura deverá gastar R\$ 6,2 milhões. Desse total, R\$ 1,7 milhão foram gastos com obras de emergência, mais R\$ 2,5 milhões para terminá-las, e R\$ 2 milhões para recuperar a pista São Paulo-Osasco (a ser liberada em meados de agosto).

A Tecpont Engenharia e Projeto concluiu o laudo técnico e decidiu aumentar a resistência das duas pistas da ponte dos Remédios, de 36 t para 45 t. A medida foi adotada para que a construção suporte o peso da carga dos caminhões que entregam mercadorias na Ceagesp. Nas obras de emergência, os técnicos evitaram o desabamento da ponte com a instalação de cabos de aço presos a oito blocos de concreto de 6 t.

Cerca de 150 mil caminhões trafegam diariamente na Marginal do Tietê. As obras de reparos na ponte dos Remédios levaram nove dias. Segundo o advogado Carlos Breda, do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga, os congestionamentos causados pelas obras causaram R\$ 15 milhões de prejuízos por dia.

Reynaldo de Barros, secretário de Vias Públicas, afirmou que a licitação pública para construir a ponte sobre o rio Tietê será aberta neste ano. O custo da obra está estimado em torno de R\$ 30 milhões.



## Usina adere ao rodotrem

A Usina São Martinho, de Pradópolis, interior paulista, um dos maiores produtores de cana do Brasil, está alterando seu perfil de frota para a composição conhecida como *rodotrem* – um cavalo mecânico com duas quintas rodas e duas carretas – que permite transportar uma carga total de 60 toneladas líquidas.

Desde 1996 está ocorrendo a mudança, no lugar do treminhão para 45 toneladas. Anteriormente, a composição-padrão da São Martinho era o Romeu-e-Julietta, para 30 toneladas. Mas o início de tudo foi o caminhão traçado (6x4) 2213 da Mercedes-Benz.

Segundo o engenheiro Renato M. Sbraglia, outro avanço se deu com os pneus. No momento, toda a frota de transferência utiliza o pneu 2.95-80R22.5, sem câmara. A explicação: são mais leves por utilizar roda de menor peso.

A tendência daqui para a frente, para redução de peso, é a adoção da roda de alumínio, já em testes.

Uma composição rodotrem tem 34 pneus. Com pneu sem câmara e roda de alumínio há uma redução na tara de 1.300 kg, peso morto que é transformado em capacidade de carga útil”, acentua Sbraglia. Em três anos toda a frota da Usina São Martinho será de *rodotrem*.

## Figueiredo faz dieta

O Expresso Figueiredo, de Minas Gerais, é o pioneiro na utilização de pneus de rodagem rebaixada como forma de redu-



Levitt: O série 4 consome 15% menos de combustível

## O pássaro europeu

A Bird's Express Service, com sede em Birmingham, Inglaterra, tem uma frota de 130 caminhões, 86 baseados na Inglaterra e o restante na Alemanha e Irlanda. Sua operação básica é abastecer as fábricas no regime *just-in-time*. Por exemplo, num trabalho para a Ford, leva lingotes de alumínio da Inglaterra para a unidade da Irlanda que transforma o metal em blocos de motor. Estes blocos são levados para montagem em Colônia, na Alemanha. Toda esta operação logística fica a cargo da Bird's.

Trata-se de uma operação de guerra, sem paradas. “Nossos clientes nos requisitam 24 horas por dia, porque trabalham integralmente. Os estoques estão em cima dos caminhões. Só paramos um dia, no Natal”.

A Bird's, foi uma das primeiras transportadoras no Reino Unido a operar o série 4 da Scania (que em breve estará no Brasil). “Temos 35 caminhões

série 4 da Scania, com controle climático e caixa de marcha com retarder integral. Nossos motoristas gostam de grande espaço nas cabines. Eles trabalham muito e precisam de conforto”, assegura o diretor da empresa cujo cartão de visitas tem a seguinte inscrição: *Bird's: 24 horas de serviço de transporte entre Reino Unido, Irlanda e Alemanha.*

Ainda segundo Levitt, o série 4 é “a melhor que a Scania já lançou por alguns motivos: reduz em 15% o consumo de combustível, é mais silencioso, e tem um bom freio.”

A Bird's, uma empresa, fundada em 1904, leva a sério a manutenção por dois motivos: de ordem legal, para atender à rígida inspeção governamental; e de ordem econômica, “um caminhão que compramos por 56 libras vale após os três anos, 22 mil libras. Graças à manutenção, conseguimos negociar por 35 mil libras”, afirma.

zir peso, custos, acidentes etc. A empresa, com frota de 66 composições carreta-cavalo, emprega a medida 2.55/70R22.5 da Goodyear e, agora também da Pirelli, em vez da medida convencional 2.95/

80R.22.5. O primeiro resultado: 220 kg a menos de tara.

Na Europa, pneu rebaixado é uma forma de ganhar volume. São avanços para tornar o transporte rodoviário mais eficiente e produtivo.

## A força da união dos camioneiros

Benea Franco, é dono de um Volvo F16 com sete anos de uso e associado da Cafa que reúne uma frota de 150 caminhões. O Volvo só não é mais novo porque decidiu investir as economias nos veículos de dois filhos, também da Cafa, uma cooperativa detentora da certificação ISO 9002 expedida pelo Lloyd Register Quality.

“Através da cooperativa compramos caminhão financiado em cinco anos”, assina-la Benea. O Volvo, mais a carreta, foram adquiridos por US\$ 160 mil. O litro de óleo diesel é vendido na Itália por 1450 libras, quase R\$1,00. Como associado paga 1300 libras. Ele fatura em torno de US\$ 120 mil brutos por ano e US\$30 mil líquidos, tem 54 anos, nasceu em Ferrara e viaja pela Itália, França, Bélgica, Holanda e Inglaterra. Do faturado, 4% vai para a cooperativa.



Benea: Cafa tem ISO

Contou a Transporte Moderno que começou no volante em 1961. Pretende trabalhar até os 65 anos, quando vence sua licença de dirigir caminhões. A composição de Benea usa pneus single na carreta.

A composição de Benea, com cinco eixos, tem tara de 15 t, e transporta 30 t, perfazendo 45 t brutas. Excesso de peso, segundo ele, implica multa que pode atingir 1 milhão de libras (R\$ 600).

A photograph of the chassis of a Ford Cargo 814 truck, showing the front and rear axles, suspension, and steering components. The truck is positioned against a bright yellow background. The text is overlaid on a dark blue rectangular area.

FORD CARGO 814.

# *Capital de mui*

A maior potência na melhor alternativa para o transporte

- **Maior potência.** Motor Cummins Turbo Aftercooler com 3.900 cm<sup>3</sup> de cilindrada e 140 cavalos. Excelente desempenho com economia.
- **Capacidade de carga.** Ótimo aproveitamento do espaço. Transporta 7,7 toneladas de peso bruto total, sendo 4,65 de carga útil, mais carroceria.
- **Espaço interno.** Melhor cabine avançada da categoria, que permite facilidade de manutenção, além de melhor manobrabilidade.





*to giro.*

urbano.

- **Garantia promocional.** O motor possui garantia da Cummins de 2 anos sem limite de quilometragem para os veículos adquiridos até 31/07/97.
- **Facilidade de encaixamento.** Longarinas retas com duas opções de entreeixos: 3,30 m e 3,90 m.

**Tudo isso com as vantagens que só um Ford tem:** facilidade de assistência técnica, peças e serviços e a garantia de qualidade do ISO 9002.



0800-17-2000 <http://www.ford.com.br>

CAMINHÕES FORD



**FROTA LEVE**

# Um mercado efervescente

Onda de desemprego, congestionamentos, sistemas *just-in-time*, transporte escolar, abertura de importações, são os ingredientes que resultaram na explosão do mercado brasileiro de comerciais leves, que deverá chegar a 77 mil unidades neste ano e com tendência a crescer muito.

A Kombi ainda é a primeira disparada (50 mil unidades) fruto de quatro décadas de mercado, de um preço menor e uma incrível vida útil: na fase decrépita pode virar quiosque de pastel e garapa.

No encaicho da Kombi, surge forte a Sprinter, montada na Argentina, e trazida de navio para o Brasil. De início era desembarcada no porto de Santos, agora, descerá em Vitória, de onde seguirá de cegonha para Juiz de Fora (MG) local onde a empresa está construindo a fábrica de automóveis. A unidade mineira ficará encarregada de inspecionar e faturar a Sprinter.

"Um total de 92 revendedores da estrela irá comercializar a Sprinter. De cada



**TurboDaily 35-12 usada na Itália**

100 unidades, 40% são vendidas através de *leasing*, 25% à vista, 15% via consórcio e o restante pela linha "Finame", diz Philip Schiemer, gerente de Marketing de Comerciais Leves da Mercedes.

A Sprinter teve um desenvolvimento conjunto MB/VW na Europa. No Brasil a Volkswagen poderia vender o produto desde que importado da fábrica europeia.

Entre os maiores frotistas da Sprinter estão o Grupo Martins, que comprou 95 unidades, furgão teto alto para distribuir de medicamentos.

A venda da Sprinter, se dá na seguinte proporção: 40% fur-



**Martins: Sprinter para distribuir medicamentos**

gões, 40% vans para passageiros e 20% de picapes.

Além da Kombi, Sprinter, e as coreanas e japonesas, o mercado brasileiro terá em breve a presença da Fiat/Iveco, que decidiram montar uma fábrica em conjunto na cidade de Sete Lagoas, MG, para a produção dos comerciais Ducato (Fiat) e Daily, da Iveco.

## Os avanços da intermodalidade

**Shopping de cargas** - Produzir, vender e distribuir, a Usiminas leva a sério o assunto. Por isso está montando a Usial, fábrica de rodas no TIMS, terminal intermodal de Serra, perto de Vitória (ES). O TIMS, empreendimento a cargo da Andrade Gutierrez, está dividido em três setores: industrial, armazenagem e serviços.

**Multiterminais investe** - O grupo Multiterminais, com 10 anos de vida, está investindo US\$ 100 milhões até o ano 2000 para fortalecer seu sistema logístico que interliga os principais portos e aeroportos do país a uma rede

de EADIs localizadas em pontos próximos aos centros produtores e consumidores. O grupo adota o conceito de unidades integradas de logística que envolve as operações de comércio exterior ao processo de distribuição local de mercadorias.

**Novos clientes** - Byte On, Computer Informática, Mercantil Comercial e Minter são os quatro novos compradores de serviços da DI-CI Logística - Armazenagem e Transporte, que já acumula uma carteira de 50 companhias.

**Castrol, Fabrini, Mann e Michelin** estão realizando seminários sobre novas tecnologias para manutenção de frotas. Os próximos serão dia 3 de julho em Curitiba e 14 de agosto na capital goiana. Mais informações na Castrol pelo fone 021-205-7748.

**Agrale fecha acordo com peruano** - A empresa gaúcha selou contrato com a Motores Diesel Andinos que vai comercializar chassis para microônibus e caminhões no mercado peruano.

**TNT Express Worldwide** anunciou em maio que estava comprando a Transportes Andreani, maior empresa de transporte e distribuição da Argentina. O negócio faz parte do programa da expansão da TNT na América Latina e Caribe.

## Negócios & Tecnologia

A Gevisa, joint-venture da GE, Villares e Banco Safra entregou a primeira locomotiva recuperada (num total de 20) para o consórcio MRS Logística, que privatizou a Malha Sudoeste da Rede ferroviária federal. A locomotiva recuperada foi fabricada em 1974 pela GE Brasil e estava parada há alguns anos por falta de reparos e peças.



A Transportadora Riopardense engordou em 3t a capacidade de carga de um conjunto cavalo-carreta, emagrecendo a composição com a utilização de alumínio na carroceria, nas rodas e no tanque de combustível. Outro emagrecimento de tara foi feito utilizando pneu single sem câmara.



**Câmbio automático no lixo** - A Vega Sopave comprou um lote de 50 caminhões GMC 16-220 equipados com um item pouco comum nos



veículos de cargas: câmbio automático. Trata-se de um avanço tecnológico que permite economia de manutenção e conforto ao motorista.

**Fibravan lança novo baú** - A Cargo Van, divisão da Alcoa que fabrica kits para carrocerias e a Fibrasil, fabricante de baús, lançaram um baú de alumínio estrutural de baixo peso, teto em chapa inteira sem emendas, isolamento em poliuretano e revestimento interno em fibra de vidro.





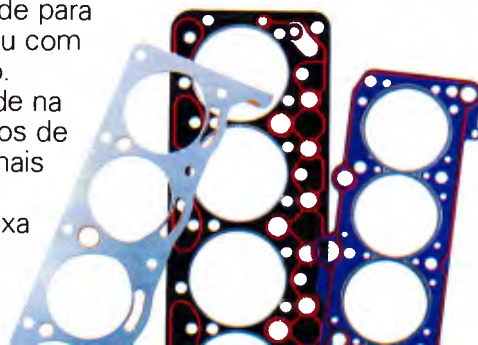


# Com juntas Sabó você só pára em sinal vermelho.

Se você quer o sinal sempre verde para seguir em frente com seu veículo ou com seus negócios, escolha juntas Sabó.

Muito mais tecnologia e qualidade na mais completa linha de juntas e jogos de juntas para todos os veículos nacionais e muitos importados.

Junta Sabó, junta mais e não deixa você ficar parado.



Peça perfeição.  
Peça juntas Sabó.  
As originais de fábrica.

**SABÓ**  
Juntas