

www.revistatransportemoderno.com.br

# transporte

Todos os modais

MODERNO

**OTM**  
EDITORA LTDA

ANO 41 - Nº 405 - AGOSTO/SETEMBRO 2003 - R\$ 10,00

EDIÇÃO COMEMORATIVA DE ANIVERSÁRIO

**A trajetória do transporte  
registrada com fidelidade**



LANÇAMENTOS



**DaimlerChrysler  
amplia a linha Sprinter**



**Volvo invade o segmento  
dos semipesados**



**Ford lança a maior  
picape brasileira**

**O milionésimo  
caminhão  
da estrela**

AC RJ MG ES RS PR SC BA SP GO MT

# AGORA 100% DO BRASIL

ORDEN E PROGRESSO

AL MS PA

AM CE RN MA TO SE RR RO PI PE PB

**BRASPRESS** em todas as cidades  
de todos os Estados da Federação.



Com apenas uma transportadora  
seus produtos estarão presentes  
em todos os municípios do Brasil.

(11) 6224.9000 CHAME-NOS (11) 6224.9000  
[www.braspress.com.br](http://www.braspress.com.br) [www.braspress.com.br](http://www.braspress.com.br)

# Credibilidade é nosso lema

**A**o comemorar 40 anos de existência, **Transporte Moderno** continua com o vigor dos seus primeiros anos de vida, ao contrário de diversas revistas especializadas que chegaram e se foram há tempos. Outras vieram depois. Algumas delas resistem firmes, mas há as que já revelam sinais de debilitação. E existem ainda outras, lançadas mais recentemente, que mostram a energia da juventude. Esperemos que cheguem aos 40 anos, idade em que, como se costuma dizer, é quando a vida realmente começa, ou recomeça.



Nesta edição comemorativa relatamos um pouco da evolução do transporte rodoviário brasileiro e da história da própria revista, iniciada na Editora Abril em agosto de 1963, cinco anos antes da estréia da revista *Veja*. O lançamento de **Transporte Moderno** foi um marco na história do jornalismo especializado no Brasil. Durante as últimas quatro décadas, deu provas de que veio para ficar, não obstante as dificuldades que a indústria editorial – principalmente as publicações especializadas – enfrentou devido aos altos e baixos da economia do País. **Transporte Moderno** resistiu a todas as turbulências e ofereceu e pretende continuar a oferecer por muitos anos, e em doses certas, informações minuciosas, realistas e positivas aos leitores para que possam formar suas opiniões e tomar decisões de negócios, facilitando seu dia-a-dia. Para isso, os artigos e as reportagens precisam ser confiáveis e ter dados precisos e é isso que garantimos aos leitores, porque nosso lema é a credibilidade.

Além da credibilidade, posso garantir que um dos segredos do sucesso de **Transporte Moderno** ao longo destes quarenta anos, é a seriedade que sempre marcou o seu jornalismo, por respeito à inteligência dos leitores. Esta seriedade foi rigorosamente preservada e, por isso, a revista sempre mereceu e continua a merecer a confiança dos seus leitores e anunciantes.

Foram essas qualidades que vi quando tive a oportunidade de adquirir a revista há quase uma década, em 1995, e que conservei com muito cuidado. Afinal, é um ativo formado ao longo de tantos anos.

**Marcelo Fontana**  
Diretor da OTM Editora



Mercedes-Benz, uma marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.



**ACCELO**  
Peso leve, emoção pesada.

## Nova Linha Accelo que você até es

► Quem quer tirar o atraso circula de Accelo, a nova linha de caminhões leves da Mercedes-Benz. Ágil no trânsito, fácil de dirigir e de manobrar, o Accelo leva a carga de que você precisa com muito mais rapidez. Por isso é o caminhão ideal para a realidade das ruas brasileiras.

► Na hora de mostrar desempenho, o Accelo não nega fogo. O motor eletrônico faz o caminhão rodar com muita economia e

Para mais informações, visite o site [www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) ou ligu



# lo Mercedes-Benz. Tão confortável quece que está em um caminhão.

por mais tempo, trazendo ótima rentabilidade para você. E quando se fala em capacidade de carga, o Accelo manda bem: você carrega o caminhão e o motor nem sente o peso.

► Agora, relaxe e aproveite. É só entrar na cabina do Accelo que você vai se sentir como num automóvel, com todo o conforto dos seus itens de série: direção regulável, vidros elétricos, *Check Control* e console central com mesa e porta-objetos. É tanto conforto que

você até esquece que está em um caminhão. E o Accelo nem precisava ter um visual tão irresistível. Mas tem: o seu design inovador faz você dirigir com muito mais prazer.

► Versatilidade é isso. Ter um caminhão para trabalhar no dia-a-dia e também para aproveitar o "noite-a-noite". Afinal, ninguém é de ferro. O Accelo 915 C está à sua espera num Concessionário Mercedes-Benz. Venha conhecê-lo.



Mercedes-Benz

Você sabe por quê

## DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com.br

## GERENTE DE EVENTOS

Maria Penha da Silva  
mariapenha@otmeditora.com.br

## COORDENADORA DE EVENTOS

Sabrina Baialardi  
sabrina@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  
Denis Cardoso

### Editor 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

Gustavo Feltrin  
comercial@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 (cinco 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.

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 - 7º andar, cj. 702 - Campo Belo  
CEP 04604-006 - São Paulo, SP  
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:  
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

## sumário

### LANÇAMENTOS

O primeiro caminhão semipesado da Volvo, com carroceria de fábrica	8
F-250 cabine dupla da Ford, a maior picape do País	12
A DaimlerChrysler expande linha Sprinter de furgões e vans	16

### OS 40 ANOS DA TRANSPORTE MODERNO

<b>ANÁLISE</b> Quatro décadas documentando as constantes transformações do setor	20
<b>RODOVIÁRIO DE CARGA</b> Revista acompanhou em detalhes a evolução do segmento	24
<b>EMPRESAS</b> Como os fabricantes enfrentaram a instabilidade econômica no período	26
<b>MERCADO</b> O Brasil tornou-se um dos maiores produtores de caminhões e ônibus	28
<b>TECNOLOGIA</b> Eletrônica embarcada é o sistema que mais evoluiu	32

<b>AUTOPEÇAS</b> Fabricantes nacionais buscam retorno financeiro ampliando exportações	36
---	----

<b>INDÚSTRIA FERROVIÁRIA</b> Setor vive euforia com o aumento na produção de vagões para a CVRD	40
--	----

<b>DISTRIBUIÇÃO/JORNAIS</b> Estado e Folha criam empresa conjunta para a entrega diária de periódicos	43
--	----

<b>MARÍTIMO</b> Navegação de cabotagem revela-se modal estratégico na logística	46
--	----

<b>CARGA EXPRESSA</b> Grandes empresas do setor estão apostando na segmentação de serviços	49
---	----

<b>AEROPORTOS</b> Infraero inicia reforma de expansão em Congonhas e Santos Dumont	52
---	----

<b>IMPLEMENTOS</b> Randon apresenta os resultados comerciais do primeiro semestre	54
--	----

<b>CAMINHÕES</b> Mercedes-Benz chega ao milionésio caminhão no Brasil	57
--	----

<b>RETROSPECTIVA</b> A história do transporte brasileiro que a TM viu, durante 40 anos	66
---	----

<b>CONGRESSO SAE BRASIL</b> Evento discutirá a competitividade mundial do transporte brasileiro	82
--	----

### SEÇÕES

Editorial 3	Atualidades 58	Custos Operacionais 64
-------------	----------------	------------------------

A família cresceu.  
E a caçula já chega  
com a mesma garra.



SÉRIE 70

A **Série 70** conta agora com mais uma opção. É a **RT74**, desenvolvida com uma ampla gama de larguras e desenho com sentido de rodagem. Essa banda incrementa uma linha de produtos que vem apresentando excelentes resultados quando o assunto é tração superior. E toda essa performance está acompanhada pelo insuperável rendimento quilométrico, marca registrada das Bandas Tipler.

Se você quer o melhor para eixos de tração e, também, contar com produtos de alta confiabilidade, guarde bem os nomes **RT72**, **RT73** e **RT74**.



[www.tipler.com.br](http://www.tipler.com.br)



Uma Rede de Concessionários em todo o Brasil garante a sua tranqüilidade na estrada.

**caminhões**

# **Estréia o primeiro semipesado Volvo**



**O semipesado VM, o primeiro caminhão desse segmento da Volvo, vem com carroceria da fábrica e em versões de 17 t e 23 t**



**D**epois de três anos de desenvolvimento e investimentos de US\$ 35 milhões, a Volvo lança o primeiro caminhão semipesado da marca fabricado fora da Europa. “É o caminhão mais completo em sua classe”, garante Peter Karlsten, presidente da Volvo do Brasil, que a partir de outubro comandará a operação americana da fabricante sueca. “Passamos a atuar em duas faixas que, somadas, representam 50% do mercado total de caminhões”. No Brasil, o cargo de Karlsten será ocupado por Tommy Svensson, que trabalha há 30 anos no grupo e é presidente da Volvo na Alemanha.

O ingresso da Volvo no segmento de semipesados, de 15 t a 40 t, marca uma nova fase para a empresa e faz parte de sua estratégia de ampliar a participação no mercado e disputar segmentos ainda não explorados pela marca. Com o lançamento, a Volvo, que até agora se concentrava, no Brasil, no mercado dos pesados (com tração acima de 40 t) e é líder da categoria, briga por um mercado estimado em 16 mil unidades por ano. “É um segmento em expansão no Brasil e que apresenta grande potencial para os próximos anos”, afirma Sérgio Gomes, gerente de Estratégia e Planejamento de Produto. A Volvo espera comercializar 400 unidades da linha VM até o final do ano e 1.100 em 2004 no mercado nacional.

O novo Volvo VM é oferecido nas versões de 17 t e 23 t, com motorizações de 210 cv e 240 cv e um conjunto de mais de 20 opcionais, que incluem imobilizador, climatizador e caixa de câmbio de nove marchas. Além dos opcionais, segundo a montadora, o VM é o único caminhão brasileiro em sua classe a ter coluna de direção ajustável, prancheta incorporada ao volante e sistema de basculamento hidráulico da cabine. O modelo tem freios a disco dianteiros e suspensão com molas parabólicas como componentes de série.



*Projeto inovador do VM possibilita maior volume de carga transportado*

Como afirma a engenharia da Volvo, é um caminhão completo de fábrica, que pode ser adquirido com a carroceria e o terceiro-eixo instalados dentro da montadora. A vantagem é que o cliente suprime a fase de negociação e espera pela instalação do implemento e recebe o veículo em menos tempo. Esse conceito, explica Reinaldo Serafim, gerente de Vendas de Semipesados da Volvo, simplifica a negociação da compra do caminhão e do

implemento a um só contato comercial, além de garantir a qualidade da instalação da carroceria. O implemento, sider ou furgão, é construído pela Randon, montado na fábrica de Curitiba e sai com a garantia da Volvo. Além de ganhar tempo, o comprador pode financiar o pacote inteiro, caminhão mais implemento.

Os principais diferenciais do semipesado VM, segundo a Volvo, a menor tara, a maior plataforma de carga (8,8 m), baixo custo, cabine-leito e oferta do amplo conjunto de opcionais divididos em cinco pacotes.

De acordo com Serafim, os clientes da montadora tiveram importante participação no desenvolvimento do produto. “Usamos informações dos frotistas para promover alterações no projeto”, afirmou.

“O caminhão foi testado nas mesmas condições e com os mesmos padrões de qualidade impostos à linha de pesados”, acrescentou Sérgio Gomes. Uma frota inteira de 20 protótipos do novo modelo rodou por diversas regiões brasileiras, em diferentes condições de uso e aplicações, cobrindo o total de 3,8 milhões de km.

Outro fato inédito no lançamen-



*A segurança é garantida pela célula de sobrevivência na cabine*



*O trem-de-força fabricado no Brasil permite redução de custo*

to: é a primeira vez que um caminhão Volvo utiliza motor fornecido por terceiros, no caso, o MWM Série 10, mecânico, de seis cilindros, turbo intercooler, disponíveis em duas potências, 210 cv e 240 cv. As duas versões do motor sofreram adaptações e modificações para ficarem de acordo com a tecnologia Volvo.

“O trem-de-força (motor, caixa de câmbio e eixo traseiro) já é conhecido e produzido no Brasil. Isso possibilita ao cliente uma manutenção mais simples e um custo operacional mais baixo”, ressalta Sérgio Gomes.

Para os modelos 4x2 de 17 t, motor de 210 cv, a caixa é Eaton de seis marchas. A caixa de câmbio de nove marchas com carcaça de alumínio, que pode ser adquirida como opcional, garante ao VM a possibilidade de diferentes aplicações rodoviárias, como em veículo 6x2, com motor de 240 cv, usado em distâncias maiores com cargas mais pesadas.

A Volvo informa que o chassi, de

## Motor MWM com tecnologia Volvo

É a primeira vez que um caminhão Volvo produzido fora da Europa está sendo equipado com motor de um fabricante independente. O semipesado VM chega ao mercado com o propulsor MWM 6.10 TCA, de 6.45 litros, com duas faixas de potência: 210 cv a 2.600 rpm e 240 cv a 2.400 rpm. O motor vem com uma série de modificações e adaptações técnicas exigidas pela Volvo, como a posição diferenciada do turbo, o sistema de arrefecimento e os filtros de combustível e óleo. “A MWM está apta a desenvolver projetos personalizados que atendam às necessidades de seus clientes”, explica José Eduardo Luzzi, diretor comercial da MWM. De acordo com o fabricante, os motores da Série 10 têm índice de nacionalização de 90%, alcançam alta performance e reduzem o consumo de combustível e a emissão de gases, além de terem baixo custo de manutenção.

Entre as qualidades do novo caminhão, apontadas pelos empresários que participaram do programa de testes do veículo, estão a agilidade e potência em aclives – resultados atribuídos à performance do motor, que confere ao caminhão versatilidade nas cidades e rapidez nas estradas.

No acumulado de janeiro a julho deste ano a MWM manteve 19% de participação no segmento de médios e semipesados. Com o início da produção de motores para o VM, estima ampliar essa marca para 20,5% até o final de 2003 e para 2004, atingir os 24%.

No acumulado de janeiro a julho deste ano a MWM manteve 19% de participação no segmento de médios e semipesados. Com o início da produção de motores para o VM, estima ampliar essa marca para 20,5% até o final de 2003 e para 2004, atingir os 24%.

### MOTOR MWM 6.10 TCA – 206 cv


Número de cilindros.....	6
Alinhamento .....	em linha
Diâmetro x curso .....	103X129 mm
Cilindrada .....	6.45 l
Taxa de compressão .....	18,0:1
Aspiração .....	turbo aftercooler
Potência .....	206 cv (152 kW)
Rotação de potência .....	2.600 rpm
Torque máximo .....	657 N.m (67 m.Kgf)
Rotação de torque máximo .....	1200~2000
Norma de emissão .....	Euro II
Sistema de injeção .....	Bosch S2000, mecânico

longarinas retas que facilitam o uso de implementos, é mais leve do que o de outros veículos da mesma categoria. Isso proporciona 13,5% a mais de carga em peso, 11,5% a mais em volume e melhor distribuição de carga. Como muitos clientes que operam com semipesados precisam de cabines diferenciadas, agora terão a escolha de uma cabine simples ou cabine-leito.

Em termos de conforto e segurança, o modelo traz coluna de direção regulável, banco do motorista com suspensão a ar e vidro de acionamento elétrico.

O índice de nacionalização do veículo é de 75%. A chaparia da cabine, o quadro do painel de instrumentos e os assentos representam os outros 25%. Estes componentes serão nacionalizados gradualmente.

Os modelos VM destinam-se principalmente aos segmentos de carga geral, furgão/sider, frigorífico, carga líquida e construção. Os caminhões serão vendidos nas configurações de 4x2 com preços entre R\$ 105 mil e R\$ 110 mil, e 6x2, custando de US\$ 115 mil a R\$ 121 mil.



# **LOGUP SOLUTION: A SOLUÇÃO DE GESTÃO EMPRESARIAL SAP PARA PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS DESENVOLVIDA PARA O SEGMENTO DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO.**

A SAP e a LOGUP desenvolveram uma solução que coloca em suas mãos todo o poder para realizar a gestão integrada das áreas administrativa, financeira, contábil, fiscal, de compras, vendas, logística, custeio, manutenção e informações gerenciais de transportadoras, operadores logísticos e brokers.

LOGUP SOLUTION atende às diversas necessidades de negócio das empresas de logística e distribuição, permitindo que você controle as atividades de cada serviço: formação de preços, contrato com cliente, programação, roteirização, coleta, transporte multimodal, recebimento, armazenagem, manuseio, formação de carga, expedição, entrega, faturamento, custeio e análise de rentabilidade.

Torne os processos de sua empresa mais eficientes com esta solução, que abrange as necessidades específicas de seu negócio de forma integrada e que ainda permite, na mesma instalação, a operação simultânea de processos de transportadora, operador logístico e broker.

Para mais informações, ligue 0800 888 9988, acesse o site [www.logup.com.br](http://www.logup.com.br) ou envie um e-mail para [patricia.ribeiro@sap.com](mailto:patricia.ribeiro@sap.com).

**picapes**



*Visual agressivo, espaço amplo, potência do motor, as armas para conquistar os consumidores*

# F-250 da Ford ganha cabine dupla

**A F-250 cabine dupla, a maior picape do País, oferece atrativos como robustez, espaço e desempenho para seduzir o consumidor exigente**

**A** Ford, que já tinha na sua linha de picapes os modelos Courier, Ranger e F-250 cabine simples, começa a vender no Brasil a F-250 cabine dupla, a maior picape do País em espaço interno, capacidade e volume de carga. Com 6.243 mm de comprimento e 2.031 mm de largura, o veículo de uso misto pode levar seis pessoas, transporta 1.155 kg de carga e já é exportada para a Austrália.

Não só no tamanho que o veículo se destaca. Seu desempenho é garantido pelo motor MWM

turbodiesel 4.2 L, de 6 cilindros em linha, com 180 cv e torque de 50,9 kgfm, 33% mais potente que as picapes médias. Na avaliação feita em estradas do interior paulista, sem carga, chamou a atenção, além do desempenho, a estabilidade do veículo, mesmo em curvas de alta velocidade, proporcionada pela configuração "outboard" da suspensão. O conjunto de suspensão foi recalibrado para um rodar macio e firmeza em pisos acidentados.

O generoso espaço interno e os bancos bipartidos garantem o conforto dos passageiros. Com relação

à carga, foi mantida a mesma caçamba da versão cabine simples, com dimensões de 2,09 m x 1,64 m x 0,50 m e capacidade de 1.642 litros, à distância de 20,5 cm do chão. O novo modelo da Ford tem 3.990 kg de pbt, próximo dos pequenos caminhões. Seu entre-eixos – de 3.958 mm – cresceu 900 mm em relação ao modelo cabine simples.

Vem em duas versões, XL e XLT, ambas bem equipadas. O modelo básico tem com direção hidráulica, ar-condicionado, eixo traseiro antiderrapante, freios ABS, estribos



*Detalhes da F-250: seis bancos bipartidos e rodas de alumínio*



**A F-250 cabine dupla tem 6,24 m de comprimento**

tubulares, barras de proteção lateral nas portas, imobilizador antifurto PATS, além de outros itens de série.

A XLT traz detalhes que aumentam a imponência, robustez e modernidade: nova grade frontal cromada, maior que a da XL, pára-choques cromados, piscas com lente na cor cristal, estribos tipo plataforma para facilitar o acesso à cabine, rodas de alumínio de aro de 16 polegadas. Os retrovisores são enormes. Internamente tem bolsa de ar inflável, coluna de direção ajustável, trio elétrico, trava com controle remoto e janela traseira corrediça. A capacidade de carga do XLT é um pouco menor: 1.140 kg.

A versão XL custa \$ 85.990 e a XLT, R\$ 97.990. Em comparação, as mesmas versões do F-250 cabi-

ne simples custam, respectivamente, R\$ 67.170 e R\$ 81.240. Outros modelos de cabine simples no mercado têm preços entre R\$ 49.000 a R\$ 90.000.

A Ford anuncia seguro pela metade do preço do mercado, desde que se utilize o sistema de rastreamento Lo Jack, que é oferecido de brinde.

A picape faz parte da história da Ford. A Série F, que inclui a F-250, é a linha de picapes mais vendida no mundo há 25 anos, segundo a montadora. Nos Estados Unidos, a F-150 é o veículo com o maior volume de vendas. No mercado brasileiro, o modelo cabine dupla da Ford é a única opção do gênero. “O Brasil tem uma das maiores indústrias de picapes do mundo, superada apenas pelos Estados Unidos e Tailândia, e a F-250 cabine dupla representa o máximo em desempenho, capacidade de carga, espaço e robustez para quem deseja atingir o topo do segmento”, afirma Herivelto Sousa, gerente de Marketing de Picapes da montadora.

Segundo a fábrica, nos últimos anos, o

mercado de picapes tem mostrado uma clara preferência pelos modelos de cabine dupla e com motorização a diesel. As picapes médias com essa configuração representavam, em 1998, 61% do segmento no mercado doméstico. Sua participação continuou a crescer nos últimos três anos e hoje já chega a 87% das vendas. Outro fator que levou a Ford a lançar a picape no mercado nacional é o bom momento vivido pelo setor agropecuário: os produtos rurais e pecuaristas compõem uma parcela significativa dos compradores de picapes grandes, segundo a montadora. Suas pesquisas revelam que 65% desse mercado se concentram nas regiões onde predomina a atividade agrícola e que 90% dos empresários rurais têm picapes, das quais 34% são da Ford, que planeja vender 1.400 unidades do novo modelo por ano.

“A F-250 cabine dupla destina-se ao público situado no topo da pirâmide de um mercado que comprou 80 mil veículos nos últimos três anos e registrou uma receita de R\$ 3 bilhões em 2002, incluindo as picapes grandes, picapes médias cabine dupla e utilitários esportivos nacionais e importados”, informa Sousa. O modelo agora lançado, produzido pela montadora na sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), também será exportado para a Argentina. ■



**A caçamba transporta 1.155 kg de carga**