

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM

Ano 44 - n° 419 - R\$ 12,00

NOVOS PESADOS ENTRAM NO PÁREO

Volvo FH

Iveco
Cavallino



TA: longevidade
ancorada em inovações

Com Constellation, VW
celebra maior venda

Mercedes: 50 anos
de impulso ao Brasil

Mercúrio: rumo à
receita de R\$ 1 bilhão

FELT
2006
**FÓRUM
EMPRESARIAL
DE LOGÍSTICA
E TRANSPORTES**



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA

22 de Novembro de 2006

21 e 22 de Novembro de 2006 - São Paulo, SP

Manutenção 100%

exige peças originais.

Exija peças originais você também.



Ajustadores Automáticos de Freio Haldex já vêm com desconto de fábrica.

12%

de desconto
na troca.

Haldex é marca
original de fábrica

Sua peça usada vale desconto na Haldex.

Comprando Ajustador Automático de Freio

"A base de Troca"

Você ganha 12% de desconto.

Comprando Ajustadores Automáticos de Freio Haldex pelo sistema a base de troca, você tem **12% de desconto** trazendo seu ajustador usado de qualquer marca.

O Ajustador Automático de Freio, será correspondente ao código da peça usada enviada. Para ganhar o bônus, é necessário que sua peça usada seja encaminhada ao seu revendedor Haldex.

Códigos de Ajustadores válidos para a troca:
70954HB, 72059HB, 72060HB, 72061HB, 72825HB
72826HB, 72949HB, 72950HB, 72660HB, 72661HB
79186HB, 79815S (VW/Ford), 79442HB, 79443HB

Para maiores informações consulte
nossa rede revendedora ou veja
regulamento no site www.haldex.com.br

Não são peças remanufaturadas somente **Peças Novas.**

A Haldex reserva-se o direito de alterar esta política
de vendas sem prévio aviso.

IMAGEM ILUSTRATIVA



Haldex

Tel.: (11) 2135.5000 / 2135.5034

Tecnologia & Inovação

www.haldex.com.br

O Brasil tem jeito?

É de se esperar que entre 2007 e 2010, o período de comando do próximo presidente da República, a infra-estrutura de transportes saia da mesmice em que ficou enrascada nos quatro anos que se iniciaram em 2003 e se encerram em 2006.

Após a avalanche de privatizações de estradas, rodovias e portos, na primeira gestão do governo FHC, em meados dos anos 90, a partir daí o Brasil engatou ré na marcha da infra-estrutura.

Pode-se dizer que há desafinação quase geral, à exceção, talvez, dos aeroportos, cuja crescente arrecadação de taxas (sob o embalo do aquecimento da demanda de passageiros e cargas) propicia à gestora do sistema, a estatal Infraero, reger forte e concatenado programa nacional de investimentos.

É certo, também, que nas ferrovias e portos já são notados muitos investimentos privados em infra-estrutura como forma de crescer e debelar os atávicos nós logísticos.

De resto, o Brasil tem tudo por fazer. Há quem veja isso grande oportunidade, até porque o investimento necessário para melhorar minimamente a infra-estrutura de transporte do Brasil é grandioso.

A malha de estrada brasileira, todos sabem, é complexa e desigual, refletindo outras tantas deformidades do País. Há trechos no Sul e Sudeste, verdadeiros tapetes pretos, qualidade garantida com tarifas de pedágios abusivas. Nessas rodovias os eleitos foram os que "compraram" a concessão, tendo como contrapartida o direito de reajustarem as taxas com índices de preços que grande parte dos usuários jamais ousou praticar em seus insumos e serviços.

Outras rodovias – Dutra, por exemplo, – cobram pedágios menos salgados, mas não têm a mesma folga tarifária para praticarem obras-de-arte que dêem suporte ao crescimento do entorno.

Uma nova modalidade para dinamizar a construção e conservação das estradas surge com a PPP, parceria público-privada, com idéias originais que podem trazer um ganha-ganha interessante na medida em que beneficia estado, usuário e concessionário. Para a BR-116, trecho da Bahia, até sua conexão com a BR-324, que liga Feira de Santana ao Porto de Salvador, foi lançada uma PPP com alguns parâmetros de exigência ao lado de questões em aberto, que serão debatidas entre governo, sociedade e interessados.

Em troca da concessão, o operador será escolhido entre aquele que pagar o maior preço pela estrada e cobrar o menor preço a título de contrapartida do governo para custeio das obras. A remuneração do ganhador virá da cobrança de pedágio, localizados a 100 km de distância um do outro.

Na questão da infra-estrutura rodoviária, embora com discrição, o Exército vem trabalhando silenciosamente na direção de melhorar as condições das estradas para minorar o caos em que o País hoje está metido.

Além de conservar estradas, a engenharia do Exército, em parceria com o governo, está ajudando na formulação de um plano nacional de logística – que, como tal, envolve estradas eficientes e a instalação de mais de 200 balanças modernas para coibir o excesso de peso, um grande e generalizado mal que contribui sensivelmente para prolongar as viagens e aumentar o Custo Brasil.

**Pense em um tipo
de negócio.
Sim, temos um
caminhão perfeito
para isso.**

Constellation



Linha Constellation, nas versões cabine leito teto alto e cabine estendida. Ainda mais sob medida para o Brasil.

A gente tem o caminhão sob medida para o seu negócio, seja ele para o transporte de cargas pesadas ou volumosas, de longas, médias ou pequenas distâncias. Inovação, alta performance e a mais avançada tecnologia é o que a Linha Constellation traz para o mercado de caminhões. Projetada especialmente para o Brasil, é apresentada com as configurações de cabine leito teto alto, para os modelos 19-320, 24-250 e 17-250, e cabine estendida para os modelos 19-320, 24-250, 17-250, 15-180 e 13-180.



Imagens meramente ilustrativas.



www.vwcaminhoeseonibus.com.br

Volkswagen.
Caminhões sob medida.



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

Juliana Mausbach
mausbach@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

Auditado por



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:



LANÇAMENTO

Iveco entra na disputa do concorrido segmento de caminhões pesados de até 43 t com o modelo EuroCargo Cavallino equipado com o motor Cursor 8

08

Volvo mostra novo caminhão pesado FH que incorpora motor de 13 litros com potência de até 520 cv, modelo introduzido na Europa há um ano

12

PÓS-VENTA

Voar, o serviço de atendimento emergencial da Volvo que soluciona problemas técnicos dos clientes completa 25 anos de funcionamento

16

VOLKSWAGEN

A montadora fecha o maior negócio individual feito até agora com a venda de 350 cavalos-mecânicos Constellation para o Frigorífico Bertin

18

VOLKSWAGEN

Com a entrega de 159 veículos para a SHV Gas Brasil, distribuidora que detém 23% do mercado brasileiro de GLP, a marca amplia sua presença no transporte de gás

20

MERCEDES-BENZ

Como uma das mais importantes subsidiárias da DaimlerChrysler alemã, a fábrica brasileira chega aos 50 anos com um saldo muito positivo de realizações

22

TRANSPORTADORAS

Empresa catarinense Zappellini aumenta frota dedicada com a compra de 172 caminhões Mercedes Axor 2540 para chegar a 2009 com 500 caminhões próprios

25

Em mais de seis décadas de atuação, a Transportadora Americana ancora sua longevidade na oferta de serviço de qualidade e na abertura às inovações

28

TRANSPORTADORAS

Expresso Mercúrio segue seu lema de avançar sempre com os pés no chão e registra crescimento médio de 20% ao ano

30

COMBUSTÍVEIS

Nova presidente da BR Distribuidora anuncia investimentos para transformar a empresa na maior distribuidora de biodiesel do País

34

AUTOPEÇAS

ArvinMeritor concentra sua atenção nos mercados externos para compensar as oscilações na demanda do mercado brasileiro

36

PNEUS

Goodyear implanta nova tecnologia Impact na sua fábrica em Americana para produzir pneus radiais com maior durabilidade

37

GESTÃO DE FROTAS

CTF Technologies inova no sistema de controle de abastecimento e permite ao gestor monitoramento instantâneo e mais rigoroso da frota

38

E-COMMERCE

Transportadoras que atendem ao varejo eletrônico dinamizam operações e projetam expansão das atividades para o próximo ano

40

EMPRESAS

White Martins e Petrobras criam a GasLocal para operações de distribuição de gás natural liquefeito, inicialmente com 20 carretas Volvo

44

FERROVIAS

Informatização dos sistemas na Ferrovia Centro-Atlântica melhora controle das operações, garantindo segurança e bom desempenho

46

IMPLEMENTOS

Randon apresenta conjunto de mudanças feitas em sua linha de produtos 2007 e anuncia aumento de exportações

48

Boreal associa-se à Heil Trailer americana e investe em ampliação da fábrica para produzir tanques de alumínio

50

SEMINÁRIO

Empresas do setor de saneamento e de energia trocam experiências em encontro nacional realizado na cidade de São Paulo

52

PESQUISA NTU

Cerca de 14% da população de cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes raramente se deslocam na área urbana

54

TRANSTEC

Feira de transporte em Caxias do Sul que reuniu grandes indústrias ligadas ao setor atraiu compradores internacionais

56

MARÍTIMO

A Aliança amplia sua capacidade de atendimento para estimular a utilização dos serviços de cabotagem por grandes empresas

58

AÉREO

Para acompanhar sua crescente participação no mercado, a Gol faz encomenda de mais 67 Boeing 737 a serem entregues até 2012

60

EXPORTAÇÃO

Peixes ornamentais brasileiros fazem parte do rol das exportações brasileiras e são transportados por via aérea em embalagens especiais

66

SEÇÕES

Editorial 3 - Atualidades 62 - Custos Operacionais 65

O PAMCARD é completo como o Bradesco, tem a energia da BR, a agilidade Visa e a marca Pamcary.

É mais que um cartão.
É um sistema de gestão de
pagamentos de frete, pedágio
e combustível e ainda oferece
outras vantagens que otimizam
a operação de sua empresa.
Na prática, isso significa redução
de custos, maior segurança e
eficiência em toda a cadeia logística.

Pamcard.

A peça que faltava para
se integrar ao sistema de
gestão de sua empresa.



PAMCARY[®]
TRADIÇÃO EM INOVAR.



Informe-se sobre as soluções Pamcary para sua empresa - Central de Atendimento: 0800 PAMCARY ou 0800 7262279.
www.pamcary.com.br



Cavallino, no páreo da concorrida faixa de pesados

Com o lançamento do novo modelo pesado, a Iveco quer chegar a uma participação de 10% do mercado total de caminhões no Brasil

A Iveco lançou mais um caminhão pesado, o modelo EuroCargo 450E32T Cavallino, para o segmento de até 43 toneladas de pbt, disputado pela maioria das montadoras. Definido pela lei de balança como o de cavalos-mecânicos de dois eixos com semi-reboque de três eixos, esse segmento é responsável hoje por cerca de 8% do total das vendas de caminhões no Brasil, ou 25% das vendas de linha de pesados.

"Por ser muito dinâmico, o mercado acabou criando um segmento de pesados de entrada, de 40 toneladas a 45 toneladas, e de 310 cv a 350 cv", afirma Vicente Goduto, diretor comercial da Iveco no Brasil. Segundo ele, como essa faixa de mercado é sensível a preços, mas também exige performance, o Cavallino vem atender aos anseios dos transportadores porque o veículo apresenta "uma das melhores relações de custo-benefício do mercado".

O projeto do EuroCargo 450E32T, desenvolvido especificamente para os mercados brasileiro e sul-americano, foi batizado de Cavallino, ou seja, cavalo-mecânico caçula entre os pesados. A fabricante garante que o modelo "será um dos mais competitivos de seu segmento, com preços bem posicionados frente à concorrência".

Com o EuroCargo Cavallino, a montadora introduz no País o motor Iveco Cursor 8, produzido na sua fábrica de Sete Lagoas (MG), juntamente com o caminhão. Pertence à família do Cursor 13, que equipa o pesado Iveco Stralis. É o primeiro modelo da plataforma Iveco EuroCargo no mundo a receber o Cursor 8, um projeto desenvolvido no Mercosul para o mercado sul-americano, mas que, por suas características, já vem despertando interesse de outros mercados no mundo, como a Austrália e a África, afirma a Iveco.

O motor Cursor 8 já nasceu com tecnologia Euro 3 e está totalmente preparado para atender à norma Euro 4, o que significa que é um motor que poderá ser utilizado no Brasil por um longo prazo na atual configuração.

Equipado com injeção eletrônica e turbointercooler, tem 7,8 litros, com 6 cilindros em linha, 4 válvulas por cilindro e eixo-comando de válvulas no cabeçote. Segundo a Iveco, o Cursor 8 desenvolve

uma das mais altas potências do segmento: 320 cv a 2.400 rpm. Quando acoplado a um semi-reboque de três eixos, o Cavallino dispõe de 7,7 cv para cada tonelada movimentada, uma relação cv/toneladas das mais elevadas do setor, o que se traduz em boa capacidade de arranque e facilidade de manutenção de alta velocidade de cruzeiro. O torque máximo é de 123 kgfm a 1.300 rpm, sendo que 80% desse valor estão disponíveis numa faixa de utilização que vai de 1.000 rpm a 2.400 rpm.

A caixa de câmbio é a ZF 16S 1650, com 16 marchas à frente, totalmente sincronizada, com Over Drive. É normalmente utilizada em caminhões de cilindrada superior ao do novo caminhão da Iveco e, portanto, atende com folga às demandas da faixa do Cavallino.

O novo caminhão também vem equipado com o Iveco Turbo Brake, um freio-motor de descompressão como elevada potência de frenagem. Como na linha Stralis,



O Cavallino é o primeiro EuroCargo a receber o motor Cursor 8, de 7,8 litros e 320 cv de potência, desenvolvido para o mercado sul-americano



No interior: climatizador elétrico e grandes ângulos de visão



A cabine leito, com bancos e coluna de direção ajustáveis

o comando do freio-motor do Cavallino pode ser acionado de três formas distintas: retirando o pé do acelerador, pisando no pedal do freio de serviço ou pressionando um pedal situado no assoalho da cabine.

Outro benefício do Cursor 8 é o "cruise control", ou piloto automático, que pode ser facilmente acionado a partir de 30 km/h por meio de uma alavanca localizada ao lado do volante. O motorista ainda pode utilizar um limitador de velocidade, por meio de uma tecla instalada no painel.

A empresa chega ao segmento de até 43 toneladas com grande expectativa em torno do Cavallino. A meta é comercializar 200 unidades do veículo este ano e 500 em 2007. Além do preço competitivo, de acordo com a empresa, "é um produto desenhado para atender

às exigências de seu mercado, com a baixa tara da linha média EuroCargo, o motor Cursor 8 e a mecânica robusta de um caminhão pesado".

O EuroCargo Cavallino chega ao mercado nas versões cabine simples e leito (esta com cama e cortinas envelopantes). O desenho conserva as mesmas características da linha EuroCargo, como amplo espaço interno, grandes ângulos de visão horizontal e vertical. No interior os bancos podem ser ajustados conforme a estatura e o peso do motorista. A coluna de direção é regulável na inclinação. Além disso, possui climatizador elétrico de série, que funciona mesmo quando o motor está desligado. A cabine tem basculamento hidráulico com ângulo que supera os 60°, para permitir rápido acesso ao motor e facilitar a manutenção. A cabine é fabricada na Argentina.

O novo pesado da Iveco permite uma ampla faixa de utilização, desde o transporte de cargas volumosas e de baixa densidade, características de produtos industrializados como eletrodomésticos, móveis e veículos, até cargas de médio peso específico como produtos refrigerados, líquidos a granel e alimentos. Com suas especificações, o Cavallino é apropriado para o transporte de curtas e médias distâncias.

Para Marcelo Bracco, diretor comercial para a América do Sul e Central, o lançamento do Cavallino consolida o plano da empresa de investimentos previstos para o mercado brasileiro em 2006 e demonstra a busca constante de avanço pela marca. O executivo sinaliza novos lançamentos para 2007, com a ampliação da linha de veículos leves, médios e pesados. "São passos que confirmam nosso objetivo de conquistar 10% de participação no mercado total de caminhões no Brasil", afirma.

A participação da Iveco no mercado de caminhões passou de 3,7% em 2003 para 5,2% em 2005. No segmento dos pesados, evoluiu de 3% para 7,3% no mesmo período.

A Iveco anunciou o investimento de mais R\$ 100 milhões nos próximos dois anos para desenvolvimento de novos produtos. Para o lançamento do Cavallino a empresa gastou R\$ 9,5 milhões e está renovando sua estrutura no País. Atualmente possui sete escritórios regionais e 52 pontos de venda.

Com o Cavallino a Iveco lançou 14 novos produtos em 13 meses e está fortalecendo suas operações para se tornar *full line supplier*. Há dez anos no Brasil, a Iveco conta com 3.500 funcionários e quer conquistar 15 mil clientes. ■



Marcelo Bracco: novos lançamentos em 2007 para conquistar 10% do mercado

12^o CONGRESSO SOBRE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

6^a FEIRA RIO TRANSPORTES



8, 9 e 10 de novembro - Marina da Glória - Rio de Janeiro



FETRANSPOR
Federação das Empresas
de Transportes de Passageiros
do Estado do Rio de Janeiro
E SINDICATOS FILIADOS

Apoio Institucional:

CNT - NTU - ABRATI
ANTTUR - ANTP
FABUS - SIMEFRE



Para uma performance total

Volvo apresenta novo modelo da linha de caminhões pesados FH, com motor de 13 litros e 520 cavalos de potência, nova caixa eletrônica de transmissões e mais opções de freio-motor VEB

Juliana Mausbach

OFERECER UMA PERFORMANCE TOTAL para seus clientes é o objetivo da Volvo do Brasil, que está lançando no País a nova linha de caminhões pesados FH, com novos atributos: motor de 13 litros com potência de até 520 cv, caixa de transmissão eletrônica I-shift com capacidade para até 60 toneladas, freio-motor e modificações na cabine.

Este modelo foi introduzido na Europa há praticamente um ano e, segundo a Volvo, está dando um bom resultado devido à sua performance, o que impulsionou a empresa a trazê-lo ao País. "Este é nosso segundo lançamento neste ano. Isso comprova o nosso investimento e a nossa crença no mercado brasileiro", afirma Tommy Svensson, presidente da Volvo no Brasil. De acordo com ele, esse avanço na linha FH chega para oferecer aos transportadores maior produtividade, disponibilidade e menor custo. "Com este modelo nossos clientes estão preparados para a competitividade do mercado", ressalta, acrescentando que foram investidos US\$ 50 milhões no aperfeiçoamento da linha H.

A Volvo assumiu a liderança de mercado no segmento dos pesados em fevereiro deste ano. "Apesar de não ser este o nosso objetivo, alcançamos o reconhecimento do mercado e nos sentimos orgulhosos por isso", declara Bernardo Fedalto, gerente da Linha H. "O nosso objetivo é oferecer sempre mais aos nossos clientes", conclui.

No Brasil, a montadora vendeu 5.944 caminhões pesados (acima de 15 toneladas) em 2005 e já atinge um volume de vendas de 4.472 unidades de janeiro a setembro deste ano. Sérgio Gomes, gerente de Planejamento Estratégico, afirma que a previsão da Volvo é chegar a 7.600 unidades comercializadas até o final de 2006.

MOTOR — O novo modelo FH vem equipado com o motor D13A, de 13 litros, total-

mente novo e desenvolvido para substituir o D12D, de 12 litros. "O D13A mantém todo o potencial e benefícios de seu antecessor, mas foi aperfeiçoado em diversos aspectos", explica Ary Lima, gerente da Volvo Powertrain.

Alguns diferenciais deste motor são a manutenção de um torque elevado mesmo em rotações mais baixas e o menor consumo de combustível, tornando os veículos até 5% mais econômicos em relação a linha anterior, informa a montadora. Além disso, é 20 kg mais leve e possui o trem de engrenagens na parte de trás, o que garante uma melhor refrigeração, a redução de vibrações e ruídos, a otimização de perdas de atritos e a transferência da tomada de força na parte traseira do motor.

O D13A está sendo oferecido ao mercado nas faixas de potência de 400 cv, 440 cv, 480 cv e 520 cv. Tanta potência levantou alguns questionamentos sobre a disposição do mercado brasileiro em adquirir esse caminhão. "Por enquanto 75% do mercado devem se concentrar nos veículos de 400 cv e 440 cv, mas acreditamos que cabe ao tempo fazer com que os transportadores evoluam para potências maiores", pondera Sérgio Gomes, concordando com Bernardo Fedalto, que apontou uma grande tendência de aplicação de caminhões mais potentes devido à profissionalização de serviços de logística que estão inteiramente ligados ao tempo de transporte.

De acordo com a Volvo, o sistema de injeção de combustível é totalmente eletrônico e foi aperfeiçoado, resultando em queimas mais homogêneas e melhor aproveitamento do óleo diesel. A manutenção também ficou mais fácil, devido ao layout funcional e ao menor número de componentes no motor.

FREIO — A Volvo está lançando junto com a nova linha de caminhões pesados, ou-



A Volvo é líder no segmento de pesados, com 3.802 unidades vendidas neste ano

tras duas versões do freio-motor Volvo Engine Brake (VEB), que não agregam peso ao veículo e estão integrados com o sistema eletrônico do caminhão.

O chamado VEB410 é item de série para todos os veículos da Linha H, oferecendo um aumento de 5% de potência de frenagem, passando de 390 cv para 410 cv. "É um ganho substancial que vai se traduzir em mais segurança e produtividade para o transportador", afirma Fedalto.

A outra versão é o VEB500, com potência de frenagem 28% maior que a linha anterior. Ele é oferecido como item opcional para o transportador que precisa de freios auxiliares e mais eficientes. "Com o VB500, trechos em declives podem ser vencidos em um tempo até 20% menor, mas com a mesma segurança. Freios confiáveis são pré-condições para uma direção segura", defende Sérgio Gomes.

Poupando o freio de serviço, o freio motor VEB proporciona menor desgaste das lonas, pastilhas e tambores. Além disso, contribui para a economia de pneus e para a menor utilização do compressor de ar, garantindo, portanto, uma frenagem mais uniforme.

A Volvo está apresentando também um novo sistema de freios eletrônicos a disco —



A Volvo aplicou uma série de mudanças no interior da cabine do novo pesado FH, como apoio de cabeça integrado no banco, iluminação de alta densidade, alertas sonoros e visuais de estacionamento e de porta aberta



Motor D13A, oferecido nas faixas de potência de 400 cv a 520 cv

o Electronic Brake System (EBS), disponível como item opcional para a Linha H, que controla a tração e impede o travamento de rodas em frenagens bruscas.

TRANSMISSÃO ELETRÔNICA – Mais moderna que as transmissões similares existentes atualmente no mercado brasileiro, segundo a Volvo, a nova caixa eletrônica I-Shift feita com carcaça de alumínio, tem capacidade de carga de até 60 toneladas, substituindo a última geração de caixas que tinham capacidade para até 45 toneladas. A I-Shift também é 70 quilos mais leve que as transmissões manuais e apresenta o filtro de óleo reposicionado verticalmente, o que facilita a manutenção.

A nova caixa I-Shift tem embreagem, mas não tem o pedal de acionamento, o que permite que o motorista não faça esforço e nem se preocupe com a troca de marchas. “No modo automático, é só acelerar e frear. Tudo é feito de forma eletrô-

nica, precisa e suave”, esclarece Álvaro Menoncin, gerente de Engenharia de Vendas, lembrando que toda a parte eletrônica da caixa foi desenvolvida completamente interligada com o motor D13A.

Além disso, um software com cinco vezes mais capacidade de processamento e três vezes mais memória compõe a caixa de transmissão. Devido ao grande número de marchas disponíveis, o painel do caminhão tem um display no qual o motorista pode monitorar em que marcha está em determinado momento e quais as outras disponíveis.

De acordo com os técnicos da Volvo, essa versão automática da caixa I-Shift tem por objetivo oferecer melhores condições de trabalho para os motoristas, além de facilitar o processo de treinamento de profissionais.

CABINE – A Volvo também aplicou uma série de mudanças internas na cabine da nova Linha H de caminhões pesados. Os

bancos e a cama dos veículos ganharam novos tecidos, mais fáceis de limpar e mais macios, e a densidade das espumas foram alteradas. O apoio de cabeça foi integrado ao encosto, assim como o cinto de segurança, e a altura do assento foi reduzida.

As atualizações da cabine também melhoraram a iluminação interna com luzes de leitura de alta densidade, aumentaram o número de porta-objetos e otimizaram a função dos para-sóis, que agora exibem um novo conceito de abertura, eliminando a passagem de sol entre o pársol do motorista e o do passageiro. Além disso, agora os motoristas têm à disposição alertas sonoros e visuais de freio de estacionamento e de porta aberta.

VALOR – Todas essas inovações certamente exigem um belo investimento do transportador – de R\$ 280 mil a R\$ 480 mil, dependendo do modelo. Investimento este que a Volvo pretende devolver em rentabilidade e economia posterior para o motorista. “Prevemos um investimento inicial um pouco superior do que se vê hoje no mercado, porém isso será devolvido no dia-a-dia da operação”, justifica Bernardo Fedalto. De acordo com ele, o preço da nova Linha H é de 6% superior aos modelos anteriores, valor que deve ser revertido para o proprietário entre 12 a 18 meses. ■