

ENCARTE

transporte

Todos os modais

MODERNO



Ano 45 - n° 423 - R\$ 12,00

SEMINÁRIO
NACIONAL
DE GESTÃO
DE FROTAS

26 E 27 | SETEMBRO

AMCHAM

CÂMARA AMERICANA DE COMÉRCIO

Mercedes privilegia força e rapidez



Agrale chega aos médios

Crédito embala caminhão usado

Segurança dá bons resultados

Tegma cresce com Iveco



Ford avança nos extremos



Furgão na medida certa para cidade



Ford
Caminhões

50
anos

Meio século de nacionalização



Em novembro

NOVO FORD CARGO 4532e. A MAIOR CAPACIDADE DE CARGA ÚTIL DA CATEGORIA.

O novo 4532e tem o menor custo de aquisição e manutenção entre os cavalos mecânicos com até 45 toneladas de CMT. Tem motor eletrônico, piloto automático, diagnóstico de falhas e acelerador eletrônico. E uma rede de 120 distribuidores prontos para cuidar dele em todo o Brasil. Ford Cargo 4532e. Custos baixos. Lucros altos.



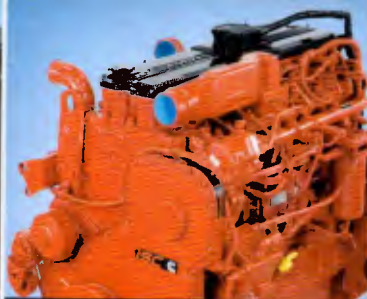
JWT.COM.BR



www.fordcaminhoes.com.br
0800-703 FORD
3 6 7 3



Freios equipados com válvula LSV



Motor Cummins ISC eletrônico com 320 cv



Painel com piloto automático*
e diagnóstico de falhas



**SEU CAMINHÃO É SUA EMPRESA
SOBRE RODAS. E EMPRESAS EXISTEM
PARA DAR LUCRO.**



*Controle Automático de Velocidade. Exige a condução por parte do motorista.

SENTAR À MESA COM OS PRINCIPAIS NOMES DO TRANSPORTE DO PAÍS OU GARANTIR RETORNO INSTITUCIONAL PARA SUA EMPRESA? NA DÚVIDA, FIQUE COM OS DOIS.

"Maiores & Melhores do Transporte & Logística" sempre acompanhou de perto a história do setor, premiando o desempenho das empresas e reconhecendo as marcantes atuações dos empresários e personalidades do segmento. Agora, ao completar 20 anos, o evento faz uma retrospectiva e uma homenagem às empresas que continuaram – algumas de forma dramática e heróica – suas trajetórias de sucesso

ANUNCIE EM "MAIORES & MELHORES" E COMECE A GARANTIR VISIBILIDADE E RETORNO INSTITUCIONAL PARA OS PRÓXIMOS 20 ANOS.

A edição que circula durante a entrega do prêmio, destaca também, com amplas reportagens, as empresas vencedoras de 2007, faz uma análise detalhada de cada setor e mostra a evolução das principais empresas de transportes nos últimos 20 anos

Data:

28 de Novembro de 2007

Solenidade seguida de jantar a partir das 19h00



Local:
Clube Atlético Monte Libano
Av. República do Líbano nº 2267 - São Paulo | SP



Contrapartidas de patrocínio:

- ★ Logomarca da empresa no painel principal do auditório
- ★ Colocação de 4 banners do cliente, no foyer (impressão dos banners por conta da organização)
- ★ Entrega de brindes e folhetos promocionais no término do evento
- ★ Página de anúncio na edição especial Maiores & Melhores do Transporte & Logística
- ★ Página de anúncio na revista Transporte Moderno - edição dezembro de 2007
- ★ 10 convites para a solenidade de premiação (uma mesa com dez lugares)
- ★ Logomarca no convite (1.500 convites)
- ★ Citação dos patrocinadores na abertura, durante e no encerramento do evento
- ★ Arquivo eletrônico do mailing completo dos convidados e dos presentes no evento
- ★ Logomarca nos anúncios das Maiores, veiculados na Transporte Moderno, Technibus, Revista CNT, Anuário de Logística no Brasil, Anuário do Transporte Público e Anuário de Gestão de Frotas
- ★ Logomarcas nos sites Technibus e Transporte Moderno



Publica ainda um ranking completo e atualizado das principais empresas de transportes Aéreo de Carga, Aéreo de Passageiros, Ferroviário de Carga, Ferroviário de Passageiros, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Carga, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Metropolitano de Passageiros, Operador Logístico, Prestadores de Serviços e Indústria.



Entrega de material: 10 de novembro de 2007

Circulação: 28 de novembro de 2007



Mais informações: tel.: 11 5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br

Lei justa, mas será que pega?

Ao longo de seus 45 anos de vida completados neste agosto, **Transporte Moderno** publicou e, como tal, deixou testemunhadas numerosas tentativas de se regulamentar o setor rodoviário de carga.

Com o gigantismo que a caracteriza, a atividade, alega-se muito comumente, seria “irregulamentável”. Dessa forma, entra lei, sai lei, tudo parece ficar na mesma, a mercê do mercado.

Há mutação de posições. Na década de 1970, principalmente, esta revista publicou muitas reportagens sobre um tema caloroso – o alvo do setor rodoviário nacional era impedir que multinacionais da atividade aqui aportassem. Os tempos eram outros, de clara xenofobia. Houve até mesmo lei de algumas poucas linhas, específica para reforçar que a atividade deveria ser majoritariamente controlada por brasileiros. De há muito, diante do fenômeno da globalização, em vez do slogan “go home”, usado nas décadas passadas, as estrangeiras passaram a ser extremamente bem-vindas.

O mercado, embora soberano, nem sempre, solitário, parece ter a devida sapiência. Como dissemos, os anos passam e a atividade rodoviária de carga carece de um regulamento minimamente obedecido. Nesse cenário de vale-tudo, há um fértil e vasto campo para a disseminação de aproveitadores, sempre de plantão.

É sabido que na atividade o transportador autônomo, o carreteiro, é personagem preponderante para regulação de fluxos e custos. Sua utilização, por longo tempo, foi uma tortura para os contratantes – pois havia entendimento que o uso continuado do mesmo caminhoneiro configurava vínculo empregatício, como tal, sujeito à legislação trabalhista da década de 1950.

É fato que a expansão da atividade logística – da qual o transporte é o principal fator de custo – trouxe a importância do TRC de novo à baila e, nessa condição, na alça de mira dos interesses de empresas estrangeiras, ciosas, evidentemente, em evitar que transtornos jurídicos exponham seus negócios.

Uma das grandes preocupações dos operadores logísticos estrangeiros e, claro, nacionais, sempre foi o passivo trabalhista pelo uso de autônomos. Especialistas na matéria entendem que esse drama foi sepultado pela recente lei, de número 11.442, que definiu regras claras para a contratação de transportadores autônomos por empresas de transporte de cargas.

A lei cria duas categorias de pessoas físicas ou jurídicas para o transporte de cargas: o TAC (Transportador Autônomo de Cargas) e a ETC (Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas). A norma, ainda de acordo com os especialistas, estabelece relacionamento comercial, sem vínculo empregatício, com remuneração por viagem ou período.

É fato que transportador autônomo não é empregado, tampouco seu caminhão é armazém para reter mercadorias em filas de embarques e desembarques.

Por prudência – e anos de estrada – **Transporte Moderno** espera que os efeitos dessa lei sejam validados. A precaução faz sentido até porque é preciso que o dono da carga, que paga a conta, concorde em respeitar as regras.

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

MARKETING

Andressa Giglio
 andressa.giglio@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
 sabrina@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor
 Eduardo Alberto Chau Ribeiro
 ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
 soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo Oliveira

raimundo.oliveira@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

Sílvia Novaes

silvia.novaes@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
 tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem

10.000 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. 707
 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:



MERCEDES-BENZ

Montadora amplia linha de caminhões Atego com o lançamento dos modelos rodoviários 1728 e 2428 destinados ao setor de cargas de grande volume e entregas rápidas

08

DISTRIBUIÇÃO

Parceria entre Mercedes-Benz e Induscar-Caio resulta no Furgão Setcesp Urbano, com pbt de 7 t, indicado para a distribuição de carga nas grandes metrópoles

10

FORD

Os caminhões Cargo 712 e MaxTon 4532 para aplicações de curtas e médias distâncias são as novas armas da empresa para reforçar sua participação no mercado

12

FORD 50 ANOS

Fabricante sediada em São Bernardo do Campo (SP) chega ao cinqüentenário de produção de veículos no Brasil, ocupando a terceira posição no ranking do mercado de caminhões

14

NEGÓCIOS

A Tegma comprou 108 caminhões Stralis, fabricados pela Iveco, para ampliar sua frota e atender operações logísticas de clientes como Unilever, VCP, Shell

18

MÉDIOS

Agrale entra na faixa de 13 toneladas para disputar participação no segmento dos médios, principalmente em aplicações como a de cargas fracionadas em centros urbanos

20

LOGÍSTICA I

Conferência anual realizada pela Aslog reuniu cerca de 300 empresários em junho em São Paulo para discutir o mercado e as melhores práticas para o setor

24

TRANSPORTADORAS

DM Transporte e Logística completa neste ano quatro décadas de atuação no mercado com especialização no transporte internacional de carga seca

28

LOGÍSTICA II

A ID Logistics, em operação no País desde 2002 e que tem entre seus principais clientes a Carrefour, Leroy Merlin e Chevron Texaco, prevê um crescimento de 40% em 2007

30

TRANPO-SUL

As divergências entre a iniciativa privada e governo em relação às ações em andamento para reduzir os gargalos da movimentação de cargas no País foram o tema central dos debates

40

FÓRUM VOLVO

Investimentos em segurança no transporte rodoviário pode representar um grande negócio para empresas e governos, que só têm a ganhar com a redução dos acidentes de trânsito

44

CAMINHÕES USADOS

O aquecimento de setores econômicos como o agrusiness, a construção civil e a mineração aliado às quedas nas taxas de juros estimulou as vendas de veículos usados

48

MARÍTIMO

Terceira maior armadora de navios do mundo, a francesa CMA-CGM coloca o Brasil como seu principal mercado na América do Sul e cria novas linhas de transporte para o País

50

AVIAÇÃO

A TAM vendeu 38 unidades do recém-lançado jato executivo Citation Mustang e entregará o primeiro avião no mercado brasileiro em outubro ao tricampeão de Fórmula 1 Nelson Piquet

52

IMPLEMENTOS

A Noma vai investir R\$ 50 milhões na expansão de sua fábrica em Sarandi, no Paraná, e antevê alcançar faturamento de R\$ 200 milhões neste ano

53

REFORMA DE PNEUS

Em maio do próximo ano será realizada em São Paulo a 8ª edição da Recaufair PneuShow, maior evento do setor de produtos, serviços e tecnologias para reforma de pneus da América Latina

54

CONJUNTURA

Movimento de veículos cresceu 2,6% nas estradas privatizadas no primeiro semestre de 2007, o que reflete aquecimento na economia e evolução na renda da população

56

CARROCERIAS

De olho no mercado de alimentos, a Fibralit lançou no mercado um revestimento com proteção antibacteriana Microban para caminhões frigoríficos

60

COMERCIAIS LEVES

A montadora Ford lançou o modelo bicombustível da picape Courier, que agora vem equipado com o motor RoCam 1.6 L Flex, já utilizado pela empresa nos modelos de passeio

66

SEÇÕES

Editorial 3
 Atualidades 62
 Custos Operacionais 65

**Um grupo versátil como o Gafor só poderia
mesmo escolher uma marca versátil como a Iveco.**

Fundado em 1951, o Grupo Gafor tem a história marcada pelo empreendedorismo. Constantemente crescendo e se diversificando, o Grupo Gafor optou durante toda a sua trajetória por parceiros capazes de oferecer confiança, qualidade e versatilidade para diversos segmentos de mercado com clientes nacionais e multinacionais.

Não é à toa que, na hora de montar sua frota, a Gafor tem escolhido a Iveco, com dezenas de unidades de Iveco Daily, Iveco Stralis e Iveco EuroCargo. Mais uma amostra de que qualidade sempre chama qualidade.

IVECO

www.iveco.com.br



Iveco. Com você, transportando o novo Brasil.

IVECO. PRODUZIDO NO BRASIL,
COM MUITO ORGULHO 



Divisão Publicidade



LIGUE GRÁTIS:
0800 702 3443



Linha Atego tem mais dois modelos

Montadora não dá espaço à concorrência e lança mais dois caminhões Atego, destinados a cargas de grande volume e entregas rápidas

COM PARTICIPAÇÃO DE 31,8% NO MERCADO de caminhões acima de 4,5 toneladas no primeiro semestre deste ano, a Mercedes-Benz fecha todas as brechas por onde a concorrência poderia avançar e acaba de lançar dois novos modelos rodoviários da família Atego. São as versões 1738 e 2428, ambas com capacidade máxima de tração (CMT) acima de 36 toneladas e equipadas com uma caixa de câmbio inédita, de nove marchas, "que aumentam a flexibilidade da linha para atender a um maior número de aplicações nas médias e longas distâncias rodoviárias", informa a empresa. A família Atego, lançada em 2004, já contava com sete modelos.

"Estamos ampliando a linha para oferecer ao comprador o veículo ideal para sua aplicação", afirma Gilson Mansur, diretor de Vendas de Veículos Comerciais da DaimlerChrysler do Brasil. Segundo ele, a capacidade máxima de tração dos dois novos Atego é superior à dos modelos de marcas concorrentes.

O Atego 1728, cavalo-mecânico semi-pesado, é indicado para o transporte de produtos de grande volume como veículos

"cegonheiros" e de eletrodomésticos, enquanto o Atego 2428, equipado com o terceiro eixo de fábrica, garante maior velocidade média operacional nas operações logísticas. De acordo com a Mercedes-Benz, o cavalo-mecânico 1728 é apropriado para tracionar semi-reboque de dois eixos convencionais ou distanciados, permitindo acoplar diversos tipos de carretas e aumentando a flexibilidade de uso do veículo. Também pode ser equipado com cabine leito teto alto, além das versões

Os modelos Atego 1728 e 2428 são equipados com novo câmbio Mercedes de nove marchas



standard, estendida (com cama opcional) e leito já disponíveis na linha Atego.

Quanto ao 2428, um importante diferencial entre os semipesados, ressalta a montadora, é que oferece o terceiro eixo de fábrica. Também oferece quatro opções de entre-eixos e três de cabine.

Os dois Atego são equipados com motor Mercedes-Benz da série OM 926 LA turbocooler, de seis cilindros, que tem 279 cv de potência a 2.200 rpm e 112 mkgf de torque entre 1.400 e 1.600 rpm. Com potência e torque elevados, o Atego 2428 amplia as opções de motorização nessa categoria. Em comparação ao semipesado 2425 nessa configuração, lançado em 2005, a nova versão possui 34 cv a mais de potência e 20 mkgf de torque. Segundo a montadora, a nova motorização confere velocidades médias elevadas ao 2428, tornando-o ideal para entregas rápidas em

trechos rodoviários, principalmente entre cidades. É indicado para operações just-in-time e de distribuição e no transporte de combustíveis. O modelo pode receber carroceria furgão de alumínio, tanque de combustíveis e de produtos químicos, carga seca, sider e outros implementos.

O Atego 1728 é indicado especialmente para o transporte de cargas volumosas devido à potência de 279 cv e ao CMT de 36.000 kg. O veículo sai de fábrica com quinta-roda, que permite regulagem longitudinal, o que facilita o acoplamento de diversos tipos de carretas, de até 16 metros.

Outra novidade no 2428 é que ele pode receber no mercado um segundo eixo dianteiro, tornando-se um 8x2, para otimizar a capacidade de carga e a distribuição de peso no caminhão. Com isso, o peso bruto total original de 23.000 kg é elevado para 29.000 kg. Esta configuração é indicada, por exem-

plo, para o transporte de combustíveis e de ração. A versão 8x2 permite reversibilidade do caminhão para 6x2, de modo que pode ser utilizado em outras aplicações.

De acordo com a Mercedes-Benz, as aplicações desta configuração de veículo têm apresentado tendência de crescimento, exigindo um caminhão para receber maior peso e com potência elevada, como é o caso do Atego 2428. "Trata-se de um nicho de mercado que passa a ser atendido mais adequadamente pela linha Atego", declara Eustáquio Sirolli, gerente de Marketing Caminhão da Daimler-Chrysler do Brasil.

O novo câmbio Mercedes-Benz G 131 de nove marchas que equipa os dois modelos e tem primeira marcha super-reduzida "é de acionamento suave e preciso, e oferece "ótimo escalonamento, facilitando os engates e tornando a operação diária mais cômoda", enfatiza a montadora.

Os novos modelos Atego trazem outra importante novidade para a linha Mercedes-Benz. A partir de agora, os caminhões Atego podem ser equipados com climatizador, equipamento que proporciona uma agradável sensação térmica no interior da cabine. O climatizador pode ser acionado mesmo com o caminhão desligado. ■



Coleta e entrega mais ágeis

Furgão desenvolvido numa parceria Mercedes-Caio tem grande capacidade volumétrica e traz várias racionalidades, uma delas o acesso interno da tripulação ao compartimento de cargas



O furgão tem capacidade de 17,2 m³ de carga e porta lateral corredeira

A MERCEDES-BENZ ENTROU COM O CHASSI 712 E, a Induscar-Caio, com o encarroçamento e, dessa parceria, nasceu o batizado Furgão Setcesp Urbano, um veículo indicado para distribuição de carga nos grandes aglomerados urbanos.

Com um peso bruto total (pbt) de 7,05 toneladas, o furgão Mercedinho com carroceria Atilis tem capacidade volumétrica de até 17,2 metros cúbicos – "a maior do mercado entre seus concorrentes", garante a Mercedes-Benz. Leva 2,65 toneladas de carga líquida.

Os atributos de flexibilidade e agilidade estão presentes no veículo, próprio para coletas e entregas. A tripulação tem acesso interno ao compartimento de carga. Tal condição é sinônimo de rapidez e de segurança,

já que "minimiza a exposição ao risco".

A porta lateral do compartimento de carga é corredeira, outro atributo de racionalidade. A porta do acompanhante também pode ser utilizada para carga e descarga de pequenos volumes. E, na traseira, uma porta com abertura de 270 graus é outro fator de facilidade. "Há ainda a possibilidade de uma versão opcional com porta traseira roll-on, que otimiza a movimentação de carga em locais estreitos", informa a Mercedes.

A parceria da Mercedes e Caio veio ao encontro de demanda criada pelo Setcesp, o sindicato que reúne as transportadoras de São Paulo e região, durante a gestão do presidente da entidade Urubatan Helou, fundador da Braspress, que receberá o primeiro veículo.

Muito utilizado nos Estados Unidos, o furgão agora lançado por Mercedes/Caio foi desenvolvido durante um ano e meio pelas engenharias das duas empresas. No Brasil há experiências anteriores, a mais sólida criada pelo empresário Camilo Cola, fundador do grupo Itapemirim, que durante anos produziu em sua instalação em Cachoeiro de Itapemirim (ES) o modelo Clip.

O Furgão Setcesp Urbano, com pára-brisa bipartido, traz banco fixo para o motorista (com regulagem longitudinal e reclinção de encosto e altura de assento) e banco individual fixo para acompanhante.

O chassi Mercedes 712 E vem com garantia de um ano sem limite de quilometragem. A estrutura do furgão recebe dois anos, garantia dada pela Caio, que para os demais itens da carroceria concede um ano, sem limite de rodagem.

Outras características – O motor do 712 E é o OM 364 LA de 4 cilindros turbocooler, com níveis de emissões dentro das normas Proconve 5 (Euro 3). Desenvolve 110 cv de potência a 2.300 rpm com torque de 47 mkgf a 1.400 rpm.

A caixa manual de mudanças Eaton F50 4405A tem cinco marchas. O freio é a disco na dianteira e a tambor na traseira. O entre-eixos mede 3,70 metros.

A estrutura do furgão é de aço galvanizado com revestimento externo de chapas de aço e fibra de vidro no teto. As dimensões externas do furgão são de 6,3 metros no comprimento, 2,20 metros na largura e 3,12 metros na altura. Internamente, mede 2,23 metros de altura e 2,08 metros de largura. ■

Se o motor anda mal,

Renov

Mercedes-Benz
Peças Remanufaturadas

MOTOR COMPACTO PLUS REMANUFATURADO - OM 366 A/LA

Com cabeçote

A 376 010 96 50 0080
L-LK 1218/1418/1618/2318, LB 2318,
L 1621, 1218/1418/1718/2418/1721,
OF 1318, OH 1318

R\$ **6.067,74***
Em até 18x



MOTOR COMPACTO ELETRÔNICO REMANUFATURADO OM 904 LA

A 904 010 28 50 0080
712 C, 914 C, 1215 C, L 1218 EL, OF 1417,
LO 914/915, OH 1418, Accelo 915

R\$ **5.959,04***
Ou em até 18x



CÂMBIO REMANUFATURADO MODELO G 60

A 695 260 16 00 0080
ou A 695 260 17 00 0080
OF 1721, OF 1417, OH 1418, L 1218, 1215C,
Atego 1315, 1418, 1518 e 1718

R\$ **4.036,50***
Ou em até 18x



MOTOR COMPACTO REMANUFATURADO OM 611 LA

A 611 010 01 50 0080
Sprinter 311/313CDI

R\$ **6.707,38***
Ou em até 18x

DESIGN

Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

Renovado por quem melhor entende do assunto. Isto sim que é vantagem.

Consulte condições de parcelamento, preço de mão-de-obra
e outras formas de pagamento nos concessionários
participantes da promoção ou ligue: 0800 970 9090.

*Preço unitário à vista. Preço do motor/câmbio à base de troca. Sujeito à aprovação do motor/câmbio usado, de acordo com os critérios vigentes na Fábrica.

O preço do item não inclui mão-de-obra, kits de montagem e serviços auxiliares. Promoção válida até 31/08/07 ou enquanto durarem os estoques. Confirme, no concessionário, se o modelo de seu veículo está contemplado na promoção. Fotos meramente ilustrativas.



Mercedes-Benz



ATAQUE REFORÇADO

Com o lançamento de um caminhão leve e outro extrapesado, a Ford quer aumentar as vendas nas faixas em que registrou menor crescimento

PARA FORTALECER SUA PRESENÇA NOS DOIS extremos do mercado de caminhões — os de leves e de extrapesados — a Ford apresentou os modelos Cargo 712, para o setor de entregas e serviços urbanos, e o cavalo-mecânico Cargo MaxTon 4532e, destinado a aplicações de curtas e médias distâncias. Este modelo traz como principal novidade o transporte de 1.550 kg a mais de carga em comparação ao modelo 4432e, o que amplia sua capacidade de tração para 45.000 kg, informa a empresa. Para suportar o aumento de capacidade de tração, o modelo ganhou freio traseiro equipado com câmaras do tipo baioneta, que elevam a capacidade de frenagem, e eixo traseiro com tratamento especial da coroa e pinhão.

O novo Cargo MaxTon é ideal para o

transporte de carretas de três eixos e tração praticamente a mesma carga que os modelos extrapesados concorrentes, com mais economia, de acordo com a Ford. "O veículo oferece ao frotista o desempenho, a segurança, a ergonomia e o conforto exigidos para determinados tipos de transporte com um investimento inicial muito mais baixo e uma sensível redução dos custos operacionais do caminhão. Por isso, proporciona o melhor retorno sobre o investimento", afirma Cláudio Terciano, gerente geral de Marketing e Vendas da Ford Caminhões. Ele explica que a economia operacional deve-se à configuração mecânica simples e versátil da linha Cargo, com custo de manutenção inferior aos apresentados por outros modelos do mesmo segmento.

O Cargo 4532e tem motor eletrônico Cummins ISC, com potência de 319 cv a 2.000 rpm e torque de 131 kgfm a 1.300 rpm e banco de motorista com suspensão a ar, além de sistema de freios equipado com válvula LSV (sensível à carga) e filtro de secador de ar como itens de série. Estes componentes melhoram a capacidade de frenagem em condições severas e contribuem para o aumento da vida útil de seus componentes. Também possui quinta-roda com distância regulável em 100 mm e rampa-guia opcionais, entre outros itens.

O Cargo 712, por sua vez, é equipado com o motor Cummins B 3.9 Euromec III, de 120 cv de potência. É um motor mecânico, compacto e leve, que atende às normas de

*Destaques nos modelos
Cargo 712 e 4532e
recém-lançados:
baixo investimento
inicial e redução dos
custos operacionais*



NOS EXTREMOS

emissões Euro 3 (Proconve 5), cuja principal vantagem é um custo bastante competitivo, o que proporciona um preço final mais baixo para o veículo. Nessa faixa de mercado, de acordo com a montadora, a procura é calcada no preço, principalmente pelo pequeno transportador.

O Cargo 712 oferece duas versões de configuração. Na versão VUC o entreeixos é de 2.800 mm e o comprimento máximo, de 5.490 mm, o que permite acesso a áreas centrais das grandes cidades. O modelo mais longo, com entreeixos de 3.900 mm, admite comprimento de 7.010 mm se destina a operações que requerem maior capacidade volumétrica. Na primeira versão, a capacidade de carga útil é de 4.710 kg, enquanto a outra leva 4.670 kg.

O chassi tipo escada do veículo oferece facilidade na instalação de vários tipos de

implementos e o tanque de combustível de 150 litros assegura boa autonomia. A montadora recomenda o modelo para utilização como furgão de alumínio, furgão frigorífico, furgão isotérmico, guincho e no transporte de carga seca e de gás.

O Cargo 712 foi projetado com o foco central de melhorar o custo-benefício para o transportador, afirma Cláudio Terciano. "O motor do Cargo 712 trabalha com 13% a mais de torque do que seu principal concorrente. Por isso oferece uma resposta mais rápida nas retomadas de velocidade e nas subidas, com menor necessidade de troca de marchas", explica. Por trabalhar com uma rotação menor na faixa de torque máximo (1.500 rpm), o motor contribui para a economia de combustível e reduz o desgaste das partes móveis.

O Cargo 712 vai atender um mercado em

expansão, principalmente nas atividades ligadas a entrega de encomendas, socorro-mecânico e abastecimento do comércio nas grandes cidades. É um dos segmentos mais competitivos da indústria de veículos comerciais e a demanda vem de pequenas empresas, autônomos e grandes frotistas que operam em áreas urbanas.

Com os dois novos modelos, a Ford prevê ampliar as vendas em 200 a 250 unidades por mês, incluindo 100 do pesado e entre 100 e 150 do leve. No primeiro semestre do ano, as vendas da montadora cresceram 36%, com 8.994 caminhões, acima do crescimento de 28% da indústria, de 43.063 veículos. A montadora atingiu, até julho deste ano, a produção de 700 mil caminhões no Brasil. Sua rede de concessionárias é de 89 pontos de vendas exclusivos de caminhões. ■



O primeiro veículo nacional da marca oval com motor V8 movido a gasolina saiu da linha de montagem em agosto de 1957 para amassar barro num Brasil que engatinhava em infra-estrutura rodoviária

A FORD, DE LONGE, A SEGUNDA MAIOR EM produção acumulada de caminhões no Brasil, com 700 mil unidades fabricadas até julho de 2007 – só atrás da Mercedes-Benz –, completa em agosto de 2007 meio século desde que em 1957, na fábrica do bairro do Ipiranga, em São Paulo, lançou o primeiro caminhão nacional: o modelo F-600 equipado com motor V8 de 4,5 litros, de 161 cv de potência e capacidade de 6,5 toneladas.

O índice de nacionalização do pioneiro F-600 era de 40% em peso. Perto de hoje, com caminhões ostentando praticamente 100% de nacionalização, o F-600 era por demais estrangeiro. Mas, para a época, quando o País trazia tudo de fora, o passo da Ford foi muito significativo.

Parece curioso que na história da Ford, uma das maiores montadoras de automóveis do mundo, não foi o carro de passeio, mas, sim, o caminhão, o primeiro produto que fez no Brasil. É explicável: na época o Brasil precisava muito de veículo de carga para sair do atraso e iniciar seu desenvolvimento.

A revista Transporte Moderno, nascida em agosto de 1963, acompanhou a mudança do Brasil, que saía de uma economia de base agrícola, fundamentada no café e alguns produtos primários, para uma escalada francamente industrial.

A criação da Petrobrás, em 1954, pelo presidente Getúlio Vargas, alicerçou bases para que seu sucessor, Juscelino Kubitschek, lançasse em 1956 o projeto de construção da

indústria automobilística.

Com asfalto, fornecido pela Petrobrás, para pavimentar as estradas, o Brasil começou a sair do atraso de séculos. Para divulgar o F-600, a Ford naquele final dos anos 50, empreendeu uma viagem com seu caminhão F-600 entre São Paulo e Caruaru, no agreste pernambucano. A quase totalidade do percurso, uma odisséia clara, foi enfrentada sobre estrada de terra.

Pode-se argumentar que o Brasil ainda é pobre em estradas. Imaginem, então, como era a situação há 50 anos? Na década de 60, quando só 2,7% da malha tinham pavimento, viajar pelo Brasil era sempre uma verdadeira odisséia. Nos anos 70, melhoramos um pouco, cobrindo de asfalto 4,5% das rodo-

vias. Em 1980, o pavimento ocupava 6,1% da malha e, em 1990, 9,3% das estradas tinham asfalto. Hoje, devemos estar perto de 10% – índice ainda baixíssimo e, para complicar, com estradas em grande parte carentes de cuidados. Mesmo com "apagão rodoviário", dolorosa realidade, é inegável o avanço do Brasil nesses 50 anos da indústria automobilística.

O tino empresarial de Henry Ford foi fundamental para a Ford descobrir o Brasil. O empreendedor, criador da empresa que leva seu sobrenome, tinha várias qualidades. Filho de imigrantes irlandeses e nascido nos Estados Unidos em 30 de julho de 1863, começou sua carreira como construtor de carros em 1893, aos 30 anos de idade, ao fabricar um motorzinho a gasolina de 1 cilindro. No mesmo ano fez um quadriciclo, considerado o primeiro "carro" Ford da história. Tinha chassi, quatro rodas de bicicleta e era tracionado por um motor de 2 cilindros.

Menos pela fama, prestígio ou dinheiro, Henry Ford era certamente movido por ideologia – certamente não um simples proselitismo, dito apenas da boca para fora. "A empresa deve viver na comunidade e não da comunidade", dizia no começo do século 20 quando comprou a parte de seus sócios iniciais por discordar daquilo que pretendiam – produzir carros luxuosos.

Henry Ford, então único proprietário, deu asas aos seus projetos de massificação do



automóvel. Para isso inspirou-se nas operações repetitivas da indústria da carne para estabelecer a produção seriada. Em 1860, em Chicago, cada trabalhador se responsabilizava por extrair cada parte da porção de um boi, enquanto a carcaça era movimentada por ganchos ligados a um trilho suspenso.

Claro, um carro, exigia complexidade infinitamente maior. Mas, valia o princípio: em vez de levar um grupo de operários e suas ferramentas até o carro, o carro era deslocado até as equipes de produção. Henry Ford criou várias linhas de submontagem, todas convergindo para a linha principal, num esquema parecido com a espinha de um peixe.

O primeiro carro, em linha de montagem, o célebre modelo T, tinha seu chassi movimentado continuamente pela linha principal e, ao longo, ia recebendo as mais de 5 mil peças. O fato é que a produção em linha, não mais artesanal, satisfaz o desejo de Henry Ford: tornar o carro um bem acessível ao

operário que o fazia.





Um país das dimensões continentais e das riquezas do Brasil, claro, não podia ser ignorado por uma empresa como a Ford. E a matriz americana, em 1919, exatamente no dia 24 de abril, aprovou a criação da Ford Brasileira. Ilustra a linha do tempo da empresa que seu capital inicial foi de US\$ 25 mil. E sua estreia no País, ocorrida a 1º de maio, data em que se comemora o dia do trabalho, foi na rua Florêncio de Abreu. Era apenas um andar térreo

destinado a montar carros modelos T que vinham dos Estados Unidos desmontados dentro de caixotes.

São Paulo, que se transformou na maior potência econômica e financeira do País – e hoje uma das principais metrópoles do mundo – naquele início de século 20 vivia o áureo ciclo do café, que enriquecia fazendeiros e exigia mão-de-obra, requisitada de várias nações. A Ford e outras montadoras encontravam, pois, um local fértil para seus veículos.

Tanto que a Ford mudou em seguida, já no ano de 1921, para seu segundo endereço, um prédio próprio, na rua Solon, no bairro do Bom Retiro, onde, registra sua história, foi criada a primeira linha de montagem em série de veículos do País. E, quatro anos depois, em 1925, a marca estabelecia um recorde anual de vendas do modelo T: foram 24.250 unidades.

Houve a substituição do modelo T pelo modelo A, a chegada, nos anos 30, do Ford V8, e, em 1942, durante a Segunda Guerra

 <p>1957 Inaugurada a fábrica no bairro do Ipiranga, em São Paulo</p> 	<p>1959 Lançamento do F-350, com motor V8</p> 	<p>1967 Ford adquire o controle acionário da Willys Overland do Brasil</p> 	<p>1975 Quando ainda predominavam os motores a gasolina, a Ford lança o F-4000 a diesel</p> 
---	--	--	--