

# transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM

Ano 43 - nº 414 - R\$ 12,00



Sprinter  
Limited Edition

## Volvo e Volks acirram a guerra dos pesados

Disparam exportações  
da Ford Caminhões

Itapemirim investe  
em tecnologia e frota

Geftco diversifica  
operação logística

**BNDES injeta recursos para Brasil Ferrovias se recuperar**

# NOVO CARGO 4331s MAXTON.

O CAMINHÃO QUE CHEGOU  
CARREGANDO UMA TONELADA  
DE NOVIDADES.



[www.caminhoes.ford.com.br](http://www.caminhoes.ford.com.br) - Disk Ford: 0800 703 3673 - Imagem ilustrativa.

## **Maior capacidade de carga:**

- PBTC de 43.600kg.
- PBT técnico de 16.800kg.
- Eixo dianteiro com 6.000kg de capacidade.

## **Maior estabilidade e mais conforto:**

- Nova suspensão com molas parabólicas na traseira e dianteira.
- Novos amortecedores traseiros.

## **Maior robustez:**

- Novo material LNE 50, mais resistente e flexível nas longarinas.



**Maior desempenho e economia:**

- Motor Cummins série C de 303cv.
- Nova transmissão Eaton RTLO-14918-B de 18 velocidades.
- Nova relação de eixo traseiro de 4,89:1.
- Duas opções de pneus: 295 e 275.

**Mais versatilidade:**

- Nova quinta roda, com duas posições de ajuste e rampa-guia.
- Novos pára-lamas traseiros tripartidos, com a parte superior removível.



# WORKSHOP

## SASSMAQ

Sistema de Avaliação de  
Segurança, Saúde,  
Meio Ambiente e  
Qualidade

## UM GRANDE DESAFIO PARA AS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PRODUTOS QUÍMICOS PERIGOSOS



### O setor de transporte de produtos químicos perigosos anda agitado.

Os tomadores de serviços, em especial as grandes indústrias químicas, desde janeiro de 2005 sinalizam às empresas de transporte de cargas líquidas a granel que não tiverem sido avaliadas pelos organismos credenciados e aprovadas de acordo com os critérios estabelecidos pelo SASSMAQ – ABIQUIM, que não mais efetuarão carregamento em suas bases de operação. Alguns gigantes do setor estão cumprindo o prometido e mantendo rigor na seleção de seus fornecedores de transporte de produtos.

Participe do workshop

### SASSMAQ - Um grande desafio para as empresas de transportes de produtos químicos perigosos

e prepare sua empresa para o futuro.

#### Programação:

##### ■ Palestrante: Piero Di Sora

Especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte, instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

**Enfoque:** Abrirá os trabalhos, passando aos participantes um breve relato sobre o transporte no geral e as modificações que estão acontecendo.

##### ■ O impacto da legislação ambiental no setor de transportes de cargas.

###### Palestrante: Marco Antonio Gallão

Advogado ambientalista e empresarial, pós graduado em administração de empresas com especialização em Logística/FGV, mestrando em Direito Ambiental, palestrante SETCESP, SINDISAN, SETRANS, FATEC, PETROBRAS, MISSION, CIFFONE, STAR QUALITY, dentre outros, Consultor Ambiental de inúmeras empresas de Transportes e importantes Grupos Empresariais.

**Enfoque:** A legislação aplicável ao setor de transportes, em especial ao segmento de transporte de produtos perigosos. As novas alterações com objetivo de prevenir, coibir e punir os responsáveis por acidentes e danos ao meio ambiente. Responsabilidades Cíveis (reparação dos danos), Administrativas (multas, interdições, sanções) e Penais (crimes ambientais) nas operações logísticas (produção, armazenagem, transportes, destinação final).

##### ■ Palestrante: Gilson Sabino de Oliveira

Coordenador de Qualidade e Meio Ambiente do Grupo Gafor; Há 10 anos atuando nas áreas de Logística, Qualidade e Gestão Ambiental; MBA em Recursos Humanos; Lead Assessor ISO 9001:2000; Membro da Comissão de Parceiros do Atuação Responsável - ABIQUIM; Membro da Comissão Consultiva do SASSMAQ - ABIQUIM

**Enfoque:** Levará aos participantes a experiência do Grupo Gafor na implantação do SASSMAQ

##### ■ A nova versão 2005 do SASSMAQ / ABIQUIM

###### Palestrante: Helio Ciffone Filho

Graduado em Economia, pós-graduado em Marketing, Auditor da Qualidade certificado, especialista em desenvolvimento e implantação de Sistemas de Gestão da Qualidade em empresas dos mais variados seguimentos de Mercado. Consultor com diversos trabalhos já realizados com sucesso, em empresas do setor de transportes. Atualmente desenvolve diversos trabalhos de consultoria voltados para o desenvolvimento de Sistemas de Gestão Integrados (SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO – MEIO AMBIENTE – QUALIDADE).

**Enfoque:** As principais premissas. Os requisitos mandatórios. As principais dificuldades das empresas de transporte para atender as novas exigências do SASSMAQ.

#### Data:

Dia 07 de Novembro de 2005

#### Horário:

Das 8h30 às 18h00

#### Valor:

R\$ 300,00

#### Local:

Travel Inn Ibirapuera  
Rua Borges Lagoa, nº 1.209 - São Paulo  
Tel.: (011) 5080-8600

#### ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana  
promoções e eventos

#### REALIZAÇÃO:

**transporte**  
MODERNO

#### INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104  
otmeditora@otmeditora.com.br  
Departamento de Eventos

# Temporada de inovações

O mercado de transporte rodoviário de cargas é extremamente competitivo, e quem vivencia seu cotidiano sabe disso. Tal característica, se produz deformação na medida que os reajustes de custos nem sempre podem ser repassados aos fretes, também leva fornecedores a enfrentar o permanente desafio de buscar soluções que tragam a melhor relação custo/benefício. Esse desafio tem encontrado boas respostas da indústria de caminhões e carrocerias, principalmente.

Basta notar a criatividade que se vê de tempos para cá nas ruas e estradas. Há todo tipo de inteligentes "invencionices" nas composições. A frase cunhada pela Volkswagen, "mais você não precisa, menos você não quer", vai ao encontro dessa realidade. A marca encostou na liderança do mercado brasileiro de caminhões, explorando ao máximo a agregação de valor aos veículos que vende.

Seu mais recente lançamento, a linha Constellation, passou a ser mostrado na série Carga Pesada, da TV Globo, com uma configuração que contempla carreta de três eixos espaçados para tirar proveito máximo da capacidade do veículo.

Pedro e Bino, os caminhoneiros da série, estão mostrando ao País como quebrar a rotina da carreta de três eixos convencionais que, atrelada a um cavalo-mecânico "toco" leva 42,5 toneladas, 2,5 toneladas menos que no conjunto da carreta de eixos espaçados.

Exemplos de aplicações inteligentes se multiplicam. É o caso da DM, transportadora da rota do Mercosul e que utiliza carreta também de eixos espaçados – dois em vez de três – puxada por cavalo-mecânico trucado, uma combinação que atende aos padrões da Argentina, sem ferir as normas do Brasil.

O "emagrecimento" das composições também vem sendo aplicada por transportadores como uma fórmula inteligente de reduzir peso morto (tara) e, com isso, aumentar o que interessa, ou seja, a carga efetivamente movimentada.

O regime imposto aos veículos que transportam cargas passa pelo uso de materiais de peso específico menor – caso das laterais das carretas graneleiras, em plástico, e não de madeira – e, o que se tem visto muito, ultimamente, pela adoção de pneu single nas carretas.

O pneu single substitui o rodado duplo, com vantagens: sua banda de rodagem, mais larga, ocupa o equivalente a 70% da área dois pneus. Seu preço de aquisição está na mesma proporção: 70% em relação ao rodado duplo.

Por reduzir a tara do veículo, transforma peso morto em carga útil, em receita. Outro ponto favorável é a redução do inventário em pneus, rodas e outros componentes. E por oferecer menos área de atrito, o single reduz consumo de diesel, um item sabido de capital importância na formação de custos.

O fato é que quanto mais a corda apertada, maior é a desenvoltura e agilidade para se livrar das amarras, condição que favorece a inclusão da eficiência, elemento que pode conciliar exigências do embarcador com interesses do transportador.

**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 Alberto Chau Ribeiro  
ecribeiro@otmeditora.com.br

**Colaboradores**

Sonia Crespo  
soniacrespo@otmeditora.com.br

Aline Feltrin  
alinefeltrin@otmeditora.com.br

**Projeto Gráfico**

Artworks Comunicação  
www.artworks.com.br

**EXECUTIVOS DE CONTAS**

Carlos A. Criscuolo  
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto  
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin  
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

**CIRCULAÇÃO**

Tania Nascimento  
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin  
Tel.: (41) 3027-5565  
spala@spalamkt.com.br

Tiragem  
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e três Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

**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

Filiada a:



<b>RODOVIÁRIO</b> Itapemirim reforçar frota para consolidar segmento de cargas	<b>8</b>
Rápido 900 investe em CDs e intensifica distribuição sazonal	<b>13</b>
<b>LANÇAMENTO</b> Volkswagen mostra força com caminhões Constellation	<b>14</b>
Linha VM da Volvo diversifica opções com modelo pesado	<b>22</b>
<b>MONTADORA</b> Ford amplia exportações de caminhões para América Latina	<b>26</b>
<b>PASSAGEIROS</b> Mercedes-Benz lança micro e mini com nova motorização	<b>28</b>
<b>LEVES</b> Família Sprinter ganha série especial mais sofisticada	<b>30</b>
<b>FERROVIÁRIO</b> Brasil Ferrovias vai dobrar a movimentação de cargas em 2008	<b>32</b>
CVRD e Copebrás firmam parceria para transporte de matéria-prima	<b>34</b>
<b>PERECÍVEIS</b> ALL começa a transportar frangos congelados da Sadia aos portos	<b>36</b>
<b>CONGRESSOS</b> ABTC avalia cenário brasileiro para o setor de transportes	<b>37</b>
<b>IMPLEMENTOS</b> A.Guerra adota sistema de montagem contínua nas suas fábricas	<b>40</b>
<b>PORTOS</b> Movimentação de contêineres cresceu nos últimos cinco anos	<b>42</b>
<b>MODA</b> Sucesso da grife Zara apóia-se em operação logística diferenciada	<b>44</b>
<b>LOGÍSTICA</b> Gefco expande atuação e ingressa na aérea aeronáutica e de cosmético	<b>46</b>
<b>EXPORTAÇÃO</b> Com apoio logístico da Columbia, arroz brasileiro chega ao Japão	<b>48</b>
<b>COLETA DE LIXO</b> Cavo moderniza frota para aumentar segurança dos trabalhadores	<b>49</b>
<b>COMPONENTES</b> Vidro lateral laminado garante mais segurança e conforto nos veículos	<b>50</b>
<b>VOLVO OCEAN RACE</b> O veleiro Brasil 1 prepara-se para competir na regata de volta ao mundo	<b>52</b>
<b>MERCADO</b> Vendas de caminhões registram declínio em relação ao ano passado	<b>58</b>

**SEÇÕES**

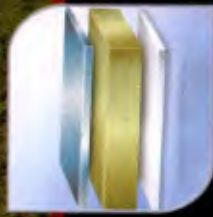
Editorial **3** - Atualidades **54** - Custos Operacionais **57**

# Chegou o Graneleiro Randon Brasilis

Resistência e durabilidade  
para rodar de norte a sul

**RANDON**

**Brasilis**  
Tecnologia ECOPLATE



- Panel ECOPLATE**
- Revestimento externo metálico
  - Núcleo em madeira reforçada
  - Revestimento interno em polímero



- Melhor vedação**
- Pintura e-coat, mais resistência contra corrosão
  - Design moderno



- Mais leve**
- Maior vida útil
  - Maior resistência mecânica e à abrasão



A Randon fez todo o percurso da tecnologia para chegar ao Graneleiro Randon Brasilis. O resultado, além do exclusivo e inovador painel ECOPLATE, é uma melhor vedação, maior resistência contra corrosão e maior durabilidade. E por ser mais leve, tem maior capacidade de carga. Graneleiro Randon Brasilis. É a Randon saindo na frente mais uma vez.

**RANDON**

IMPLEMENTOS

# Itapemirim usa estrutura para crescer

**Empresa reforça a frota, amplia o rastreamento e tira proveito do forte apoio implantado em 21 estados pelo braço de passageiros para consolidar o segmento de cargas**

A REFORÇADA ESTRUTURA NACIONAL DO Grupo Itapemirim, montada para o transporte de passageiros, tem sido importante para consolidar outro negócio, também ligado a transporte, só que de cargas. O fato de ter pontos de apoio em todo o Brasil tem garantido sustentação para o crescimento da Transportadora Itapemirim, conhecida como Itapemirim Cargas.

"Compramos dez cavalos-mecânicos 1938 Mercedes-Benz para atender à crescente demanda de transferência de cargas nesse final de ano. Além disso, com perspectivas positivas para 2006, a transportadora deverá provavelmente em janeiro fazer novas aquisições", diz José de Souza, diretor comercial da Itapemirim Cargas, cuja frota própria é de 950 (65% caminhões e cavalos mecânicos e 35% carretas). O investimento nos dez cavalos foi de R\$ 1,7 milhão.

"Temos crescido muito na carga fracionada e na carga dedicada", diz Souza. Cargas fracionadas e dedicadas são fortemente dependentes de cumprimento de prazos. "A frota própria, que cobre 90% de nossas operações, nos permite ofere-

#### ALGUNS NÚMEROS DA ITAPEMIRIM CARGAS

<b>FROTA PRÓPRIA</b>	950 veículos
<b>PERCURSO MENSAL</b>	7 milhões de km
<b>VOLUMES TRANSPORTADOS</b>	11 milhões/mês
<b>PESO MOVIMENTADO</b>	150 mil t/mês

cer regularidade e garantia de prazos", acentua o diretor comercial.

Além da predominância da frota própria, da estrutura nacional de que dispõe para servir de pontos de apoio, a Itapemirim Cargas se vale, para cumprir prazos, de uma diretoria específica para cuidar da área de gerenciamento de risco. No cargo de diretor de segurança, Alberto Quintiliano, no segundo semestre de 2004, implantou um novo sistema de gerenciamento de riscos. A sede da empresa, em Guarulhos, cidade da Grande São Paulo, foi equipada com câmeras com alta qualidade de imagem e cuja gravação é ativada por sensor de movimento. Segundo a empresa, a ênfase rastreamento foi reorientado para o foco principal: prevenção. Ainda de acordo com informações da transportadora, um ano depois de implantada a nova sistemática, a meta de redu-

ção dos sinistros foi superada em mais de 50%. O próximo passo é na direção de estender os procedimentos a todas as filiais. A frota da empresa é rastreada pelos sistemas Autotrac e Omnilink.

"Toda essa estrutura tem nos permitido crescer com três tipos de clientes: o de grande porte, o intermediário e aquele que opera pequenas encomendas", diz Souza. "Temos utilizado também bastante as ferramentas do marketing – entre eles o Rali dos Sertões – para garantir a fixação da marca".

Quinta maior empresa no ranking da Maiores & Melhores do Transporte e Logística, publicação de OTM Editora, a Transportadora Itapemirim, com 67 filiais, possui um quadro em torno de 4 mil funcionários e movimenta mensalmente 11 milhões de volumes, equivalente a 150 mil toneladas de carga. A frota própria, entre veículos urbanos e de transferência, percorre 7 milhões de quilômetros mensais. Alguns de seus maiores clientes são TNT, Moto Honda, Ambev, Votorantim e Mercedes-Benz, informou a empresa ao Anuário do Transporte de Cargas, também da





divulgação

A frota da Itapemirim Cargas totaliza 640 caminhões, com predominância da marca Mercedes-Benz

OTM Editora, que publica ainda as revistas Transporte Moderno e Technibus.

A frota do braço de cargas do Grupo Itapemirim tinha no final do ano passado um total de 640 caminhões, com predominância da Mercedes-Benz (56%), Itapemirim Clip (17%), Scania (15%) e Ford (11% do total). Os cavalos Ford são utilizados no transporte de componentes e peças destinados à fábrica da Ford em Camaçari (BA), numa operação em que a Itapemirim é contratada pela TNT Logistics. Nas carretas, um total de 342 unidades, a maioria é da marca Randon (42%).

**BRAÇO DE PASSAGEIROS** – A Viação Itapemirim, primeira colocada no ranking de Maiores & Melhores do Transporte de

Logística, tinha no final do ano passado uma frota de 1.250 ônibus, 45% feitos integralmente na época em que a empresa construía ônibus. As novas compras têm sido principalmente de Mercedes (40% da composição da frota atual) e 15% da sueca Scania.

Nas carrocerias, depois da marca própria, três se destacam: monobloco Mercedes-Benz (18% de participação), Marcopolo (13%) e Busscar (10%).

Com 6,3 mil funcionários, 200 filiais, 21 estados servidos, os ônibus da Itapemirim percorrem anualmente 167,7 milhões de quilômetros, consumindo 50,8 milhões de litros de diesel, 6,1 mil pneus novos e 10,3 mil reformados.

O Grupo Itapemirim, fundado por Camilo

Cola – que juntou dinheiro para comprar o primeiro ônibus das economias feitas na Itália nos tempos da Segunda Guerra Mundial, quando foi pracinha da Força Expedicionária Brasileira (FEB) – controla ainda a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, dona de 267 ônibus, segundo a última edição da publicação Anuário do Ônibus. A Penha tem 75% dos chassis da marca Mercedes-Benz, 19% Volvo e 6% Scania.

A predominância em carrocerias é Marcopolo, com 89% de presença nos ônibus da Penha, que serve 13 estados. A empresa roda 54,4 milhões de quilômetros por ano, consome 18,9 milhões de litros diesel, além de 1.949 pneus novos e 3.632 reformados. ■

Pneu que  
gasta menos  
transporta  
muito mais.





# Novos FR25 Super e TR85 da Pirelli. Menor custo por km na hora de transportar.

Confira aqui as vantagens de cada um desses novos lançamentos para o segmento rodoviário.

## FR25 Super

O pneu **FR25** para **eixos dianteiros e livres**, que você já conhecia, agora é **Super** no nome e no desempenho. Veja como ele ficou:

- Os compostos da banda de rodagem e cinturas metálicas mudaram, deixando a resistência a impactos **10%** maior.
- O talão ficou **20%** mais resistente, possibilitando um maior número de reformas do pneu.
- A espessura entre o fundo dos sulcos e as cinturas metálicas também aumentou **20%**, o que melhora a resistência a perfurações e a picotamentos, protegendo ainda mais a carcaça.
- Os ângulos das cinturas metálicas mudaram para deixar o desgaste mais regular e aumentar o rendimento quilométrico em até **15%**.
- Excelente dirigibilidade e segurança no seco e no molhado.


## TR85

O **TR85** é um pneu indicado para **eixos de tração**. Proporciona melhor desempenho nas estradas e maior economia no bolso. Conheça suas características e benefícios:

- O design diferenciado da banda de rodagem garante tratividade tanto no seco como no molhado, mesmo no final da primeira vida. Isso faz com que a potência do veículo seja melhor aproveitada.
- A pressão do contato entre o pneu e a pista é muito bem distribuída, o que torna o desgaste muito mais regular.
- O novo composto da banda de rodagem melhora o rendimento quilométrico em até **20%** em relação à geração anterior.
- Tudo isso melhora o comportamento do veículo nas retas e nas curvas, aumentando a segurança do motorista e da carga.

Com o FR25 Super nos eixos livres do seu caminhão e o TR85 no eixo trativo, você tem a garantia de mais controle, mais segurança para o motorista e para a carga e, é claro, muito mais economia nos pneus.





# Operação panetone

**Transportadora Rápido 900 investe em novos CDs no Rio de Janeiro e em Recife e intensifica a distribuição sazonal de panetones Bauducco**

Sonia Crespo

É AGORA QUE COMEÇA A DISTRIBUIÇÃO logística de mercadorias típicas de consumo na época do Natal. O panetone Bauducco, por exemplo, é uma delas. E a Transportadora Rápido 900, que trabalha há 16 anos com a movimentação desse produto nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, e toda a região Nordeste — com a exceção da Bahia. Para atender melhor os clientes deste estado, inaugurará, ainda em outubro, um novo CD na capital fluminense, com um total de 18 mil m<sup>2</sup> e 7 mil m<sup>2</sup> de armazém, e outro CD em Recife, com 25 mil m<sup>2</sup> (6,4 mil m<sup>2</sup> de área construída). Na expansão, a empresa realizou investimentos de R\$ 7 milhões.

Como operador logístico da Bauducco para essas regiões, a Rápido 900 também executa as tarefas de armazenagem, movimentação, conferência, distribuição, paletização, emissão de notas fiscais e de relatórios gerenciais. Esta operação natalina conta com 188 colaboradores nos dois armazéns, entre motoristas, conferentes, ajudantes e encarregados.

De acordo com André Ferreira, gerente de Marketing da transportadora, as entregas de panetone ao cliente final come-

çam a partir de outubro, sendo que o movimento mais intenso acontece entre novembro e dezembro", diz. A fábrica da Bauducco localiza-se em Guarulhos (SP). O executivo estima que somente para o estado do Rio de Janeiro saem em média, por semana, 20 carretas com capacidade individual de 90 m<sup>3</sup>. "Como são produtos volumosos, a base de cálculo é o metro cúbico. Transportamos cerca de 7.200 m<sup>3</sup> por mês, contando a partir da segunda quinzena de setembro", acrescenta. André Ferreira estima que o movimento das operações com a Bauducco praticamente dobra no período pré-natalino.

**PERCURSO SEGURO** — Para a coleta do produto com destino ao CD do Rio de Janeiro, a Rápido 900 está utilizando até 20 carretas e, para a distribuição no varejo, uma frota de 30 a 35 veículos, entre vans, veículos ¾, tocos e trucks. O gerente de Marketing explica que a distribuição na região Sudeste — especialmente a cidade do Rio de Janeiro — é que requer mais cuidados. "Para esta operação, mantemos rastreados 100% dos veículos para a transferência fábrica/CD e 75% dos veículos destinados à distribuição", contabiliza.

No novo CD que será inaugurado no Rio

de Janeiro, que tem pé direito de 12 m, a Bauducco ocupará 4 mil m<sup>2</sup>. Nos atuais CDs da Rápido 900, a fabricante de panetones ocupa 5 mil m<sup>2</sup> (Rio de Janeiro) e 3,5 mil m<sup>2</sup> (Recife). A movimentação deste tipo de carga sazonal cresce, significativamente, a cada ano, explica André Ferreira, sem especificar percentuais, por questão estratégica.

A Rápido 900 está no mercado há 46 anos, prestando serviços para mais de 330 clientes ativos. Mantém 1.100 funcionários — 450 são motoristas — trabalhando nas 18 filiais, distribuídas pela região Sudeste e nos estados de Goiás, Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Sul e Distrito Federal, além dos centros de distribuição localizados nas cidades de Rio de Janeiro, Recife, Brasília e Goiânia. Em 2005, a frota de 430 caminhões próprios e 400 veículos agregados, prevê a empresa, vai completar 60 mil viagens, cerca de 20% acima do total realizado em 2004. Este ano, a Rápido 900 estima movimentar 920 mil toneladas, 30% a mais que em 2004. Segundo André Ferreira, o faturamento, que ficou na casa dos R\$ 90 milhões em 2004, tem previsão de crescimento de 30% neste ano, saltando para R\$ 120 milhões. ■





# Constellation abre espaço entre os pesados

**Com a introdução dos novos caminhões pesados com cabine leito, a Volkswagen passa a atuar em todas as faixas de veículos de 5 a 45 toneladas.**

A VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS apresentou seus mais novos caminhões: a linha Constellation destinada ao segmento dos pesados. Com o lançamento, a montadora oferece ao mercado veículos para todos os segmentos entre cinco toneladas e 45 toneladas de peso bruto total. E a guerra pelos pesados promete se intensificar entre os fabricantes. Além de Volkswagen, atuam neste segmento – um dos que mais cresceram neste ano – a Mercedes-Benz, Ford, Volvo, Scania e Iveco, que deverão utilizar todas as armas para conquistar clientes.

A Volkswagen, que está em vias de completar 25 anos de atividades, passa a ter três linhas de caminhões: os recém-lançados veículos leves Delivery, os modelos de caminhões introduzidos anteriormente e agora denominados Worker e os novos Constellation, com design totalmente diferente do tradicional.

A linha Constellation nasce com três modelos – o cavalo-mecânico VW 19.320 Titan Tractor, e dois caminhões sobre chassis, VW 17.250 e VW 24.350 – e exigiu investimentos de R\$ 700 milhões, quatro anos de desenvolvimento pela divisão brasileira da Volkswagen Commercial Vehi-

cles junto com equipes de engenheiros das unidades da matriz na Alemanha. Envolveu 200 profissionais e consumiu mais de 7 milhões de quilômetros de testes. O resultado é um produto que aliou a atualidade do design alemão com o conhecimento profundo das necessidades do consumidor pelos engenheiros brasileiros

Um dos grandes destaques da nova linha é a cabine leito, de teto alto, que chama a atenção pelo design, pela funcionalidade e pelo grande número de itens de comodidade oferecidos nos veículos de série. Seu visual é facilmente reconhecido à distância, principalmente à noite, pelo desenho dos faróis. Há também mais espelhos e eles são maiores, para oferecer excelente visão em todos os ângulos e manobras de ré. O projeto do pára-brisa levou em conta a forte insolação em países como o Brasil, fator importante na produtividade de quem dirige horas sob o sol tropical. A grade dianteira mostra praticidade nas dobradiças, que têm formato anatômico e permitem que se apoie nelas para fazer a limpeza externa do pára-brisa. Quando aberta, revela itens de inspeção reunidos na parte frontal do veículo. Não é necessário bascular a ca- ▶