

ANUÁRIO DO

TRANSPORTE DE CARGA 2016

www.otmeditora.com.br - Ano 21 - 2016 - R\$ 65,00



FÓRUM DE GESTÃO
E EFICIÊNCIA DE FROTAS

19 e 20 DE SETEMBRO

DIAS 17, 18 E 19 DE AGOSTO
NO EXPOMINEIRO EM BELÉM-HORizonte



RIO MINASTRANSPOR 2016

Aumentar eficiência e competitividade, o lema das transportadoras após ajustes

Armadores reformulam estratégias
para equilibrar fluxos de carga no comércio exterior

Expansão e modernização dos terminais
fortalecem operações portuárias

Apesar do cenário conturbado do país,
transporte ferroviário tem bom desempenho

Privatização dos aeroportos promete
estimular movimentação de carga

Aumento da utilização de hidrovias
depende de investimentos em novas obras

Montadoras acirram disputa no mercado
de caminhões em persistente declínio

Grandes frotistas mantêm compras
de veículos, mas varejo ganha
mais representatividade

Picapes da linha 2016 incorporam
mais tecnologia embarcada
para ampliar faixa de compradores

Perspectivas de expandir
negócios no exterior
animam a indústria de implementos

Inovação nos serviços, a saída para
os operadores logísticos conquistarem clientes

Rastreamento: oferta de novas soluções
tecnológicas para manter clientes

Queda do mercado nacional redireciona
foco dos fabricantes de autopeças

Frota brasileira cresceu em 2015
para mais de 42 milhões de veículos

| GUIA DE MONTADORAS DE CAMINHÕES – TODA A LINHA DE PRODUTOS, COM AS RESPECTIVAS FICHAS TÉCNICAS |
| GUIA DE FABRICANTES DE IMPLEMENTOS | GUIA DE TRANSPORTADORAS | GUIA DE OPERADORES LOGÍSTICOS |
| GUIA DE EMPRESAS DE RASTREAMENTO | GUIA DE FORNECEDORES DE COMPONENTES E SERVIÇOS |



Novas soluções para reduzir custos e **deixar a sua empresa ainda mais eficiente.**

Globus
Cloud

Treinamento

Globus
Mobile

Globus

Globus
Parts

Consultoria

Globus
Intelligence

A BgmRodotec está com muitas novidades para dar ainda mais agilidade à gestão da sua empresa de transporte. São soluções inovadoras que vão ajudar a reduzir custos e melhorar os resultados do seu negócio. **Porque este é o caminho.**

Atendimento em todo o Brasil

www.bgmrodotec.com.br • comercial@bgmrodotec.com.br

RJ (21) 3525-2929 | SC (47) 3037-3005 | SP (11) 5018-2525



BgmRodotec

CAMINHOS MAIS INTELIGENTES

Grandes desafios para os empresários

Em meio a todas as turbulências da crise político-econômica e à paralização da máquina governamental diante das denúncias de corrupção, coube aos empresários não deixarem o país parar. E eles vêm desempenhando este papel com maestria. Não desanimaram, apesar de estarem mais cautelosos com seus investimentos, tocando seus negócios a passos mais lentos, mas seguros.

Mostraram que o país é formado por gente que trabalha, por empreendedores que querem ordem e mais progresso e que são alicerces do crescimento econômico nacional.

A experiência daqueles que já passaram por outras crises, muitos julgando ser esta a pior delas, os faz ter em mente que a situação é temporária e que é preciso manter-se à tona para voltar a respirar e retomar os negócios quando as dificuldades passarem.

Criatividade, inovação e novas tecnologias tornaram-se palavras de ordem para enfrentar a crise. É com elas que os empresários do setor de transporte têm conseguido abocanhar novas fatias de um mercado encolhido e conquistar novos clientes em um cenário cada vez mais competitivo.

É com este espírito que o Anuário do Transporte de Carga deste ano preparou suas reportagens, mostrando como o setor de transporte, em seus diferentes modais, vem enfrentando e procurando superar as atuais dificuldades. Nestas páginas, o leitor vai descobrir de que forma os empresários procederam para realizar negócios em um ambiente inédito na trajetória de suas organizações.

Ano 21 - 2016 - R\$ 65,00

**REDAÇÃO
DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Sonia Moraes

GERENTE COMERCIAL

Artur Lelis
arturlelis@otmeditora.com

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com

Glenda Rubia Pereira
glenda@otmeditora.com

CURSOS CORPORATIVOS

cursos@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante representante região Sul (PR/RS/SC)
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - joao@spala.com.br

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão

Nywggraf

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário,
depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard
e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.
Em estoques 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 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

Filiada a:



SUMÁRIO

AO LEITOR 4

ANÁLISE

Enquanto aguardam a mudança do cenário político-econômico os operadores de todos modos de transporte buscam meios criativos para superar a crise 6

RODOVIÁRIO

Após ajustes na gestão interna, empresas de transporte rodoviário de carga lançam mão de novas formas para se manter competitivas 10

MARÍTIMO

Com a redução das cargas importadas, exportações sustentam o movimento de contêineres nos portos que fechou em queda de 1,8% no ano passado 16

PORTOS

Terminais públicos e privados recebem aprovação para investimentos de R\$ 7,9 bilhões em obras e inovações tecnológicas 22

FERROVIÁRIO

Volume de cargas movimentadas por trem cresceu 7,93% no ano passado, para 332 milhões de toneladas

AÉREO

Crescimento da demanda por serviços aeroportuários estimula programa de concessões para viabilizar investimentos 34

HIDROVIAS

Modo fluvial enfrenta limitações de crescimento devido à escassez de investimentos em obras e continua com 5% da matriz de transporte nacional 38

INDÚSTRIA

Montadoras de caminhões traçam estratégias para ganhar a disputa por novas fatias de um mercado cada vez menor 44

CAMINHÕES

Grandes frotistas de segmentos menos afetados pela crise econômica mantêm as aquisições de novos veículos 50

COMERCIAIS LEVES

Cada vez mais atraentes, as recém-lançadas picapes oferecem sofisticação, conforto e segurança para o consumidor 132

FROTA

Número de caminhões no Brasil atinge 1,8 milhão de unidades e idade média é de nove anos e nove meses 138

IMPLEMENTOS

Perspectivas de expandir negócios no exterior animam a indústria de implementos, que no passado não concentrava tanto seus nesse mercado 142

LOGÍSTICA

Operadores enfrentam retração com inovações nos serviços para conquistar clientes e novos nichos do mercado 1 58

RASTREAMENTO

Cada vez mais competitivo, setor foca no desenvolvimento de soluções tecnológicas diferenciadas para monitorar frotas 168

COURIER

Graças ao e-commerce, que se expandiu em 15% em 2015, empresas de cargas expressas mantêm ritmo de expansão 172

AUTOPEÇAS

Para driblar a crise no mercado nacional as fabricantes de autopeças buscam ampliar exportações para manter a produtividade de suas fábricas 175

MONTADORAS

Agrale	54	Mercedes-Benz	76	FICHAS TÉCNICAS	96
Citroën	56	Mitsubishi	84		
DAF	57	Nissan	85	GUIAS	
Fiat	58	Peugeot	86	Fabricantes de implementos	145
Ford	62	Renault	87	Transportadoras	148
General Motors	65	Scania	88	Operadores logísticos	164
Hyundai	66	Toyota	92	Rastreamento	171
International	67	Volkswagen	93	Fornecedores de componentes, peças e serviços	178
Iveco	68	Volvo	94		
MAN	72				

..... FORDTRAC

ESSENCIAL PARA CADA NEGÓCIO



Todos os caminhões FORD, inclusive da Série F, vêm equipados de fábrica com o FORDTRAC: o melhor, mais seguro e mais barato sistema de rastreamento e bloqueio do mercado. E, agora, cada cliente pode contar também com o FORDTRAC SEGURANÇA. Com ele, é possível monitorar a localização, o percurso e a velocidade de seu FORD diretamente do smartphone, tablet ou computador, além de poder utilizar um exclusivo sistema de bloqueio eletrônico do veículo.

Solicite ao seu distribuidor FORD Caminhões a ativação desse serviço e proteja seu patrimônio.

**INSTALADO E COM GARANTIA DE FÁBRICA
BASTA ATIVAR O SERVIÇO**

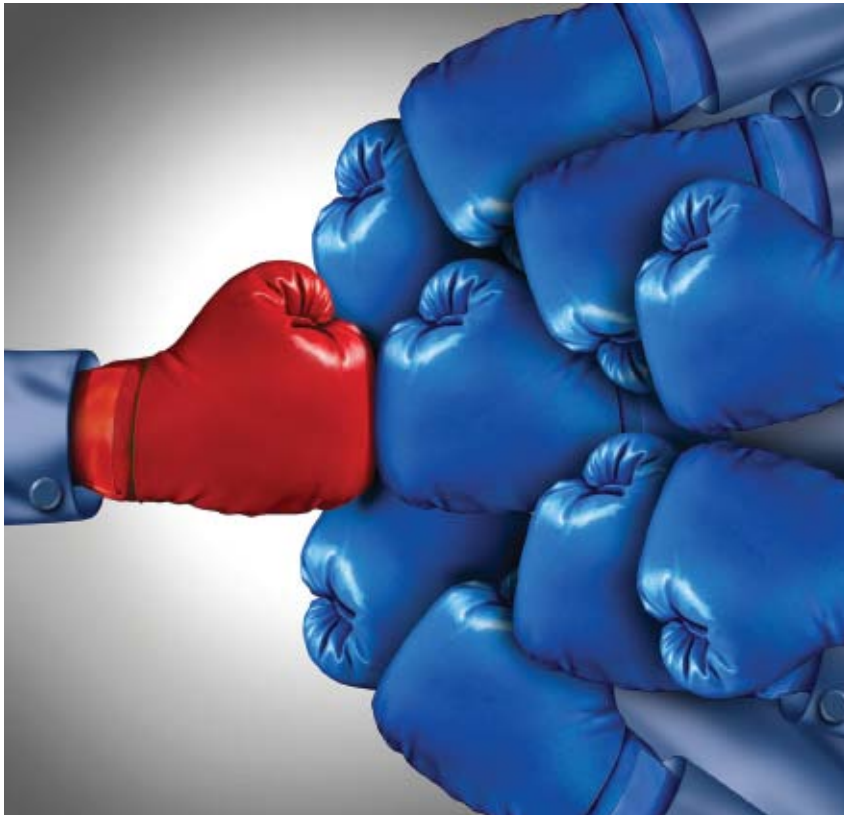
**OS VALORES DO FORDTRAC SEGURANÇA PODEM SER INCLUSOS
NO FINANCIAMENTO DO CAMINHÃO OU PARCELADOS EM ATÉ
12 VEZES SEM JUROS NO CARTÃO DE CRÉDITO.**

ENTENDA AS PRINCIPAIS DIFERENÇAS ENTRE NOSSOS PRODUTOS:	FORDTRAC SEGURANÇA	FORDTRAC CARGO
APLICATIVO POR CELULAR	✓	✓
SOFTWARE SUPERVISOR WEB	✓	✓
LOCALIZAÇÃO	✓	✓
BLOQUEIO E DESBLOQUEIO COM BLINDAGEM ELETRÔNICA	✓	✓
COBERTURA CELULAR	✓	✓
LOGÍSTICA	✓	✓
PRONTA RESPOSTA	✓	✓
SERVIÇO DE APOIO À VÍTIMA DE CRIME	✓	✓
SITE DE BUSCA	✓	✓
TELEMETRIA	NÃO TEM	✓



Conheça mais sobre a linha de produtos FORDTRAC em:
www.fordtrac.com.br | 0800 70 12345

Mais **agressividade** e **criatividade**



Em um ano de tantos reveses para as transportadoras e as fabricantes de caminhões como foi 2015, com dificuldades muito mais acentuadas do que poderiam ter previsto, o que resta aos executivos do setor fazer é manterem a tranquilidade e tocarem os negócios à frente, sem se abalarem com novos imprevistos. É o que acontece justamente no segmento de transporte rodoviário de carga e na indústria de caminhões.

No transporte rodoviário, para sintonizar a prestação de seus serviços com a escala de demanda do mercado, as

empresas tomaram medidas como o redimensionamento de suas estruturas, o enxugamento de sua equipe de funcionários e uma reengenharia operacional. Ao encolhimento do volume de cargas somam-se as baixas tarifas praticadas no anseio por abocanhar negócios muito disputados. "É evidente que se entra num universo de salva-se quem puder e quem sofre são as tarifas praticadas porque no afã de conseguir manter seus fluxos de transporte, esses transportadores invariavelmente abaixam seus preços", afirma Uburatan Helou, vice-presidente da associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), para confirmar a gravi-

dade da situação em que se encontra a maioria das empresas do segmento. O resultado é a queda da rentabilidade, se não sofrer grandes prejuízos.

Como o mercado em 2016 depende mais da reação de medidas governamentais ainda por vir, as transportadoras preveem uma desaceleração da atividade econômica e do processo inflacionário no segundo semestre, o que poderia se constituir também uma base para o retorno de um período de prosperidade a partir de 2017. Como não podem apenas esperar, as empresas do setor intensificam suas ações de comercialização com mais agressividade, tendo por alvo a conquista de negócios em segmentos não explorados anteriormente e a oferta de novos serviços com o benefício da redução de custos para os clientes, que podem até incluir o atendimento customizado. Esse modelo requer a busca de mais eficiência e, dependendo do caixa disponível, a manutenção de investimentos. Os desafios para este ano são a manutenção de market share e o foco na gestão da receita e na otimização dos custos e operações.

No entendimento de alguns transportadores, o atual quadro econômico e político intensifica a necessidade de redução de custos pelas empresas que encontram precisamente na operação logística eficiente um dos meios para alcançar esse objetivo.

Embora na avaliação da maioria dos executivos de transporte seja a inexistência de melhora para 2016, estes não descartam qualquer tentativa que lhes possa assegurar pelo menos a estabilidade de suas operações enquanto perdurar a tor-

menta. Inovação é a palavra de ordem, principalmente inovação tecnológica para se tornarem mais competitivas no encolhido mercado de carga.

Para transportadores e operadores logístico um grande problema dificulta a melhoria de seu desempenho: a carência de investimentos em infraestrutura. E quando existem, são de baixa eficiência. O pouco dinheiro é mal investido tanto na seleção de projetos quanto no detalhamento das obras, o que faz aparecerem constantes imprevistos durante a execução. Outra queixa constante dos empresários do setor é o emaranhado de regulamentações, portarias e leis que transformam a prática logística em “um cipoal de dificuldades”, relegando o Brasil a uma posição de grande atraso competitivo em relação a outras grandes economias do mundo. Uma saída para a atual crise, insistem, seria o governo concentrar o foco no investimento em infraestrutura como uma das formas de retomar o crescimento da economia.

Ao mesmo tempo em que as turbulências abalaram o transporte rodoviário de carga, o volume de mercadorias transportadas por ferrovias evoluiu quase dois dígitos. O resultado positivo das concessionárias de operação ferroviário foi garantido principalmente pela manutenção do volume de exportações do agronegócio e pelo aumento das cargas de importações, como as acondicionadas em contêineres.

No setor aéreo, os investimentos em modernização e ampliação dos aeroportos privatizados têm atraído mais cargas para o modal, em razão da oferta de serviços mais eficientes e céleres. Quanto ao transporte marítimo, o crescimento das exportações e a queda das importações levaram os armadores a planejar novas estratégias para esse desequilíbrio não se transformar em prejuízo. Mesmo assim, o setor comemora o movimento de contêineres nos portos brasileiros que apresentou um desempenho melhor do que o previsto no ano passado.



Indústria de caminhões

– O setor de fabricação de veículos pesados já passou por diversas crises ao longo desses anos, mas nenhuma tão expressiva quanto a atual em termos de retração de mercado e falta de visão de quando o mercado vai se recuperar. Para os dirigentes da indústria, é difícil fazer qualquer previsão do mercado no momento atual porque isso envolve diversos fatores que não dependem diretamente do mercado, mas “de uma série de outras coisas, sejam elas políticas ou econômicas”.

“As crises anteriores foram fortes e nós nos adaptamos e, depois de seis meses, o mercado começou a reagir bem, mas a crise atual tem sido mais longa e, ao que tudo indica, vai demorar mais um pouco para começar a recuperação. Então, sem dúvida, esta é a pior crise da história da indústria de caminhões”, enfatiza um alto executivo de montadora. Ele lembra ainda que o volume de vendas de caminhões voltou aos níveis de 1999, ou seja, “para volumes do século passado”.

Neste ano, a cada início de mês, com a divulgação de um novo índice de vendas agrava-se a decepção entre as montadoras. Ao que parece, a queda livre das

vendas não tem fim. Por exemplo, de janeiro a maio deste ano, a comercialização de caminhões sofreu novo declínio de 31%, em comparação com o mesmo período do ano passado.

Diante dessa situação adversas, algumas montadoras adotaram nova postura, tornando-se mais agressivas nas ações de marketing e de comercialização. Enquanto algumas reduzem preços para abocanhar vendas e fidelizar clientes, outras passaram a ouvir mais os frotistas para satisfazer seus anseios em relação aos veículos e à eficiência operacional. Como informou uma montadora, isso passou a ser uma religião dentro da empresa.

Para tentar atenuar o efeito da queda de vendas, as montadoras adotaram uma série de programas de redução de custos, incluindo a liberação de planos de demissão voluntária e a colocação de pessoal no Programa de Proteção ao Emprego (PPE).

Com um mercado cada vez menor em meio a uma das piores crises econômicas a que já assistiram, os executivos da indústria mantêm certo otimismo e apostam em mudanças favoráveis com o início do recém-empossado governo.

“Pra mim, o motor tem que ser forte para encarar qualquer carga.”

Motor de 13 L com 460 cv e 510 cv.

“Durante a noite, preciso ter uma cabine fresca para ter uma noite agradável.”

Climatizador de série.

“Tem que juntar beleza e manutenção simples, porque caminhão parado é prejuízo.”

Novo para-choque com material resistente e conjunto ótico modular.




CONSÓRCIO
Mercedes-Benz

Novo Actros. As estradas falam. A Mercedes-Benz

Mais forte, confortável e econômico do que nunca. Do jeito que as estradas pediram.

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

 MercedesBenzCaminhoes

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

“O tanque precisa ser grande o suficiente para não ter que abastecer toda hora.”

Tanques de até 1.080 litros.

“A suspensão precisa ser resistente, não importa o tipo de terreno.”

6x4 com suspensão metálica e freios a tambor.



MOVENDO O FUTURO



Na cidade somos todos pedestres.



Benz ouve.



Transportadoras ajustam operações para superar turbulências

Com uma diferença de 12,9% entre os valores dos fretes praticados no mercado e os custos efetivos da atividade, as empresas de transporte rodoviário de carga buscam formas de se manter competitivas

Amarilis Bertachini



Como consequência da retração na economia nacional, as empresas que prestam serviço de transporte rodoviário de carga tiveram que redimensionar suas estruturas, enxugar o quadro de funcionários e executar uma reengenharia operacional no sentido de adequar suas empresas ao tamanho e ao formato do atual mercado.

“O mercado, sobretudo o da carga fracionada, está extremamente conflagrado na medida em que as transportadoras são as mesmas, mas o volume de carga transportado diminuiu de forma expressiva. Com a queda da massa de carga transportada, é evidente que se entra num universo do ‘salve-se quem puder’ e quem sofre são as tarifas praticadas

porque no afã de conseguir manter seus fluxos de transporte, essas transportadoras invariavelmente abaixam seus preços, tendo como consequência mais danosa a diminuição das margens de resultado”, analisa Urubatan Helou, vice-presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística). “Houve diminuição dramática do ponto de vista de rentabilidade das transportadoras, quando não prejuízos imensos”, complementa.

De acordo com pesquisa realizada pela NTC&Logística em janeiro, com mais de 300 empresas do setor de transporte rodoviário de cargas em todo país, há uma diferença de 12,9% entre os valores dos fretes praticados no mercado e os custos efetivos da atividade. Embora o número

seja inferior ao apurado em janeiro do ano passado (14,11%), ficou acima do resultado da última pesquisa, realizada em agosto de 2015 (10,14%). O levantamento feito pela entidade mostra também que 75,8% dos entrevistados apresentaram queda no desempenho financeiro de 0,1% a 10% no ano passado. Ainda de acordo com a pesquisa, 83,6% dos empresários não recebem fretes em dia e 78% dos entrevistados estão pessimistas com o ano de 2016, com expectativa de nenhum crescimento ou até encolhimento de mercado.

De acordo com a pesquisa da NTC&L, a defasagem no frete decorre do acúmulo das defasagens ao longo dos anos e da inflação dos insumos que compõem os custos, como o combustível e a mão de obra, que lideram o ranking. O óleo diesel acumulou alta de 13,49% nos 12 meses findos em janeiro, e o salário de motoristas contabilizou 9% de aumento no mesmo período.

Vale lembrar que a pesquisa foi feita antes da troca de comando da Presidência da República. A substituição da ex-presidente Dilma Rousseff pelo presidente em exercício Michel Temer já desponta comentários mais otimistas. “Estávamos num avião que estava em queda certa e ia matar todos, conseguimos trocar a tripulação com o avião ainda em voo. Resta saber agora o que essa tripulação pode fazer, vamos aguardar. A tripulação está vindo com um discurso dizendo que conhece todos os comandos do avião e que pode salvá-lo da queda, temos de acreditar porque não nos resta outra al-

ternativa”, comenta Helou.

De acordo com o executivo, o mercado ainda não perdeu muitas empresas do setor. O fato é que a tarifa baixa achata a rentabilidade, o que gera inadimplência fiscal, inadimplência de seguros e outros custos obrigatórios.

Sobre a expectativa de como o mercado deve se comportar em 2016, Helou diz ter convicção de que já não depende mais das transportadoras e, sim, de uma ação de governo. “O PIB está em queda livre, a inflação acentuada, portanto vivemos um processo extremamente perverso. Agora assume um novo governo que traz um alento porque muda o discurso. Ele não vem mais com aquele discurso demagógico de esquerda, mas com um discurso mais pragmático, voltado efetivamente para as necessidades do país que se impõem ao apoio ao empreendedorismo, ao empresariado e a quem efetivamente produz e conduz o país”, declara.

O fato por si só foi suficiente para criar uma expectativa positiva e o setor já espera para o segundo semestre uma acentuada desaceleração da queda da atividade econômica e uma diminuição também acentuada do processo inflacionário. He-

lou acredita que com essa mudança política será possível retomar um período de prosperidade que poderá ser visto a partir de 2017/18. “Creio que em 2018 vamos ver, efetivamente, a roda da prosperidade girar de forma mais contundente e mais concreta”, prevê.

O recuo da atividade econômica é, a seu ver, a principal dificuldade das transportadoras, junto à carga tributária e à questão trabalhista. “Basta ver que hoje o PIB industrial brasileiro representa, percentualmente em relação ao PIB total do país, o que representava na época do governo do presidente Juscelino Kubitschek. O PIB industrial hoje equivale a 20% do PIB total brasileiro que é uma coisa absolutamente contraditória para um país que precisa fazer a transformação de matéria-prima em produto acabado”, comenta.

Braspress—Urubatan Helou é também fundador e diretor-presidente da Braspress, uma das maiores empresas de transporte de encomendas do país e que, a despeito da crise político-econômica, vem crescendo. Registrou aumento de 15% no volume de carga transportada nos primeiros quatro meses deste ano, em



Urubatan Helou: em vez de perder market share, a Braspress teve uma ampliação do volume de carga e de faturamento

relação a igual período do ano passado, e alta de 5% no faturamento do mesmo período. Ele atribui esse crescimento à implantação de um plano mais agressivo de comercialização e ao encolhimento de algumas transportadoras que, na busca de fazerem uma readequação a um novo volume de carga, também tiveram alguns problemas de ordem operacional, o que contribuiu para que a Braspress pudesse ser a receptora desse volume de carga.

“A Braspress em momento algum recuou. Nós viemos fazendo, já a partir de 2013, pequenas cirurgias de reengenharia operacional na nossa empresa, readequando-a a um novo modelo em que se busca mais eficiência. Não perdemos participação de mercado, ao contrário, tivemos uma ampliação do nosso volume de carga e de faturamento”, pondera o executivo.

Mesmo diante da retração de mercado, ele ressalta que a empresa não desativou seus investimentos. Ao contrário, este ano a Braspress já comprou 70 novos caminhões para ampliar e renovar sua frota. “Também estamos ainda investindo uma média de R\$ 4 milhões por mês no nosso novo terminal, que será um dos maiores hubs da América Latina para transporte de encomendas, lá em Guarulhos”, relata. A previsão é iniciar a mudança das atividades para as novas dependências em



Desde 2013 a Braspress vem fazendo reengenharia operacional em busca de mais eficiência

junho e finalizar 100% da mudança para as novas instalações em outubro.

O novo hub de Guarulhos fica à margem da rodovia Presidente Dutra, em um terreno de 230 mil m², com 90 mil m² de área construída. Um de seus principais diferenciais é a avançada automação do processo, com um sorter (esteira de separação) com tecnologia de ponta. O sorter é composto por 6,4 km de esteiras e tem capacidade para 15.000 volumes/hora. O complexo abrigará a nova filial de São Paulo a partir do dia 6 de junho, e no final do ano a matriz da empresa. Os investimentos já realizados no novo hub somam cerca de R\$ 280 milhões.

Além desse audacioso investimento, a Braspress criou recentemente outros quatro produtos que chegaram para contribuir com a ampliação da receita da empresa. O primeiro é o Aeropress Personalité, uma divisão de carga da Aeropress – unidade rodoviária do grupo –, que realiza um trabalho personalizado voltado ao mercado de luxo que já está ativa em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba. A operação São Paulo-Rio de Janeiro-São Paulo interliga os principais shoppings-centers de ambas as cidades, especialmente para atender ao crescente mercado de luxo entre esses centros e ocorre num prazo de até 14 horas da coleta até a entrega final da mercadoria. Esses produtos são de alto valor agregado e o transporte, além de ágil, é acompanhado de um forte esquema de segurança para preservar a integridade das cargas. “O Personalité é um produto que não traz um grande volume de operações porque atende ao mercado de luxo, que é ainda insipiente no Brasil”, comenta Helou.

Outro novo serviço que passou a ser oferecido pela Braspress é o B2C, que é o atendimento direto ao consumidor, para servir às lojas virtuais, às empresas de e-commerce e que, segundo Helou, também está tendo um bom resultado.

Em fase inicial de operação está o serviço Braspress-Farma, uma divisão especialmente estruturada para o transporte



Ignacio Garat: contar com um único operador logístico é de suma importância para que as indústrias reduzirem gastos

de medicamentos, insumos, cosméticos e matérias-primas. “Está em fase inicial de operações, trazendo resultados positivos e tendo grande adesão por parte de alguns laboratórios”, relata Helou.

E o quarto novo produto é a BTI-Braspress Transporte Internacional, que deverá iniciar suas operações a partir do mês de julho. “Já estamos implantando. Vamos iniciar fazendo a operação entre o Brasil e a Argentina, entre o Brasil e o Paraguai, a partir de setembro devemos iniciar Uruguai e Chile e, muito provavelmente a partir de outubro, ou novembro, a Colômbia. Já abrimos nossa filial de Buenos Aires (Argentina), nossa filial de Assunção (Paraguai), nossa filial de Montevideo (Uruguai) e vamos abrir também no Chile. Portanto, a Braspress continua em plena ebulição”, comemora Helou.

A Braspress hoje tem 70 mil clientes ativos na carteira, sendo que o segmento de confecção é responsável por 45% do movimento, seguido do de calçados, com 12%. Além do modal rodoviário, a empresa usa o transporte aéreo, pela divisão Aeropress. “Devemos fechar este ano com um faturamento aproximado de R\$ 960 milhões e a Aeropress deve fechar com R\$ 60 milhões. Temos também

a Braspress Logística, que representa 2% do nosso faturamento”, revela Helou. O grupo tem uma frota de 1.820 veículos próprios e utiliza outros cerca de 500 terceirizados.

TNT – Para Ignacio Garat, presidente da TNT no Brasil, especializada em transporte expresso, assim como em 2015, o cenário deste ano é de desafio. “No entanto, continuamos otimistas em encontrar novas oportunidades no mercado e nos consolidarmos no transporte de cargas fracionadas e também no segmento de pequenas e médias empresas de alto valor agregado. Acreditamos que a manutenção dos investimentos em tecnologia, automação e frota, bem como o olhar para dentro do negócio farão com que continuemos competitivos no mercado”, declara Garat.

Ele destaca que o país está vivendo um cenário econômico e político de grande instabilidade e que um dos principais gastos da indústria nacional é justamente com logística. “Por isso, nesta fase de retração econômica, contar com um único operador logístico é de suma importância para que as indústrias possam reduzir gastos e apresentar crescimento. O mercado de cargas fracionadas, de atuação da TNT, está decrescendo 14% neste ano. Esse mercado representa 15% do mercado de transporte. Apesar do cenário, nosso objetivo é manter o crescimento, ganhando market share, principalmente nos segmentos Healthcare e Life Style”, avalia Garat.

Para isso, a TNT tem buscado ajustar os contratos de acordo com as necessidades dos clientes. O executivo afirma que esse ajuste não resulta em preços baixos a qualquer custo, mas, sim, na otimização dos processos logísticos conforme o negócio dos clientes, buscando maior capacitação técnica da equipe de funcionários na operação e na inteligência das entregas. Ele acredita que essa estratégia fideliza o atendimento aos embarcadores, mesmo em um período de retração da

economia. “A qualidade do transporte é uma das peças fundamentais de nossos serviços. Uma operação eficiente traz benefícios a nossos clientes, como redução de perdas e aumento de vendas pelo ‘Time to Market’. O desenvolvimento de uma operação enxuta e eficiente também é outro fator importante para a manutenção de valores competitivos, mesmo em momentos de crise econômica”, pondera.

Além disso, a TNT focou na gestão da receita e na otimização dos custos e operações, reestruturando a malha e a força de vendas para crescer em diferentes segmentos, com a análise daqueles clientes que não aportavam rentabilidade. Em 2015, fez um planejamento de unidades estratégicas que podem reduzir, em até um dia, as entregas aos clientes, bem como as operações ‘in house’, com o processo logístico no próprio espaço do cliente.

Um exemplo bem-sucedido é a operação com a Bosch, em Louveira (SP). Em um ano de parceria, foram movimentados mais de 480 mil volumes. “Repensamos algumas formas de fazer negócio. Para atender ao segmento têxtil, por exemplo, iniciamos o serviço de entregas/coletas com bicicletas na região central de São Paulo, com a unidade Canindé. Por se tratar de volumes pequenos, em uma região coberta com ciclovias, o transporte se torna mais ágil – com menos tempo no trânsito, facilidade para estacionamento e economia de combustível”, ressalta.

Mas o trabalho das empresas do setor ainda enfrenta dificuldades básicas, como rodovias sem estrutura adequada de pavimentação, o que gera aumento de custos de manutenção dos veículos. Há também questões com as diferenças de impostos entre estados e a burocracia que aumenta a morosidade dos processos de transporte de carga. O mais urgente hoje para as empresas do setor, na opinião do executivo da TNT, é aumentar a eficiência nos processos para mitigar os efeitos inflacionários.

O uso de tecnologia é outra das principais estratégias para aumentar eficiên-



A TNT busca ajustar os contratos conforme as necessidades dos clientes, sem baixar preços

cia, paralelamente a profissionais bem treinados e motivados. “A TNT no Brasil investe constantemente em automação e tecnologia, facilitando o acompanhamento dos transportes pelos nossos clientes e a gestão da informação”, assinala.

Nessa área de tecnologia, a TNT implementou o ‘Siga-me’, um serviço de acompanhamento do transporte com ferramenta automatizada. De forma rápida e segura, o cliente recebe automaticamente cada movimentação de sua remessa e ainda pode disponibilizar esta informação para outros e-mails que desejar. A solução complementa as ferramentas Radar Web – um aplicativo que rastreia cargas rodoviárias domésticas em versão móvel –, e o e-Solutions para as remessas internacionais. Ambos permitem aos clientes monitorarem o andamento de suas cargas a qualquer momento, via celular, sem precisar acessar um computador. Os sistemas ainda identificam a localização, movimentações, status e dia do pedido. A informação é repassada ao cliente com a máxima segurança e em tempo real. “Essas ferramentas estão demonstrando ser muito efetivas, tanto para reduzir os custos dos times de logística e atendimento de nossos clientes, quanto para incremen-

tar a receita deles”, complementa Garat.

Em relação às cargas, a TNT começou a adotar mudanças estratégicas ainda em 2014, estabelecendo segmentos-foco de atuação: automotivo (peças e pós-venda), Hightech (produtos de alto valor agregado), Lifestyle (têxtil e confecções) e Healthcare (materiais biológicos, medicamentos e cosméticos), sendo os dois últimos os principais destaques de atuação da empresa em 2016. “Buscamos especialização para os grandes clientes, tanto no manuseio das cargas, quanto na entrega para os distribuidores. A TNT é especialista nos segmentos que definiu como foco para sua atuação, então, em cada um deles, buscamos entender a linguagem do cliente e o que ele almeja, e é nisso que estamos trabalhando”, explica.

No total, a empresa possui 4 mil veículos, sendo 1.850 terceirizados. A frota conta com caminhões, VuCs, motos e bicicletas, tanto para transferência (viagens) como para coleta/distribuição. O veículo é direcionado para a rota e atendimento de acordo com a necessidade do cliente e com a melhor opção de atendimento, para atender à qualidade necessária e ao prazo de entrega. A empresa atua em destinos e origens localizados, principal-

mente, nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste e tem definido algumas novas rotas para o Nordeste, buscando o crescimento nessa região.

Em 2015, a empresa realizou investimentos significativos na renovação da frota. Investiu R\$ 39 milhões na aquisição de 237 veículos e conseguiu atingir uma redução em custos de manutenção, combustível e emissões. “A nossa média de quilometragem mensal aumentou de 15 mil quilômetros para 20 mil quilômetros por mês, permitindo uma redução de 1.943 toneladas anuais nas emissões de gases nocivos ao meio ambiente”, relata o executivo.

Já a TNT Express – unidade de negócios de transporte internacional da TNT Brasil – realizou investimento de R\$ 1,3 milhão na renovação de sua frota, que representou 58% do total de veículos e resultou em uma redução de 25% no impacto ambiental das operações. Com os novos veículos, a empresa conseguiu uma expansão de 125% da capacidade de volumetria para o transporte. Houve também a substituição de carros por motos em sete rotas de São Paulo e Rio de Janeiro, gerando aumento da produtividade para níveis entre 30% e 35%. “Ainda sobre a frota, fizemos uma realocação das rotas juntamente com nossas unidades, o que nos trouxe eficiência e redução de tempo de trânsito. A estratégia da TNT é renovar a frota a cada cinco anos”, diz.

Dentro da estratégia de “foco em redes”, a TNT fez diversas aquisições em diferentes países ao redor do mundo, entre eles o Brasil, com a compra da Expresso Mercúrio e da Expresso Araçatuba, e o Chile, com a incorporação da Lit Cargo. As redes domésticas rodoviárias foram renomeadas como TNT Mercúrio e TNT Araçatuba.

As aquisições no Brasil são consideradas a peça final na construção da chamada South American Road Network (Rede Rodoviária Sul-americana). A aquisição da Lit Cargo no Chile, reforça a estratégia da TNT de tornar-se líder em entregas ex-



Rogério Loureiro: “É um ano perdido para o transporte rodoviário de carga, com aumento de custos e perda de margem”

pressas na América do Sul, com uma rede rodoviária única, contribuindo também para o crescimento dos fluxos intercontinentais. Hoje os clientes da TNT já contam com o serviço International Road Express, que interliga o Brasil, Chile e Argentina através de uma rede rodoviária. Na malha rodoviária brasileira a empresa atende a mais de cinco mil municípios, com uma frota de 1.800 veículos.

Excelsior – A avaliação de Rogério Loureiro, diretor-superintendente da Transporte Excelsior, também é de um mercado atual bastante ruim, com pouca margem no frete e pouca oferta de carga. “Não existe expectativa de melhora em 2016, é um ano perdido para o transporte rodoviário de carga, com aumento de custos e perda de margem”, queixa-se. Diante desse cenário, para competir no mercado, resta à empresa reduzir o frete e aceitar as condições de pagamento do cliente, que tem buscado ampliar o prazo. Mas ele destaca que as inovações tecnológicas têm ajudado a atividade do setor. “Inovação é a palavra de ordem no dia a dia das empresas, assim como melhoria de processos e sistema”, assinala.

Entre as principais dificuldades das empresas transportadoras ele cita a perda de receita e margem, bem como a dificuldade de crédito e indica como medida mais

urgente, para ajudar o setor, a execução de novos investimentos em infraestrutura.

A Excelsior tem seis clientes ativos em carteira e opera em todo o território nacional, com maior volume nas regiões sudeste e sul. Tem frota própria de 400 veículos. A transportadora não adquiriu qualquer veículo no ano passado e até o final de maio não havia planos para compra de novos veículos neste ano. Usa em suas operações o modal rodoviário, com integração ao ferroviário e ao fluvial. As cargas mais movimentadas pela empresa são os aços planos e longos e seus insu- mos. “O segmento siderúrgico passa por dificuldades de perda de volume, redução de produção e diversificação de mercado, priorizando o crescimento via exportação”, comenta Loureiro.

Grupo G10 – “O mercado está ‘andando de lado’, sem crescimento. Está estagnado e sem perspectiva de grandes operações”, declara Claudio Adamuccio, diretor-presidente do grupo G10 e diretor administrativo da Transpanorama Transportes. A expectativa em 2016, para ele, é de um ano “sem resultados econômicos”.

Segundo Adamuccio, para se adaptar e competir no mercado encolhido, o G10 precisou cortar investimentos e “olhar para dentro da empresa”, com o objetivo de melhorar procedimentos. Ele diz que as principais dificuldades hoje no segmento são justamente os clientes que estão com demanda contida, apertando as tarifas e com inadimplência. “No ano passado tivemos bastante inadimplência e nos primeiros quatro meses deste ano foi um período de muito cuidado, não crescendo as operações pelo alto risco do momento”, relata.

Para o empresário, investir em segurança e retomar o crescimento econômico são as prioridades neste momento para alavancar os negócios de transporte no país. Algumas inovações tecnológicas têm ajudado a atividade do setor. “A tecnologia embarcada nos caminhões tem contribuído bastante para o setor de transporte. No

segmento rodoviário, outra inovação é a fabricação de cavalos 8x2, que até contou com a colaboração do G10 no desenvolvimento. Esse modelo contribuiu para a otimização de resultados”, assinala.

O grupo conta atualmente com uma frota própria de 1.600 caminhões e, aproximadamente, cinco mil terceiros cadastrados em seu banco de dados. No ano passado, foram adquiridos em torno de novos 100 veículos, número que deve se manter neste ano.

O G10 tem atualmente mais de 90 clientes em carteira nas operações de transporte rodoviário de carga. As cargas mais movimentadas pela empresa são soja, milho, farelo, fertilizante, óleos vegetais, etanol e combustíveis diversos, mas todos esses segmentos estão sentindo as consequências do declínio da atividade econômica, diz Adamuccio. As principais origens dessas mercadorias estão no Centro-Oeste: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, e os principais destinos são os portos em Santos e Paranaguá.

Cootravale – “O mercado, no geral, está extremamente competitivo, no entanto, acreditamos que a maneira que estamos encarando os desafios atualmente está nos trazendo ainda mais experiência, o que nos deixará mais preparados para o momento em que o mercado estiver menos retraído”, declara Edson Arthur da Costa, diretor comercial e de operações da Cootravale – Cooperativa dos Transportadores do Vale –, empresa de transporte de Santa Catarina.

Para competir nesse cenário atual, a empresa voltou a atuar em países do Mercosul e recentemente formalizou o Grupo Nexus, que além da Cootravale conta com mais duas conceituadas empresas no segmento de transporte fracionado, crossdocking e distribuição. Com isso, a perspectiva para 2016 tornou-se um pouco mais otimista. “Se prestarmos atenção em algumas pesquisas recentes, é fato que depois de tantos entraves estamos esperando que este ano tenha um fecha-



Claudio Adamuccio: “O mercado está estagnado e sem perspectiva de grandes operações”

mento melhor. Sabemos que é possível que não cheguemos à meta estabelecida, mas acreditamos que teremos resultados mais convincentes do que tivemos no ano anterior”, diz o diretor.

Mas isso não significa que os problemas diminuirão. De acordo com Costa, a ausência de tabelas com preço mínimo para cobrança de fretes faz com que o mercado tenha precificação desequilibrada, onde cada transportador pratica o preço que quer e dificulta a negociação com o cliente. Além disso, há aumento do custo de diesel e dos demais insumos. Como o frete tem que ser reduzido para manter-se competitivo, a margem de lucro tende a cair e em alguns casos até inviabiliza algumas rotas.

“Como para muitas outras empresas, para nós também não tem sido fácil. O custo para ofertar o frete elevou-se e mesmo assim foi necessário reduzir o preço para se manter competitivo. Por este motivo, tivemos que agir com criatividade e várias atitudes em nível de gestão foram tomadas. Além disso, pode-se contar com uma equipe focada e determinada e como resultado, nesses quatro primeiros meses podemos afirmar que não obtivemos o ideal, mas que apresentamos ex-

celentes resultados, considerando a fase atual que passamos”, assinala Costa. Em sua opinião, as questões mais urgentes a serem resolvidas são a regularização do setor, maior força das entidades de classe, tabela mínima de remuneração e cláusulas de reajuste.

A Cootravale atende atualmente 98 clientes, tem a frota própria de 314 veículos e a agregada/terceirizada com aproximadamente 900 veículos. Atua no transporte rodoviário e faz parceria quando precisa operar nos demais modais.

O maior volume de cargas movimentadas pela Cootravale é de produtos alimentícios. “Pelo que percebemos, a retração do mercado atingiu fortemente este segmento no que diz respeito ao mercado nacional; já quando falamos em exportação, os números desse nicho continuam fortes e sólidos. Além destes, temos operações nos setores farmacêutico, cosmético, bricolagem e químico”, explica. Os principais destinos das cargas movimentadas pela Cootravale são os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Segundo Costa, o Nordeste vem concentrando um aumento e em algumas operações já ultrapassa São Paulo, e Pernambuco passou a ser o segundo maior ponto de origem e destino da empresa.

Os desafios da balança comercial favorável

Com o crescimento das exportações e a queda das importações, as empresas de navegação precisam planejar suas estratégias, para que esse desequilíbrio não se transforme em prejuízo

Márcia Pinna Raspanti



O transporte marítimo de cargas tem apresentado resultados positivos ou estáveis, graças à exportação, principalmente. De acordo com os dados do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), a queda na movimentação geral de contêineres (cheios e vazios, exportação mais importação) em 2015 foi de apenas 1,8%, quando as projeções eram de um recuo bem maior. Isso se deveu exclusivamente às exportações: enquanto a movimentação de contêineres cheios na exportação (número que mede o volume real de carga movimentada, excluindo-se os contêineres vazios) subiu 7,1% de 2014 para 2015, a movimentação de contêineres cheios na importação caiu 10,2% de um ano para outro.

Considerando-se todos os tipos de carga e mercados, da carga manufaturada às commodities (como soja e minério de ferro), passando por outros tipos de carga não containerizadas e outros granéis, contudo as perspectivas para 2016 apontam para um crescimento na movimentação geral de cargas nos portos brasileiros. Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo do Centronave, informa que houve crescimento das exportações por conta da depreciação do real. "Ao mesmo tem-

po, houve uma forte desaceleração das importações, tendo em vista o próprio câmbio e também a recessão interna, que reduziu o consumo no país e a demanda por bens importados."

O aumento das exportações brasileiras tem sido visto com cautela pelas empresas que atuam nesse setor. "Obviamente, esse incremento nas vendas para o exterior deve ser comemorado, muito embora seja também um sintoma de que a economia enfrenta problemas que devem ser enfrentados. De qualquer forma, foi positivo constatar que o movimento de contêineres nos portos brasileiros em 2015 apresentou um desempenho melhor que as previsões", explica Souza.

A balança comercial brasileira tem acumulado superávits em 2016, segundo informações do Ministério da Indústria e Comércio (MDIC). No mês de maio, as exportações somaram US\$ 8,34 bilhões e as importações, US\$ 5,36 bilhões, com saldo positivo de US\$ 2,98 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 64,29 bilhões e as importações, US\$ 48,06 bilhões, com saldo positivo de US\$ 16,22 bilhões. Nas exportações, comparada a média diária até a segunda semana de maio (US\$ 834,9 milhões) com a média diária de maio do ano passado (US\$ 838,5 milhões), houve retração de 0,4%, em razão

da queda de produtos básicos, por conta, principalmente, de fumo em folhas, café em grão, petróleo bruto e minério de cobre.

Isso se reflete no transporte marítimo, já que 95% do comércio exterior nacional passam pelos portos. "Acreditamos que teremos um cenário melhor, com o retorno gradual da estabilidade econômica. Mas também é preciso esclarecer que no restante do mundo ainda há excesso de oferta de serviços e navios, o que, do ponto de vista dos armadores, é ruim porque dificulta o planejamento econômico-financeiro. Os fretes que já haviam sofrido uma grande queda desde a década de 1980, voltaram a cair quase 50% de 2010 para cá em várias rotas ao redor do mundo. Isso significa um desafio ainda maior para os armadores, exigindo um foco ainda maior no planejamento logístico e nas operações marítimas, assim como no aumento da eficiência e no corte de custos", diz Souza. "Em 2015, as exportações totais por via marítima cresceram 10,1%, para pouco mais de 100 milhões de toneladas. A recessão interna e o dólar mais alto explicam o movimento", complementa.

No caso específico do Brasil, a expectativa das companhias de transporte marítimo é de que a economia comece a se recuperar e haja também um aumento do

fluxo das importações ao longo do ano, diminuindo o desequilíbrio atual. “É preciso dizer que, não apenas do ponto de vista logístico dos armadores, mas também da economia do país, o cenário ideal é o aumento do comércio exterior como um todo, tanto das exportações quanto das importações, e não de apenas de um dos fluxos. Um comércio exterior mais vigoroso exigirá mais investimentos na infraestrutura portuária e em seus acessos, que enfrenta graves gargalos”, destaca Souza.

Souza defende o aumento dos investimentos na infraestrutura portuária brasileira. “Gargalos estruturais e burocráticos significam custos adicionais que podem comprometer a competitividade de nossa economia. Portanto, precisam ser removidos por mais aportes em novos terminais e na modernização dos já existentes, e ainda mais investimentos na integração intermodal e maior clareza e simplificação nas regras que disciplinam as operações portuárias, visando à eficiência”, afirma. “Se mesmo em recessão econômica enfrentamos gargalos estruturais nos portos, está claro que precisamos de mais investimentos. Se a economia estivesse a pleno vapor, a maioria de nossos portos entraria em colapso. Portanto, a despeito do esforço que foi feito nos últimos anos, e a entrada de novos terminais privados, ainda temos problemas estruturais que precisam ser atacados. Os arrendamentos e investimentos em portos públicos devem ser acelerados, novos leilões devem ser agilizados.”

De acordo com Souza, um dado importante na evolução do movimento dos portos em 2015, e que deve embasar diagnósticos, políticas e novas ações para o setor, é o fato de os Terminais de Uso Privado (TUP) terem apresentado um desempenho superior ao dos portos públi-



Claudio de Souza, do Centronave: “Ainda temos problemas estruturais que precisam ser atacados”



Na Hamburg Süd, o volume de carga de exportação cresceu 13% e o de importação caiu 8%

cos. “Segundo números divulgados pela Secretaria de Portos, os TUP respondem por 67% do total de cargas movimentadas no Brasil em terminais portuários de todos os tipos. Por que terminais privados apresentam desempenho melhor do que os portos públicos é uma pergunta que todos os envolvidos no setor devem procurar responder de forma transparente, para que tenhamos diagnósticos corretos dos entraves a serem removidos, com o intuito de gerar mais desenvolvimento”, diz.

Paralelamente, o governo também precisa dar atenção às melhorias dos sistemas e acessos aos portos, às conexões intermodais, integrando de forma eficiente portos, ferrovias, rodovias e até aeroportos. “Este é um trabalho que exige muito planejamento. Todo o esforço relacionado à melhoria da infraestrutura deve ser igualmente acompanhado de um grande esforço para padronizar procedimentos de fiscalização nos terminais e reduzir a burocracia, pois temos também gargalos burocráticos que devem ser eliminados. O governo

previu investimentos de R\$ 2,6 bilhões este ano nos portos, somando terminais públicos arrendados e terminais privados. Torcemos para que esses investimentos se concretizem, mas eles não são suficientes. Precisaremos de mais estímulos para que os investimentos prossigam no médio e no longo prazo, e sejam resolvidos os gravíssimos problemas dos acessos terrestres e aquaviários”, acredita.

Os principais destinos das exportações brasileiras são: Ásia, Europa, Estados Unidos e países do Mercosul. “Importamos muito manufaturado dos Estados Unidos e da China. Com a crise, e a redução da demanda interna, o setor industrial buscou direcionar sua produção para o mercado externo e isso foi fundamental para o aumento das exportações e estatísticas melhores do que as previsões. Contudo, o Brasil segue sendo um grande exportador de commodities agrícolas e minerais. O ideal é que os manufaturados ganhem maior espaço na nossa pauta de exportações, porque têm maior valor agregado”, afirma Souza.

Hamburg Süd – Segundo Michael Ferlic, gerente regional de produtos da Hamburg Süd, o ano de 2015 foi difícil para a indústria de navegação em geral, impactando negativamente também a companhia. “Apesar de apresentarmos aumento nos volumes de exportação, os fretes estão em níveis baixos, que mesmo com o atualmente também baixo

custo do combustível (bunker) não contribuem para resultados positivos. Vivemos um momento de queda do PIB e enfraquecimento do real, que apesar de causar uma redução significativa na importação, torna os produtos brasileiros mais competitivos no mercado internacional, sendo esse talvez o maior motivo para o aumento nos volumes de exportação.”

Ferlic destaca que essa nova dinâmica no mercado, onde o volume de exportação já ultrapassou a importação, tem um impacto direto nos custos logísticos, uma vez que se torna necessário posicionar equipamento vazio para o Brasil proveniente de outras regiões. “Outro ponto importante nessa inversão, em que a exportação do país vem sendo o lado mais pesado do serviço e, não mais a importação, é que os fretes precisam remunerar o serviço uma vez que a importação, com menores volumes, não consegue mais cobrir os custos como antes, portanto a pressão sobre os aumentos de fretes na exportação são crescentes”, informa.

Na Hamburg Süd, em relação ao volume de cargas, a exportação cresceu cerca de 13% e a importação teve uma queda de aproximadamente 8%. O volume de mercadorias apresentou um aumento de 2% (importação e exportação). Na importação, os produtos que mais se destacam são os da linha branca (eletrônicos) e automotivos. No que diz respeito à exportação, matérias-primas como soja, algodão, madeira e açúcar são as mais transportadas pela empresa. Os principais mercados para onde a empresa exporta produtos brasileiros são os Estado Unidos, China, Holanda e México, devido ao maior consumo de commodities e alimentos do Brasil.

Para 2016, a expectativa é que a exportação continue crescendo. “Com isso, ve-



Michael Ferlic, da Hamburg Süd
“Estamos mais focados na ampliação do multimodal”

remos um aumento na utilização dos serviços saindo do Brasil, principalmente os serviços para Ásia, que devem ter uma utilização extremamente alta devido à recente redução na capacidade com a baixa dos volumes de importação. Com a manutenção do crescimento das exportações, esperamos que os serviços para Ásia atinjam sua utilização máxima e que parte do volume seja direcionada para serviços com conexão via transbordo na Europa ou no Caribe, aumentando assim também a utilização de outros serviços”, diz Ferlic.

Em 2015, a Hamburg Süd passou a oferecer o serviço para a África Meridional e Oriental com escalas diretas em Luanda (Angola) e Point Noire (República do Congo). “Os serviços da Ásia foram reestruturados, para alinhar oferta e demanda da região. Com relação a novos serviços, estamos mais focados na ampliação do multimodal”, informa Ferlic. A companhia utiliza diversos portos brasileiros, principalmente o de Santos (SP), além de Paranaguá (PR), Navegantes (SC), Rio Grande (RS) e Itapoá (SC).

Maersk – A Maersk Line também se mostra apreensiva com o aumento das exportações brasileiras e a queda das importações. “O crescimento das exportações está

Antonio Dominguez, da Maersk: “As tarifas de frete são as mais baixas de todos os tempos



ameaçado, já que há limites relativos à quantidade de armadores preparados para operar com prejuízo seus serviços de entrada no país, uma vez que as tarifas de frete são as mais baixas de todos os tempos”, diz o diretor superintendente da Maersk Line no Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina, Antonio Dominguez. “Isto representa um grande enigma para empresas de transportes marítimos, uma vez que os fretes de importação vinham subsidiando fretes de exportação com preços reduzidos. Há, evidentemente, a necessidade corrigirmos essa mudança de mares, já que as exportações brasileiras aceleraram e as importações afundaram”, acrescenta.

Segundo números preliminares do volume de mercadorias comercializado pela indústria de transportes marítimos fornecidos à Maersk Line pela consultoria Datamar, os dados de janeiro mostram que as importações despencaram quase 50% e as exportações cresceram 6%, durante um mês considerado tipicamente tranquilo para o comércio exterior. O resultado compara-se ao quarto trimestre de 2015, quando o total de importações e exportações recuou 8,1%, valor muito maior do que o esperado. Naquele trimestre, as importações declinaram 30% e as exportações subiram 14,5%, na comparação com o mesmo período do ano anterior.

Dominguez destaca as dificuldades colocadas por essa situação. “Nunca, desde que a Maersk Line começou a compilar

os dados para o Trade Report, em 2012, havíamos detectado uma oscilação e divisão tão significativas entre o crescimento e a retração previstos para os segmentos, respectivamente, de exportação e importação, em um momento em que a China sofre com uma queda de 60% na demanda brasileira em janei-



FOTO MERAMENTE ILUSTRATIVA

◀ A Ituran conta com a mais moderna tecnologia de Rastreadores para Frotas. Qualquer que seja o seu negócio, a Ituran é sua parceira, garantindo eficiência e gestão de custo com os mais avançados recursos de telemetria.

SOLICITE RASTREADOR PARA FROTAS CONFIRA AS VANTAGENS



PREÇO
COMPETITIVO



IMUNE AO
JAMMER



RASTREADOR
SEM FIO



RECURSOS
DE TELEMETRIA



GERENCIAMENTO
DE FROTAS



AValiação ATIVA
DO MOTORISTA



MONITORAMENTO
ONLINE



IDENTIFICAÇÃO
DO MOTORISTA



RELATÓRIOS
DIVERSIFICADOS



SOLUÇÕES
PERSONALIZADAS

Ligue agora e solicite uma visita!

0800 33 FROTA

◀ 0800 33 37682

0300 77 FROTA

◀ 0300 77 37682



Para 2016, a Maersk Line está revisando para baixo sua previsão do volume total de comércio

ro”, afirma o diretor comercial da Maersk Line no Brasil, Nestor Amador. Todos os segmentos de produtos importados registraram quedas de dois dígitos no quarto trimestre do ano passado.”

No lado positivo, Dominguez ressalta que as exportações de bovinos, suínos, frango e outras carnes estiveram em alta no quarto trimestre, com, respectivamente, aumento de 2,9%, 29%, 10% e 2,8%. “O mercado de carnes representa um dos poucos pontos positivos, considerando que o Brasil é um dos cinco maiores mercados de bens refrigerados do mundo e a Maersk Line investiu na aquisição de 30 mil novos contêineres refrigerados”, diz.

Para 2016, a Maersk Line está revisando para baixo sua previsão para o volume total de comércio. No final de 2015, a expectativa era de que 2016 terminaria sem variação ou 1% negativo, na comparação com o ano anterior. No entanto, retrações maiores do que as esperadas no quarto trimestre e em janeiro fizeram com que a companhia revisasse para baixo o desempenho das importações e exportações para uma contração de 4% em volume para este ano no Brasil. “Quando começamos a prever um crescimento anual em 2012, estávamos olhando inicialmente para um crescimento de 10% em volume,

mas essa perspectiva rapidamente declinou trimestre após trimestre e agora estamos avançando em território negativo, com baixa perspectiva de melhora para economia brasileira até 2018”, diz o diretor de Trade da Maersk Line no Brasil, João Momesso.

Para 2016, a expectativa é de que o serviço da Costa Leste da América do Sul (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) tenha um declínio de 3% na comparação com o ano anterior, com as exportações 7% maiores e as importações 10% menores no Brasil, o maior mercado para a Maersk Line na região.

CMA CGM – O Grupo CMA CGM considera que a América Latina é um dos principais negócios da companhia, sendo que o Brasil tem lugar de destaque. “O país sedia uma das nossas cinco delegacias regionais que é responsável pelas atividades de toda a Costa Leste da América do Sul, com sete países incluídos. Todos os anos, o grupo melhora a sua presença na região através da criação de novos serviços e abertura de novas agências e subsidiárias, como a CMA CGM LOG que é capaz de oferecer soluções e controla todas as etapas da cadeia de suprimentos dos nossos clientes porta a porta”, expli-

ca Lionel Chatelet, diretor de Planejamento e da Costa Leste da América do Sul da CMA CGM do Brasil.

No Brasil, a CMA CGM transportou em torno de 400 mil TEU em 2015, aproximadamente o mesmo volume de 2014. “Devido à situação econômica do país, as cargas importadas foram ligeiramente ultrapassadas pelas exportações”, diz Chatelet. “O país não pode ser tratado como um país uniforme. Para desenvolver o mercado, é importante analisar as diferenças entre as regiões culturalmente, mas também em termos de tipo de mercadorias produzidas e negociadas, que podem variar por causa das condições climáticas e da estrutura industrial”, completa.

A CMA CGM desenvolveu uma cobertura ampla territorial no Brasil, e oferece serviços adaptados a todos os tipos de necessidades. “Além disso, através da oferta de embarcação personalizada, projetada para portos brasileiros, a companhia foi capaz de expandir seu nível de eficiência no Brasil e oferecer soluções de transporte dedicado. Além de serviços marítimos, estamos diversificando e oferecendo aos nossos clientes, por exemplo, soluções integradas, com utilização de caminhões, barcas ou comboios. Estamos presentes em todas as cidades estratégicas do país. Por estar próximo dos consumidores, somos capazes de entender como a economia funciona localmente. O grupo oferece flexibilidade e um espírito pioneiro, e vai continuar a desenvolver e atualizar os serviços marítimos e fluviais”, informa Chatelet.

Segundo o diretor, no momento as transportadoras têm de enfrentar uma situação desafiadora. “Para enfrentar essa competitividade do mercado atual, a consolidação é uma medida-chave: tamanho definitivamente importa na indústria naval. Ao longo dos últimos meses, a CMA CGM iniciou vários projetos importantes para reforçar a sua posição de liderança no transporte marítimo global: um projeto de aquisição e o lançamento de uma

nova aliança”, afirma. No final de 2015, o grupo iniciou o projeto de aquisição da NOL, uma empresa com sede em Cingapura. “Isso veio agregar novas quotas de mercado em todas as rotas estratégicas.” Em abril de 2016, CMA CGM assinou um memorando de entendimento com três outras operadoras: COSCO Container Lines, Linha Evergreen e OOCL, permitindo a cada membro oferecer produtos competitivos e rede de serviços mais abrangentes. “Em um ambiente muito competitivo, CMA CGM consolidou um desempenho sólido e sustentável ao longo dos últimos anos.”

Oriente Médio, Índia, Caribe, Estados Unidos e Golfo do México são os principais parceiros comerciais do Brasil, especialmente em relação às exportações. No ano passado, algumas áreas como o Mediterrâneo, Mar Negro e África demonstraram algum crescimento, segundo a companhia. “Além desses mercados, Europa do Norte, Báltico e Ásia também movimentam grandes volumes”, informa Chatelet. O grupo CMA CGM atua em mais de 420 portos em 160 países. No Brasil, utiliza principalmente os terminais de Porto Velho, Manaus, Vila do Conde, Santarém, Fortaleza, Natal, Suape, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Paranaíba, Itapoá, Navegantes e Rio Grande.

A CMA CGM disponibiliza nove serviços no mercado brasileiro: Brazex (que liga as costas leste e norte da América do Sul à América Central); NEFGUI (da América do Sul para a América Central e Europa); SAMWAF (liga a costa leste da América do Sul à África Ocidental); Safran 1 e Sirius (Costa Leste da América do Sul ao norte de África e da Europa); Safran 2 (costa leste da América do Sul à Europa); SEAS 1 e SEAS 2 (que ligam a costa leste da América do Sul à Ásia e Oceania); e Atlântico Sul (dedicado ao transporte de cargas pela costa leste da América do Sul, resultado de uma parceria local com a Log-In). As cargas também podem ser conectadas a outras linhas (totalizando



A Hapag-Lloyd vai adicionar cinco navios novos à frota que serve as rotas brasileiras

200 serviços), permitindo atingir todas as partes do mundo. A frota do grupo é composta por 470 embarcações, sendo que 18 porta-contêineres atendem o mercado brasileiro.

Hapag-Lloyd – Para a Hapag-Lloyd os problemas econômicos permanecem em 2016, e existe um importante desequilíbrio entre os volumes importadores e os exportados que vem crescendo fortemente nos últimos meses. “Isso é um grande obstáculo para as companhias marítimas, pois trazer contêineres vazios impacta muito no custo das operações”, informa o vice-presidente da empresa no Brasil, Juan Pablo Richards.

A companhia anunciou, em abril, a padronização das embarcações que servem o Cone Sul e ainda o aumento da quantidade de navios nas rotas brasileiras. Para Richards, o aumento das operações próprias era uma promessa da Hapag-Lloyd agora concretizada para o mercado brasileiro. Já em relação à padronização das embarcações para atendimento aos mercados do Cone Sul, os investimentos somaram US\$ 60 milhões. “Isso afeta positivamente este importante mercado, ao incorporar uma frota moderna, com capacidade homogênea, aumentamos a integração dos horários.”

Tudo isso, segundo o vice-presidente da empresa, vai ao encontro da chegada dos cinco navios novos, de 10,5 mil TEU, que farão escala na América Latina, a partir do fim do ano e começo de 2017. As novas embarcações representam um investimento superior a R\$ 1 bilhão. Os novos navios da Hapag-Lloyd vão contar com 2,1 mil plugs de refrigeração, sendo particularmente adequados para o transporte de produtos perecíveis, como frutas, vegetais, carne, peixe ou produtos farmacêuticos. Além disso, serão equipados com um motor principal altamente eficiente, um casco com forma aprimorada, inovador sistema de amarração e maior flexibilidade de carregamento.

Depois da fusão com a chilena CSAV em dezembro de 2014, a Hapag-Lloyd oferece uma frota com capacidade total de cerca de 950 mil TEU assim como um estoque de contêineres de mais de 1,6 milhão de TEU. A companhia possui 175 embarcações para transporte de contêineres, registra 7,5 milhões de TEU transportados ao ano e está presente em mais de 350 bases espalhadas por 117 países. A empresa conta com uma malha de mais de 122 linhas de serviço, o que garante confiabilidade nas conexões entre os continentes.

Os terminais não podem parar

Investimentos estão garantindo a movimentação dos portos brasileiros, por meio de obras de manutenção, expansão e modernização da estrutura, além de licitação de novos terminais

Márcia Pinna Raspanti



Com obras de expansão, o porto de Itapoá passará a movimentar dois milhões de TEU por ano

Mesmo com a crise econômica, os portos brasileiros não podem parar. Importantes polos de escoamento e entrada de mercadorias e commodities, nossos terminais portuários recebem investimentos em obras e inovações tecnológicas para aprimorar seus serviços e aumentar sua capacidade de movimentação de cargas. O setor portuário brasileiro recebeu autorizações de investimentos que somam R\$ 7,93 bilhões. O número se refere a ações aprovadas pela Secretaria de Portos, contados a partir de outubro de 2015. O total autorizado corresponde a 15% dos R\$ 51,28 bilhões previstos para esse segmento logístico até 2042.

De acordo com o Plano Nacional de Logística Portuária 2015-2018, o volume de recursos a ser usado em novas construções, obras de reparo e para compras e manutenção de equipamentos fará frente ao crescimento de 92% na demanda por serviços em portos marítimos nos próxi-

mos anos. Dessa forma, serão aplicados R\$ 16,24 bilhões em licitações para arrendamentos de áreas para terminais; R\$ 19,67 bilhões em novos terminais de uso privado (TUPs); R\$ 11,11 bilhões em renovações de contratos; R\$ 4,26 bilhões em obras de dragagem. A estimativa é que 92% (R\$ 47 bilhões) sejam investidos por empresas privadas, cabendo ao setor público R\$ 4,26 bilhões.

As regiões norte e nordeste têm merecido atenção especial dos investidores, com aportes públicos e privados. As exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte – Itacoatiara (AM), Santarém e Vila do Conde (PA), Itaqui (MA) e Salvador (BA) – aumentaram de 13 milhões de toneladas para 20 milhões de toneladas no acumulado de 2015, em comparação com 2014. Esse resultado representa um incremento de 54% no volume de escoamento de grãos pelos portos da região, de acordo com informações do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

A tendência é que esse volume aumente ainda mais, especialmente com a

entrada em operação de novos terminais portuários, principal objetivo dos leilões de arrendamento de seis áreas, todas no Pará, que aconteceram em março. Das seis áreas que estão sendo licitadas, cinco são para movimentação e armazenamento de grãos e uma para transportar fertilizantes, insumo importante do agronegócio. Dessa forma, o Arco Norte pode se consolidar como principal rota de escoamento de grãos produzidos no Centro-Oeste brasileiro. Há cinco anos, o Arco Norte escoava 8% do total soja e milho destinado ao mercado internacional. Hoje, já alcança 20% dos embarques totais do país, de acordo com informações do ministério.

O porto do Itaqui, em São Luís (MA), alcançou a quinta colocação entre os portos públicos do país, e a primeira do Norte e Nordeste em termos de movimentação de carga, segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transporte Aquaviário). Em fevereiro do ano passado, foi concluída a dragagem de aprofundamento e ampliação do canal de acesso do porto, o que proporcionou mais produtividade e segu-

rança para navios de grande porte (investimento próprio). Além disso, o Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) iniciou as suas operações no porto do Itaqui em março daquele ano garantindo uma expansão do escoamento de grãos da região do Matopiba (fronteira agrícola dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e do nordeste do Mato Grosso pelo corredor norte do país.

A novidade é o início das operações de exportação de gado vivo. A carga é de responsabilidade da Agroexport Trading e Agronegócio, empresa exportadora, que nomeou a Pedreiras Transporte como operadora portuária. O embarque de gado maranhense é mais um importante passo para consolidar a cadeia produtiva de carne e couro da região. Com a ampliação dessa atividade, está prevista a adequação de pátio, possibilitando a exportação não só de animais vivos, mas também de carne processada acondicionada em contêineres frigoríficos. Após as primeiras experiências realizadas no ano passado – em razão de uma contingência do porto de Vila do Conde, no Pará – foram iniciados estudos de viabilidade desse tipo de exportação de modo a beneficiar o produtor maranhense.

Ceará – O porto de Pecém, localizado na região metropolitana de Fortaleza, no Ceará, está realizando as obras para sua segunda expansão, que abrange uma nova ponte de acesso aos píeres 1, 2, e o Terminal de Múltiplas Utilidades, uma correia transportadora exclusiva para minério de ferro, além de três novos berços, e o reforço do quebra-mar. “A novidade em relação à infraestrutura é a obra que está com 77% de avanço. A previsão é de que seja finalizada em junho de 2017 e que aumentará a capacidade para movimentarmos até 750 mil TEU por ano. Em junho, estamos aguardando a chegada de novos STS, que são grandes guindastes e vão auxiliar na movimentação de contêineres”, explica Danilo Serpa, presidente do porto.

Já existe um projeto para a terceira

expansão do porto de Pecém, de acordo com Serpa, mas ainda está fase de estudos pela Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará. “Não há previsão de quando essa obra será realizada, mas queremos que seja em breve, pois o porto está localizado dentro de um complexo industrial, com uma zona de processamento de exportação em pleno funcionamento. A tendência é que mais empresas se instalem aqui. Consequentemente, as movimentações através do porto vão aumentar. Estamos nos preparando para atender adequadamente e de maneira eficiente todas as demandas”, informa.

Em 2015, a movimentação de cargas em Pecém apresentou queda de 15%. Para 2016, entretanto, as expectativas são bastante otimistas. “Este ano começa a funcionar a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). Ela sozinha vai movimentar através do porto mais de três milhões de toneladas de placas de aço, apenas em sua fase inicial, além das matérias-primas que são importadas para que a sua produção seja realizada. Este ano também haverá um aumento na movimentação de pás eólicas, processo que já é realizado no Pecém. Estamos esperando, até o final do ano, uma duplicação de movimentação, se comparado aos outros anos. Contamos também com novas cargas que estamos buscando”, diz o presidente do porto.

Nas importações, as principais cargas que passam por Pecém são: carvão mineral, adubos e fertilizantes, minério de fer-



ro, tecidos e bobinas de aço. “No que se refere à exportação, as frutas são o nosso cargo chefe, seguidos de produtos plásticos, calçados, entre outros”, afirma Serpa.

Itapoá – Inaugurado em 2011 e localizado na Baía da Babitonga, litoral norte de Santa Catarina, o porto de Itapoá já é hoje o sexto maior terminal de contêineres do país, sendo que, em 2015, movimentou mais de 500 mil TEU. A localização privilegiada do terminal, próximo a grandes centros produtores, como Curitiba e Joinville, e servido por eficiente malha rodoviária, garante o diferencial logístico. “O crescimento de suas operações foi tão relevante que colocamos em marcha o projeto de expansão. Por este projeto, que deverá ser executado aproximadamente dois anos, Itapoá terá capacidade para movimentar dois milhões de TEU por ano. Falta apenas a emissão de algumas autorizações em âmbito federal, o que deve ocorrer ainda neste primeiro semestre”, diz Patrício Júnior, presidente do porto.

Atualmente, o terminal conta com cais de 630 metros de comprimento (calado de 16 metros) e pátio de 156 mil metros quadrados. Com a ampliação, o cais passará a ter 1,2 mil metros de extensão, com pátio de 450 mil metros quadrados. “Este projeto é a prova de que nós acreditamos na retomada da economia brasileira. Mas, antes mesmo da expansão, nós estamos permanentemente investindo em novos equipamentos e aperfeiçoando os procedimentos. Merece destaque o fato de o terminal ter recebido dois novos portêineres em janeiro de 2016. O diferencial dos novos equipamentos são as suas dimensões: 65 metros de lança, dez a mais do que os atuais. O maior alcance permite operar os navios de grande porte, com largura entre 50 e 60 metros, que já operam em outros continentes, mas ainda não escalam o Brasil”, informa Júnior.

Junto com os novos portêineres, Ita-

Janir Branco: em 2015, Rio Grande registrou recorde de 37 milhões de toneladas de carga

poá também recebeu mais seis RTG (RubbyTiredGantry), para movimentação de contêineres no pátio. O conjunto de novos equipamentos terá impacto direto na produtividade, segundo Júnior. Aliás, o recorde de Movimentos por Hora (MPH) no porto é de 145,7 e 37 movimentos por equipamento (portêiner), o que o coloca entre os portos mais ágeis do mundo. Outro aperfeiçoamento feito em 2015 foi a implantação de pesagem das cargas no próprio levante do RTG, o que agiliza os procedimentos. Itapoá é o primeiro terminal do sul do Brasil a adotar este mecanismo”, explica.

Apesar da crise, o ano foi de resultados positivos, informa Júnior. “Itapoá registrou aumento de 14,5 % no volume de cargas em 2015, com um total de 548.463 TEU movimentados, contra 478.982 TEU em 2014. As movimentações contabilizadas no terminal incluem operações de longo curso (importação e exportação), transbordo cabotagem, movimentação de contêineres vazios e remoções. A evolução ocorreu tanto no segmento de longo curso, onde houve um aumento de 18,6%, quanto no de cabotagem, onde o acréscimo foi de 38%. Apenas nas operações de transbordo houve pequeno recuo, de 7,3%, sem afetar, contudo, a performance geral positiva. Nossa expectativa é sem-



Patrício Júnior: novos equipamentos permitem a operação de navios de grande porte em Itapoá

pre de crescimento, mesmo entendendo que neste ano o desafio será ainda maior. Estamos otimistas, embora o cenário macroeconômico ainda não esteja muito claro e definido”, complementa.

Pelo porto de Itapoá passa a produção de manufaturados produzidos na região e destinados à exportação, além de itens importados para serem utilizados na fabricação de outros produtos. “Mas temos boa parte de nossa movimentação atrelada ao agronegócio, especialmente as cargas reefers (aves, suínos e carnes)”, informa o presidente do porto.



Mais cargas: companhia siderúrgica e movimentação de pás eólicas dão fôlego a Pecém

Suape – Com 37 anos de existência, o Complexo Industrial Portuário de Suape conta com mais de cem empresas em seu território de 13,5 mil hectares. Esses empreendimentos somam mais de R\$ 50 bilhões em investimentos privados. Com linhas diretas para os países da Europa, América do Sul e do Norte, é responsável pela distribuição de cargas para todos os continentes e possui dez polos industriais consolidados, são eles: Polo Logístico, Polo de Granéis Líquidos e Gases, Polo Naval e Offshore, Polo Petroquímico, Polo Preforma Plástica, Polo Eólico, Polo de Geração de Energia, Polo Metalmeccânico, Polo de Materiais de Construção, Polo de Alimentos e Bebidas.

Em 2015, o porto registrou 19,72 milhões de toneladas movimentadas mantendo a curva de crescimento com uma projeção 29% superior a 2014. Suape foi o porto com maior curva de crescimento na movimentação dentre os 12 maiores portos públicos do Brasil, de acordo com a Antaq. A administração do Complexo de Suape vem investindo massivamente em obras estruturais, entre elas as duplicações de rodovias, requalificações e recuperações de vias, construção de pistas de acesso a indústrias, a duplicação da PE-60 e dos Troncos Distribuidores Norte e Sul, recuperação da Avenida Portuária, construção da via expressa, reforma da Torre de Controle, ampliação do pátio público de veículos, requalificação do Cais de Múltiplos Usos, instalação de iluminação solar no molhe, requalificação dos píeres de granéis líquidos e reforço dos cabeços.

Em 2015, o porto de Suape duplicou a movimentação dos produtos (óleo diesel, gasolina, querosene de aviação, óleo bruto de petróleo), com 14,2 milhões de toneladas de cargas movimentadas, 54% a mais que em 2014, quando movimentou 9,2 milhões de toneladas. Esse incremento na operação foi possível graças aos investimentos na requalificação dos píeres de granéis líquidos, no reforço dos cabeços, na recuperação de vias, na construção de pistas de acesso a indústrias e na

recuperação da Avenida Portuária. Os números também estão atrelados à capacidade da Refinaria Abreu e Lima, instalada em Suape, que hoje tem produção de 100 mil barris de petróleo por dia. A previsão é que a refinaria passe a produzir 230 mil barris diariamente, quando atingir a capacidade total de processamento, motivando ainda mais investimentos para o setor.

Outro foco de investimentos da administração é a movimentação de veículos, para Suape se consolidar como plataforma logística das montadoras. O porto movimentou veículos da GM, Toyota, Shineray e Fiat. Importa da Argentina e México e exporta para os mesmos países (podendo ir da Argentina para o Chile e Uruguai e do México para a Costa Rica). O alfandegamento de novas áreas ampliou o pátio público de veículos de 3,7 hectares para 18,7 hectares, com possibilidade de expansão até 23,7 hectares e capacidade de movimentar até 250 mil veículos por ano.

O complexo conta com polo produtivo de logística, que inclui o novo centro de distribuição da Toyota, inaugurado em 2015, com investimento de R\$ 2,4 milhões. Tem área total de 23 mil metros quadrados e capacidade para receber cerca de 40 mil veículos por ano. Suape conta ainda com a fábrica da chinesa Shineray. No primeiro trimestre, a movimentação de veículos no porto de Suape registrou crescimento, atingindo 8.876 unidades transportadas. Os números representam um aumento de 262% em comparação ao mesmo período de 2015. O resultado foi impulsionado pelo incremento das exportações que somaram 4.027 veículos, seguindo para destinos como a Argentina e o México. As importações alcançaram o número de 4.849.

Santos – O porto de Santos deve atingir no mês de maio de 2016 a marca de 50 milhões TEU na movimentação de contêineres. De acordo com os números registrados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), até março foram 49,6 milhões TEU movimentados



Porto de Santos: média mensal de movimentação de contêineres ultrapassa 300 mil TEU

no cais santista. A média mensal nos últimos três anos está acima de 300 mil TEU. No ano passado, em julho, foi batido o recorde mensal do porto, com o registro de 360 mil TEU. O crescimento tem se dado não somente pelo aumento na capacidade de movimentação, mas também pela produtividade.

Os terminais de contêineres de Santos vêm batendo recordes sucessivos. A principal marca é do líder no market share, com 34,5% de participação (dados relativos a 2015): a empresa Santos Brasil fechou o mês de março de 2016 com uma média de 110,02 movimentos por hora (MPH), sendo que anteriormente, a maior marca mensal no porto de Santos havia sido registrada em novembro de 2014 pela própria Santos Brasil, quando o T-con Santos atingiu 109 MPH em média. A carga containerizada responde atualmente por cerca de 25% da movimentação total em toneladas de Santos. O principal produto transportado por contêiner é o café, com mais de 1,6 milhão de toneladas em 2015.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) expediu a renovação da licença para que sejam realizadas as dragagens de manutenção do canal de navegação do porto de Santos. Com a expedição da licença, a Codesp garante a permissão da

autoridade ambiental para realização dos serviços de manutenção da profundidade de 15 metros no canal de navegação do porto, nos quatro trechos, desde a barra até a Alemoa, além de berços de atracação e demais áreas de acesso.

Em janeiro, foram concluídos 779 metros do alinhamento do cais de Outeirinhos, desde as instalações da Marinha do Brasil até o T-Grão, garantindo a atracação de navios de passageiros em trecho contínuo e uma estrutura compatível para permitir profundidade de 15 metros no local, o que amplia a capacidade de movimentação do porto, além de oferecer uma instalação moderna para as embarcações da Marinha. Durante o ano passado, foi realizada a dragagem que garantiu a manutenção do calado operacional em 13,2 metros, numa extensão de 11,5 quilômetros. Quanto à dragagem de manutenção de berços, o serviço permitiu manter as cotas de projeto em 29 berços de atracação do cais público.

Rio Grande – O porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, possui duas importantes obras em andamento para incremento da infraestrutura portuária. “A obra de modernização do Porto Novo, cais público do complexo, revitaliza 1.125 metros dando mais segurança a movimentação portuária e adapta o espa-



Rio Grande: duas importantes obras, em andamento, irão incrementar a estrutura portuária

ço para atender à demanda cada vez mais exigente do mercado. Com a obra, que é executada pelo governo federal, ao custo de quase R\$ 98 milhões, o Porto Novo terá a maior parte de seus quase dois quilômetros totalmente modernizados, visto que já foi realizada uma obra anterior do mesmo formato. Do total, ainda no primeiro semestre, teremos já entregues a operação cerca de 300 metros”, informa Janir Branco, diretor superintendente do porto do Rio Grande.

Outra obra que está em fase de projeto é a dragagem do canal de acesso ao porto. “Também coordenada pela Secretaria Especial de Portos, a dragagem de manutenção possibilitará a homologação do novo calado do Superporto, local em que ficam os terminais privados, que virá a dar ainda mais qualidade e competitividade ao porto do Rio Grande”, afirma Branco. A dragagem deve começar entre o final de 2016 e início de 2017. “O projeto envolve cerca de R\$ 368 milhões. A modernização deve estar totalmente concluída no próximo ano também. Ainda estamos trabalhando para que o porto possa instalar o sistema VTMS (sistema de auxílio

eletrônico à navegação) que irá dar ainda mais segurança à navegação no canal de acesso e garantir o menor tempo de impraticabilidade possível. No que tange ao segmento privado, os investimentos são constantes para garantir que o complexo esteja preparado para o aumento de cargas que vem ocorrendo ano a ano”, completa.

Segundo Branco, 2015 foi o melhor ano da história do complexo portuário. “Foram mais de 37 milhões de toneladas movimentadas dentre os mais variados segmentos de cargas. O complexo soja, formado por óleo, farelo e grão baseado na excelente safra do Rio Grande do Sul movimentou mais de 14 milhões de toneladas, o que significa que apenas nesse segmento está 37% da movimentação total do complexo. Além da soja, o porto do Rio Grande tem em seu complexo o Tecon Rio Grande, especializado na movimentação de contêineres, que também representou uma melhoria de movimentação de TEU. De forma geral, a autoridade portuária está satisfeita com o desempenho que o complexo registrou durante 2015 com uma grande movimen-

tação que foi bastante ágil para cumprir os contratos estabelecidos”, diz.

De acordo com Branco, a crise econômica apresenta um desafio aos administradores. “As dificuldades mundiais pelas quais passam economias grandes como a China e Argentina, por exemplo, são situações que nos deixam preocupado, visto que são países com fortes relações comerciais com o porto do Rio Grande. Desde o ano passado estamos recebendo um novo produto no Porto Novo que são as toras de madeira. Um projeto que além de gerar empregos e fortalecer a movimentação do complexo também é um exemplo para o país no modal de cabotagem que deve ser incentivada. A cabotagem ainda é um processo no país a ser mais explorado já que ele pode auxiliar a diminuir os custos de transporte de forma exponencial”, informa.

No Porto Novo, a celulose será o principal produto transportado, devido a um projeto da empresa Celulose Riograndense, que deve movimentar mais de 1,5 milhão de toneladas utilizando o sistema hidroviário do Rio Grande do Sul, também apostando em um mecanismo de transporte que por muito tempo foi subutilizado. “No complexo como um todo, a expectativa com a soja é grande, já que os dados apresentados pelo segmento indicam uma ótima safra, que deve refletir de forma positiva em nossa movimentação”, afirma Branco.

Atualmente, a exportação tem como principal produto a soja com destino à China. “Já na importação temos a Rússia que envia uma grande quantidade de fertilizantes ao porto do Rio Grande. O nosso complexo está diretamente relacionado à atividade agrícola gaúcha. Ou seja, nossos principais produtos estão ligados ao campo, seja no recebimento de insumos para fertilizantes ou no grão in natura pronto para a exportação. Também movimentamos produtos com alto valor agregado, mas ainda sim o produto in natura é o destaque”, relata Branco.

SEJA QUAL FOR SUA NECESSIDADE, NÓS TEMOS A MELHOR SOLUÇÃO.

- **Segurança da carga:** sua carga monitorada na rota certa, com maior índice de recuperação de cargas do mercado.
- **Redução de acidentes:** soluções para prevenção, diagnóstico e correção dos erros dos motoristas, com maior gestão de risco.
- **Redução de custos:** com combustível, pneus, manutenção do veículo, frota e mão de obra.
- **Qualidade da carga:** diminua a vulnerabilidade da conservação da carga por meio do controle da temperatura.
- **Pontualidade na entrega:** gestão em tempo real para garantir a pontualidade da entrega no destino.



A Sascar, empresa do grupo Michelin, com 17 anos de mercado, é especialista em gestão de frotas e monitoramento de veículos e cargas. **Conheça nossas soluções e descubra como elas podem ajudar o seu negócio.**



Movimentação de carga nas ferrovias **avançou** em 2015

O volume de mercadorias transportadas por trem evoluiu de 308 milhões de toneladas em 2014 para 332 milhões de toneladas no ano passado, segundo a ANTF

Sonia Moares

Mesmo diante de um cenário conturbado do país, com forte retração do mercado nacional provocado pela crise política e econômica, as ferrovias brasileiras garantiram um bom desempenho em 2015, com crescimento de 7,9% na movimentação de carga. Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), o volume de mercadorias transportadas por trem saltou de 308 milhões de toneladas em 2014 para 332 milhões de toneladas no ano passado.

Os principais produtos transportados

pelos vias férreas no ano passado foram minério e carvão mineral que juntos somaram 254 milhões de toneladas, um crescimento de 8,5% em relação a 2014, e carga geral que teve uma expansão de 6%, de 73 milhões para 78 milhões de toneladas.

As ferrovias brasileiras também apresentaram um resultado positivo no ano passado no transporte por contêineres com avanço de 12,7% sobre 2014. Segundo a ANTF, o volume aumentou de 339.035 TEU para 449.952 TEU.

De 1997, quando teve início a concessão do setor para a iniciativa privada, até 2015 as ferrovias brasileiras registraram um aumento de 141,9%

na movimentação de carga, evoluindo de 137 milhões de toneladas para 332 milhões de toneladas. No período o transporte de minérios e carvão mineral avançou 129,3%, de 111 milhões para 254 milhões no ano passado. O volume de carga geral expandiu 195,2%, de 26 milhões para 78 milhões de toneladas. Já a movimentação por contêineres teve um avanço de 12.908%, de 3.459 TEU para 449.952 TEU em 2015.

O bom desempenho do setor ferroviário no ano passado, segundo a ANTF, foi garantido pelas exportações que basicamente sustentam os negócios das ferrovias brasileiras. "As commodities agrícolas têm tido uma demanda

crescente e mesmo com a redução de compra de minério pela China o ritmo de embarque deste produto manteve-se em alta no passado”, afirma Fernando Paes, presidente da ANTF.

Para 2016, a expectativa da ANTF é que o setor ferroviário continue no mesmo nível de crescimento. “Independente do momento recessivo do país, o setor ferroviário tem demanda e a tendência é que o transporte por ferrovia avance ainda mais, pois com a modernização do sistema e o investimento em tecnologia a ferrovia tem garantido um ganho maior de produtividade”, destaca Paes.

Para o presidente da ANTF, o novo programa de investimentos em logística que destina R\$ 86,4 bilhões para o setor ferroviário (dos quais R\$ 16 bilhões para as concessões existentes) poderá trazer melhorias no futuro. “Há, por exemplo, potencial para aumentar o transporte de grãos que atualmente não tem 50% de participação no transporte geral de mercadorias”, afirma.

Paes cita também a medida provisória assinada pelo presidente interino Michel Temer que cria o Programa de Parceria de Investimentos (PPI) para promover as concessões na área de infraestrutura. Na sua visão essa medida poderá dar uma celeridade maior ao setor. “Se houver destravamento do programa de concessão é possível que tenha leilão em algumas ferrovias, como na malha norte-sul”, sinaliza o presidente da ANTF.

O setor ferroviário, que atualmente tem entre 22% e 25% de participação



Fernando Paes, presidente da ANTF: para 2016 a expectativa é de o setor ferroviário continuar no mesmo nível de crescimento

na matriz de transporte (conforme estudo do BNDES), deverá atingir uma representatividade de 35% até 2025, segundo a ANTF. “Mas novos projetos têm que ir a leilão e novos trechos precisam ser abertos, pois é um setor menos poluente e para o transporte de commodities agrícolas é o mais indicado. Além disso, está expandindo a demanda para outro tipo de carga. Em contêineres o crescimento tem sido acima da média”, destaca Paes.

Nas operações até o porto, os trens que normalmente trazem de volta fertilizantes e combustíveis, agora estão trazendo contêineres com produtos eletrônicos. “Há uma tendência de aumentar no trajeto de volta o uso de contêineres”, diz Paes.

Sobre os investimentos aplicados pe-

las concessionárias na malha ferroviária, que em 2015 totalizaram R\$ 6,81 bilhões (valor 15,8% superior aos R\$ 5,88 bilhões aplicados em 2014) Paes avalia que a tendência é que esse valor aumente nos próximos anos se houver a prorrogação das concessões que comecem a expirar a partir de 2025.

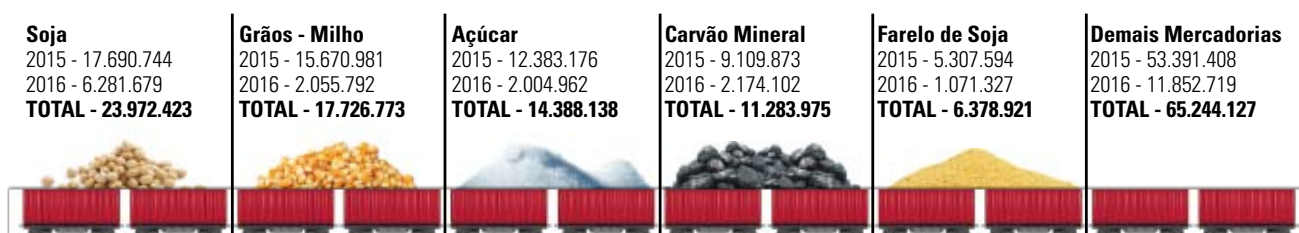
“Os clientes têm mostrado muito interesse pelo transporte de mercadorias por ferrovia. Se os novos projetos saírem do papel é possível que a participação na matriz dos transportes ultrapasse os 30%”, observa Paes.

Com o objetivo de garantir que a malha ferroviária mantenha a trajetória de crescimento, as concessionárias investiram no ano passado R\$ 6,81 bilhões, valor 15,85% superior aos R\$ 5,88 bilhões aplicados em 2014.

Primeiro trimestre – No acumulado de janeiro a março deste ano passaram pelas ferrovias brasileiras 116,5 milhões de toneladas de carga, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). De Rondonópolis (MT) até Conceiçãozinha, em Santos (SP) foram transportados 1,6 milhão de toneladas de carga (contêineres, farelo de soja, milho e soja) no acumulado de janeiro a março de 2016. Na malha Brejo Alegre (MG) até Tubarão (ES) o volume totalizou 1,04 milhão de toneladas (farelo de soja, milho e soja). De Rondonópolis (MT) até Santos (SP) foram 1,4 milhão (farelo de soja, milho e soja) transportados no mesmo período.

Tipo de produto transportado por ferrovia

Obs: Não inclui minério de ferro.



R\$ 86 bilhões destinam-se a obras nas ferrovias

No setor ferroviário o cronograma de obras previsto na segunda fase do Programa de Investimentos em Logística (PIL) anunciado pelo governo federal em 9 de junho de 2015 está em andamento, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O aporte de R\$ 86,4 bilhões destinados a ferrovias (de um total de R\$ 198,4 bilhões que serão aplicados em logística) será dividido em seis trechos.

Segundo o Ministério dos Transportes, para o primeiro trecho, o Norte Sul, os estudos técnicos entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA) foram entregues em 29 de outubro de 2015 pela empresa Triunfo Participações e Investimentos no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) e está em análise pela comissão de seleção. Esta malha interligará Anápolis (GO) a Barcarena (PA) e a Açailândia (MA), passando por Palmas (TO), numa extensão total de 1.430 quilômetros, e o investimento estimado é de R\$ 7,8 bilhões.

No segundo, ainda no trecho entre Estrela d'Oeste (SP) e Três Lagoas (MS), os estudos foram entregues em 30 de setembro de 2015 pela empresa J&F Investimentos por meio de sua subsidiária Zetta Log e as obras iniciarão após a licitação pública para a concessão entre Ouro Verde de Goiás (GO) e Três Lagoas (MS). Já a obra do trecho Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela D'Oeste (SP) está em fase final de construção pela Valec.

Orçada em R\$ 4,9 bilhões a obra de extensão da ferrovia Norte Sul está com 89,9% de execução física prontos e a previsão de conclusão é junho de 2017. Numa extensão de 895 quilômetros este corredor é um importante polo agroindustrial.

No terceiro trecho, entre Sinop (MT) e Mirituba (PA), município de Itaituba (PA) os estudos entregues pela empresa estação da Luz-Participações no dia 29 de outubro de 2015 já foram analisados e aprovados. A próxima etapa corresponde às audiên-

cias públicas para a concessão da malha Lucas do Rio Verde (MT) a Mirituba (PA), numa extensão de 1.140 quilômetros. Este projeto está avaliado em R\$ 9,9 bilhões.

Para o quarto trecho, a ferrovia Rio-Vitória, cujo investimento previsto é de R\$ 7,8 bilhões, a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) já realizou audiências públicas para a discussão do traçado e em breve promoverá novas audiências públicas para a discussão dos estudos técnicos desenvolvidos pelos governos dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

O quinto trecho, da Ferrovia Bioceânica, estimado em 3.500 quilômetros, cujo memorando foi assinado em maio de 2015 entre o Brasil, a China e o Peru, tem previsão que os estudos sejam entregues em maio deste ano.

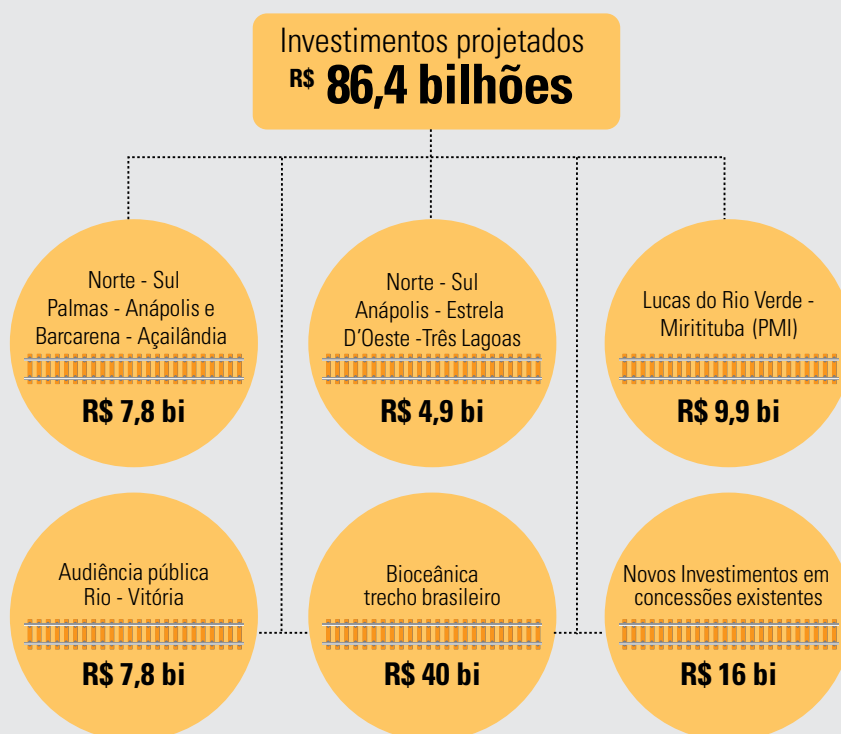
A última parte do investimento em ferrovias estimado em R\$ 16 bilhões

será aplicada em concessões existentes. O foco deste investimento está na solução desses gargalos, na ampliação da capacidade, construção de novos pátios, duplicação de malhas que estejam com capacidade tomada, construção de novos ramais e vias e redução de interferências urbanas (muito recorrentes no Sudeste).

Segundo a ANTT para o triênio 2016-2018 estão previstos investimentos de R\$ 6,69 bilhões nas malhas concedidas em operação, a ALL norte, oeste, sul e paulista, Estrada de Ferro Carajás (EFC), Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM), MRS Logística, Ferrovia Norte-Sul, Ferrovia Centro-Atlântica, Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), Estrada de Ferro Paraná Oeste (Ferroeste) e Ferrovia Tereza Cristina (FTC).

Carajás – Na Estrada de Ferro Carajás (EFC), especializada no transporte de

Investimentos anunciados em 2015



minérios, a Vale está realizando o maior investimento em logística da história da companhia que consiste na construção de um ramal ferroviário no sudeste do Pará com 101 quilômetros de extensão, na duplicação de 570 quilômetros e na expansão dos terminais ferroviário e marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (MA).

Com estas obras no sistema, a Vale irá elevar a capacidade de transporte dos atuais 150 milhões de toneladas por ano para 230 milhões de toneladas a partir de 2018.

A Vale informa que o comissionamento com carga no maquinário do porto on-shore já foi iniciado e que a expansão alcançou 83%. A duplicação da ferrovia teve um avanço de 48%, o ramal ferroviário, de 85%, e o terminal ferroviário, de 94%.

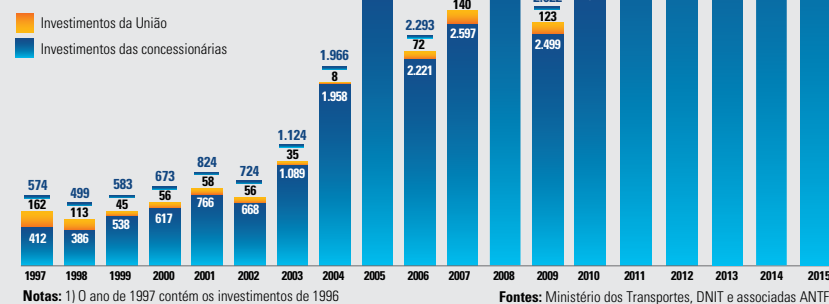
A Estrada de Ferro Carajás, que tem 892 quilômetros de extensão, movimentou 135,4 milhões de toneladas de minério de ferro e carga geral em 2015, um acréscimo de 13% em relação ao ano anterior. O minério de ferro foi o principal produto transportado pela ferrovia, totalizando 130,6 milhões de toneladas no período. Somente no quarto trimestre de 2015 foram mais de 38 milhões de toneladas movimentadas pela ferrovia.

Na EFC o transporte de minério é feito em um trem com quatro locomotivas e 330 vagões, que entrou em operação em 2008. Por esta ferrovia são transportados também ferro-gusa, manganês, cobre, carvão e combustíveis.

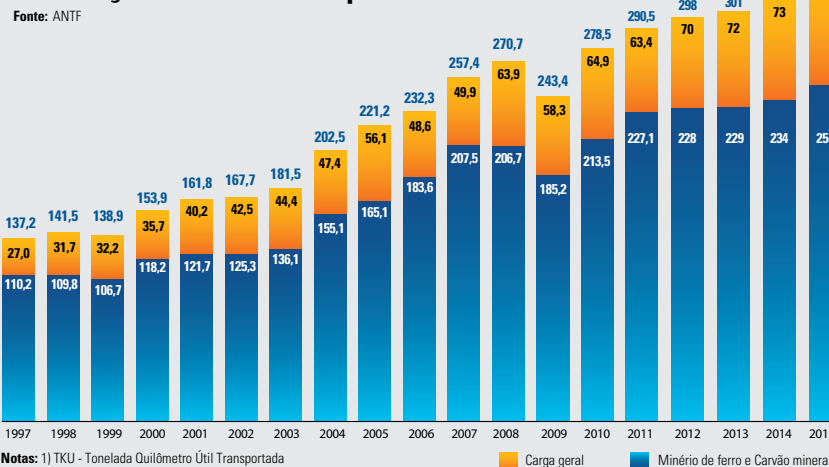
Malha paulista – A Rumo ALL programou o investimento de R\$ 9,4 bilhões para o período de 2016 a 2020. A empresa já recebeu 1.169 novos vagões e 55 novas locomotivas e tem previsão de adquirir 2.268 vagões e 114 locomotivas. Nos próximos anos planeja comprar 100 mil toneladas de trilhos e dois milhões de dormentes, além de construir novos pátios e ampliar outros.

A Rumo ALL opera 12 mil quilômetros de ferrovias na malha paulista, passando

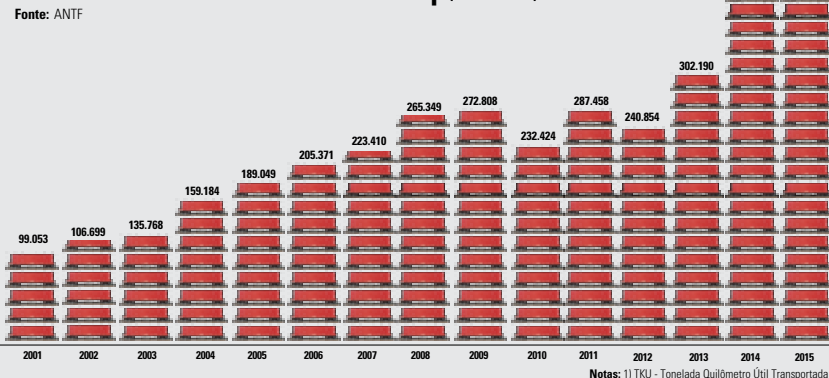
Investimentos nas malhas existentes (R\$ milhões)



Produção ferroviária | (bilhões de TKU)



Quantidade de contêineres | (TEU's)





Investimentos na Estrada de Ferro Carajás elevará a capacidade de transporte de minérios de 150 milhões para 230 milhões de toneladas a partir de 2018

→ por Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, interligando os portos de Paranaguá (PR), Santos (SP), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS), com o transporte de commodities agrícolas, combustível, contêineres e celulose.

Com o novo armazém, que começou a funcionar em março deste ano em Santos (SP), a Rumo ALL aumentou a capacidade estática de 15 mil para 100 mil toneladas. Em Rondonópolis, a empresa está ampliando a capacidade do terminal para 1.000 caminhões por dia, proporcionando mais segurança, conforto e eficiência aos motoristas.

Com isso, a empresa conseguiu uma economia de mais 20% no consumo de combustível, uma considerável redução do custo de manutenção e aumento da confiabilidade dos ativos com até dez vezes menos falhas nas composições. Também conseguiu aumentar a capacidade e eficiência das oficinas e na redução dos passivos ambientais.

Malha sudeste – A MRS Logística, que opera a malha sudeste de 1.643 quilômetros nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, tem concentrado os seus investimentos no transporte por contêineres

e vem conseguindo colher bons resultados.

Em 2015 a empresa transportou 67,7 mil TEU, volume 31,4% superior a 2014. Com crescimento em todas as rotas e sem nenhum caso de roubo de cargas registrado, este foi o melhor resultado anual da ferrovia com o transporte por contêineres desde 2010.

Nas rotas ligadas ao porto de Santos, considerando os fluxos nos dois sentidos (importação e exportação), o volume total de 2015 foi de 57 mil TEU, representando um crescimento de 57% com relação ao ano anterior. Na rota entre Campinas e Santos, houve um avanço de 79% no volume total transportado para 27,5 mil TEU em 2015, ante 15,3 mil TEU no ano anterior. “O contêiner aceita virtualmente qualquer carga e facilita qualquer operação, por ser um ativo comum a todos os modais, ideal para a intermodalidade. No ano passado, conquistamos ao todo 34 novos clientes regulares, em segmentos que ainda não tinham experimentado a ferrovia em suas cadeias. Peças plásticas, componentes automotivos, diversos outros produtos industrializados e até sucata foram incluídos ao portfólio de produtos mais tradicionais”, afirma Guilherme Alvisi, gerente geral de negócios para carga geral da MRS.

Para 2016 a expectativa é de novos recordes. No primeiro trimestre a MRS registrou um crescimento de 63% no transporte por contêineres em comparação ao mesmo período do ano passado. A MRS atribui o crescimento superior a 30% nos últimos dois anos ao resultado de uma convergência. “De um lado, houve um movimento estratégico, uma remodelagem dos serviços e investimentos por parte da MRS. Por outro, estamos experimentando certa redescoberta das vantagens da ferrovia pelo setor produtivo, que precisa mais do que nunca de eficiência e custos reduzidos”, explica Alvisi.

Indústria – A indústria ferroviária encerrou 2015 com desempenho estável, contabilizando a produção de 4.683 vagões, ante 4.703 unidades fabricadas em 2014. O número de locomotivas totalizou 129 unidades, superando as 80 unidades produzidas no ano anterior, segundo dados divulgados pela Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer). Para 2016, a estimativa de Vicente Abate, presidente da Abifer, é que sejam produzidos 4.000 vagões e 100 locomotivas.

Segundo a Abifer, em 2015 as fabricantes enviaram ao mercado externo 75 vagões, acima das dez unidades exportadas em 2014. O embarque de locomotivas totalizou seis unidades (em 2014 foram exportadas cinco unidades). Para 2016 a expectativa é que sejam exportados 50 vagões e fez locomotivas.

Para o presidente da Abifer, a indústria ferroviária nacional está plenamente capacitada para suprir os volumes previstos pelo mercado. “O setor tem capacidade instalada para produzir anualmente 12 mil vagões de carga e 250 locomotivas”, destacou Abate. “Temos dois fabricantes tradicionais de locomotivas instalados no país, a GE na cidade de Contagem (MG) e a EMD da Hitachi Way, em Sete Lagoas (MG). No segmento de vagões de carga são três fabricantes – a Amsted Maxion em Hortolândia (SP), a Randon em Caxias do Sul (RS) e a Usiminas Mecânica em Ipatinga (MG).”



MAIS QUILÔMETROS, MAIS ECONOMIA.

Linha Shell Evolux. Sua frota precisa desta performance.

- Economia de até 3% no consumo de combustível
- Menores custos de manutenção
- Maior potência e melhor performance do motor

Abasteça e aproveite os benefícios exclusivos* de Shell Evolux Diesel, disponível nas versões S-10 e S-500. Saiba mais em www.shell.com.br e conheça também Shell Evolux Arla 32.

Central de Atendimento: 0800 728 1616.

Shell
Evolux
Diesel



Após novas concessões, carga deve ganhar **impulso**

Programa de concessões de aeroportos à iniciativa privada mira quatro novos hubs e deve receber mais incentivos do novo governo

Amarilis Bertachini



Mais pessoas que-rem viajar de avião e mais cargas buscam o modo aéreo como o meio mais rápido de chegar ao destino. Foi o crescimento na demanda por serviços aeroportuários, tanto no segmento de passageiros quanto no transporte de cargas, que levou o governo federal a desenvolver um programa de concessões, em parceria com a iniciativa privada, como forma de viabilizar investimentos necessários para adequação e modernização da infraestrutura aeroportuária, e introdução de inovações tecnológicas que resultassem em melhorias nos serviços prestados aos usuários do transporte aéreo.

Esse processo deve ganhar ainda mais força nos próximos meses diante da postura já declarada do presidente interino

Michel Temer de privatizar ou conceder à iniciativa privada o máximo possível de operações na área de infraestrutura como um caminho para elevar a arrecadação para o caixa do governo.

Desde o início do programa federal, foram concedidos à iniciativa privada seis aeroportos e outros quatro estão em processo de concessão. O país tem 2.463 aeródromos registrados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), sendo 1.806 privados e 657 públicos.

De acordo com Rogério Coimbra, secretário de política regulatória da Secretaria de Aviação Civil (SAC), de 2011 a 2015, foram investidos quase R\$ 17 bilhões para a melhoria da infraestrutura aeroportuária brasileira. Deste total, mais de R\$ 10 bilhões foram aplicados pelas operadoras que administram os aeroportos concedidos. No mesmo período, a Infraero, empresa

pública federal de operações aeroportuárias, investiu R\$ 6,75 bilhões em seus terminais. Pelo modelo implantado, a Infraero passou a ser sócia das empresas concessionárias, com a garantia de recebimento de dividendos em substituição às receitas que eram geradas pelos aeroportos e está prevista a devolução ao estado, dos bens e serviços, ao término do contrato.

Os próximos aeroportos a serem concedidos à iniciativa privada são o Internacional Pinto Martins, em Fortaleza (CE), o Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, em Salvador (BA), o Internacional Hercílio Luz, em Florianópolis (SC) e o Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS). Eles foram anunciados na segunda rodada do Programa de Investimento em Logística (PIL), lançada em 9 de junho de 2015. Atualmente, o processo encontra-se na fase das audiências



Francisco Nunes, da Infraero: empresa tem ampliado parcerias com o setor privado

públicas, iniciadas pela Anac no dia 6 de maio. Após a conclusão das audiências, a entidade publicará o edital final e, em seguida, realizará o leilão.

“É importante destacar que o objetivo das concessões é ampliar a infraestrutura, melhorar a qualidade dos serviços, trazer mais inovação e experiência de operadores internacionais, incentivar o turismo, aperfeiçoar o transporte de cargas e criar novos hubs regionais”, afirma Coimbra.

Os quatro novos aeroportos serão concedidos por 30 anos – exceto o Salgado Filho, de Porto Alegre que terá prazo de 25 anos –, com investimento total estimado em R\$ 6,04 bilhões e outorga mínima de R\$ 4,1 bilhões. Segundo Coimbra, para essa rodada, a Infraero não terá participação acionária, como ocorreu em edições anteriores. A realização dos leilões está

prevista para o segundo semestre de 2016.

Vale lembrar que em abril deste ano, o Aeroporto Internacional de Cuiabá-Marechal Rondon, em Várzea Grande (MT), foi incluído no Programa Nacional de Desestatização pelo governo federal. Com a aprovação, a Secretaria de Aviação Civil dá início ao Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para as empresas interessadas em realizar os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do aeroporto.

“As concessões dos aeroportos brasileiros possibilitaram a expansão da infraestrutura aeroportuária, maior conforto e qualidade na prestação do serviço e a ampliação da oferta de transporte aéreo à população brasileira”, diz Coimbra, acrescentando que a Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro,

realizada pela SAC no primeiro trimestre deste ano, aponta que 86% dos entrevistados consideram os aeroportos brasileiros “bons” ou “muito bons”. O estudo avalia os 15 terminais que movimentam 80% do fluxo de passageiros no Brasil, entre eles, os seis aeroportos já concedidos – São Gonçalo do Amarante (RN), Brasília (DF), Viracopos (SP), Guarulhos (SP), Galeão (RJ) e Confins (MG).

Segundo dados da SAC, no ano passado, o total de carga aérea movimentada (embarque e desembarque) em 276 aeroportos brasileiros sofreu uma queda de 7,8%, para 1,42 milhão de toneladas, sendo 781 mil toneladas em voos domésticos e 648 mil toneladas em voos internacionais. Em 2014, a movimentação total foi de 1,54 milhão de toneladas, sendo 835 mil toneladas em voos

Nos 25 terminais de logística de carga (Teca) em operação em 2015, foram registradas 287,5 mil t de cargas, sendo 171,4 mil t de cargas nacionais, 78,5 mil t de importação e 37,5 mil t de exportação.

TECA	PRINCIPAIS PRODUTOS	
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
CURITIBA	automóveis e utilitários • partes e peças automotivas • partes e peças para caminhão e ônibus • partes e peças para equipamentos agrícolas • equipamentos eletrônicos • equipamentos de informática • partes e peças para elevadores, escadas rolantes e esteiras • materiais para indústria cirúrgica • matéria prima para ração animal e produtos químicos.	equipamentos eletrônicos • couro • partes e peças para caminhão e ônibus • máquinas para fabricação de cigarros • materiais para indústria cirúrgica • alimentos • máquinas e equipamentos • automóveis e utilitários • vidros de segurança e roupas.
FORTALEZA	material para fabricação de geradores, transformadores e motores elétricos • couro para fabricação de calçados • matéria prima para fabricação de medicamentos • material para construção de embarcações e estruturas flutuantes • produtos farmacêuticos para uso humano e veterinário • produtos químicos e petroquímico, exceto agroquímicos • periféricos para informática.	mamão • manga • calçados • couro • peixes congelados • peixes ornamentais • acessórios para calçados • tecidos.
GOIÂNIA	peças e acessórios de veículos • brinquedos em geral • pisos • produtos e matérias primas para laboratórios, informática e eletrônicos.	vestuário e frutas.
MANAUS	componentes para celulares • componentes eletroeletrônicos • carga valor (ouro e prata) • placas, circuitos impressos, componente para televisão • componentes para cpv • componente de câmaras de vídeo e fotografia/dvd • componentes de informática.	celulares • disjuntores • lâminas de barbear • sintonizadores de Satélite • alarme para veículo • peixe ornamental • componentes câmaras de vídeo, fotografia/dvd, placas de computadores • concentrado de refrigerante • lente de contato brutas e acabadas.
NATAL	peças de reposição para máquinas têxteis • equipamentos de informática • equipamentos e materiais para pesquisa • peças de reposição para embarcações • explosivos • semente de frutas • óleos e corantes • equipamentos de pesquisa geofísica.	pescados • frutas • rosas naturais • confecções • botões • cosméticos • redes.
PORTO ALEGRE	máquinas e equipamentos • informática • peças agrícolas • ótica.	couro • armamento • informática • máquinas.
RECIFE	equipamentos e reagentes para laboratórios • equipamentos hospitalares • tintas e produtos químicos • eletroeletrônicos • equipamentos e peças de reposição • equipamentos para fabricação de vidros • peças industriais.	peixes • eletroeletrônicos • tecidos • vegetais • couros • frutas flores.
SALVADOR	fabricação de computadores • fabricação de pneus • indústria química e petroquímica • indústria petrolífera • metalurgia • fabricação de móveis • Indústria têxtil • extração de minerais • processamento de couro • indústria automotiva.	agrícolas • couro • peças automotivas • química e petroquímica • pescado • calçados • tabaco e charutos • pneus.
VITÓRIA	eletroeletrônicos • telefonia • peças e componentes de computadores • motocicleta • celulares • medicamentos • siderúrgicos e auto forno • peças de locomotivas e tubulações • equipamentos para telecomunicações • roupas • máquinas fotográficas e filmadoras.	mamão • produtos siderúrgicos • peixes frescos • peixes ornamentais • rochas calcárias ornamentais • móveis e armários em madeira • semente de areira, pedras, mármore e granitos.

domésticos e 707 mil toneladas em voos internacionais.

Infraero – “O cenário atual da aviação civil trouxe um desafio considerável para a Infraero, que intensificou os trabalhos de atualização e renovação de processos e métodos de gestão assim como de condução de negócios. Para garantir a boa manutenção de seus aeroportos e a satisfação dos usuários, a empresa tem buscado iniciativas de aprimoramento de gestão e otimização de processos”, declara Francisco Xavier da Silva Nunes, superintendente de negócios em logística de carga da Infraero. Atualmente, a empresa opera 60 aeroportos e 25 terminais de logística de carga.

Entre essas iniciativas, a Infraero tem se empenhado em ampliar suas parcerias com o setor privado para expandir a capacidade de processamento e atendimento de sua rede de 25 Terminais de Logística de Carga-Rede Teca, espalhados pelo país, buscando acelerar o desenvolvimento da infraestrutura de seus complexos. Segundo Nunes, no período entre 2010 e 2016, a operadora investiu R\$ 195 milhões para o aprimoramento da infraestrutura da Rede Teca como um todo.

No primeiro trimestre de 2016, a Rede Teca movimentou 14.176 t de cargas importadas, o que representa uma queda de cerca de 40% em relação às importações de igual período de 2015 (23.973 t). Já as exportações cresceram 2,6%, de 8.370 t movimentadas no primeiro trimestre de 2015 para 8.586 t nos primeiros três meses deste ano. Em todo o ano de 2015, foram movimentadas 78.588 t no setor de importação e 37.509 t no setor de exportação.

Partes e acessórios automotivos, componentes eletroeletrônicos e de telefonia, equipamentos hospitalares e produtos farmacêuticos estão entre as cargas importadas que passam pelos terminais da Infraero. Já na exportação, os principais produtos incluem frutas, pescados, calça-



Rogério Coimbra, da SAC: objetivo é aperfeiçoar o transporte de cargas e criar novos hubs regionais

dos e roupas, além de máquinas e equipamentos.

Regionais—Além dos grandes aeroportos, os aeródromos regionais também estão no foco para melhorar o acesso da rede de transporte aéreo. No final de 2012 foi lançado o Programa de Aviação Regional com o objetivo de conectar o país e levar desenvolvimento e serviços sociais a lugares distantes dos grandes centros, como é o caso da Amazônia Legal.

Segundo Coimbra, a Secretaria de Aviação Civil vai investir cerca de R\$ 7,3 bilhões na construção ou reforma de 270 aeroportos em todo o território nacional. A ideia é deixar 96% da população a uma distância de 100 quilômetros de um terminal de passageiros, no máximo. Atualmente, 40 milhões de pessoas estão a uma distância maior que esta de um aeródromo. O investimento do programa é oriundo do Fundo Nacional da Aviação Civil (Fnac), composto por taxas e outorgas, e que só pode ser investido no próprio setor. O programa é sustentado por três pilares: infraestrutura aeroportuária, gestão e subsídios.

Retrospectiva – A primeira concessão à iniciativa privada entrou em operação em janeiro de 2012, o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal, no Rio Grande do Norte – o leilão foi realizado em agosto de 2011.

O segundo lote de concessões abrangeu os aeroportos Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek (DF), Internacional de Guarulhos André Franco Montoro (SP) e o Internacional de Viracopos, em Campinas (SP). O leilão ocorreu em 7 de fevereiro e as concessões tiveram início em julho de 2012.

O Aeroporto Internacional de Brasília foi arrematado por R\$ 4,5 bilhões, lance feito pelo Consórcio Inframérica Aeroportos, composto pelas empresas Infravix Participações e Corporation América, por um prazo de 25 anos. O Aeroporto Internacional de Guarulhos foi arrematado por R\$ 16,2 bilhões, por prazo de 20 anos, pelo Consórcio Invepar, composto pelas empresas Invepar (Investimentos e participações em infraestrutura) e ACSA, da África do Sul. Já o Aeroporto de Viracopos ficou em R\$ 3,8 bilhões, pelo prazo de 30 anos, para o consórcio Aeroportos Brasil, composto pela Triunfo Participações e Investimentos, UTC Participações e Egis Airport Operation. Nos três casos, a Infraero tem 49% do capital social em cada concessão.

No terceiro lote de concessões foram arrematados os aeroportos Internacional do Rio de Janeiro/RIOgaleão-Antônio Carlos Jobim pelo consórcio Aeroportos do Futuro, formado pela Odebrecht e Transport, com participação de 60%, e a Operadora do Aeroporto de Cingapura Changi, com 40%, e o Internacional Tancredo Neves Confins, em Minas Gerais, por R\$ 1,8 bilhão, por 30 anos, pelo consórcio Aero Brasil formado pela Cia. de Participações em Concessões-CCR, com participação de 75%, Operadora do Aeroporto de Zurique, Flughafen Zürich, com 24% e Munich Airport International Beteiligungs, com 1%.

www.
expo
movimat
.com.br

20^a 22
SETEMBRO
2016

MOVI
MAT

Salão Internacional da Logística Integrada



Multimodalidade



Condomínio Logístico/
Real Estate



Segurança e
Gerenciamento
de Risco



Intralogística



T.I.



 /Movimat

Na nova Movimat você encontra:

LOGÍSTICA DE
PONTA A PONTA

► Expo Center Norte

Pavilhão Branco | São Paulo - SP

Contate nossos consultores!

comercial@expomovimat.com.br

Tel.: 11 3060-4982

Encontre as melhores soluções para destacar
seus produtos e serviços e alavancar grandes
negócios para sua empresa!

Organização e Promoção:

 Reed Exhibitions
Alcantara Machado

Avanço em ritmo lento

Com 22.037 quilômetros de vias interiores economicamente navegadas, o sistema hidroviário ainda enfrenta limitações de crescimento devido à falta de dragagens que emperra o escoamento de cargas pelo país

Sonia Moares



A hidrovía Tietê-Paraná ocupa um papel significativo no escoamento de cargas do país

A pesar de ser um canal importante para ajudar no escoamento de cargas pelo território nacional, o sistema hidroviário pouco avançou nos últimos anos, mantendo somente 5% de representatividade na matriz de transporte do país com 22.037 quilômetros de vias interiores economicamente navegadas, segundo estimativa da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq).

Em 2015 foram transportados pelas vias interiores 27,8 milhões de toneladas de carga, um crescimento de apenas 0,15% em relação ao ano anterior. No acumulado de janeiro a fevereiro de 2016 o volume totalizou 5,8 milhões de toneladas de cargas, segundo levantamento realizado pela Antaq.

Já no período de 2010 a 2015 a navegação pelas vias interiores teve um aumento de 13,4%, passando de 75,5 mi-

lhões de toneladas para 85,5 milhões de toneladas de carga, segundo a Antaq. O minério foi o produto que teve maior movimentação, com 27,7 milhões de toneladas, seguido pelas sementes e grãos, com 10,6 milhões de toneladas e combustíveis minerais com 10,6 milhões de toneladas.

Entre as bacias hidrográficas a Amazônica apresentou uma evolução de 1% em 2015 sobre o ano anterior e o principal produto foram os minérios com 9,3 milhões de toneladas transportadas no terminal trombetas. A hidrovía Tocantins-Araguaia teve um salto de 8,5% na movimentação de carga e a Vila do Conde foi a que registrou o maior volume transportado, com 15,4 milhões de toneladas.

Há perspectiva de aumentar a participação da hidrovía na matriz de transporte, de ampliar as alternativas de escoamento de produção e de reduzir os custos logísticos do país. Por meio do Plano Hidroviário Estratégico (PHE) criado em 2013 o

Ministério dos Transportes prevê investir R\$ 17 bilhões em obras de ampliação do sistema hidroviário até 2031, o que fará a navegação comercial pelos rios ampliar dos atuais 6.500 quilômetros para 9.500 quilômetros, aumentando o fluxo de cargas de 25 milhões para 120 milhões de toneladas.

Para as principais hidrovias (Amazonas-Solimões, Madeira, Tietê-Paraná, Tapajós-Teles Pires, Tocantins, São Francisco, Paraguai e Sul) identificadas no PHE, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) já contratou dez estudos de viabilidade técnica econômica e ambiental com o intuito de elaborar os projetos para a execução dos serviços e obras necessários para a garantia da navegabilidade com segurança nos rios federais. “Estamos atuando com todos os recursos para atingir até 2031 as metas propostas no Plano Hidroviário Estratégico”, informa o Dnit.

Tocantins – Com base no estudo elaborado pelo consórcio Arcadis Logos, o Dnit calcula que das hidrovias listadas no PHE a do rio Tocantins é a que demanda maior quantidade de obras, em especial eclusas para a transposição dos níveis criados pelas centrais hidrelétricas já instaladas no trecho navegável do rio.

Para José Renato Ribas, gerente de desenvolvimento e estudo da Antaq, a hidrovía Tocantins, um dos principais troncos viários do corredor centro-norte brasileiro, é a que exige uma obra de infraestrutura mais complexa, que envolve o derrocamento da grande rocha do Pedral do São Lourenço, além de licença ambiental. “É uma hidrovía que salta os olhos, mas

precisa de investimentos expressivos para garantir a navegabilidade”, observa o gerente da Antaq.

O Pedral de São Lourenço tem 43 quilômetros de extensão e está localizado entre a Ilha do Bogéa e o município de Santa Terezinha do Tauri, no Pará. É uma espécie de ladeira de pedras localizada no rio Tocantins. O serviço de derrocamento consiste na retirada de material do fundo do rio, que não é oriundo de assoreamento, ou seja, compõe naturalmente o leito do rio, que pode ser pedregoso ou não.

A hidrovia do Tocantins se divide em dois tramos. O primeiro, de Peixe (TO) a Marabá (PA), com 1.021 quilômetros de extensão, e o segundo, de Marabá (PA) à foz do Tocantins, com 494 quilômetros. “Esta hidrovia tem grande capacidade de atrair carga, mas para chegar até o sul é preciso de investimentos em duas eclusas, da usina hidrelétrica de Lajeado e da hidrelétrica de Tucuruí”, destaca o gerente



Devido às muitas corredeiras é difícil transformar o rio Madeira totalmente navegável

da Antaq. Por essa hidrovia são transportadas cargas em geral, com destaque para a bauxita, soja, milho e combustível.

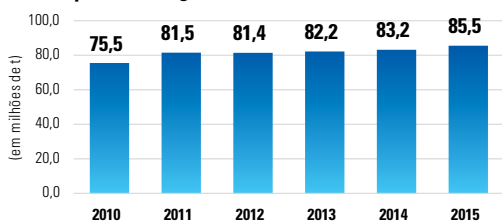
Madeira – O rio Madeira, uma das principais rotas fluviais das embarcações que transportam suprimentos, combustíveis e escoam produção agrícola no Ama-

zônia, é uma das mais difíceis de transformar em hidrovia totalmente navegável, segundo Raimundo Holanda, presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega). “É um rio que tem muitas corredeiras e não há investimentos em dragagem, o que atrapalha o escoamento da produção agrícola

Navegação em vias interiores - Transporte

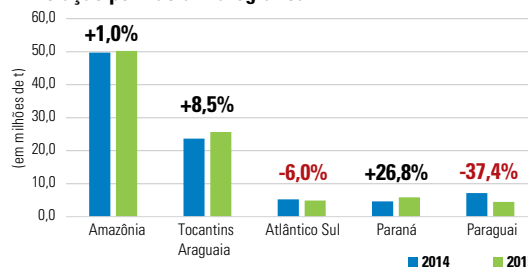
Fonte: SDP 2015

Transporte de carga



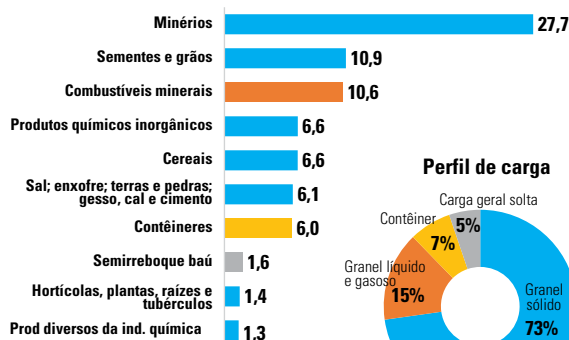
Crescimento do transporte (2010 a 2015)
13,4%

Evolução por Bacia Hidrográfica

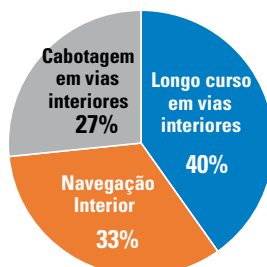
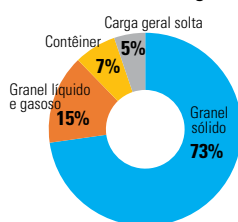


Navegação em Vias Interiores - Produtos*

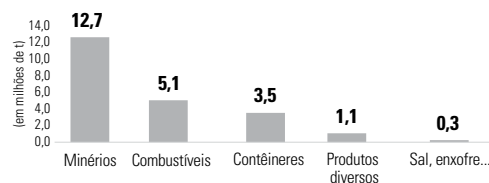
*milhões de toneladas



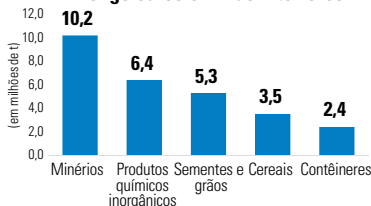
Perfil de carga



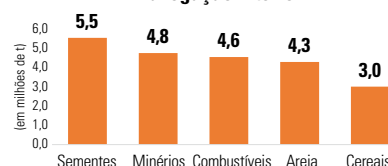
Cabotagem em vias interiores



Longo curso em vias interiores



Navegação Interior





Na hidrovía Tocantins exige-se a derrocada da grande rocha do Pedral do São Lourenço

la e de combustíveis na região”, aponta Holanda.

Segundo o presidente da Fenavega, a ausência de dragagens reduz a capacidade do transporte fluvial de cargas no rio Madeira no período de seca. “No período de águas fartas um comboio de embarcações leva 40 mil toneladas de carga por esse rio, mas no período de seca o volume reduz para nove mil toneladas. Se houvesse investimento em dragagem a quantidade de carga transportada cairia para 30 mil toneladas”, afirma Holanda.

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) alerta que, por causa da falta de dragagem, a situação tem se agravado nos últimos anos. “Durante o período das cheias, as embarcações passam, em média, oito dias navegando para cumprir o trajeto de Manaus a Porto Velho, que inclui o trecho do rio Madeira. Já no período da vazante – quando os níveis das águas baixam – são necessários até 15 dias para navegar a mesma distância. O tempo de navegação é maior porque as embarcações não seguem viagem à noite e na madrugada. A restrição eleva em 30% o custo do transporte de cargas e de passageiros na vazante, que ocorre entre os meses de julho e outubro”, relata Galdino Alencar Júnior, presidente do Sindarma.

Alencar destaca que o transporte de derivados de petróleo também fica difícil devido aos problemas gerados pela falta de intervenções no rio. “Na cheia um comboio de um empurrador e três barcas, que transporta em média nove milhões de litros passa a levar três milhões com mesmo equipamento na seca”, compara.

O presidente do Sindarma ressalta que o serviço de dragagem também é essencial para segurança da navegação no rio Madeira. “Principalmente para evitar acidentes com embarcações no período da seca, quando o calado do rio é reduzido”, declara Alencar.

O Sindarma defende que a dragagem do rio Madeira seja realizada com maior frequência para não comprometer a logística de transportes de cargas e passageiros. Também é necessário investir na sinalização da hidrovía. “O transporte fluvial precisa ser visto como um modal crucial para a logística brasileira, pois é um dos mais econômicos e menos poluente do país e deveria ser foco de mais investimentos do governo federal”, enfatiza Alencar.

Pela hidrovía Madeira passa 12 milhões de toneladas de carga, sendo cinco milhões de toneladas de grãos e três bilhões de litros de derivado de petróleo, além de carga geral. “Nesta hidrovía também são

transportadas seis milhões de toneladas de madeira, carga equivalente a mais de R\$ 10 bilhões. Isso representa uma redução entre 30% a 40% do custo de frete”, afirma o presidente da Fenavega.

O Dnit informa que no período de 2012 a 2014 foram executados os serviços de dragagens na hidrovía Madeira. Para dar continuidade às obras de dragagem e manutenção no trecho de Porto Velho (RO) à Itacoatiara (AM), foi aberto no final de março deste ano o processo licitatório para a contratação da empresa especializada que será responsável pela execução do projeto por cinco anos.

A abertura de propostas do processo licitatório para a contratação de empresa responsável pela execução de dragagem na hidrovía do Madeira, no trecho de Porto Velho (RO) à Itacoatiara (AM), que seria aberta dia 17 de maio foi adiada para 14 de junho deste ano pelo Dnit. O processo licitatório será via diretoria executiva do Dnit, mas a fiscalização da execução dos serviços terá o apoio da Superintendência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Amazonas. O valor estimado para a dragagem é de R\$ 81,8 milhões.

A dragagem é o procedimento para remoção dos sedimentos que se encontram no fundo do rio para permitir a passagem das embarcações. Segundo o Dnit, o trecho de 1.086 quilômetros de extensão, que vai da capital de Rondônia até o município de Itacoatiara, é o mais crítico.

Projetos – Segundo o Dnit, a carteira atual de projetos consiste em mais de 20 obras espalhadas nas principais hidrovias, com investimentos previstos e em execução num prazo de cinco anos em valor superior a R\$ 1 bilhão. Na lista de obras e serviços o Dnit destaca o derrocamento do Pedral do Lourenço, no rio Tocantins, que está em processo de finalização; os editais de dragagem e sinalização da Lagoa Mirim, na hidrovía do Brasil-Uruguaí, e a implantação da sinalização náutica no rio Tapajós (MT).

SUA EMPRESA PODE ESTAR ENTRE AS MAIORES E MELHORES DO PAÍS



A exemplo dos anos anteriores, a OTM EDITORA, que publica as revistas Transporte Moderno e Technibus, dá início à preparação da edição especial

MAIORES DO TRANSPORTE & MELHORES DO TRANSPORTE.

O sucesso das edições e de suas premiações é a análise criteriosa dos balanços das empresas participantes.

Sua empresa também está convidada a participar.

Para mais informações, ou enviar o balanço anual do exercício de janeiro a dezembro de 2015, com o ATIVO, PASSIVO e DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS, utilize o eventos@otmeditora.com. O prazo para a entrega dos balanços expira em **31 de julho de 2016**.

Lembramos que a participação é gratuita.

A sua colaboração é muito importante, para que possamos continuar com o nosso compromisso de levar aos leitores informações técnicas valiosas para medir a evolução e o desempenho de cada área do setor de transporte.





A hidrovia do Paraguai envolve cinco países: Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia

Tietê-Paraná—NahidroviaTietê-Paraná, o Dnit está executando sete obras de melhoramentos em parceria com o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH-SP). Destacam-se o atracadouro de espera da eclusa de Bariri (SP); proteção de pilares da ponte da SP-595; ampliação do canal de navegação da ponte da SP-425; canal de Anhembi (SP); ampliação do vão da ponte Ayrosa Galvão (SP); proteção de pilares da ponte da SP 333; canal de Ibitinga (SP); ampliação do vão de navegação da ponte do Jacaré (SP) e canal de jusante de Nova Avanhandava (SP).

Para a ampliação do canal de nova Avanhandava, o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo abriu no final de março a licitação para contratação de empresa que será responsável pela execução das obras no trecho paulista da hidrovia Tietê-Paraná. A abertura dos envelopes ocorreu em quatro de maio e a expectativa é que as obras comecem em julho deste ano. O investimento previsto de R\$ 289,6 milhões faz parte do programa de modernização desta hidrovia.

A metodologia construtiva empregada nas obras será por meio de escavação submersa (derrocamento) e a seco (céu aberto). As licenças ambientais de instalação e de operação necessárias às inter-

venções já foram concedidas pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) no final de janeiro deste ano.

A intervenção no canal de Nova Avanhandava, no reservatório de Três Irmãos, proporcionará a ampliação de 2,4 metros de sua profundidade em dez quilômetros da hidrovia. A melhoria possibilitará maior flexibilidade na operação das hidrelétricas de Três Irmãos e Ilha Solteira sem interferir na navegação, uma vez que as embarcações que navegam pela hidrovia compartilham o mesmo espaço físico das barragens das usinas hidrelétricas, construídas com o conceito de aproveitamento múltiplo das águas. Segundo o DH, esta é uma obra de extrema importância para o futuro do sistema por contribuir para a compatibilização do uso do reservatório tanto para o transporte de cargas como para a geração de energia.

A hidrovia Tietê-Paraná possui 2.400 quilômetros de extensão, sendo 1.600 quilômetros localizados no Rio Paraná, sob a Administração da Hidrovia do Paraná (Ahrana), órgão ligado ao Ministério dos Transportes, e 800 quilômetros no rio Tietê, sob a responsabilidade do Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo. Esta hidrovia integra um grande sistema de transporte multimodal, abran-

gendo os estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais. Conecta áreas de produção aos portos marítimos e serve os principais centros do Mercosul. “É uma das hidrovias mais bem consolidadas com várias obras executadas, dez eclusas bem mantidas e uma gestão mais eficaz”, avalia José Renato Ribas, o gerente da Antaq.

O transporte de cargas de longo percurso na hidrovia Tietê-Paraná foi retomado, em 27 de janeiro deste ano, após permanecer interrompido por 22 meses no trecho entre o quilômetro 99,5 do reservatório de Três Irmãos e a eclusa inferior de Nova Avanhandava. A suspensão foi decorrente do baixo nível dos reservatórios de Três Irmãos e Ilha Solteira e atingiu as cargas vindas de São Simão (GO) e Três Lagoas (MS), que contemplam soja, milho, celulose e madeira. Neste período, no restante do trecho paulista da hidrovia, houve navegação de cana de açúcar e areia.

Segundo o DH, a hidrovia Tietê-Paraná ocupa significativo papel no escoamento de cargas, além de ser um dos principais corredores de exportação do país. Desde 2006 o volume de cargas cresceu de cerca de 3,9 milhões de toneladas para 6,3 milhões de toneladas. Alguns dos principais produtos transportados são milho, soja, óleo, madeira, carvão, cana de açúcar e adubo.

Segundo a Antaq, o transporte de cana de açúcar pela hidrovia Tietê-Paraná teve um aumento de 50,3% em 2015 sobre a movimentação registrada em 2014.

Com a reativação da passagem de cargas de longo percurso, a projeção para 2016 é de superar os 6,3 milhões de toneladas de cargas geral. Para 2017, a expectativa é de que essa quantidade suba para sete milhões de toneladas.

Por meio de convênio assinado em 2011 entre o governo do Estado de São Paulo e o governo federal, o DH prevê um investimento de R\$ 1,5 bilhão na hidrovia Tietê-Paraná. Deste total, R\$ 900 milhões são provenientes da União e R\$ 600 milhões do Tesouro do Estado. O programa

tem como objetivo realizar melhorias e modernização no trecho paulista da hidrovia, que permitirão a atracação de cerca de 11,5 milhões de toneladas de cargas por ano.

Ao longo de toda a hidrovia estão localizados 26 terminais, sendo em São Paulo 13 terminais, nove eclusas, sete barragens, 17 pontes, sete estaleiros de responsabilidade do setor privado. Nestes terminais são processadas e armazenadas as matérias-primas até sua transferência para outro modal, que pode ser o rodoviário, dutoviário ou ferroviário.

As embarcações que navegam pela hidrovia Tietê-Paraná compartilham o mesmo espaço físico das barragens das usinas hidrelétricas, construídas com o conceito de aproveitamento múltiplo das águas: abastecem o Estado de São Paulo de energia e ao mesmo tempo possibilitam a navegação, a irrigação de culturas agrícolas, o turismo fluvial, os esportes náuticos e o lazer.

Amazonas-Solimões – Nashidroviadas da bacia amazônica estão sendo construídas mais de dez instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4). Somado a essas licitações, o Dnit, em parceria com o Comando da Marinha, está atualizando as cartas náuticas das principais hidrovias inseridas no PHE. Além disso, as administrações hidroviárias do Dnit estão finalizando processos licitatórios para a manutenção da sinalização náutica e manutenção do gabarito hidroviário dentro de suas jurisdições.

A hidrovia Amazonas-Solimões é um canal de extrema importância, pois, além das grandes cidades existentes às suas margens, ainda é a confluência de outros cursos d'água navegáveis, como o rio Madeira e o Tocantins.

Esta hidrovia é dividida em dois tramos. O Solimões, que se estende de Tabatinga (AM) a Manaus (AM), tem aproximadamente 1.600 quilômetros e possui calado mínimo de seis metros, com alguns pontos críticos na seca. O Amazonas, que

vai de Manaus a Belém (PA) com 1.650 quilômetros, tem calado de dez metros e permite o acesso de navios marítimos de até 60 mil toneladas de porte bruto (TPB).

O Dnit informa que do recurso de R\$ 1,84 bilhão definido pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC2) em 2011, o montante destinado para obras hidroviárias foi de aproximadamente R\$ 1,57 bilhão e para obras portuárias totalizou R\$ 267,4 milhões.

Segundo o Dnit, o valor global dos recursos aplicados ao longo dos anos em que o PAC está vigente ainda está em levantamento, uma vez que inclui dezenas de empreendimentos executados por diversos anos. E o cronograma de obras está adequado ao que foi definido pelo programa.

Mercosul – Localizada na bacia do sudeste a hidrovia Mercosul é constituída principalmente pelos rios Jacuí e Taquari, que são ligados à Lagoa dos Patos pelo Lago Guaíba, seguindo pelo canal de São Gonçalo e finalmente à Lagoa Mirim. São 650 quilômetros entre as cidades de Estrela – rio Taquari – e Santa Vitória do Palmar, já na divisa com o Uruguai. “Esta hidrovia é bem consolidada e tem um projeto de ampliação num acordo fechado entre o Brasil e o Uruguai”, informa o gerente da Antaq.

Paraguai – Outra hidrovia importante é a do Paraguai, que envolve cinco países do Rio da Prata: Bolívia, Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina. Esta hidrovia começa no município de Cáceres, no Mato Grosso, e atravessa 1.300 quilômetros até Nueva Palmira, no Uruguai, passando pelas cidades de Corumbá e Assunção. Sua intenção era permitir o tráfego de barcas 24 horas por dia. Pela região passam enormes comboios que percorrem suas águas transportando soja, trigo, minérios, combustíveis e madeira. No tempo da seca, bancos de areia surgem do nada,

como icebergs, dificultando a navegação.

São Francisco – A hidrovia São Francisco, segundo o gerente José Renato Ribas, foi muito importante no passado. Hoje não é mais porque o rio teve problema de assoreamento e isso causa dificuldade na navegabilidade. “Nesta hidrovia não basta executar o serviço de dragagem, é necessário fazer todo um trabalho de revitalização do rio que é muito complexo, por isso, está sem navegação”, destaca.

Revisão – O gerente da Antaq calcula que o estudo de demanda lançado em fevereiro de 2013 e denominado Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), prevendo acrescentar 10 mil quilômetros na malha hidrográfica brasileira até 2031, poderá ser revisto. “Diante do momento conturbado pelo qual passa o Brasil, com intensa crise política que atingiu fortemente o crescimento econômico nacional, o estudo de modelagem do setor hidroviário não avançou, seja por falta de capacidade de investimentos ou pela complexidade das obras estruturais para tornar determinado trecho navegável. O que se observa até agora é que o projeto não se materializou”, afirma Ribas.

O PNIH elaborado pela Antaq tem como objetivo fazer um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e indicar as áreas propícias para instalações de terminais portuários. “Uma das propostas deste plano foi analisar diferentes cenários logísticos, buscando avaliar a criação de terminais hidroviários e alternativas de escoamento e utilizando as hidrovias nacionais a partir de trechos já navegados ou potencialmente navegáveis”, esclarece o gerente da Antaq.

Segundo Ribas, as bacias hidrográficas ainda estão subutilizadas, mas têm potencial para equilibrar a matriz de transporte do país de forma sustentável. “Cada uma tem a sua peculiaridade com relação às dificuldades de execução das obras de infraestrutura”, observa.

O desafio da indústria de caminhões

Fabricantes disputam novas fatias de um mercado cada vez menor e traçam estratégias que incluem novas versões de produtos que permitam a entrada em nichos ainda não explorados

Amarilis Bertachini



Volkswagen Constellation 24.280, pelo oitavo ano consecutivo, foi o caminhão mais vendido do mercado brasileiro

Com o sinal de alerta já ligado há vários meses, cada divulgação de um novo índice de vendas torna-se uma decepção para o mercado de caminhões. Parece que nada consegue deter a queda livre que se iniciou em 2014 e que pressiona os resultados das grandes montadoras instaladas no mercado brasileiro. Nos primeiros quatro meses deste ano, não foi diferente. O total de caminhões licenciados de janeiro a maio, 21.389 unidades, mostra uma nova queda de 31% em comparação aos primeiros cinco meses do ano passado, quando foi registrado o emplacamento de 31.015 veículos,

conforme levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

A equação é de difícil solução: um mer-



cado cada vez menor, mas com o mesmo número de concorrentes em meio a uma das piores crises econômicas pelas quais o país já passou. Neste cenário, as recentes mudanças na esfera política, com a entrada do presidente em exercício, Michel Temer, e a nomeação de novos nomes para os ministérios, surgem como um alento para o setor produtivo que aposta em mudanças positivas.

MAN – “É difícil fazer qualquer previsão do mercado no momento atual porque envolve diversos fatores que não dependem diretamente do mercado de caminhões, mas, sim, de uma série de outras coisas, sejam elas políticas ou econômicas”, diz Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America.

Mais alarmante ainda é a comparação que Alouche faz com os anos anteriores. Considerando-se que o mercado de 2015 já caiu quase 50% em relação ao ano anterior e o de 2014 recuou 13% sobre 2013, já se acumula uma queda de 62%. “Se considerarmos mais uma queda em 2016, vamos dizer que em três anos o mercado declinou 70%, a grosso modo, e isso sem dúvida nenhuma tem um impacto muito alto na indústria de caminhões e é um espelho do que está acontecendo na economia”, diz o executivo da MAN.

É exatamente por isso que ele acredita que o patamar de queda registrado nos primeiros quatro meses deste ano não de-

Ricardo Alouche: “É difícil recuperar toda a perda até o final do ano, mas estamos prevendo uma pequena recuperação para o segundo semestre”

verá permanecer até o final de 2016 porque se isso acontecesse a queda do PIB seria muito maior do que a que está sendo anunciada. "É difícil recuperar toda a perda até o final do ano, mas nós estamos prevendo uma pequena recuperação para o segundo semestre, não com força de fazer um offset na queda, mas evitando que o mercado continue declinando até dezembro, estabilizando a curva de queda e dando algum sinal de recuperação a partir do segundo semestre", analisa Alouche.

Na MAN, foi traçada a estratégia de manter a participação de mercado nas vendas internas e, para tentar amenizar o impacto da redução de volume de vendas, a montadora implementou uma série de programas de redução de custos incluindo a liberação de planos de demissão voluntária e a colocação de pessoal no Programa de Proteção ao Emprego (PPE). A MAN tem atualmente uma opção de PPE assinada com o governo pela qual não se trabalha na empresa às sextas-feiras, durante as 52 semanas do ano. "Ou seja, estamos com corte adicional de 20% na nossa jornada de trabalho, justamente para que não haja incremento de estoque e que depois tenhamos que fazer novas paradas na fábrica. Estamos tentando otimizar e reduzir custos para tentar compensar, pelo menos em parte, a queda de volume", explica o executivo.

As vendas de caminhões da MAN nos primeiros cinco meses do ano totalizaram 5.765 unidades, 35,9% abaixo dos 8.646 veículos emplacados em igual período do ano passado. Os modelos mais vendidos pela montadora foram o Volkswagen Constellation 24.280, que pelo oitavo ano consecutivo foi também o caminhão mais vendido do mercado brasileiro, e o Volkswagen Delivery 8.160, o segundo mais vendido pelo sétimo ano consecutivo.

Em 2015, 37% das vendas da MAN foram de caminhões pesados, 34% de caminhões leves e 20% de extrapesados. O restante foi composto pelos médios e os chamados pesados Tractor. No início

deste ano, houve uma pequena migração da demanda do nicho de pesado para o extrapesado, principalmente pela situação da agricultura, que está demandando mais veículos de transporte do que o resto dos segmentos, o que fez com que a proporção mudasse para 34% de leves, 32% de pesados e 26% de extrapesados.

Alouche trabalha na MAN desde 1989 e confessa que já passou por diversas crises ao longo desses anos, mas nenhuma tão expressiva quanto a atual em termos de queda de mercado e falta de visão de quando o mercado vai se recuperar. "As anteriores foram crises fortes e nós nos adaptamos e depois de seis meses o mercado começou a reagir bem, mas a crise atual tem sido mais longa e, ao que tudo indica, vai demorar mais um pouco para começar a recuperação. Então, sem dúvida, eu diria que esta é a pior crise da história da nossa empresa", assume, lembrando que o volume de vendas de caminhões voltou aos níveis de 1999, ou seja, "para volumes do século passado".

"Terminamos 2015 estabelecendo 13 anos consecutivos de liderança de mercado no segmento de caminhões no Brasil. Apesar de uma grande queda de vendas, nossa participação de mercado teve incremento de quase 1%, e encerramos o ano com 27,6% de participação de mercado.



Roberto Leoncini: "Sofremos como todo mundo, mas podemos dizer que conseguimos ganhar algum espaço em relação aos outros"

No início deste ano, por conta de reajustes, sejam eles de energia, fornecedores, do aço ou defasagem do real em relação ao euro e ao dólar, tivemos que implementar aumentos de preços consideráveis e por conta disso nossa participação caiu de forma relativa, mas de forma controlada. O principal objetivo este ano é mantermos nossa participação no mercado e ultrapassarmos as dificuldades", resume.



O melhor desempenho da Mercedes-Benz ficou com a faixa de comerciais leves, na qual sua participação no primeiro quadrimestre subiu de 26% para 32% em comparação com o ano anterior



Bernardo Fedalto: "Há uma chance de o mercado avançar com as modificações na política"

Mercedes-Benz—Nos primeiros meses de 2015, a liderança em vendas de caminhões foi assumida pela Mercedes-Benz do Brasil que encerrou o período com o licenciamento de 6.436 unidades, 17,5% a menos que em igual período do ano passado.

O resultado é fruto de um trabalho que começou há cerca de dois anos. "A empresa vem mudando desde 2014, começamos a colocar muito mais energia e a escutar o cliente final, tanto que agora temos nosso guarda-chuva que é 'As estradas falam e a Mercedes ouve', isso agora é uma religião dentro da empresa, tanto na área de serviços e peças, quanto na área de vendas", declara Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, marketing de pós-venda de caminhões e ônibus do Brasil da Mercedes-Benz.

De acordo com ele, essa nova postura ajudou a montadora a fornecer exatamente as soluções que os clientes demandavam e o mercado reconheceu isso. "Houve uma mudança de postura da Mercedes frente às necessidades dos clientes e acho que também por isso a gente sentiu um pouco menos que as

outras empresas neste início de ano. Estamos sofrendo como todo mundo, mas podemos dizer que conseguimos ganhar algum espaço em relação aos outros", complementa.

Dentro desse mercado encolhido, o melhor desempenho da montadora ficou com a faixa de comerciais leves, na qual a participação da Mercedes subiu de 26% no primeiro quadrimestre de 2015 (1.819 unidades) para 32% neste início de ano, com 1.376 unidades comercializadas. Isto reflete o movimento de clientes de alguns setores, como empresas atacadistas que precisam do caminhão leve para a distribuição urbana.

"O pior segmento é o de pesados, foi o que sentiu mais no ano passado e ainda não mostrou reação este ano. Tivemos um pequeno movimento no extrapesado no começo do ano, em decorrência da safra de cana, mas, a partir de então, não tivemos mais reação. Não há grandes obras de infraestrutura acontecendo no país, o setor de mineração, que é consumidor de caminhões offroad, também está em uma situação bem difícil, e o setor de madeira melhorou um pouco, com alguns movimentos pontuais", analisa Leoncini. A faixa de médios depende do desempenho do segmento de bebidas e a de semipesados está retraída, complementa o executivo.

Segundo Leoncini, a empresa iniciou o ano trabalhando com previsão de mercado equivalente à da Anfavea, de 60 mil a 65 mil unidades, mas o resultado dos primeiros meses indica que será difícil chegar nesse patamar. "Acho que temos que começar a falar em algo entre 50 mil e 55 mil e o mercado precisa começar a reagir a partir de agora, com o fato novo político que temos. Se olharmos em relação ao ano passado, o mercado está bem pequeno, e se fizermos uma conta matemática ela não apontará nem para os 50 mil", comenta o executivo.

Victor Carvalho: "Acabamos de ver uma mudança de comando no governo federal, mas que ainda não surtiu efeito imediato"

Volvo — Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo, traça uma expectativa mais otimista do mercado diante das diretrizes da nova equipe econômica. "Há uma chance de o mercado avançar com as modificações na política. Se as mudanças que o Michel Temer implementar gerarem confiança, quem estava com dúvida pode começar a tomar decisões. A expectativa é positiva, mas o Temer tem um desafio nos próximos cem dias que não é fácil. Tomara que ele tenha sucesso, estamos apostando nisso para que o país melhore porque está muito difícil", comenta Fedalto.

A Volvo, que no ano passado registrou queda de 57,5% nas vendas de caminhões, sobre 2014, começou 2016 com uma queda de 29,8% nos emplacamentos dos primeiros cinco meses do ano (2.490 veículos), em relação a igual período do ano passado. Em 2015, as vendas da Volvo de pesados — segmento em que ela mais atua — foram lideradas pelo FH 460 6x2, com 1.651 unidades, seguido pelo FH 540 6x4, com 1.587 veículos.

Para 2016, a previsão da montadora é de uma queda da ordem de 25% sobre 2015 nos segmentos de pesados e semipesados. "Na realidade, o número oficial que a Volvo divulgou no exterior foi um pouco maior, de 28%. Em seu balanço trimestral, a Volvo na Suécia mencionou



Exportações: uma saída para a crise

De forma geral, e a exemplo de outros setores da economia, a indústria de caminhões intensificou o volume das exportações, beneficiadas pela alta do dólar que aumentou a competitividade do produto nacional.

“Costumo dizer que exportar não é simplesmente virar uma chave ou apertar um botão e no dia seguinte começar a exportar apenas porque ficou mais favorável a relação da moeda. Hoje o mercado de exportação é um dos nossos focos, está entre nossos objetivos crescer na exportação. Dentro do nosso negócio estamos prevendo um incremento de exportações da ordem de 10%, enquanto o mercado interno deverá sofrer queda”, explica Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America.

A MAN tem basicamente três grandes mercados de exportação: Argentina, Chile e México. Segundo Alouche, o México está demandando bem, mas os países da América do Sul estão um pouco mais restritos porque costumam acompanhar a tendência do Brasil. Ele explica que as vendas ao mercado externo ficam mais concentradas nos produtos de 13 t até 45 t, ou seja, os pesados. “As exportações de leves são mais difíceis porque a competitividade no mercado externo do caminhão leve é muito maior e sofre influência de muitas outras marcas, como as chinesas e coreanas. Por isso, a exportação concentra-se mais nos caminhões médios e pesados”, diz.

A fábrica da Volvo no Brasil cuja área de responsabilidade envolve a América Central, Caribe e América do Sul, apresentou bom desempenho de exportações no ano passado. “A Argentina vem mostrando sinais de recuperação, o Chile está estável, o Peru também está positivo e outros mercados da América do Sul estão estáveis, ninguém está com o nível de crise que nós estamos vivendo. A taxa do dólar nos deixa em uma boa posição de competitividade”, afirma Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo.

A exportação está no foco da Volvo desde que a montadora se instalou no país. Fedalto relembra que fazia parte do contrato da Volvo ao vir para o Brasil que a montadora deveria exportar, naquela ocasião, um terço de sua produção. “Para montar a fábrica, tínhamos um acordo com o governo da época pelo qual nós poderíamos importar alguns componentes até atingir o índice de nacionalização e deveríamos exportar um terço da nossa produção. Então, sempre tivemos a exportação como uma das nossas pernas. Essa obrigação expirou, mas sempre mantivemos a exportação acima de 20%, e esse índice pode chegar a um

volume maior devido à competitividade de nossos produtos”, conta o executivo.

O diretor da Volvo destaca que “manter um pé” fora do Brasil é muito importante do ponto de vista estratégico, para deixar a empresa mais equilibrada e ressalta que a exportação tem papel muito importante na situação que o mercado brasileiro está vivendo hoje. Da produção total da Volvo, cerca de 30% são exportados atualmente e os modelos mais vendidos lá fora são o FH e o FMX, principalmente para o mercado do Peru, onde é grande a aplicação fora de estrada, para a atividade de mineração.

No ano passado, a Iveco teve um crescimento de 53% na exportação de todos os segmentos de produto, mas destacaram-se as vendas ao exterior do Daily e do Tector, que se mostram mais competitivos para exportação. “Diante do cenário brasileiro tivemos nossa estratégia mais voltada ao reforço das exportações. Os 53% se basearam muito na Argentina, cujo mercado no ano passado ainda foi positivo, e tivemos crescimento no Chile, Colômbia, Peru, Equador, Bolívia e Uruguai, em todos os segmentos”, relata Ricardo Barion, diretor de marketing para a América Latina da Iveco Latin America. A representatividade das exportações subiu de 15% (em 2015) para 25% (em 2016) da produção total.

Também as exportações da Mercedes-Benz cresceram. No ano passado, as vendas para o exterior somaram 4.653 unidades, volume 28,7% maior que os 3.613 caminhões exportados em 2014.

A Scania, que exporta a partir de sua planta de São Bernardo do Campo (SP) para países na África, Oriente Médio, Ásia e Oceania, é outra que aumentou a produção para o exterior. “A Scania é uma empresa global e, portanto, exportação sempre esteve em sua agenda. Nos últimos anos, o Brasil foi o principal mercado da fábrica de São Bernardo, representando 70% da produção, sendo os outros 30% do volume direcionado para exportação. Desde o ano passado, porém, houve uma inversão. Este ano, com desaquecimento da economia brasileira, essa relação será de 70% para exportação e 30% para o mercado interno”, relata Fabio Castello, vice-presidente de Logística da Scania Latin America.

Já para a Agrale, as exportações são, basicamente, de veículos das linhas leves e semileves. Em 2015, foram exportadas 51 unidades e a previsão para este ano é chegar a 140 caminhões. A montadora exporta atualmente para a Argentina, mas já está estudando novos mercados na América Latina, tais como Uruguai, Chile, Peru e Colômbia.

que o volume no Brasil, que no ano passado foi de 41.700 unidades de pesados e semipesados, este ano seria de 30 mil, o que dá uma queda de 28%. Estamos es-

perançosos em que o novo governo reverta um pouco essa curva. Acho que existe o potencial, mas temos que esperar para ver os resultados”, avalia Fedalto.

O foco da Volvo para 2016 é manter a fatia de mercado nos pesados no nível do ano passado, com market share entre 29% e 30%, participando de todos os ne-

gócios e acompanhando todas as oportunidades. O mesmo vale para o segmento de semipesados, com expectativa de uma participação de mercado entre 10% e 11%.

“O mercado está menor, não dá para vender o mesmo volume, então nosso objetivo é manter a participação. Temos atuado bastante junto à rede de concessionários no sentido de propor aos nossos clientes soluções de pós-venda, promoções, condições diferenciadas para que eles levem seus caminhões para fazer manutenção nas nossas casas. Temos promoções de mão de obra, de peças, troca de óleo; temos o que chamamos de ‘pit stops’ que é aquela troca rápida de óleo que em 45 minutos o caminhão chega e já sai. A área de pós-venda é que sustenta a receita nas épocas de baixa como a que estamos vivendo agora”, assinala o executivo.

Scania – Na previsão de Víctor Carvalho, diretor de vendas de caminhões da Scania no Brasil, o mercado acima de 16 toneladas poderá ser 10% menor do que foi em 2015. “A economia brasileira está desaquecida também neste ano e o mercado passa por uma fase de ajustes. Acabamos de ver uma mudança de comando no governo federal, mas que ainda não surtiu efeito imediato. Um fator importante para o mercado de caminhões neste ano é a recuperação da confiança do transportador para que ele volte a investir. No momento, a realidade é de queda de vendas. Mas o mercado voltará a ser comprador com o reaquecimento da economia, a estabilidade política e quando o empresário enxergar políticas mais claras do governo do ponto de vista fiscal. Vale a pena reforçar que o mercado brasileiro tem um grande potencial, já provou isto nestes últimos anos”, opina o diretor.

A estratégia da montadora em 2016 é estar em parceria com o cliente e a rede de concessionárias. “Uma fabricante verdadeiramente preocupada com o cliente precisa mostrar que é parceira justamente

em momentos de mercado retraído. Do ponto de vista da estratégia comercial, a Scania está trabalhando com propostas estruturadas, englobando produto, serviço, solução financeira e seguro. Com isso, o cliente tem em mãos uma solução completa para sua operação ser ainda mais rentável. Além disso, continuamos muito próximos do varejo, dos transportadores e autônomos com frotas menores, para entender suas necessidades por segmento e fazer a diferença oferecendo soluções integradas de produtos e serviços”, explica Carvalho.

No ano passado, a Scania encerrou o exercício com uma retração de 63%, com 5.224 caminhões emplacados, frente a 14.144 licenciados em 2014. Nos primeiros cinco meses do ano, a queda foi percentualmente menor, 21,4% menos veículos foram licenciados de janeiro a maio (1.648 unidades) em comparação a igual período de 2015 (2.096 unidades).

“Não tem sido uma realidade só da Scania a queda de vendas em relação ao ano passado. Já prevíamos que o mercado neste ano seria inferior a 2015. A indústria só verá uma reação positiva com o reaquecimento da economia e quando o empresário voltar a ter confiança para investir”, complementa Carvalho. Segundo o executivo, em um ano desafiador como foi 2015, com todas as dificuldades da desaceleração da economia, fim do PSI, restrição ao crédito e queda da oferta de frete, que tornou a maior parte das frotas



Ricardo Barion: “Durante toda a minha vida profissional não vi uma situação tão difícil”

ociosa, a Scania teve como missão principal permanecer ao lado do cliente oferecendo soluções de produtos e serviços eficientes para aumentar a rentabilidade e a disponibilidade.

Ele destaca entre as principais atuações da empresa no ano passado os lançamentos de cinco produtos (três caminhões e dois ônibus), a expansão da rede de concessionárias para 126 pontos de atendimento e mudanças de estratégias internas, como voltar o foco do negócio para o varejo e para a busca por novos clientes.

Dois lançamentos de caminhões feitos no ano passado, o cavalo mecânico rodoviário 8x2 (alternativa ao bitrem) e o semipesado de cabine estendida (que carrega 400 kg a mais de carga útil), estão sendo mais demandados pelos clientes este ano, como soluções para aumentar a produtividade e a disponibilidade da frota. Carvalho destaca também o Streamline, que aumenta em 4% a economia de combustível em relação à linha Euro 5, e chegou no ano passado a 60% de partici-

Silvan Poloni: “A empresa investiu no desenvolvimento de novos produtos para oferecer diferentes opções”

pação dentro do mix da marca. Ele acredita que em 2016 esse modelo continuará a se consolidar.

Os mais vendidos pela empresa no ano passado foram o pesado R 440, com 2.107 unidades, o semipesado P 310 8x2, com 983 veículos e o fora de estrada G 440, com 645 unidades. Do total de caminhões vendidos em 2015, os pesados representaram cerca de 80% e os demais foram semipesados.

Iveco – Comparando o mercado atual com o do ano passado, Ricardo Barion, diretor de marketing para a América Latina da Iveco Latin America, destaca que em 2015 a queda do mercado começou somente depois do primeiro trimestre do ano, mas em 2016 o mercado já começou em baixa desde o início, com queda de 32% no primeiro trimestre, em relação ao mesmo período do ano anterior.

“Durante toda a minha vida profissional não vi uma situação tão difícil, a crise política tomou uma proporção tão grande que ficou difícil fazer qualquer previsão mais coerente. A mudança da presidência agora toma proporção mais positiva, mas ainda não se consegue colocar essa positividade dentro do volume da expectativa de mercado”, declara Barion. A previsão da empresa é que até o final do ano haja uma queda entre 5% e 10% em relação ao ano passado. “A Iveco deve acompanhar o comportamento do mercado, porém temos expectativa de algum crescimento em termos de participação, já que recentemente fizemos uma série de lançamentos em vários segmentos. Com isso, imaginamos maior competitividade a partir de agora, inclusive nos nichos, com a linha Tector e com os veículos vocacionais”, destaca o executivo da Iveco.

Ele diz que a equipe da Iveco já previa esse nível de resultado para o começo do ano. De janeiro a maio, foram licenciados 1.168 caminhões Iveco, uma retração de 39% sobre igual período do ano passado (1.919 veículos). Em relação ao restante do ano, a previsão é de manter patamar

mais próximo da média diária atual e, para o fim do ano, como o final de 2015 foi bastante crítico, a previsão é que as curvas de encontrem e comece uma condição um pouco melhor para o mercado a partir do ano que vem. Em 2015, a Iveco somou 4.492 veículos licenciados, quase 49% menos que os 8.795 registrados em 2014.

A Iveco hoje tem participação maior no segmento de leves, principalmente com o Daily. No segmento de chassi cabine, o Daily tem 45% de participação e recentemente a montadora lançou a versão 40S14, para atender os clientes em regiões fora das zonas de restrição ou em cidades que restringem a circulação de veículos acima de quatro toneladas. O modelo conta com o motor de três litros da FPT Industrial, com 146 cv de potência.

DAF – Entre tantos resultados negativos, a DAF se destaca com um crescimento de 62,6% no número de caminhões licenciados nos cinco primeiros deste ano, com 239 unidades, ante 147 em igual período de 2014. No ano passado, a montadora também registrou alta de 72,4% com 443 veículos licenciados, frente a 257 em 2014.

“Isso é resultado do nosso esforço de vendas; nossa venda é um trabalho de formiguinha, com prospecção, seções de test-drive, e foco em mostrar a economia que nossos clientes têm no pós-venda”, declara Michael Kuester presidente da DAF no Brasil.

A expectativa da empresa é otimista, com previsão de terminar 2016 com 1.000 caminhões licenciados no ano. “No ano passado terminamos com 2,4% de market share e a ideia é dobrar a participação de mercado no segmento onde atuamos”, prevê Kuester.

Agrale – Como reflexo do lançamento, no final do ano passado, de sua Linha A, a Agrale espera para este ano alcançar desempenho semelhante ao de 2015, com a manutenção dos atuais volumes. Comercializado em três diferentes mode-



Michael Kuester: “A ideia é dobrar a participação de mercado no segmento onde atuamos”

los – A7500, A8700 e A10000 – o caminhão da linha A tem como diferencial sua cabine simples em aço estampado e foi configurado com diversos itens e equipamentos de conforto, segurança e tecnologia. No segmento de leves, a empresa planeja crescimento.

De janeiro a maio deste ano, a montadora teve retração de 14,1% no número de caminhões licenciados, em comparação a igual período do ano passado, com um volume de 110 unidades, enquanto no mesmo período de 2015 o número foi de 128 unidades. O modelo mais comercializado no ano passado pela Agrale foi o A10000, com 77 unidades licenciadas.

“O desempenho alcançado por todo mercado em 2015 ficou muito abaixo do desejado e também do esperado. Atuamos em um mercado altamente competitivo há muitos anos, ou seja, já estamos habituados à forte concorrência, que com a queda de demanda ficou mais acirrada, com todos os players ‘brigando’ por um único cliente. Neste contexto, a empresa investiu no desenvolvimento e lançamento de novos produtos para oferecer diferentes opções e para atender da melhor maneira às necessidades e desejos de seus clientes”, declara Silvan Poloni, gerente de vendas de caminhões da Agrale.



Grandes frotistas movimentam o mercado

Apesar da queda na comercialização de caminhões, alguns grandes frotistas continuam comprando novos veículos, mas o varejo ganha representatividade nas vendas das montadoras

Amarilis Bertachini

O mercado interno de caminhões declinou, mas não parou. Alguns segmentos da economia continuam demandando novos veículos para renovação ou expansão de suas frotas, seja para movimentar um volume maior de cargas sazonais ou apenas para cumprir contratos. É o caso do segmento agropecuário, que, a despeito da crise, mantém um nível de atividade que requer novos caminhões para o transporte.

“Um setor que começou este ano de forma bastante positiva, em relação à média do mercado atual muito baixa, é o setor de celulose, papel e reflorestamento, que está demandando cotações de veículo”, relata Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America. Este setor utiliza

caminhões extrapesados, alguns fora de estrada, e alguns para transporte em estradas, de toras, madeira e outros produtos ligados à celulose. “Temos alguns negócios fechados, que foram faturados em abril e maio, bastante voltados a esse segmento. Esse é um dos segmentos que caíram menos em comparação a outros. O veículo escolhido foi o MAN TGX, que tem se mostrado a solução sob medida para esse tipo de aplicação”, conta o executivo.

Segundo Alouche, a montadora negociou neste início de ano com pelo menos cinco grandes frotistas. “O número parece baixo, mas o número de unidades dentro desses cinco clientes é bastante relevante. Digamos que em cinco grandes frotistas nós concluímos a venda de 200 caminhões”, comemora.

Outro setor que também já veio des-

de o final do ano passado com demanda ativa, e tem se mantido estável no início deste ano, é o de distribuição de bebidas. “Este é o segundo setor que se mantém relativamente aquecido. Neste segmento, há outras cinco grandes empresas envolvidas na compra de 100 ou 200 caminhões”, revela Alouche.

As indústrias do segmento de produtos frigorificados, como carne bovina, frango e suíno, também têm se mostrado compradoras de novos caminhões para reforço das frotas para todo o processo, desde a origem, no abate, até a chegada do produto ao porto. “De fato, não há nenhum setor aquecido, mas estes três setores mencionados são aqueles que se mantiveram pelo menos estáveis em relação ao ano passado”, pondera o executivo, acrescentando que neste setor de frigorificados há uma grande empresa e vários

distribuidores que somam encomendas de outras 100 unidades.

Essas compras de caminhões em meio à crise resultam de uma combinação de fatores porque são atividades que estão um pouco mais aquecidas por motivos específicos. O setor de celulose, por exemplo, intensificou muito as exportações.

Já o setor de frigoríficos, diz Alouche, não está mais aquecido do que nos últimos anos; ao contrário, ele teve uma queda, mas como é um setor que demanda muito caminhão o frotista prefere não deixar os veículos ultrapassarem o nível da idade média da frota que ele precisa manter. “É quase uma compra natural, que é feita para renovação de frota, para manutenção da idade média da frota do cliente”, comenta.

A indústria de bebidas geralmente tem uma demanda mais forte durante o verão, justamente devido à sazonalidade, mas também teve forte queda em relação aos anos anteriores e as compras refletem mais a necessidade de renovação de frota do que propriamente um investimento na ampliação de frota.

Segundo Alouche, das vendas mensais da MAN, cerca de 60% são realizados para pequenos clientes que costumam comprar um ou dois caminhões de cada vez. Os outros 40% ficam concentrados entre grandes clientes frotistas e concorrências públicas (cerca de 10%). “Então, normalmente, o mercado de varejo é maior que o mercado dos grandes frotistas. Na média geral do ano podemos considerar que 70% das vendas são para o varejo normal e 30% para grandes clientes. Agora, com este mercado recessivo que estamos enfrentando, observamos uma pequena mudança de perfil, em que cerca de 60% são de varejo e 40% para grandes clientes”, calcula o diretor da MAN.

Impulso – Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo também avalia que os segmentos que neste início de ano tiveram comportamento menos crítico foram aqueles ligados à área agrícola,

seja de grãos, soja, milho e cana, seja a pecuária, impulsionada pela exportação de carnes.

Esses setores contribuíram para impulsionar as vendas de pesados, segmento que no ano passado sofreu uma queda de 60%, mas que este início de ano registrou baixa menor que outros segmentos, com queda de 7,5% de janeiro a abril, sobre igual período do ano passado, enquanto o mercado geral caiu 31%.

Vale lembrar também que em tempo de vacas magras o conceito de “grande frotista” mudou. Neste momento, compras a partir de 20 unidades já são consideradas vendas expressivas pelas montadoras, que antes só celebravam grandes negócios a partir de 50 veículos, mais ou menos.

“As grandes vendas hoje mudaram de padrão, depende também da região. Em São Paulo, uma grande venda é de 30 caminhões, já se falamos do Nordeste, cinco caminhões já são considerados uma grande venda. Aqui na Volvo tratamos assim, por região, porque o grande cliente do Nordeste tem um perfil diferente do de São Paulo, por exemplo”, explica Fedalto. Ele destaca que atualmente não existem vendas enormes, apenas alguns lotes importantes, de 10, 20 ou 50 veículos, não muito frequentes. Essas vendas geralmente envolvem os modelos pesados FH e FM, que, juntos, representam perto de 70% das vendas da Volvo.

“Está sendo um ano difícil, assim como no ano passado, mas percebe-se que aquelas empresas que se estruturaram

financeiramente nos últimos anos estão numa situação bastante privilegiada. São empresas grandes e médias organizadas que estão sabendo conviver bem com a crise. Como crise é oportunidade, algumas estão tendo performance melhor que outras, estão aproveitando a oportunidade porque os preços estão baixos”, analisa o executivo da Volvo.

Renovação – “A renovação da frota existe, mas está numa velocidade muito menor do que sempre foi. Quem comprava 100 ou 150 unidades hoje compra 20 ou 30, para tentar manter a idade média”, conta Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, marketing e pós-venda de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. Mesmo assim, ele diz que há vários negócios acontecendo no país entre 100 e 150 unidades, principalmente nas áreas atacadista e de distribuição de bebidas, para obedecer à renovação obrigatória da frota.

Os grandes compradores da marca atualmente demandam caminhões extrapesados, como o Actros e o Axor. Segundo Leoncini, a empresa registrou algum movimento de compras de extrapesados no início do ano, para atender à safra de cana e o setor de madeira também melhorou um pouco, com alguns movimentos pontuais.

Entre as últimas grandes vendas da Mercedes-Benz estão 20 Actros 2651, extrapesados para aplicações mix road, para a Lontano Transportes, do Mato Grosso do Sul, que trabalha no segmento de agronegócio, e 68 extrapesados Axor 2644 e Actros 2651 para a Budel Transportes, do Paraná. A montadora também comercializou 40 caminhões Axor 2544 e 2644 para a Morada Transportes, de São Paulo, que transporta gases; 15 Actros 2651, para o Grupo Cereal, de Goiás, do agronegócio; e 14 modelos off road Axor 4144 e 3131 para a Transamigos, de Minas Gerais.

Osmar Hirashiki: “O transporte de produtos básicos, como alimentos, continua aquecido”





Varejo—Ricardo Barion, diretor de marketing para a América Latina da Iveco Latin America, observa que o grande frotista continua sendo o mesmo, mas ele deixou de renovar sua frota em grandes proporções. “Hoje 20 unidades já é uma grande venda pela proporção que estamos vivendo no momento. Uma compra desse montante já se torna uma venda disputada e com proporções que não se imagina em termos de rentabilidade. Hoje acho que a venda ao varejo é que dá condições de melhor rentabilidade e se torna até mais importante do que uma grande venda”, afirma o executivo.

Barion assinala que sua percepção é de que hoje a maioria dos grandes clientes vem segurando a renovação e, quando o faz, exercita uma condição de barganha muito forte. “Com a queda que tivemos no ano passado, de 45%, mais a queda do início deste ano, quem tem condições de comprar sabe que tem capacidade de barganhar bastante e é o que está acontecendo hoje no mercado para grandes vendas”, diz.

Osmar Hirashiki, diretor comercial da Iveco Latin America, revela que a montadora conseguiu bons resultados nos últimos 12 meses, fruto do empenho da equipe de vendas e das negociações que atenderam aos anseios dos clientes. Ele destaca entre as principais vendas 23 unidades para a RTE Rodonaves, 121 unidades para o Grupo Peixoto, 40 para o grupo Bom Jesus, 24 veículos para a Marimex, 89 modelos para a Curimbaba, 86 para a Reiter Log, 22 unidades para

Framento, dez para a Marvel, 20 para a Multitrans e 32 para a Cia Verde.

Modelos como o Daily, Stralis, Tector e Hi-Way foram os escolhidos para a ampliação de frota dessas empresas que atuam em setores como os de transporte urbano e intermunicipal, mineração e logística portuária. “Entre nossos clientes temos empresas que atuam nos mais diversos segmentos da economia, desde o varejo até mineração”, conta Hirashiki. Em sua análise, os transportadores e motoristas que atuam no varejo foram menos afetados pelo momento adverso que o país atravessa. “O transporte de produtos básicos, como alimentos, continua aquecido e tem feito com que o Daily, um dos modelos mais versáteis da nossa linha, mantivesse a liderança no mercado até 3,5 toneladas”, complementa Hirashiki.

Pulverização—Victor Carvalho, diretor de vendas de caminhões da Scania no Brasil, também relata que alguns segmentos, como bebidas e alimentos refrigerados, têm sofrido menos os efeitos da crise, mas com vendas pulverizadas em pequenas e médias encomendas. Quem atua em itens de exportação também está encontrando oportunidades, como, por exemplo, na cadeia de papel e celulose. Outros segmentos como o sucroalcooleiro, canavieiro e florestal também estão demandando pedidos, mas com potencial reduzido. “O setor de grãos ainda aguarda de forma positiva a expectativa

por uma safra recorde. Por outro lado, estamos percebendo que a maioria dos frotistas e clientes precisa comprar, mas não está confiante para investir neste momento”, afirma Carvalho.

Os maiores compradores da Scania nos últimos doze meses foram responsáveis pela encomenda de cerca de 500 caminhões. Os modelos mais demandados foram os fora de estrada G 440 6x4 e o pesado rodoviário R 440. Os clientes utilizam esses caminhões para os setores sucroalcooleiro, canavieiro, florestal, ferro e aço e para as aplicações rodoviárias de transporte de soja, informa Carvalho.

Contratos—Para a DAF, os clientes que realizaram as maiores compras nos últimos meses não pertencem a um segmento específico e fizeram aquisições de 10 até 40 caminhões. “Nenhum é exclusivo DAF, estamos conquistando esses clientes, normalmente eles têm até duas marcas na frota”, comenta Michael Kuester, presidente da montadora. Geralmente, esses frotistas têm bons contratos fixos para o transporte de carga geral, de grãos a produtos químicos, passando por gás, bobina de papel e aço. As compras se concentraram no modelo XF, de cabine grande, 6x2 e 6x4.

Entre os principais clientes que compraram caminhões DAF nos últimos meses estão D’Granel Transportes, Translíquidos, Costa Teixeira, Rodeiro, Mejer Agroflorestal, Begnini e Dalastra.

Governo — Para a Agrale, a maior venda realizada nos últimos meses foi de 25 caminhões da linha A8700, com carroceria baú térmico, por meio de licitação do governo do Estado do Rio Grande do Sul. Segundo informações da Agrale, os caminhões serão utilizados pela Secretaria Estadual de Desenvolvimento Rural, Pesca e Cooperativismo (SDR), em trabalhos de distribuição de carga pelo interior do estado, muitas vezes em estradas não-pavimentadas e que exigem um veículo forte, econômico, ágil e robusto.



Tracking
Maior Tecnologia
embarcada



Automação
Mais agilidade
sem extravios



Gerenciamento de Risco
Mais segurança
para a encomenda



Filiais
Terminais em
todo o Brasil



Frota
A mais jovem do Brasil
3,5 anos de média



BRASPRESS

*A Sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com.br



AGRALE S.A.

Rodovia BR 116, km 145, 15.104
CEP 95059-520 - Caixas do Sul - RS
Tel: 54 3238-8000
Fax: 54 3238-8052
contatos@agrale.com.br
www.agrale.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Hugo Domingos Zattera (Presidente),
Rogério Vacari (Dir. Executivo), Edson
Martins (Dir. Comercial), Ércio Lutke-
meyer (Dir. Técnico Industrial)

Nº de funcionários: 1.104
Nº de fábricas: 4

Área da empresa:

	Total	Construída
Unidade 1	102.000 m ²	36.940 m ²
Unidade 2	196.983 m ²	33.140 m ²
Unidade 3	90.120 m ²	17.181 m ²
Unidade 4	400.000 m ²	10.000 m ²
Agrale Argentina	200.000 m ²	11.900 m ²

MODELOS

	2012	2013	2014	2015
Produção	448	429	412	309
Vendas ao mercado interno	448	403	404	232
Exportações	41	42	15	51

A7500



Entre-eixos: 3.860 mm
Motor: Cummins ISF 3.8
152 cv a 2.600 rpm
PBT: 7.500 kg
Suspensão: Dianteira: Molas semielíp-

ticas e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas duplo estágio e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

A8700



Entre-eixos: 3.500 mm / 4.200 mm
Motor: Cummins ISF 3.8
152 cv a 2.600 rpm
PBT: 8.700 kg

Suspensão: Dianteira: Molas semielípticas e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

8700 S



Entre-eixos: 3.500 mm / 4.200 mm
Motor: Cummins ISF 3.8
152 cv a 2.600 rpm
PBT: 8.700 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabóli-

cas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

8700 TR



Entre-eixos: 2.920 mm
Motor: Cummins ISF 3.8
152 cv a 2.600 rpm
PBT: 8.700 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabóli-

cas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

10000



Entre-eixos: 3.750 mm / 4.350 mm
Motor: Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm
PBT: 10.000 kg

Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

10000 S



Entre-eixos: 3.750 mm / 4.350 mm
Motor: MWM Maxxforce 4.8 –165 cv a 2.200 rpm / Cummins ISF 3.8 – 162 cv a 2.600 rpm
PBT: 10.000 kg

Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

10000 LX



Entre-eixos: 3.750 mm / 4.350 mm
Motor: MWM Maxxforce 4.8 –165 cv a 2.200 rpm / Cummins ISF 3.8 – 162 cv a 2.600 rpm
PBT: 10.000 kg

Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FSO 4505 C

14000 S



Entre-eixos: 3.560 mm / 4.800 mm
Motor: MWM Maxxforce 4.8 190 cv a 2.200 rpm
PBT: 14.000 kg

Suspensão: Dianteira: Molas parabóli-

cas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora

Transmissão: Eaton FS 5406

14000 LX



Entre-eixos: 3.560 mm / 4.800 mm
Motor: MWM Maxxforce 4.8 190 cv a 2.200 rpm
PBT: 14.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabóli-

cas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora
Transmissão: Eaton FS 5406

14000 6x2



Entre-eixos: 4.784 mm / 6.024 mm
Motor: MWM Maxxforce 4.8 190 cv a 2.200 rpm
PBT: 22.000 kg

Suspensão: Mola parabólica na dianteira e balancim na traseira
Transmissão: Eaton FS 5406 A



Citroën do Brasil

Rua Engenheiro Francisco Pitta Brito, 779
Santo Amaro - São Paulo – SP
CEP 04753-080
Tel: 0800 011 8088
vendasespeciais@citroen.com
www.citroen.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Frédéric Chapuis (Diretor comercial da Citroën do Brasil); Luiz Eduardo Pacheco (Diretor vendas corporativas e seminovos Peugeot Citroën e DS do Brasil)

Nº de funcionários: n. i.

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:
Área total: 1.850.000 m²
Área construída: 150.000 m²

Principais clientes:
n. i.

	2012	2013	2014	2015
Produção	6.575	6.441	3.802	*3.231
Vendas ao mercado interno	7.205	6.698	4.446	1.423
Exportações	380	747	152	*298

* Inclui números da Peugeot

MODELOS

Jumper 2.3 HDi 35 LH



Entre-eixos: 3.700 mm
Motor: 2.3 HDi L6
127 cv a 3.600 rpm
PBT: 3.500kg

Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes. Traseira: eixo rígido tubular com molas longitudinais.
Transmissão: Manual 5 marchas

Jumper Vetrato V 35 LH



Entre-eixos: 3.700 mm
Motor: 2.3 HDi L6
127 cv a 3.600 rpm
PBT: 3.500kg

Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes. Traseira: eixo rígido tubular com molas longitudinais.
Transmissão: Manual 5 marchas

DAF Caminhões do Brasil
Av. Senador Flávio Carvalho Guimarães, 6000
Ponta Grossa - PR - CEP 84072-190
Tel: 55 42 3122-8400
www.dafcaminhoes.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Michael Kuester (Presidente), Luis Antonio Gambim (Diretor Comercial), Antenor Frasson (Diretor de Vendas), Adcley Souza (Diretor de Desenvolvimento de Rede), Carlos Presente (Diretor de Finanças), Dietmar Janzen (Diretor de Planta), Jeanette Jacinto (Diretora de Recursos Humanos), João Petry (Diretor de Tesouraria), Lairton Maziero (Diretor de Compras), Ricardo Coelho (Diretor de Desenvolvimento de Produto), Ulisses Chaves (Diretor Jurídico)

Nº de funcionários: 264

Nº de fábricas:
1 em Ponta Grossa (PR)

Área da empresa:
2,3 milhões de m²

Complexo industrial:
270.000 m²

Área coberta:
31.000m²

MODELOS

	2013	2014	2015
Produção	33	446	336
Emplacamentos nacionais	–	240	443
Emplacamentos nacionais e importados	29	257	443

XF105 FTS



Entre-eixos: 3.200 ou 3.600 mm
Motor: PACCAR MX 12,9litros
PBT: 23.000 kg

Suspensão: Suspensão balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático
Transmissão: Automatizada ZF AS 12 velocidades

CF85 FT



Entre-eixos: 3.600 mm
Motor: PACCAR MX 12,9 litros
PBT: 21.000 kg

Suspensão: Suspensão metálica com molas parabólicas e barra estabilizadora.
Transmissão: Automatizada ZF AS 16 velocidades



Fiat Automóveis S/A

Av. Contorno, 3455
CEP 32669-900 - Betim - MG
Tel: (31) 2123-2111
Fax: 0800 707 1000/1001/1003
www.fiat.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Diretoria: Stefan Ketter (presidente da FCA para América Latina); Carlos Eugênio Dutra (diretor de Produto da FCA e Brand Fiat); Sérgio Ferreira (diretor Comercial da FCA e Brand Jeep); Claudio Demaria (diretor de Engenharia da FCA); Richard Schwarzwald (diretor de qualidade da FCA).

Nº de funcionários: 30.000

Nº de fábricas: 1 de veículos (Betim/MG) + 1 de motores (Campo Largo/PR)

Área da empresa:
Área total: 2.250.000 m²
Área construída: 701.696 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	171.521	184.782	214.012	146.141
Vendas ao mercado interno	147.624	154.749	193.114	123.061
Exportações	22.777	27.051	18.774	31.461

MODELOS

Uno Furgão 1.4 flex



Entre-eixos: 2.376 mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
88 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.345 kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: rodas independentes, braços oscilantes inferiores.

Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira.

Fiorino 1.4 Flex



Entre-eixos: 2.717 mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
88 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.767 kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: com eixo rígido tipo Ômega.

Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.

Strada Fire 1.4 Flex



Entre-eixos: 2.718 mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
86 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.736 kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.

Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.

Strada Working CC



Entre-eixos: 2.718 mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
86 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.789 kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.

Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.

Strada Working CE



Entre-eixos: 2.718mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
86 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.784kg
Suspensão: Dianteira: McPherson
com rodas independentes, braços osci-

lantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.
Transmissão: Manual 5 marchas -
Dianteira com juntas homocinéticas.

Strada Working CD



Entre-eixos: 2.718mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
86 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.801kg
Suspensão: Dianteira: McPherson
com rodas independentes, braços osci-

lantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.
Transmissão: Manual 5 marchas -
Dianteira com juntas homocinéticas.

Strada Trekking CE



Entre-eixos: 2.718mm
Motor: 115 cv / 5.500 rpm (gas.)
117 cv / 5.500 rpm (etanol)
PBT: 1.760kg
Suspensão: Dianteira: McPherson
com rodas independentes, braços osci-

lantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.
Transmissão: Manual 5 marchas -
Dianteira com juntas homocinéticas.

Strada Adventure CE



Entre-eixos: 2.753mm
Motor: 130 cv / 5.250 rpm (gas.)
132 cv / 5.250 rpm (etanol)
PBT: 1.845kg
Suspensão: Dianteira: McPherson
com rodas independentes, braços osci-

lantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.
Transmissão: Manual 5 marchas -
Dianteira com juntas homocinéticas.



Acervo Digital OTM - acesse

A história dos últimos 53 anos do transporte no Brasil.

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2016



FIAT

Strada Adventure CD



Entre-eixos: 2.753mm
Motor: 130 cv / 5.250 rpm (gas.)
 132 cv / 5.250 rpm (etanol)
PBT: 1.903kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços osci-

lantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tipo Ômega.
Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.

Doblò Cargo



Entre-eixos: 2.566mm
Motor: 85 cv / 5.750 rpm (gas.)
 86 cv / 5.750 rpm (etanol)
PBT: 1.810kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços osci-

lantes inferiores transversais, com barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido e barra estabilizadora
Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.

Fiat Toro Volcano 4x4



Entre-eixos: 2.990mm
Motor: 170 cv a 3750 rpm
PBT: 1.871kg
Suspensão: Dianteira: Suspensão tipo McPherson e dianteira com barra estabili-

zadora, roda tipo independente e molas helicoidal - Traseira: Suspensão tipo multibraço e traseira com barra estabilizadora, roda tipo independente e molas helicoidal
Transmissão: Automático de 9 marchas

Fiat Toro Freedom Flex



Entre-eixos: 2.990mm
Motor: 139 cv (etanol); 135 cv (gasolina) a 5750 rpm
PBT: 1.619kg
Suspensão: Dianteira: Suspensão tipo McPherson e dianteira com barra estabili-

zadora, roda tipo independente e molas helicoidal - Traseira: Suspensão tipo multibraço e traseira com barra estabilizadora, roda tipo independente e molas helicoidal
Transmissão: Automático de 6 marchas

Ducato Cargo



Entre-eixos: 2.850mm
Motor: 127 cv / 3.600 rpm
PBT: 3.300kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, a geometria triangular e

barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tubular
Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.

Ducato Maxicargo



Entre-eixos: 3.200mm
Motor: 127 cv / 3.600 rpm
PBT: 3.500kg
Suspensão: Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, a geometria triangular e

barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tubular
Transmissão: Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas.



**17º ENCONTRO
MINEIRO DO TRC
RIOMINAS
TRANSPOR2016**

17 a 19 AGOSTO

EXPOMINAS • BH

Adaptar, Profissionalizar e Evoluir

Minas e Rio juntos em um dos maiores eventos do transporte rodoviário de cargas do país.

Neste ano, o tema do 17º Encontro Mineiro dos Transportadores Rodoviários de Carga será a gestão eficiente e eficaz das empresas, desenvolvido por renomados palestrantes. Você não pode perder essa oportunidade!

▶ MAIS INFORMAÇÕES NOS SITES:

www.fetcemg.org.br e

www.minastranspor.com.br



Foto: CONCERN/CORNELSEN

REALIZAÇÃO



FETCEMG
Federação das Empresas de Transportes
de Carga do Estado de Minas Gerais
e Sindicatos Filiais



FETRANSCARGA
FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

APOIO INSTITUCIONAL



Confederação
Nacional de
Transporte



Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aperfeiçoamento do Transporte

APOIO EDITORIAL



ORGANIZAÇÃO





Ford Motor Company Brasil Ltda.

Av. do Taboão, 899
CEP 09655-900 - S. B. do Campo - SP
Tel: (11) 4174-8855
Fax: (11) 4174-9484

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Steven Armstrong (Presidente América do Sul); João Pimentel (Diretor de operações de caminhões para América do Sul); Oswaldo Ramos (Gerente de vendas & marketing); João Filho (Gerente de engenharia de caminhões)

Nº de funcionários: 10.000

Nº de fábricas: 3 (1 de caminhões)

Área da empresa:

Área total: 7.825.000 m²
Área construída: 806.000 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	23.462	25.975	22.835	12.844
Vendas ao mercado interno	21.780	20.406	19.598	12.922
Exportações	3.734	4.753	3.358	4.066

MODELOS



F 350

Entre-eixos: 3.581 mm

Motor: Cummins / ISF2.8L 150 P7-2

PBT: 4.500 kg

Suspensão: Dianteira: eixo "Twin-I-Bean" com barra estabilizadora, molas helicoidais, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo

rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação

Transmissão: Eaton FSO 4505 C manual de 5 marchas



F 4000 4x2

Entre-eixos: 4.181 mm

Motor: Cummins / ISF2.8L 150 P7-2

PBT: 6.800 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido tubular com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.

Traseira: eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação

Transmissão: Eaton FSO 4505 C manual de 5 marchas



F 4000 4x4

Entre-eixos: 4.181 mm

Motor: Cummins / ISF2.8L 150 P7-2

PBT: 6.800 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido tubular com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.

Traseira: eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação

Transmissão: Eaton FSO 4505 D manual de 5 marchas



Cargo 816

Entre-eixos: 3.900 mm / 4.300 mm

Motor: Cummins ISB 4.5 160 P7-0 162 cv a 2.300 rpm

PBT: 8.250 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores

telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação

Transmissão: Eaton/FSO-4505 C

Cargo 1319



Entre-eixos: 4.800 mm
Motor: Cummins ISB 4.5 186 P7-0
189 cv a 2.300 rpm
PBT: 13.000 kg
Suspensão: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora (opcional), feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores

telescópicos, hidráulicos de dupla ação (opcional). Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora (opcional), feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação (opcional)
Transmissão: Eaton/ FS-5406 A

Cargo 1519



Entre-eixos: 4.800 mm
Motor: Cummins ISB 4.5 186 P7-0
189 cv a 2.300 rpm
PBT: 16.000 kg
Suspensão: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora (opcional), feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores

telescópicos, hidráulicos de dupla ação (opcional). Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora (opcional), feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação (opcional)
Transmissão: Eaton/ FS-5406 A

Cargo 1719



Entre-eixos: 3.560 mm/4.340 mm/4.800 mm
Motor: Cummins ISB 4.5 186 P7
189 cv a 2.300 rpm
PBT: 16.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas parabóli-

cas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas.
Transmissão: Eaton/ FS-6306 A

Cargo 1723



Entre-eixos: 3.560 mm/4.340 mm/4.800 mm
Motor: Cummins ISB 6.7 226 P7
230 cv a 2.300 rpm
PBT: 16.000 kg
Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores

telescópicos, hidráulicos de dupla ação Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora (opcional), feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação (opcional)
Transmissão: Eaton/ FS-6306 A

Cargo 1933



Entre-eixos: 3.800 mm
Motor: ISL 8.9 330 P7-0
334 cv a 2.100 rpm
PBT: 16.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos

de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas.
Transmissão: Manual mecânica, 13 marchas à frente, 3 à ré

Cargo 2042



Entre-eixos: 3.600 mm
Motor: FPT 10.3L 420 cv a 2.100 rpm
PBT: 16.000 kg
Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, feixe de molas parabólicas com barra estabilizadora, amortecedores telescópicos,

hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.
Transmissão: Automatizada de 12 marchas à frente, 2 à ré

Cargo 2423



Entre-eixos: 4.800 mm / 5.307 mm

Motor: Cummins ISB 6.7 226 P7
230 cv a 2.300 rpm

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores

telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora (opcional), feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.

Transmissão: Eaton/ FS-6306 A

Cargo 2429



Entre-eixos: 4.800 mm / 5.307 mm

Motor: Cummins ISB 6.7 286 P7
290 cv a 2.300 rpm

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: molas parabóli-

cas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas.

Transmissão: Eaton/ FS-6306 A

Cargo 2623



Entre-eixos: 3.440 mm / 4.580 mm

Motor: Cummins ISB 6.7 226 P7
230 cv a 2.300 rpm

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, molas semi-elípticas progressivas, amor-

tedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas de duplo estágio progressivo

Transmissão: Eaton/ FTS-16108 LL manual mecânica, dez marchas à frente, três à ré

Cargo 2629



Entre-eixos: 4.120 mm / 5.260 mm

Motor: Cummins ISB 6.7 286 P7
290 cv a 2.300 rpm

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos

de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas.

Transmissão: Eaton/ FTS-16108 LL manual mecânica, dez marchas à frente, três à ré

Cargo 2842



Entre-eixos: 3.330 mm

Motor: FPT 10.3L 420 cv a 2.100 rpm

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, feixe de molas parabólicas com barra estabilizadora, amortecedores telescópicos,

hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.

Transmissão: ZF 12AS1930TD

Cargo 3133



Entre-eixos: 4.120 mm / 5.260 mm

Motor: Cummins ISL 8.9 330 P7-0
334 cv a 2.100 rpm

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas progressivas,

amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais semielípticas com amortecedores de dupla ação

Transmissão: Eaton FTS-16108 LL, 10 dez marchas à frente e três à ré



General Motors do Brasil Ltda.

Av. Goiás, 1.805
CEP 09550-900 - São Caetano do Sul - SP
Tel: (11) 4234- 7700
Fax: (11) 4234- 6070
www.chevrolet.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Barry Engle (Presidente da GM América do Sul), Santiago Chamorro (Presidente da GM Brasil), Fabiola Rogano (Vice-presidente de Engenharia e Produtos da GM América do Sul)

Nº de funcionários: 24.075

Nº de fábricas: 3

Área da empresa:

Área total:
15.586.552 m²
Área construída:
1.132.257 m²

MODELOS

	2012	2013	2014	2015
Produção	136.863	141.512	119.69	165.018
Vendas ao mercado interno	96.980	104.259	86.557	56.993
Exportações	34.939	37.349	24.672	34.669

S10 Cabine Dupla 2.5



Entre-eixos: 3.096 mm
Motor: Motor - 2.5 FlexPower
Gasolina: 197 cv / Etanol: 206 cv
PBT: 4.800 kg
Suspensão: Dianteira: Independente, braços articulados, molas helicoidais e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios, amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados.
Transmissão: Manual de 6 velocidades

S10 Cabine simples chassi



Entre-eixos: 3.096 mm
Motor: Chevrolet 2.8 Turbodiesel 200 cv a 3600 rpm
PBT: 6.000 kg
Suspensão: Dianteira: Independente, braços articulados, molas helicoidais e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios, amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados.
Transmissão: Manual de 6 velocidades / Automática de 6 velocidades com activ select (opcional)

S10 Cabine Simples



Entre-eixos: 3.096 mm
Motor: Chevrolet 2.8 Turbodiesel 200 cv a 3600 rpm
PBT: 6.000 kg
Suspensão: Dianteira: Independente, braços articulados, molas helicoidais e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios, amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados.
Transmissão: Manual de 6 velocidades / Automática de 6 velocidades com activ select (opcional)

S10 Cabine Dupla



Entre-eixos: 2.669 mm
Motor: Chevrolet 2.8 Turbodiesel 200 cv a 3600 rpm
PBT: 6.000 kg
Suspensão: Dianteira: Independente, braços articulados, molas helicoidais e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios, amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados.
Transmissão: Manual de 6 velocidades / Automática de 6 velocidades com activ select (opcional)



NEW
THINKING.
NEW
POSSIBILITIES.

Caoa Montadora de Veículos S.A.

Rua Onze, s/n
CEP 75133-600 - Anápolis - GO
Tel / Fax: 62 3098-9100
presidencia@caoa.com.br
www.caoa.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Carlos Alberto de Oliveira Andrade
(Presidente do conselho da CAO A),
Antonio Maciel Neto (Presidente da
CAOA), Mauro Correia (Vice-presi-
dente da CAO A), Anselmo Borgheti

(Diretor de marketing, produto
e desenvolvimento de rede da
CAOA)

Nº de funcionários: 1.650
Nº de fábricas: 1
Área da empresa:
Área total: 1.500.000 m²
Área construída: 350.000 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	–	–	–	–
Vendas ao mercado interno	133	299	695	893
Exportações	–	–	–	–

MODELOS



HR

Entre-eixos: 2.430 mm
Motor: 130 cv a 3.800 rpm
PBT: 3.400 kg
Suspensão: Dianteira: braços triangu-
lares com barra de torção e amortecedores
hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo
rígido com feixe de molas semielípticas e
amortecedores hidráulicos
Transmissão: Manual 6 velocidades



International Indústria Automotiva da América do Sul Ltda.

Av. Guilherme Schell 10160 – São José
92420-000 - Canoas - RS
Tel: 0800 979-0144
www.internationalcaminhoes.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Waldey Sanchez (Presidente e CEO do grupo de operações da Navistar Mercosul); Guilherme Ebeling (Presidente da International Caminhões)

Nº de funcionários: 146

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 49.000 m² (*)
Área construída: 33.000 m² (*)

Principais clientes:

Ministerio do Desenvolvimento Agrario (PAC), Eldorado Transportes, Rodolatina Logística e Transp. Ltda, DSR Soluções, Flecha de Prata, Comando Diesel, CLV Transportes, Paradiso Giovanella, Transportes Letsara, Gelog, Irapuru Transportes.

(*) Áreas totais da Unidade Navistar. A International usa apenas uma parte.

	2012	2013	2014	2015
Produção	272	395	669	–
Vendas ao mercado interno	576	637	821	67
Exportações	15	–	–	51

MODELOS

DuraStar - 6x2



Entre-eixos: (3.838/4.138/5.688) + 1.224 mm
Motor: MWM MaxxForce 7.2 274 cv
PBT: 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas parabólicas, com amortecedores telescópicos. Traseira: Com molas semielípticas e balancins. / Suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: Eaton 6 sincronizadas à frente e 1 a ré

9800i - 6X4



Entre-eixos: 3.150 mm + 1.400 mm
Motor: Cummins ISM 420 P7 - 410 cv
PBT: 78.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas parabólicas, com amortecedores telescópicos. Traseira: pneumática, com 2 bolsões e 2 amortecedores telescópicos por eixo
Transmissão: Eaton Ultrashift Plus - Automatizada com 18 marchas a frente e 4 marcas a ré

IVECO

Iveco Latin America Ltda.

Av. Senador Milton Campos, 175 - 2º andar
CEP 34000-000 - Nova Lima - MG
Tel: 0800 704 8326 / (31) 2133 4004
www.iveco.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Vilmar Fistarol (Presidente da CNH Industrial para a América Latina); Marco Borba (Vice-presidente para a América Latina); Ricardo Barion (Diretor de marketing para a América Latina); Osmar Hirashiki (Diretor de vendas corporativas)

Nº de funcionários: 2.300

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 2.350.000 m²

Área construída: 120.000 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	-	-	-	-
Vendas ao mercado interno	10.377	11.505	8.795	4.492
Exportações	-	-	-	-

Daily 35S14



Entre-eixos: 3.000 / 3.450 / 3.750 mm
Motor: Iveco FPT F1C WG- 146 cv
PBT: 3.500 kg
Suspensão: Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de

molas trapezoidais. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 6S 420 Sincronizado
Acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Daily 45S17



Entre-eixos: 3.450 / 3.750 mm
Motor: Iveco FPT F1C DS- 170 cv
PBT: 4.200 kg
Suspensão: Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe

de molas trapezoidais. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 6S 420 Sincronizado
Acionamento mecânico 6 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Daily 55C17



Entre-eixos: 3.450/3.750 mm
Motor: Iveco-FPT F1C DS146 cv
PBT: 5.300 kg
Suspensão: Amortecedores telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora.

molas trapezoidais. Amortecedores telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 6S 420 Sincronizado, acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Daily 70C17



Entre-eixos: 3.750 / 4.350 mm
Motor: Iveco FPT F1C DS170cv
PBT: 7.000 kg
Suspensão: Amortecedores telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora.

dora. Feixe de molas trapezoidais. Amortecedores telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 6S 420 Sincronizado
Acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Vertis HD



Entre-eixos: 3.330 / 3.690 / 4.455 mm
Motor: Iveco FPT NEF4 177 cv/ 182 cv
PBT: 9.300 kg
Suspensão: Suspensão Dianteira e Traseira: molas parabólicas / amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora;
Transmissão: ZF 5S 580 TO Acionamento Mecânico 5 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Tector 240E28



Entre-eixos: 3.690 / 5.175 / 5.670 mm
Motor: FPT NEF 6 280cv
PBT: 24.390 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo.
Transmissão: Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Tector 240E28S



Entre-eixos: 5.175 / 5.670 mm
Motor: FPT NEF 6 280cv
PBT: 24.390 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo.
Transmissão: ZF 9S 1110TD Manual Mecânica 9 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Tector 260E28



Entre-eixos: 3.690 / 4.815 mm
Motor: FPT NEF 6 280cv
PBT: 27.390 kg
Suspensão: Dianteira: Molas semi-elípticas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira Sistema Cantilever com molas semi-elípticas de simples flexibilidade.
Transmissão: Eaton FTS 16108 LL Mecânica Manual 10 marchas à frente (8 sincronizadas) e 3 a ré

Tector Attack



Entre-eixos: 3.690 / 4.815 mm
Motor: FPT NEF 6 218/280cv
PBT: 16.760/24.390 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo (6x2).
Transmissão: Eaton FS 5406A Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Tector Stradale



Entre-eixos: 5.670 mm
Motor: FPT NEF 6 280cv
PBT: 24.390 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo.
Transmissão: ZF 9S 1110 TD Manual Mecânica 9 marchas à frente sincronizadas e 1 a ré

Stralis 360



Entre-eixos: 3.500 mm
Motor: Iveco FPT Cursor 9
PBT: 46.000 kg
Suspensão: Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra

estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 16AS2230 TD (Automatizada)

Stralis 440



Entre-eixos: 3.200 mm / 3.500 mm
Motor: Iveco FPT Cursor 13
PBT: 16.000 kg / 23.000 kg
Suspensão: Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hi-

dráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 16AS 2630 TO

Stralis 480



Entre-eixos: 3.200 / 3.500 mm
Motor: Iveco FPT Cursor 13
PBT: 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas de simples estágio, batentes de borracha com deformação progressiva / Amortecedores

hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 16AS 2630 TO

Trakker 740T44T



Entre-eixos: 3.500 mm / 4.500 mm
Motor: Iveco FPT Cursor 13
PBT: 74.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas semielípticas de simples estágio com batentes de borracha Silent Block, 2 amortecedores de

dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Mecânica, tipo "Cantilever" com molas semielípticas de simples estágio e barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 16AS2630 TO Automatizada (série)

Hi Way 4x2



Entre-eixos: 3.500 mm
Motor: Iveco FPT Cursor 13 - 400 / 480 cv
PBT: 46.000 kg / 53.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas / Amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra Estabilizadora.

Traseira Mecânica: Molas trapezoidais de duplo estágio, com feixe auxiliar superior -Traseira Pneumática: Bolsão de ar Amortecedores Telescópicos de duplo estágio / Barra estabilizadora (série)
Transmissão: ZF 16AS 2630 TO (Aut.)

Hi Way 800S56TZ 6x4



Entre-eixos: 3.500 mm
Motor: Iveco FPT Cursor 13 - 440 / 480 / 560 cv
PBT: 60.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas / Amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra Estabilizadora.

Traseira: Mecânica do tipo Cantilever, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora, molas parabólicas
Transmissão: ZF 16AS 2631 TO + intarder automatizada

Agende-se para 2016

19 e 20 setembro | AMCHAM | SP



FÓRUM DE GESTÃO E EFICIÊNCIA DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE



Realização:



Organização:



Apoio editorial:



Revista de Gestão e eficiência de frotas





MAN Latin America Ind. e Com. de Veículos Ltda.

R. Eng. Alan da Costa Batista, 100
CEP 27511-970 - Resende - RJ
Tel: (11) 5582-5122
Fax: (11) 5582-5556
marketing.co@volkswagen.com.br
www.man-la.com

Ramo de atividade:
Montadora de caminhões e ônibus

Diretoria:

Roberto Cortes (Presidente), Helmut Hümmerich (Vice-presidente de finanças), J. Ricardo Alouche (Vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas), Marcos Forgioni (Vice-presidente de vendas e marketing - mercados internacionais), Adilson Dezoto (Vice-presidente de produção e logística), Leandro Siqueira (Diretor de desenvolvimento do produto e gerenciamento de portfólio)

Nº de funcionários: 4.000

Nº de fábricas: 1 em Resende (Brasil) e 1 em Querétaro (México)

Área da empresa:

Área total: 1.000.000 m²
Área construída: 135.000 m²

Principais clientes:

Julio Simões; Ambev; JBS Friboi; Itaipava; Rio de Janeiro Refrescos; Brasil Kirin; Ouro Verde.

	2012	2013	2014	2015
Produção	36.845	50.923	38.111	18.816
Vendas ao mercado interno	41.422	40.834	36.157	19.543
Exportações	6.527	6.020	4.161	3.767

MODELOS

Delivery 9.160



Entre-eixos: 3.300 / 3.900 / 4.300 mm
Motor: Cummins / ISF 160
162(119) cv a 2600 rpm
PBT: 9.000 kg

Suspensão: Dianteira: molas parabóli-

cas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva.

Transmissão: ZF / S5-420 HD

Delivery 13.160



Entre-eixos: 2.850 / 975 mm
Motor: Cummins / ISF 160
162(119) cv a 2600 rpm
PBT: 13.100 kg

Suspensão: Dianteira: Eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos

de dupla ação, batente de borracha e barra estabilizadora. Traseira: Eixo motriz e auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para eixo auxiliar, mola semi-elíptica assimétrica

Transmissão: ZF / 6S 1000 TO

Constellation 15.190



Entre-eixos: 3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207 mm
Motor: MAN D08 34 190
186 (137) cv a 2500 rpm
PBT: 15.000 kg

Suspensão: Dianteira: molas semi-elípticas de duplo estágio. Traseira: eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva.

Transmissão: EATON / FS 5406-A

Worker 17.190



Entre-eixos: 3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207 mm
Motor: MAN / D08 34 190
186 (137) cv a 2500 rpm
PBT: 16.000 kg

Suspensão: Dianteira: Molas semielípti-

cas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva.

Transmissão: EATON / FS 5406-A

Constellation 17.280



Entre-eixos:	3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207 mm	ticas de duplo estágio. Traseira: eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva.
Motor:	MAN / D08 36 280 275(205) cv a 2300 rpm	Transmissão: ZF / 9S 1110 TD, com opção de transmissão automatizada V-Tronic
PBT:	16.000 kg	
Suspensão:	Dianteira: molas semi-elíp-	

Constellation 17.330



Entre-eixos:	3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207 mm	ortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
Motor:	Cummins ISL 330 334 (246) cv a 2300 rpm	Transmissão: ZF / 165S 1585 TD
PBT:	16.000 kg	
Suspensão:	Molas parabólicas, am-	

Constellation 19.330 Titan



Entre-eixos:	3.560 mm	elípticas de duplo estágio com ação progressiva. Traseira: eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de duplo estágio com ação progressiva
Motor:	Cummins / ISL 330 334(246) cv a 2100 rpm	Transmissão: ZF / 16S 1585 TD
PBT:	16.000 kg	
Suspensão:	Dianteira: molas semi-	

Constellation 19.360



Entre-eixos:	3.560 mm	dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
Motor:	Cummins / ISL 360 362(266) cv a 2100 rpm	Transmissão: ZF / 16S 1585 TD
PBT:	16.000 kg	
Suspensão:	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de	

Constellation 23.230



Entre-eixos:	3.560 (4.784) / 4.800 (6.024) / 5.207 (6.431) mm	semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.
Motor:	MAN / D08 34 220 226 (166) cv a 2300 rpm	Transmissão: Eaton FS-6406A
PBT:	23.000 kg	
Suspensão:	Dianteira: Feixe de molas	

Constellation 24.280



Entre-eixos:	3.560 / 4.800 / 5.207 mm	ticas de duplo estágio. Traseira: eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar
Motor:	MAN / D08 36 280 277(205) cv a 2300 rpm	Transmissão: ZF / 9S 1110 TD
PBT:	23.000 kg	
Suspensão:	Dianteira: molas semi-elíp-	

Constellation 24.330



Entre-eixos: 3.560 / 4.800 / 5.207 mm
Motor: Cummins / ISL 330
330(246) cv a 2100 rpm
PBT: 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas parabóli-

cas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar.
Transmissão: ZF / 16S 1585 TD

Constellation 25.360



Entre-eixos: 3.300 mm
Motor: Cummins / ISL 360
462 (366) cv a 2000 rpm
PBT: 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos

telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.
Transmissão: ZF / 16S 1685 TD

Constellation 25.390



Entre-eixos: 3.300 mm
Motor: Cummins / ISL 400
405(294) cv a 2100 rpm
PBT: 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas semielíp-

licas de duplo estágio. Traseira: eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar.
Transmissão: ZF / 16S 1685 TD

Constellation 26.280



Entre-eixos: 3.440 / 4.580 mm
Motor: MAN D08 36 280
275(205) cv a 2300 rpm
PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: molas semielípticas de duplo estágio. Traseira: eixos rígidos motrizes, em tanden - Randon (tipo Bogie), molas semi-elípticas invertidas.
Transmissão: ZF / 16S 1455

Constellation 26.390



Entre-eixos: 3.300 mm
Motor: Cummins ISL 400
405(294) cv a 2100 rpm
PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: molas semielípticas de duplo estágio. Traseira: eixos rígidos em tanden - Randon (tipo Bogie), molas parabólicas.
Transmissão: ZF / 16S 1685 TD

Constellation 31.330



Entre-eixos: 3.440 / 4.580 mm
Motor: Cummins / ISL 330
334(246) cv a 2100 rpm
PBT: 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: molas semielíp-

licas com ação progressiva. Traseira: eixos rígidos motrizes, tanden tipo Bogie, molas semi-elípticas com ação progressiva assimétricas trapezoidais.
Transmissão: ZF / 16S 1585 TD

TGX 28.440 6x4



Entre-eixos: 3600 + 1250 mm
Motor: MAN D2676 440
440 cv 1.500 - 1.900
PBT: 23.000 kg

Transmissão: Manual: ZF 16 S 2520 TO
Automática: ZF / 16 AS 2630 TO / MAN
TipMatic

TGX 29.440 6x4



Entre-eixos: 3600 mm
Motor: MAN / D2676 480
480 cv 1.900
PBT: 23.000 kg

Transmissão: ZF / 16 AS 2630 TO /
MAN TipMatic automatizada

TGX 29.480 6x4



Entre-eixos: 3600 + 1250 mm
Motor: MAN D2676 440
440 cv 1.500 - 1.900
PBT: 23.000 kg

Transmissão: Manual: ZF 16 S 2520 TO
Automática: ZF / 16 AS 2630 TO / MAN
TipMatic

TGX 33.440 6x4



Entre-eixos: 3600 + 1400 mm
Motor: MAN D2676 440
440 cv 1.500 - 1.900
PBT: 23.000 kg

Transmissão: Manual: ZF 16 S 2520 TO
Automática: ZF / 16 AS 2630 TO / MAN
TipMatic

Saiba tudo que acontece nos setores de Transportes, Logística e Comércio Exterior



ASSINE JÁ
as publicações da



11-5096.8104

circulacao@otmeditora.com.br



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz do Brasil Ltda.

Av. Alfred Jurzykowski, 562
CEP 09680-900 - S. B. do Campo - SP
Tel: (11) 4173-6611 - Fax: (11) 4173-7667
www.mercedes-benz.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Philipp Schiemer (presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina), Roberto Leoncini (vice-presidente de vendas, marketing e Pós-Venda de Caminhões e Ônibus), Hetal Laligi (vice-presidente de Financeiro e Controlling América Latina), Fernando Garcia (vice-presidente de recursos humanos América Latina), Carlos Santiago (vice-presidente de operações) e Christof Weber (vice-presidente de desenvolvimento caminhões e agregados).

Nº de funcionários: 11.500

Nº de fábricas: 4
Área da empresa:

Total:	Construída:
SBC: 1.000.000 de m ²	480.000 m ²
Campinas: 250.000 m ²	90.000 m ²
Juiz de Fora: 2.800.000 m ²	176.000 m ²
Iracemápolis: 2.500.000 m ²	90.000 m ²

MODELOS



Vito 111 Furgão

Entre-eixos: 3.200 mm
Motor: OM622 111 CDI 129 cv a 3800 rpm
PBT: 3.050 kg
Suspensão: Dianteira: Independente, tipo McPherson, com conjunto de molas helicoidais, amortecedores e barra estabilizadora
Traseira: Independente com conjunto de molas helicoidais, amortecedores e barra estabilizadora
Transmissão: Mecânica de 6 marchas FSG 350



Sprinter 311 CDI Street

Entre-eixos: 3.225/ 3.665/ 4.325 mm
Motor: OM 651 LA 129 cv a 3800 rpm
PBT: 3.500 kg
Suspensão: Dianteira: independente, com conjunto de molas transversais parabólicas e amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora.
Traseira: eixo rígido com conjunto de molas transversais parabólicas e amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
Transmissão: ZF 6S-450, 6 marchas sincronizadas



Sprinter 415 CDI

Entre-eixos: 3.225/ 3.665/ 4.325 mm
Motor: OM 651 LA 146 cv a 3800 rpm
PBT: 3.880
Suspensão: Dianteira: independente, com conjunto de molas transversais parabólicas e amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora.
Traseira: eixo rígido com conjunto de molas transversais parabólicas e amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
Transmissão: ZF 6S-450, 6 marchas sincronizadas



Sprinter 515 CDI

Entre-eixos: 3.225/ 3.665/ 4.325 mm
Motor: OM 651 LA 146 cv a 3800 rpm
PBT: 5.000
Suspensão: Dianteira: independente, com conjunto de molas transversais parabólicas e amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora.
Traseira: eixo rígido com conjunto de molas transversais parabólicas e amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
Transmissão: ZF 6S-450, 6 marchas sincronizadas

	2012	2013	2014	2015
Produção	32.192	-	-	-
Vendas ao mercado interno	34.652	36.821	43.874	33.279*
Exportações	5.212	5.601	-	10.555**

*Caminhões, ônibus e comerciais leves; **Caminhões e ônibus

Accelo 815



Entre-eixos: 3.100 / 3.700 / 4.400 mm
Motor: OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2200 rpm
PBT: 8.300 Kg
Suspensão: Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: ZF S5 - 580- manual 5 marchas sincronizadas

Accelo 1016



Entre-eixos: 3.100 / 3.700 / 4.400 mm
Motor: OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2200 rpm
PBT: 9.600 Kg
Suspensão: Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: ZF S5 - 580- manual 5 marchas sincronizadas; MB G 56 -6- manual 6 marchas sincronizadas

Accelo 1316



Entre-eixos: 3.700+980 mm
Motor: OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2200 rpm
PBT: 13.000 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
 Traseira: Tipo balancim com molas trapézoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel
Transmissão: MB G 56-6 - manual 6 marchas sincronizadas

Atego 1419



Entre-eixos: 3.560 / 4.760 / 5.360 mm
Motor: OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm
PBT: 14.300 kg
Suspensão: Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G-60, MB G-85; - manual 6 marchas sincronizadas

Atego 1719



Entre-eixos: 3.560 / 4.160 / 5.360 mm
Motor: OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm
PBT: 16.000 / 17.000 kg
Suspensão: Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora, opcional feixe de molas semi-elípticas 1200 mm.
Transmissão: MB G-60, MB G-85; - manual 6 marchas sincronizadas

Atego 1726



Entre-eixos: 3.560 / 4.160 / 5.360 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2200 rpm
PBT: 16.000 / 17.100 kg
Suspensão: Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Molas semi-elípticas
Transmissão: MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas

Atego 1730



Entre-eixos: 3.560 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
PBT: 16.000 / 17.100 kg
Suspensão: Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas

Atego 1729
coletor de lixo



Entre-eixos: 4760 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
PBT: 16.000/17.100
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: MB G-131-9 - manual 9 marchas sincronizadas

Atego 2426



Entre-eixos: 3.570/4.760/5.370 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2200 rpm
PBT: 23.000 / 24.100 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas

Atego 2430



Entre-eixos: 3.570/4.770/5.370 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
PBT: 23.000 / 24.100 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: MB G-131-9 manual 9 marchas sincronizadas

Atego 2730



Entre-eixos: 3.550 + 1.350 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
PBT: 23.000 / 26.600 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: MB G 181-9 manual 8 +1 super reduzida

Atego 3026



Entre-eixos: 2.350+2.425+1.250 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 188 cv a 2200 rpm
PBT: 29.000/30.200 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar
Transmissão: MB G 85-6 manual 6 marchas sincronizadas

Atego 3030



Entre-eixos: 2.350+2.425+1.250 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
PBT: 29.000 / 36.000 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: MB G 131-9 manual 8 +1; MB G 211-12 Mercedes PowerShift

Atron 1319



Entre-eixos: 5.170 mm
Motor: OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm
PBT: 13.900 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G-60, manual, 6 marchas sincronizadas

Atron 1635



Entre-eixos: 4.500 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 345 cv a 1900 rpm
PBT: 15.000 / 17.300 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas semielípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas semi-elípticas com contra-feixe, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: ZF 16S-1650, manual, 16 marchas sincronizadas

Atron 2324



Entre-eixos: 5.170 + 1.360 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 238 cv a 2200 rpm
PBT: 22.000 / 23.000 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do 3º eixo.
Transmissão: MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas

Atron 2729



Entre-eixos: 3.600/4.830 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
PBT: 23.000 / 26.500 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas semielípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie com molas semi-elípticas invertidas.
Transmissão: MB G-181- manual 9 marchas sincronizadas

Actros 2546



Entre-eixos: 3.300 + 1.350 mm
Motor: OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000 / 26.100 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G 281-12 Mercedes Powershift

Actros 2646



Entre-eixos: 3.300 + 1.350 mm
Motor: OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000 / 26.100 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla

ação e barra estabilizadora. Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: MB G 330-12 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador

Actros 2651



Entre-eixos: 3.300 + 1.350 mm
Motor: OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1800 rpm
PBT: 23.000 / 26.100 kg
Suspensão: Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de

dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: MB G 330-12 Mercedes Powershift

Actros 4160 8x8



Entre-eixos: 1.700+3.100+1.350 mm
Motor: OM 502 La BlueTec5 V8 596 cv a 1800 rpm
PBT: 29.000 / 41.000 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora

e barra compensadora de carga. Traseira: feixe de molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G 280 Powershift automatizada, 16 marchas sem anel sincronizador

Actros 4844



Entre-eixos: 1.700+3.015+1.450 mm
Motor: OM 501 La BlueTec5 de 435 cv a 1800 rpm
PBT: 29.000 / 48.000 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora

e barra compensadora de carga. Traseira: feixe de molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G 33012 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador

Axor 1933



Entre-eixos: 3.600 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 326 cv a 2200 rpm
PBT: 16.000 / 18.600 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G 241 - 16 manual, 16 marchas sincronizadas

Axor 2036



Entre-eixos: 3.600 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm
PBT: 16.000 / 20.100 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G 281-12 Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador / MB G 280 - 16 Mercedes Powershift sem anel sincronizador

Axor 2041



Entre-eixos: 3.600 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm
PBT: 16.000/20.100 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
Transmissão: MB G 281-12 Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador / MB G 280 - 16 Mercedes Powershift sem anel sincronizador

Axor 2533



Entre-eixos: 4.800 +1.290 5.100 +1.290 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 326 cv a 2200 rpm
PBT: 23.000/30.100 kg
Suspensão: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: MB G 211 - 16 manual, 16 marchas sincronizadas / MB G 241 - 16 Mercedes PowerShift - 16 marchas sem anel sincronizador, automatizado sem pedal de embreagem

Axor 2536



Entre-eixos: 3.100/ 3.600 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000/26.100/30.100 mm
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Tandem - tipo balancim com molas semielípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador

Axor 2541



Entre-eixos: 3.100/ 3.600 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000/26.100 e 23.000/30.100 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Tandem - tipo balancim com molas semielípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador

Axor 2544



Entre-eixos: 3.100/3.600 mm
Motor: MB OM 457 LA | BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000/26.100 e 23.000/30.100 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Tandem - tipo balancim com molas semielípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar.
Transmissão: MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador / MB G 281 - 12 Mercedes Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador

Axor 2641



Entre-eixos: 3.300/3.600 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000/26.100 kg
Suspensão: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
Transmissão: MB G 330 - 12 Mercedes Powershift, 12 marchas sem anel sincronizador / MB G 280 - 16 Mercedes Powershift, 16 marchas sem anel sincronizador

Axor 2644



Entre-eixos: 3.300 / 3.600 mm e barra estabilizadora
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1.900 rpm
PBT: 23.000/26.100 kg
Suspensão: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação

Transmissão: MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador / MB G 330-12 Mercedes Powershift | 12 marchas sem anel sincronizador

Axor 3131



Entre-eixos: 3.600/4.800 mm
Motor: OM 926 LA BlueTec5 de 310 cv a 2.200 rpm
PBT: 23.000 / 31.500 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Transmissão: MB G 211-16 semi automatizada, 16 marchas sincronizadas

Axor 3341



Entre-eixos: 3.300/4.800 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1.900 rpm
PBT: 23.000 / 33.500 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Traseira: feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Transmissão: MB G 240-16 semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador

Axor 3344



Entre-eixos: 3.300 /4.800 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000 / 33.500 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Traseira: feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Transmissão: MB G 240-16 semi automatizada, 16 marchas sincronizadas

Axor 4144



Entre-eixos: 3.300 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000 / 41.000 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Traseira: feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Transmissão: MB G 240-16 semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador

Axor 4141



Entre-eixos: 3.300 mm
Motor: OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm
PBT: 23.000 / 41.000 kg
Suspensão: Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Traseira: feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.

Transmissão: MB G 240-16 semi automatizada, 16 marchas sincronizadas

JUNTOS PODEMOS GANHAR PRODUTIVIDADE E AUMENTAR AINDA MAIS SUA COMPETITIVIDADE



JSL
Entender para Atender

A JSL tem 59 anos de experiência, conta com 24 mil profissionais em suas 200 filiais, e um grande diferencial que é ENTENDER o seu negócio para ATENDER as reais necessidades de sua empresa com soluções em logística integradas e customizadas. Como resultado, a sua empresa ganha em produtividade, capacidade de entrega, otimização de recursos e aumento do lucro.



SERVIÇOS DEDICADOS À CADEIA DE SUPRIMENTOS • GESTÃO E TERCEIRIZAÇÃO DE FROTAS/EQUIPAMENTOS • TRANSPORTE DE PASSAGEIROS • TRANSPORTE DE CARGAS GERAIS

JSL
Entender para Atender

www.jsl.com.br
Tel.: (11) 2377-7000



Mitsubishi – HPE Automotores do Brasil Ltda
Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 1400 - 3º andar
Itaim Bibi - São Paulo - SP - Cep 04543-000
Tel: 0800 702 0404
sac@mmb.com.br
www.mitsubishimotors.com.br

Diretoria:
Alfredo Sestini (Presidente),
Robert Rittscher (Diretor Operacional),
Fernando Julianelli (Diretor Comercial e Marketing)

Nº de funcionários: 4.000
Nº de fábricas: 1 Catalão (GO)
Área da empresa:
Área total: 694.831,31 m²
Área construída: 312.065,39 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	20.914	21.671	20.822	13.643
Vendas ao mercado interno	21.528	21.379	20.570	14.505
Exportações	210	251	20	319

MODELOS

L200 Triton HPE



Entre-eixos: 3.000 mm
Motor: Diesel 3.2 L DID-H, 16 válvulas, DOHC, 180 cv a 3.500 rpm e 38 kgf.m de torque / Flex: 3.5L V6 MPI, 24 válvulas, SOHC / Etanol: 205 cv a 5.000 rpm e 33,5 kgf.m de torque / Gasolina: 200 cv a 5.000 rpm e 31,5 kgf.m de torque
PBT: -

Suspensão: Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados
Transmissão: Manual a automática de 5 marchas

L200 Triton Savana



Entre-eixos: 3.000 mm
Motor: Diesel 3.2 L DID-H, 16 válvulas, DOHC, 180 cv a 3.500 rpm e 38 kgf.m de torque
PBT: -
Suspensão: Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores

hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados
Transmissão: Manual e Automática de 5 marchas

L200 Triton Outdoor



Entre-eixos: 3.000 mm
Motor: Diesel 3.2 L DID-H, 16 válvulas, DOHC, 180 cv a 3.500 rpm e 38 kgf.m de torque
Suspensão: Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores

hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados
Transmissão: Manual e Automática de 5 marchas

L200 Triton Outdoor 2.4 Flex 4x2



Entre-eixos: 3.000 mm
Motor: Flex: 2.4L, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, SOHC, injeção eletrônica multiponto / Etanol: 142 cv a 5.000 rpm e 22,0 kgf.m de torque / Gasolina: 138 cv a 5.000 rpm e 21,0 kgf.m de torque
Suspensão: Dianteira: independente, com

braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados
Transmissão: Manual de 5 marchas



Nissan do Brasil Automóveis Ltda.
Rua São Bento, 29 – 8º/9º/17º andares
Centro - Rio de Janeiro / RJ
Cep: 20081-000
Telefone: 21 2134-9201
www.nissan.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
José Luiz Vendramini (Diretor de vendas), Roderlei Correa (Diretor financeiro); João Veloso (Diretor de comunicação corporativa); Vera Gobetti (Diretor de RH)

Nº de funcionários: 1.800

Nº de fábricas: 2

Área da empresa:
Área total: n. i.
Área construída: 85.000 m²

MODELOS

	2012	2013	2014	2015
Produção	16.978	16.173	9.116	5.549
Vendas ao mercado interno	17.566	15.595	11.590	5.778
Exportações	-	-	-	-

Frontier SMT 4x4



Entre-eixos: 3.200 mm
Motor: 2.5 TD 16V 163 cv a 3600 rpm
PBT: 2.910 kg
Suspensão: Dianteira: independente,

braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola
Transmissão: Manual de 6 velocidades

Frontier SL AT 4x4



Entre-eixos: 3.200 mm
Motor: 2.5 TD 16V 190 cv a 3600 rpm
PBT: 2.910 kg
Suspensão: Dianteira: independente,

braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola
Transmissão: Manual de 6 velocidades

Frontier SV Attack 4x4



Entre-eixos: 3.200 mm
Motor: 2.5 TD 16V 190 cv a 3600 rpm
PBT: 2.910 kg
Suspensão: Dianteira: independente,

braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola
Transmissão: Automática de 5 velocidades com overdrive



Peugeot Citroën do Brasil Automóveis Ltda.
Rua Engenheiro Francisco Pitta Brito, 779
CEP: 04.753-080, São Paulo – SP
Tel.: (11) 2536-3000

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Ana Theresa Borsari (Diretora Geral),
Frederico Bataglia (Diretor de vendas),
Luiz Pacheco (Diretor de vendas corporativas),
Marcus Brier (Diretor de Comunicação)

Nº de funcionários: n. i.

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 1.850.000 m²
Área construída: 150.000 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	6.575	6.441	3.802	*3.231
Vendas ao mercado interno	7.205	6.698	4.446	1.579
Exportações	380	747	152	*208

* Inclui números da Citroën

MODELOS



Boxer Furgão

Entre-eixos: 2.850 / 3.200 / 3.700 mm
Motor: 127 cv a 3.600 rpm
PBT: 3.300 / 3.500kg
Suspensão: Dianteira: tipo McPherson
com rodas independentes, braços oscilantes inferiores a geometria triangular e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tubular
Transmissão: Manual 5 velocidades



Partner Furgão

Entre-eixos: 2.693 mm
Motor: Alcool: 113 / 5.600
Gasolina: 110 / 5.600
PBT: –
Suspensão: Dianteira: independentes,
tipo Mac Pherson, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira: independentes, com barras de torção, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
Transmissão: Manual 5 velocidades



RENAULT

Renault do Brasil S.A.

Complexo Ayrton Senna

Avenida Renault, nº 1.300 - CEP 83070-900 - São José dos Pinhais - PR

www.renault.com.br - sacbrasil@renault.com.br

twitter.com/renaultBrasil

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Fabrice Cambolive (Presidente da Renault do Brasil), Alain Tissier (Vice-presidente), Gustavo Schmidt (Vice-presidente comercial), Bruno Hohmann (Diretor de marketing), Vanessa Castanho (Diretor de vendas e rede), Alexandre Oliveira (Diretor de vendas a empresas)

Nº de funcionários: 6.000

Nº de fábricas: 3

Área da empresa:
Área total: 2.500.000 m²
Área construída: n. i.

MODELOS

	2012	2013	2014	2015
Produção	15.351	33.832	19.316	14.963
Vendas ao mercado interno	13.972	15.633	17.636	15.147
Exportações	6.650	5.032	3.768	2.341

Kangoo



Entre-eixos: 2.600 mm
Motor: 1.6 16v Hi-flex, 95 cv (gasolina), 98,3 cv, (etanol) a 5000 rpm
PBT: 1.875 kg
Suspensão: Dianteira: tipo Mac Pherson, com triângulo inferior, amortecedores

hidráulicos telescópicos com molas helicoidais e rodas independentes. Traseira: rodas independentes, braços arrastados e duas barras de torção transversais, amortecedores hidráulicos telescópicos e inclinados
Transmissão: Mecânica, 5 velocidades

Master L1H1



Entre-eixos: 3.182 mm
Motor: M9T 130 cv 3.500 rpm
PBT: 3.500 kg
Suspensão: Dianteira: tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amor-

tecadores hidráulicos telescópicos. Traseira: eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
Transmissão: Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré

Master L3H2



Entre-eixos: 4.332 mm
Motor: M9T 130 cv 3.500 rpm
PBT: 3.500 kg
Suspensão: Dianteira: tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amor-

tecadores hidráulicos telescópicos. Traseira: eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
Transmissão: Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré

Chassi Cabine



Entre-eixos: 3.682 mm
Motor: M9T 130 cv 3.500 rpm
PBT: 3.500 kg
Suspensão: Dianteira: tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amor-

tecadores hidráulicos telescópicos. Traseira: eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
Transmissão: Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré



Scania Latin America Ltda.

Av. José Odorizzi, 151
CEP 09810-902 - S. B. do Campo - SP
Tel: (11) 4344-9333
Fax: (11) 4344-9036
marketing.br@scania.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Per-Olov Svedlund (Presidente & CEO da Scania Latin America), Kenneth Cehlin (Vice-presidente & CFO da Scania Latin America), Celso Torii (Vice-presidente de vendas e marketing da Scania Latin America), Martin Ståhlberg (Presidente da Scania Commercial Operations Américas),
– Brasil: Roberto Barral (Diretor-geral), Víctor Carvalho (Diretor de vendas de

caminhões), Fábio Souza (Diretor de serviços), Eronildo Santos (diretor de Desenvolvimento de Negócios).

Nº de funcionários: 3.200

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 414.481 m²
Área construída: 146.250 m²

	2012	2013	2014	2015
Produção	15.002	25.596	18.974	10.557
Vendas ao mercado interno	11.078	19.698	14.110	5.222
Exportações	4.711	5.782	5.354	6.274

MODELOS



P250 6x2

Entre-eixos: 3.300 / 4.700 / 5.100 / 5.500 mm
Motor: DC09 109 250 (250 hp a 1800 rpm)
PBT: 23.000 Kg
Suspensão: Dianteira: parabólicas 2x32. Traseira: a ar
Transmissão: GR905



P310 4x2

Entre-eixos: 3.300 / 3.550 mm
Motor: DC09 110 310 (310 hp a 1900 rpm)
PBT: 16.000 kg
Suspensão: Dianteira: parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões
Transmissão: GRS895



P360 6x2/4

Entre-eixos: 4.000 mm / 4.050 mm
Motor: DC13 114 360 (360 hp a 1900 rpm)
PBT: 19.500 kg
Suspensão: Dianteira: parabólicas 2x32. Traseira: A ar
Transmissão: GRS905



P360 8x4

Entre-eixos: 3.300 / 4.700 / 5.100mm
Motor: DC13 114 360 (360 hp a 1900 rpm)
PBT: 29.000 kg
Suspensão: Dianteira: Parabólica 3x29. Traseira: Trapezoidais 10x12
Transmissão: GRS905

G360 4X2



Entre-eixos: 3.300/ 3.550 mm
Motor: DC13 114 360
 (360 hp a 1900 rpm)
PBT: 16.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólicas
 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões
Transmissão: GRS895

G400 4X2



Entre-eixos: 3.300/ 3.550 mm
Motor: DC13 113 400
 (400 hp a 1900 rpm)
PBT: 16.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólicas
 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões
Transmissão: GRS905

G440 8x4



Entre-eixos: 4.300 / 4.700/ 4.900
 5.100 / 5.700 / 5.900mm
Motor: DC13 112 440
 (440 hp a 1900 rpm)

PBT: 29.000 kg
Suspensão: Dianteira: parabólica 4x28.
 Traseira: parabólica 5x48/90 (trapezoidal
 opcional)
Transmissão: GRS0925

G480 10x4



Entre-eixos: 4.300mm
Motor: DC13 111 480
 (480 hp a 1900 rpm)
PBT: 29.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica 4x28.
 Traseira: 3° e 4° eixo Parabólica 5x48/90;
 5° suspensão a ar (trapezoidal opcional)
Transmissão: GRS0925

R440 6X2



Entre-eixos: 3.100/ 3.500 mm
Motor: DC13 112 440
 (440 hp a 1900 rpm)
PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica
 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões
 pneumáticos
Transmissão: GRS905

R440 LA6X2 STREAMLINE



Entre-eixos: 3.100 mm/3.500 mm
Motor: DC13 112 440
 (440 hp a 1900 rpm)
PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica
 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões
 pneumáticos
Transmissão: GRS905

R480 6x2



Entre-eixos: 3.100/ 3.550 mm

Motor: DC13 111 480
(480 hp a 1900 rpm)

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos

Transmissão: GRS905

R560 6x4



Entre-eixos: 3.100/ 3.300 mm

Motor: DC16 18 560
(560 hp a 1900 rpm)

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos

Transmissão: GRSO 905R

R620 6x4



Entre-eixos: 3.100/ 3.300 mm

Motor: DC16 17 620
(620 hp a 1900 rpm)

PBT: 23.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos

Transmissão: GRSO 905R

R620 CA 8x4



Entre-eixos: 4.100/ 4.500/ 4.700 mm

Motor: DC16 17 620
(620 hp a 1900 rpm)

PBT: 29.000 kg

Suspensão: Dianteira: parabólica 4x28. Traseira: 5x48/90

Transmissão: GRSO 905R

R440 8x2



Entre-eixos: 3.900 mm

Motor: DC13 112 440
(440 hp a 1900 rpm)

PBT: 29.000 kg

Suspensão: Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos

Transmissão: GRS 905

Já estão abertas as inscrições para o 48º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



acesse www.otmeditora.com.br, consulte o regulamento e faça já sua inscrição.





Toyota do Brasil Ltda.

Av. Piraporinha, 1.111
Planalto, São Bernardo do Campo
CEP: 09891-002
Tel: (11) 4390-4000
press@toyota.com.br
www.toyota.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Steve St. Angelo (CEO da Toyota América Latina e Caribe e Chairman da Toyota do Brasil), Koji Kondo (Presidente da Toyota do Brasil), Luiz Carlos Andrade Jr. (Vice-presidente executivo da Toyota do Brasil), Evandro Maggio (Diretor comercial e de marketing da Toyota do Brasil)

Nº de funcionários: 5.341

Nº de fábricas: 3

Sorocaba, Indaiatuba e São Bernardo do Campo

Área da empresa:

Área total: n. i.
Área construída: n. i.

	2012	2013	2014	2015
Produção	–	–	–	–
Vendas ao mercado interno	38.914	42.651	43.362	32.961
Exportações	–	–	–	–

MODELOS



Hilux SRV 4x4

Entre-eixos: 3.085 mm

Motor: Toyota Diesel D-4D 3.0L 16V Turbo intercooler; 171cv a 3600 rpm

PBT: 2.935 kg

Suspensão: Dianteira: independente,

braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas de duplo estágio

Transmissão: Automática de 5 velocidades



Hilux 4x4

Entre-eixos: 3.085 mm

Motor: Toyota VVT-i Flex 2.7L 16V DOHC, 163 cv (etanol); 158 cv (gasolina)

PBT: 2.560 kg

Suspensão: Dianteira: independente,

braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas de duplo estágio

Transmissão: Automática de 4 velocidades



Volkswagen do Brasil Ltda.

Via Anchieta, km 23,5
CEP 09823-901 - S. B. do Campo - SP
Tel.: (11) 4347-2355
www.volkswagen.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

David Powels (Presidente); Jorge Portugal (Vice-presidente de marketing e vendas); Antonio Megale (diretor de assuntos governamentais)

N° de funcionários: 20.000

N° de fábricas: 4

Área da empresa:

Área total: n. i.
Área construída: n. i.

	2012	2013	2014	2015
Produção	104.304	120.249	96.422	75.397
Vendas ao mercado interno	92.546	97.596	87.319	69.067
Exportações	15.041	17.836	13.776	19.903

MODELOS

Saveiro CE



Entre-eixos: 2.750 mm
Motor: 1.6 l, total-flex
101 cv a 5.250 rpm (gas.)
104 cv a 5.250 rpm (álc.)
PBT: 1.735 kg
Suspensão: Dianteira: independente, tipo

McPherson, com braços triangulares transversais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora. Traseira: interdependente, com braços longitudinais, molas helicoidais superprogressivas e amortecedores pressurizados.
Transmissão: Manual 5 velocidades

Amarok



Entre-eixos: 3.095 mm
Motor: 2.0 l, 16 válvulas,
180 cv a 4.000 rpm
PBT: 3.100 kg
Suspensão: Dianteira: independente,
com braços duplos triangulares, molas he-

licoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com feixe de molas de dois estágios, primário com três lâminas e secundário com duas lâminas, amortecedores pressurizados
Transmissão: Manual 6 velocidades

Saveiro Cabine Dupla



Entre-eixos: 2.753 mm
Motor: 1.6 l, total-flex
101 cv a 5.250 rpm (gas.)
104 cv a 5.250 rpm (álc.)
PBT: 1.124735 kg

Suspensão: Dianteira: McPherson, roda tipo independente e molas helicoidal. Traseira: braços triangulares, roda tipo independente e molas helicoidal.
Transmissão: Manual 5 velocidades



Volvo do Brasil Veículos Ltda.

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600
CEP 81260-900 - Curitiba - PR
Tel: (41) 3317- 8111
Fax: (41) 3317- 8601
ldv.br@volvo.com
www.volvo.com

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Carlos Morass (presidente), Bernardo Fedalto Jr. (Diretor de caminhões Brasil), Reinaldo Serafim (Gerente de pós-venda), Carlos Morassutti (Vice-presidente de RH e assuntos corporativos), Mônica Berckert (Vice-presidente financeira)

Nº de funcionários: 4.100

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 1.289.519 m²
Área construída: 101.470 m²

MODELOS



VM 220 6x2R

Entre-eixos: 3.650 / 3.950 / 4.550 / 4.800 / 5.150mm
Motor: 213 cv a 2.200
PBT: 24.000kg
Suspensão: Dianteira - Parabólica. Traseira: sistema balancim
Transmissão: Eaton 6 marchas sincronizadas



VM 270 6x2R

Entre-eixos: 3.650/ 3.950/ 4.550/ 4.800/ 5.150 mm
Motor: 260 cv a 2.200
PBT: 24.000kg
Suspensão: Dianteira: parabólica
Traseira: sistema balancim
Transmissão: Eaton, 6 marchas ou 9 marchas sincronizadas, sendo uma super-reduzida.



VM 270 8x2R

Entre-eixos: 4.800 / 5.150 / 5.900 / 6.700 mm
Motor: 270 cv a 2.200
PBT: 30.000kg
Suspensão: Dianteira: parabólica Traseira: semielíptica (balancim)
Transmissão: Sincronizadas de 9 ou 6 marchas/ Automatizada I-shift



VM 330 8x4R

Entre-eixos: 4.550/ 4.800/5.150mm
Motor: 330 cv a 2.200
PBT: 33.400kg
Suspensão: Dianteira: Parabólica
Traseira: Parabólica ou Semi-Elíptica
Transmissão: Sincronizada 14 marchas (2 super-reduzidas)/ Automatizada I-shift

VM 320 6x4



Entre-eixos: 3.650 / 4.550 / 4.800 / 5.150 mm
Motor: 330 cv a 2.200
PBT: 32.000kg
Suspensão: Dianteira - molas para-bólicas de alta capacidade, amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira - feixe de molas semielíptica-
Transmissão: 12 marchas, I-Shift automatizada

FH 460 6x2T



Entre-eixos: 3.500 / 3.700mm
Motor: D13C460 - 460 cv - 343 kW
PBT: 27.100kg
Suspensão: Traseira: : Pneumática/ Parábólica / Semielíptica
Transmissão: VT2514B - 14 (12 + 2 super-reduzidas), 4 à ré, / I-Shift automatizada

FH 540 6x4T



Entre-eixos: 3.000 / 3.200 / 3.600 mm
Motor: D13C540 540 cv - 403 kW
PBT: 23.000kg
Suspensão: Traseira: semielíptica, parábólica ou pneumática
Transmissão: AT2612D - 12 à frente e 4 à ré / Manual VT2814B 14 (12+2 super reduzidas)

FM 370 6x2T



Entre-eixos: 3000 / 3200 / 3500 / 3700 mm
Motor: 370 cv a 1.600 - 1.900
PBT: 27.500kg
Suspensão: Traseira: pneumática
Transmissão: VT2214B - manual 14 marchas (12 + 2 super-reduzidas), 4 à ré / Automatizada I-Shift – 12 à frente e 4 à 4 ré

FM 380 6x2T



Entre-eixos: 3.000/ 3.200 / 3.500 / 3.700mm
Motor: D13C380 3380 cv - 280 kW
PBT: 27.500kg
Suspensão: Traseira: parábólica ou pneumática com barra estabilizadora pneumática
Transmissão: : Automatizada I-Shift / Manual VT2214B, 14 Marchas (12+2 super reduzidas)

FMX 460 6x6R



Entre-eixos: 3.700 / 4.300 / 4.600 mm
Motor: D13C460 460 cv - 343 kW
PBT: 40.000kg
Suspensão: : Traseira: semielíptica/ Pneumática
Transmissão: VT2514B manual 14 marchas à frente(12 + 2 super-reduzidas), 4 à ré / Automatizada I-Shift



Pág. 97



Pág. 98



A PACCAR COMPANY

Pág. 98



Pág. 98



Pág. 100



Pág. 102



Pág. 103



Pág. 103



Pág. 104



Pág. 110



Mercedes-Benz

Pág. 115



Pág. 122



Pág. 123



Pág. 123



RENAULT

Pág. 124



Pág. 125



Pág. 128



Pág. 129



Pág. 129



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
A7500	Urbano e rodoviário	6.910 7.080 7.080 6.300	3.860	Cummins ISF 3.8 152 cv a 2.600 rpm	443 Nm / 1100 a 1900 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas semi-elípticas e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas duplo estágio e barra estabilizadora	7.500	9.000	Um ano
A8700	Urbano e rodoviário	6.220 7.110	3.500 4.200	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm	600 Nm / 1300 a 1700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas semi-elípticas e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas e barra estabilizadora	8.700	11.000	Um ano
8700 S	Urbano e rodoviário	6.220 7.110	3.500 4.200	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm	600 Nm / 1300 a 1700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	8.700	11.000	Um ano
8700 LX	Urbano e rodoviário	6.220 7.110	3.500 4.200	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm	600 Nm / 1300 a 1700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	8.700	11.000	Um ano
8700 TR	Autoescola	5.190	2.920	Cummins ISF 3.8 152 cv a 2.600 rpm	450 Nm / 1100 a 1900 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	8.700	11.000	Um ano
10000	Urbano e rodoviário	6.770 7.370	3.750 4.350	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm	600 Nm / 1300 a 1700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas parabólicas e barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas e barra estabilizadora	10.000	15.500	Um ano
10000 S	Urbano e rodoviário	6.560 7.420	3.750 4.350	MWM Maxxforce 4.8 165 cv a 2.200 rpm / Cummins ISF 3.8 – 162 cv a 2.600 rpm	600 Nm a 1200 a 1600 rpm / 600 Nm a 1300 a 1700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	10.000	15.500	Um ano
10000 LX	Urbano e rodoviário	6.560 7.420	3.750 4.350	MWM Maxxforce 4.8 165 cv a 2.200 rpm / Cummins ISF 3.8 – 162 cv a 2.600 rpm	600 Nm a 1200 a 1600 rpm / 600 Nm a 1300 a 1700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	10.000	15.500	Um ano
14000 S	Urbano e rodoviário	6.267 8.680	3.560 4.800	MWM Maxxforce 4.8 190 cv a 2.200 rpm	720 Nm a 1200/1600 rpm	EATON FS 5406 A	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	14.000	27.200	Um ano
14000 LX	Urbano e rodoviário	6.267 8.680	3.560 4.800	MWM Maxxforce 4.8 190 cv a 2.200 rpm	720 Nm a 1200/1600 rpm	EATON FS 5406 A	Dianteira: Molas parabólicas progressivas e Barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora	14.000	27.200	Um ano
14000 6x2	Urbano e rodoviário	7.238 9.830	4.784 6.024	MWM Maxxforce 4.8 190 cv a 2.200 rpm	720 Nm a 1200/1600 rpm	EATON FS 5406 A	Mola parabólica na dianteira e balancim na traseira	22.000	27.200	Um ano



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (POT. RPM)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANS-MISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (KG)	PBTC (KG)	GARAN-TIA
Jumper Furgão HDi35 LH	Transporte de Carga	4.749	2.850	2.3 HDi L6 127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm a 1.800 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: McPherson com rodas independentes. Traseira: Eixo rígido tubular com molas longitudinais	3.500	-	-
Jumper Furgão Vetrato V 35LH	Transporte de Carga	5.599	3.700	2.3 JTD L6 127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm a 1.800 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: McPherson com rodas independentes. Traseira: Eixo rígido tubular com molas longitudinais	3.500	-	-



A **PACCAR** COMPANY

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (POT. RPM)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANS-MISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (KG)	PBTC (KG)	GARAN-TIA
XF105 FTS	Transporte de carga rodoviário de longa distância	-	3.200 ou 3.600	PACCAR MX 12.9L 410cv / 460cv / 510cv 1.500 a 1.900 rpm	2.000Nm / 2.300Nm / 2.500Nm 1.050 a 1.410 rpm	Automatizada ZF AS 12 velocidades	Suspensão balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático	27.100 (téc.) 23.000 (leg.)	56.900 (CMT 60.000)	1º ano completo e 2º ano trem de força
XF105 FTT	Transporte de carga rodoviário de longa distância	-	3.225 ou 3.500	PACCAR MX 12.9L 460cv / 510cv 1.500 a 1.900 rpm	2.300Nm / 2.500Nm 1.050 a 1.410 rpm	Automatizada ZF AS 12 velocidades	Suspensão tandem com molas parabólicas e amortecedores hidráulicos de dupla ação	28.100 (téc.) 23.000 (leg.)	74.000 (CMT 80.000)	1º ano completo e 2º ano trem de força
CF85 FT	Transporte de carga rodoviário de média distância	-	3.600	PACCAR MX 12.9L 360cv / 410cv 1.500 a 1.900 rpm	1.775Nm / 2.000Nm 1.050 a 1.410 rpm	Automatizada ZF AS 16 velocidades	Suspensão metálica com molas parabólicas e barra estabilizadora	18.100 (téc.) 16.000 (leg.)	53.000 (CMT 60.000)	1º ano completo e 2º ano trem de força
CF85 FTS	Transporte de carga rodoviário de média distância	-	3.200 ou 3.600	PACCAR MX 12.9L 360cv / 410cv 1.500 a 1.900 rpm	1.775Nm / 2.000Nm 1.050 a 1.410 rpm	Automatizada ZF AS 16 velocidades	Suspensão balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático	27.100 (téc.) 23.000 (leg.)	56.900 (CMT 60.000)	1º ano completo e 2º ano trem de força



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARAN-TIA
Uno Furgão 1.0 EVO Flex	Transporte de carga	3.770	2.376	73 cv / 6.250 rpm (gasolina) - 75 cv / 6.250 rpm (etanol)	9,5 fm / 3.850 rpm (gasolina) - 9,9 fm / 3.850 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Rodas independentes, braços oscilantes inferiores	1345	-	Um ano sem limite de quilometragem
Uno Furgão 1.4 EVO Flex	Transporte de carga	3.770	2.376	85 cv / 5.750 rpm (gasolina); 88 cv / 5.750 rpm (etanol)	12,4 kgfm / 3.500 rpm (gasolina); 12,5 kgfm / 3.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Rodas independentes, braços oscilantes inferiores	1345	-	Um ano sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARAN-TIA
Fiorino Furgão 1.4 Flex	Transporte de carga	4.183	2.717	85 cv 5.750 rpm (gasolina) 88 cv 5.750 rpm (etanol)	11,4 kgfm 2.500 rpm (gasolina) 11,6 kgfm 2.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Com eixo rígido	1767	-	Um ano sem limite de quilometragem
Strada Working 1.4 CS e CE	Uso misto	4.409	2.718	85 cv 5.750 rpm (gasolina) 86 cv 5.750 rpm (etanol)	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) - 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido tipo Ômega	1789	-	Um ano sem limite de quilometragem
Strada Working 1.4 Flex CD	Uso misto	4.409	2.718	85 cv 5.750 rpm (gasolina) 86 cv 5.750 rpm (etanol)	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) - 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido tipo Ômega	1801	-	Um ano sem limite de quilometragem
Strada Trekking 1.6 16V Flex CD	Uso misto	4.423	2.718	115 cv 5.550 rpm (gasolina) 117 cv 5.550 rpm (etanol)	16,2 kgfm 4.500 rpm (gasolina) - 16,8 kgfm 4.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido tipo Ômega	1826	-	Um ano sem limite de quilometragem
Strada Adventure Locker 1.8 16V Flex CE	Uso misto	4.471	2.753	130 cv 5.250 rpm (gasolina) - 132 cv 5.250 rpm (etanol)	18,4 kgfm 4.500 rpm (gasolina) - 18,9 kgfm 4.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido tipo Ômega	1.886	-	Um ano sem limite de quilometragem
Strada Adventure 1.8 16V Flex CD	Uso misto	4.471	2.753	130 cv 5.250 rpm (gasolina) - 132 cv 5.250 rpm (etanol)	18,4 kgfm 4.500 rpm (gasolina) - 18,9 kgfm 4.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido tipo Ômega	1.903	-	Um ano sem limite de quilometragem
Fiat Toro Volcano 2.0 Turbo AT 4x4	Uso Misto	4.915	2.990	170 cv a 3750 rpm	35,7 kgfm a 1750 rpm	Automático de 9 marchas	Dianteira: Suspensão tipo McPherson e dianteira com barra estabilizadora, roda tipo independente e molas helicoidal - Traseira: Suspensão tipo multibraço e traseira com barra estabilizadora, roda tipo independente e molas helicoidal	1.871	-	
Fiat Toro Freedom 1.8 AT 4x2	Uso Misto	4.915	2.990	139 cv (etanol); 135 cv (gasolina) a 5750 rpm	19,3 kgfm (etanol); 18,8 kgfm (gasolina) a 3750 rpm	Automático de 6 marchas	Dianteira: Suspensão tipo McPherson e dianteira com barra estabilizadora, roda tipo independente e molas helicoidal - Traseira: Suspensão tipo multibraço e traseira com barra estabilizadora, roda tipo independente e molas helicoidal	1.619	-	
Doblò Cargo 1.4 Flex	Transporte de carga	4.252	2.566	85 cv 5.750 rpm (gasolina) 86 cv 5.750 rpm (etanol)	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) - 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido e barra estabilizadora	1.810	-	Um ano sem limite de quilometragem
Doblò Cargo 1.8 16V Flex	Transporte de carga	4.252	2.566	130 cv 5.250 rpm (gasolina) - 132 cv 5.250 rpm (etanol)	18,4 kgfm 4.500 rpm (gasolina) - 18,9 kgfm 4.500 rpm (etanol)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora - Traseira: Eixo rígido e barra estabilizadora	1.858	-	Um ano sem limite de quilometragem
Ducato Cargo	Transporte de carga	4.749	2.850	127 cv 3.600 rpm (diesel)	32,6 kgfm 1.800 rpm (diesel)	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: MacPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores à geometria triangular e barra estabilizadora - Traseira: Com eixo rígido tubular	3300	-	Um ano sem limite de quilometragem
Ducato Maxicargo	Transporte de carga	5.599	3.200	127 cv a 3.600 rpm	30.7 kgfm a 1.800 rpm	Manual 5 marchas. Dianteira com juntas homocinéticas	Dianteira: McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, a geometria triangular e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tubular	3.500	-	-

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
F-350	Transporte urbano de carga e mercadorias	5.730	3.581	Cummins ISF2.8L 150 P7-2 150cv (110 Kw) / 3.200rpm	360Nm a 1.800 - 2.700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: eixo "Twin-I-Bean" com barra estabilizadora, molas helicoidais, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação; Traseira: eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação	4.500	5.700	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/ limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial
F-4000	Uso misto urbano/rural, manutenção de serviços públicos	6.318	4.181	Cummins ISF2.8L 150 P7-2 150 cv (110 Kw) / 3.200 rpm	360Nm a 1.800 - 2.700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: eixo rígido tubular com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação; Traseira: eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas principal semi-elípticas e auxiliar parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação	6.800	10.400	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/ limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial
F-4000 4x4	Uso misto urbano/rural e fora-de-estrada, manutenção de serviços públicos	6.318	4.181	Cummins ISF2.8L 150 P7-2 150 cv (110 Kw) / 3.200 rpm	360Nm a 1.800 - 2.700 rpm	Eaton FSO 4505 C	Dianteira: eixo rígido tubular com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação; Traseira: eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas principal semi-elípticas e auxiliar parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação	6.800	10.400	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/ limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial
Cargo 816	Transporte urbano de carga e mercadorias	6.140 7.010 7.403	3.300 3.900 4.300	Cummins ISB 4.5 160 P7-0 162 cv a 2300 rpm	56 kgfm (550 Nm) a 1500 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	8.250	11.000	Dois anos, sem limite de quilometragem
Cargo 1119	Urbanas, com mudanças, transporte de bebidas, material de construção, coleta milk-run e transporte rodoviário de curta distância	7.007 7.407	3.900 4.300	Eletrônico Cummins ISB 4.5 186 P7-1 189 cv a 2300 rpm	61 kgfm (600 Nm) 1.100 a 2.100 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação	10.510	12.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1319	Urbanas, com mudanças, transporte de bebidas, material de construção, coleta milk-run e transporte rodoviário de curta distância	8.631	4.800	Eletrônico Cummins ISB 4.5 186 P7-0 189 cv a 2300 rpm	61 kgfm (600 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	13.000	23.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1519	Urbanas, com mudanças, transporte de bebidas, material de construção, coleta milk-run e transporte rodoviário de curta distância	6.245 8.631	3.560 4.800	Eletrônico Cummins ISB 4.5 186 P7-0 189 cv a 2300 rpm	61 kgfm (600 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	14.500	27.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1719	Mistas, urbanas e rodoviárias	6.062 8.019 8.631	3.560 4.340 4.800	Eletrônico Cummins ISB 4.5 186 P7-0 189 cv a 2300 rpm	61 kgfm (600 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: eixo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	16.000	27.000	Um ano, sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
Cargo 1723	Entrega fracionada, tanque, milk run, carga seca, bebidas, gás, basculante, caçamba tipo brooks, furgão de alumínio, furgão lonado, frigorífico e coletor compactador de resíduos	6.062 8.019 8.631	3.560 4.340 4.800	Cummins ISB 6.7 226 P7 230 cv a 2300 rpm	84 kgfm (821 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	16.000	32.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1723 L	Entrega fracionada, carga seca, furgão de alumínio, furgão lonado, frigorífico	6.062 8.019 8.631	3.560 4.340 4.800	Cummins ISB 6.7 226 P7 230 cv a 2300 rpm	84 kgfm (821 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	16.000	32.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1729	Entrega fracionada, carga seca, furgão de alumínio, furgão lonado, frigorífico	8.019 / 8.631 (R) 6297 (T)	4.340 / 4.800 (R) 3.760 (T)	Cummins ISB 6.7 286 P7 290 cv a 2300 rpm	96,9 kgfm (951 Nm) / 1.200 - 2.100 rpm	Manual mecânica, 9 marchas à frente, 1 à ré	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação	16.000	38.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1933 T Leito	Transporte com carreta de 3 eixos em viagens de média distância	6.297	3.760	ISL 8.9 330 P7-0 334 cv a 2100 rpm	133 kgfm (1300 Nm) a 1300 rpm	Manual mecânica, 13 marchas à frente, 3 à ré	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	16.000	45.150	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1933 R	Transporte com Romeu e Julieta	8.631	4.800	ISL 8.9 330 P7-0 334 cv a 2100 rpm	133 kgfm (1300 Nm) a 1300 rpm	Manual mecânica, 13 marchas à frente, 3 à ré	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	16.000	45.150	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 1933 R Leito	Transporte com Romeu e Julieta	8.631	4.800	ISL 8.9 330 P7-0 334 cv a 2100 rpm	133 kgfm (1300 Nm) a 1300 rpm	Manual mecânica, 13 marchas à frente, 3 à ré	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	16.000	45.150	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2042	Basculante, furgão lonado, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca	5.958	3.600	FPT 10.3L 420 cv a 2.100 rpm	194 kgfm (1.900 Nm) / 1.000 - 1.500 rpm	Automatizada de 12 marchas à frente, 2 à ré	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, feixe de molas parabólicas com barra estabilizadora, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.	16.000	49.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2423 6x2	Basculante, furgão lonado, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca	9.696 10.203	4.800 5.307	Cummins ISB 6.7 226 P7 230 cv a 2300 rpm	84 kgfm (821 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	32.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2423 6x2 Leito	Furgão lonado, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca	9.696 10.203	4.800 5.307	Cummins ISB 6.7 226 P7 230 cv a 2300 rpm	84 kgfm (821 Nm) a 1500 rpm	Manual de 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	32.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2429 6x2	Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca	9.696 10.203	4.800 5.307	Cummins ISB 6.7 286 P7 290 cv a 2300 rpm	97 kgfm (951 Nm) a 1500 rpm	Eaton FS-6306 B	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	35.000	Um ano, sem limite de quilometragem

**CAMINHÕES**

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
Cargo 2429 6x2 Leito	Furgão lonado, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca	9.696 10.203	4.800 5.307	Cummins ISB 6.7 286 P7 290 cv a 2300 rpm	97 kgfm (951 Nm) a 1500 rpm	Eaton FS-6306 B	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	35.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2623 6x4	Basculante, betoneira e canavieiro, madeireiro	7.490 9.848	4.120 5.260	Cummins ISB 6.7 226 P7 230 cv a 2300 rpm	84 kgfm (821 Nm) a 1500 rpm	Manual mecânica, 10 marchas à frente, 3 à ré	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	32.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2629 6x4	Basculante, betoneira e canavieiro, madeireiro	7.490 9.848	4.120 5.260	Cummins ISB 6.7 286 P7 290 cv a 2300 rpm	97 kgfm (951 Nm) a 1500 rpm	Manual mecânica, 10 marchas à frente, 3 à ré	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	42.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 2842 6x2	Transporte de cana, madeira e minério	6.877	3.300	FPT 10.3L 420 cv a 2.100 rpm	194 kgfm (1.900 Nm) / 1.000 - 1.500 rpm	ZF 12AS1930TD	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, feixe de molas parabólicas com barra estabilizadora, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação.	23.000	56.000	Um ano, sem limite de quilometragem
Cargo 3133 6x4	Transporte de cana, madeira e minério	7.490 9.848	4.120 5.260	Cummins ISL 8.9 330 P7-0 334 cv a 2100 rpm	133 kgfm (1300 Nm) a 1300 rpm	Eaton FTS-16108 LL	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora; Traseira: exigo rígido em aço estampado, molas principais e auxiliares parabólicas	23.000	57.000	Um ano, sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
Montana 1.4 Econo Flex	Carga leve	4.514	2.669	97/102 cv a 6.000 rpm (g/e)	13,2/13,5 kgfm a 3.200 rpm (g/e)	F15-5 WR, Manual de 5 velocidades sincronizadas	Dianteira: Independente McPherson, molas helicoidais, amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados a gás, barra estabilizadora de 30 mm. Traseira: semi-independente com eixo de torção e molas helicoidais	1.910	-	1 ano ou 50 mil km
S10 Cabine Dupla 2.5 Flexpower	Carga leve	5.361	3.096	Motor - 2.5 FlexPower Gasolina: 197 cv (145 kW / 194 hp) @ 6300 rpm / Etanol: 206 cv (152 kW / 203 hp) @ 6000 rpm	Gasolina: 26,3 mkgf (258 Nm) @ 4400 rpm / Etanol: 27,3 mkgf (268 Nm) @ 4400 rpm	Manual de 6 velocidades	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados	4.800	-	-
S10 Cabine Simples Chassis	Carga leve	5.381	3.096	Chevrolet 2.8 Turbo Diesel 200 cv (147 kW / 197 hp) @ 3600 rpm	Manual: 44,9 mkgf (440 Nm) @ 2000 rpm Automático: 51,0 mkgf (500 Nm) @ 2000 rpm	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados	6.000	-	-



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
S10 Cabine Simples	Carga leve	5.381	3.096	Chevrolet 2.8 Turbo Diesel 200 cv (147 kW / 197 hp) @ 3600 rpm	Manual: 44,9 mkgf (440 Nm) @ 2000 rpm Automático: 51,0 mkgf (500 Nm) @ 2000 rpm	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados	6.000	-	-
S10 Cabine Dupla	Carga leve	5.361 (LS / LT / LTZ) 5.408 (High Country)	3.096	Chevrolet 2.8 Turbo Diesel 200 cv (147 kW / 197 hp) @ 3600 rpm	Manual: 44,9 mkgf (440 Nm) @ 2000 rpm Automático: 51,0 mkgf (500 Nm) @ 2000 rpm	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados	6.000	-	-



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
HR	Transporte de carga	3.100	2.430	130 cv a 3.800 rpm	260 Nm a 1.500-3.500 rpm	Manual 5 velocidades	Dianteira: braços triangulares com barra de torção e amortecedores hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido com feixe de molas semi-elípticas e amortecedores hidráulicos	3.400	-	4 anos de garantia sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
International 9800i - 6X2	cavalo mecânico com aplicações em semi-reboque tipo vanderléia, ou de 3 eixos convencional	-	3.850 [Distância entre eixos (dianteiro ao traseiro anterior) + tandem]	Cummins ISM 420 P7 - 10,8 litros - 410 cv (301 kW) @ 1.900 rpm	2.000 Nm @ 1200 rpm	Eaton FTS-20112L sincronizada com 13 marchas à frente, e 3 à ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos Traseira - pneumática, com 2 bolsões e 2 amortecedores telescópicos por eixo, terceiro eixo com sistema de levantamento pneumático acionado pelo motorista e com sistema de deflação para engate do semi-reboque	Técnico 27.400 Legal 23.000	Técnico 56.000 Legal 56.000 CMT 60.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)
International 9800i 6X2 US	cavalo mecânico com aplicações em semi-reboque tipo vanderléia, ou de 3 eixos convencional	-	4.100 [Distância entre eixos (dianteiro ao traseiro anterior) + tandem]	Cummins ISM 420 P7 - 10,8 litros - 410 cv (301 kW) @ 1.900 rpm	2.000 Nm @ 1200 rpm	Eaton Ultrashift Plus FO-16E318B-MXP Automatizada com 18 marchas a frente e 4 marcas a ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos. Traseira - pneumática, com 2 bolsões e 2 amortecedores telescópicos por eixo, terceiro eixo com sistema de levantamento pneumático acionado pelo motorista e com sistema de deflação para engate do semi-reboque	Técnico 27.400 Legal 23.000	Técnico 56.000 Legal 56.000 CMT 60.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
International 9800i - 6X4	cavalo mecânico com aplicações em semi-reboque tipo bitrem, rodotrem e bitrenção	-	3.850 [Distância entre eixos (dianteiro ao traseiro anterior) + tandem]	Cummins ISM 420 P7 - 10,8 litros - 410 cv (301 kW) @ 1.900 rpm	2.000 Nm @ 1200 rpm	Eaton FTS-20112L sincronizada com 13 marchas à frente, e 3 à ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos Traseira - pneumática, com 2 bolsões e 2 amortecedores telescópicos por eixo, com sistema de deflação para engate do semi-reboque	Técnico 27.400 Legal 23.000	Técnico 74.000 Legal 74.000 CMT 78.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)
International 9800i 6X4 US	cavalo mecânico com aplicações em semi-reboque tipo bitrem, rodotrem e bitrenção	-	3.150 + 1.400 [Distância entre eixos (dianteiro ao traseiro anterior) + tandem]	Cummins ISM 420 P7 - 10,8 litros - 410 cv (301 kW) @ 1.900 rpm	2.000 Nm @ 1200 rpm	Eaton Ultrashift Plus FO-16E318B-MXP Automatizada com 18 marchas a frente e 4 marcas a ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos Traseira - pneumática, com 2 bolsões e 2 amortecedores telescópicos por eixo, com sistema de deflação para engate do semi-reboque	Técnico 27.400 Legal 23.000	Técnico 74.000 Legal 74.000 CMT 78.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)
International DuraStar 4x2	caminhão basculante, frigorífico, furgão de alumínio, carga seca e tanque	4.938	5.650	MWM - Acteon - 7.2 litros - 274 cv (201 kW) @ 2200 rpm	950 Nm a 1200~1600 rpm	Eaton - 6 sincronizadas à frente e 1 a ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos Traseira - feixe de molas semielípticas.	Técnico 16.500 Legal 16.000	CMT 26.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)
International DuraStar 6x2	caminhão basculante, frigorífico, furgão de alumínio, carga seca e tanque	4350 4950 7200	(3.838/ 4.138/ 5.688) + 1.224 [Distância entre eixos (dianteiro ao traseiro anterior) + tandem]	MWM - Acteon - 7.2 litros - 274 cv (201 kW) @ 2200 rpm	950 Nm a 1200~1600 rpm	Eaton - 6 sincronizadas à frente e 1 a ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos Traseira - em tandem, com molas semielípticas e balancins. Suspensor pneumático do eixo auxiliar	Técnico 26.000 Legal 23.000	CMT 26.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)
International DuraStar 6x4	caminhão basculante, madeireiro, silo, guindaste, auto-socorro	4326 4926 7176	3.759 1.372 4.064 1.372 5.588 1.372 [Distância entre eixos (dianteiro ao traseiro anterior) + tandem]	MWM - Acteon - 7.2 litros - 274 cv (201 kW) @ 2200 rpm	950 Nm a 1200~1600 rpm	Eaton - 10 velocidades à frente, sendo 2 tratoras, e 3 à ré	Dianteira - molas parabólicas, com amortecedores telescópicos Traseira - Em tandem, tipo boogie com feixe de molas semielípticas e braços tensores.	Técnico 26.000 Legal 23.000	CMT 42.000	1 ano completo + 1 ano do trem de força (Conforme manual de garantia)

IVECO

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
DAILY 35S14 Chassi cabine	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	2981 3546 4156	3000 3450 3750	FPT FIC WG 146cv (3.500rpm)	350Nm (1.500 - 2.900rpm)	ZF 6S 420 Sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas trapezoidais. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	3.500	6.500	12 meses sem limite de quilometragem

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
DAILY 35S14 Cabine dupla	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	2796 3406	3450 3750	FPT FIC WG 146cv (3.500rpm)	350Nm (1.500 - 2.900rpm)	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	3.500	6.500	12 meses sem limite de quilometragem
DAILY 45S17 Chassi cabine	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	3546 4156	3450 3750	FPT FIC DS 170cv (3.500Nm)	400Nm (1.300 - 2.700rpm)	ZF 6S 420 sincronizado acionamento mecânico 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	4.200	6.500	12 meses sem limite de quilometragem
DAILY 45S17 Cabine dupla	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	2796 3406	3450 3750	FPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	400Nm (1.300 - 2.700rpm)	ZF 6S 420 sincronizado acionamento mecânico 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	4200	6.500	12 meses sem limite de quilometragem
DAILY 55C17 Chassi cabine	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	3546 4156	3450 3750	FPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	400Nm (1.300 - 2.700rpm)	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	5300	8.000	12 meses sem limite de quilometragem
DAILY 55C17 Cabine dupla	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	2796 3406	3450 3750	FPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	400Nm (1.300 - 2.700rpm)	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	5300	8.000	12 meses sem limite de quilometragem
DAILY 70C17 Chassi Cabine	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc.	3546 4987	3450 4350	FPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	450Nm (1.400 - 2.350 rpm)	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	7000	9.500	12 meses sem limite de quilometragem
DAILY 70C17 Cabine dupla	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc.	4237	4350	FPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	450Nm 1.400 - 2.350 rpm	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora. Feixe de molas semi-elípticas. Amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora.	7000	9.500	12 meses sem limite de quilometragem
Daily 35S14 Furgone / Gran Furgone	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc.	3020 3540	3000 3300	FPT F1C WG 146cv (3.500Nm)	350Nm 1.250 - 2.900 rpm	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores Telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora. Molas Trapezoidais de Duplo Estágio. Amortecedores Telescópicos de Dupla Ação. Barra Estabilizadora.	3500	6.500	12 meses sem limite de quilometragem
Daily 45S17 Gran Furgone/ Vetrato	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	3540	3300	IFPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	400Nm 1.250 - 2.900 rpm	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores Telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora. Molas Trapezoidais de Duplo Estágio. Amortecedores Telescópicos de Dupla Ação. Barra Estabilizadora.	4300	6.500	12 meses sem limite de quilometragem
Daily 55C17 Gran Furgone/ Maxi Furgone / Vetrato	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca).	3540 4560	3300 3950	IFPT F1C DS 170cv (3.500Nm)	400Nm 1.250 - 2.900 rpm	ZF 6S 420 sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Amortecedores Telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora. Molas Trapezoidais de Duplo Estágio. Amortecedores Telescópicos de Dupla Ação. Barra Estabilizadora.	4300	6.500	12 meses sem limite de quilometragem

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Vertis HD 90V18	Baú carga geral, graneleiro / carga seca, balsa, baú frigorífico, plataforma autosocorro	6190 6730 7875	3330 3690 4455	Iveco FPT NEF4 / 177 cv (130 Kw) @ 2700 rpm	570 Nm 1250 a 2100 rpm	ZF 5S 580 TO Acionamento Mecânico 5 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores Telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora. / Molas parabólicas de Duplo Estágio. Amortecedores Telescópicos de Dupla Ação. Barra estabilizadora	9300	11.000	12 meses sem limite de quilometragem
Vertis HD 130V19	Baú carga geral, graneleiro / carga seca, balsa, baú frigorífico, plataforma autosocorro	7520 8465 9005	4185 4815 5175	Iveco FPT NEF4 / 182 cv (134 Kw) @ 2700 rpm	610 Nm 1300 a 1850 rpm	ZF 5S 580 TO Acionamento Mecânico 5 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores Telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora. / Molas parabólicas de Duplo Estágio. Amortecedores Telescópicos de Dupla Ação. Barra estabilizadora	13300	23.000	12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 150E21 4x2 ECONOMY	Transporte Urbano e Rodoviário	6270 7435 8385 9000	3610 4100 4735 5095	FPT N45 206cv 150kW @ 2500rpm	720 Nm @ 1.350 a 2100 rpm	Eaton FS 5406A Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos, barra estabilizadora. Tra-seira: molas parabólicas, amortecedores de duplo estágio, barra estabilizadora	—	27.000	12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR ATTACK 170E22 4x2	Transporte Urbano e Rodoviário	6185 7490 8455	3690 4185 4815	FPT NEF 6 218cv 160kW @ 2700rpm	680Nm 1.200 a 2100 rpm	Eaton FS 5406A Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Tra-seira: Molas semi-elípticas	17000		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 170E28 4x2	Transporte Urbano e Rodoviário	6185 8660 9265	3690 5175 5670	FPT NEF 6 / 280cv 206 kW (2.500 rpm)	950Nm @ 1.250 a 1950 rpm	Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Tra-seira: Molas semi-elípticas / Barra estabilizadora.	17000		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 170E28S 4x2	Transporte Urbano e Rodoviário	6225 8701 9308	3690 5175 5670	FPT NEF 6 / 280cv 206 kW (2.500 rpm)	950Nm @ 1.250 a 1950 rpm	ZF 9S 1110 TD Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Tra-seira: Molas semi-elípticas / Barra estabilizadora.	17000		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 170E28 T	Transporte Urbano e Rodoviário	6225	3690	FPT NEF 6 / 280cv 206kW @ 2500rpm	950Nm 1.250 a 1950 rpm	Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Tra-seira: Molas semi-elípticas / Barra estabilizadora.	17000		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 170E28S T	Transporte Urbano e Rodoviário	6225	3690	FPT NEF 6 / 280cv 206kW @ 2500rpm	950Nm 1.250 a 1950 rpm	ZF 9S 1110 TD Manual Mecânica 9 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Tra-seira: Molas semi-elípticas / Barra estabilizadora.	17000		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 240E28 6x2	Transporte Urbano e Rodoviário	6225 8701 9308	3690 5175 5670	FPT NEF 6 / 280cv 206 kW (2.500 rpm)	950Nm 1.250 a 1950 rpm	Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas/Amortecedores hidráulicos/Barra estabilizadora. Tra-seira: balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do 3º eixo.	24600		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 240E28S 6x2	Transporte Urbano e Rodoviário	8701 9308	5175 5670	FPT NEF 6 / 280cv 206kW @ 2500rpm	950Nm 1250 a 1950 rpm	ZF 9S 1110TD Manual Mecânica 9 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas/Amortecedores hidráulicos/Barra estabilizadora. Tra-seira: balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do 3º eixo.	24600	33000	12 meses sem limite de quilometragem

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
TECTOR 240E28S STRADALE 6x2	Transporte Urbano e Rodoviário	9308	5670	FPT NEF 6 / 280cv 206kW @ 2500rpm	950Nm 1250 a 1950 rpm	ZF 9S 1110 TD Manual Mecânica 9 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas/Amortecedores hidráulicos/Barra estabilizadora. Traseira: balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do 3º eixo.	24600	33000	12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR ATTACK 240E22 6x2	Transporte Urbano e Rodoviário	6225 8498	3690 4815 +1224	FPT NEF 6 / 218cv 160kW @ 2700rpm	680Nm 1.200 a 2100 rpm	Eaton FS 5406A Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré	Molas parabólicas/Amortecedores hidráulicos/Barra estabilizadora. Traseira: balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade. Dispositivo pneumático para elevação do 3º eixo.	24600		12 meses sem limite de quilometragem
TECTOR 260E28 6x4	Transporte Urbano e Rodoviário	7667 9922	3690 4815	FPT NEF 6 / 280cv 206kW @ 2500rpm	950Nm 1.250 a 1950 rpm	Eaton FTS 16108 LL Mecânica Manual 10 marchas à frente (8 sincronizadas) e 3 a ré	Molas semi-elípticas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira Sistema Cantilever com molas semi-elípticas de simples flexibilidade.	27600		12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 450S33T	Transporte Urbano e Rodoviário	5935	3500	IVECO FPT Cursor 9 / 330 cv - 243 kW (2200 rpm)	1300 Nm 1100 a 1650 rpm	ZF 16AS 2230TD Mecânica Sincronizada Direct Drive 16 marchas à frente e 2 à ré	Molas parabólicas e simples estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora.		46000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 460S36T 4x2	Transporte Urbano e Rodoviário	5935	3500	IVECO FPT Cursor 9 / 360 cv - 265 kW (2200 rpm)	1500 Nm 1250 a 1650 rpm	ZF 16S 2325TD Automatizada Direct Drive 16 à frente e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora. Traseira: Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora.		46000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 490S40T	Transporte Urbano e Rodoviário	5935	3500	Iveco FPT/cursor 13 / 411cv - 302 kW (1900 rpm)	1900 Nm - (1000 a 1400 rpm)	ZF 16S 2525 TO Sincronizada overdrive 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2325 TD Direct Drive 16 à frente e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		46000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 490S44T 4x2	Transporte Urbano e Rodoviário	5935	3500	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv - 342 kW (1900 rpm)	2100 Nm - (1000 a 1400 rpm)	ZF 16AS 2630 TO Automatizada overdrive 16 à frente sincronizadas e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		46000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 500S33T	Transporte Urbano e Rodoviário	7105	3500	IVECO FPT Cursor 9 / 330 cv - 243 kW (1900 rpm)	1300 Nm (1100 a 1660 rpm)	ZF 16AS 2230 TD Mecânica Sincronizada Direct Drive 16 marchas à frente e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		53000	12 meses sem limite de quilometragem

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
STRALIS 530S36T 6x2	Transporte Urbano e Rodoviário	7105	3500	IVECO FPT Cursor 9 / 360 cv - 265 kW (2200 rpm)	1500 Nm (1100 a 1660 rpm)	ZF 16S 2325 TD Automatizada Direct Drive 16 marchas à frente e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		53000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 600S40T	Transporte Urbano e Rodoviário	6585 6340 7105	3000 3200 3500	Iveco FPT/cursor 13 / 411 cv - 302 kW (1900 rpm)	1900 Nm (1000 a 14000 rpm)	ZF 16S 2525 TO Sincronizada overdrive 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2325 TD Sincronizada Direct Drive 16 à frente e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		53000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 600S44T	Transporte Urbano e Rodoviário	6585 6340 7105	3000 3200 3500	Iveco FPT/cursor 13 / 411 cv - 302 kW (1900 rpm)	1900 Nm (1000 a 14000 rpm)	ZF 16S 2630 TO Automatizada Sincronizada overdrive 16 marchas à frente sincronizadas e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: balancim, com molas semielípticas / assimétricas de simples estágio / pneumático para elevação do 3º eixo auxiliar		53000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 800S44TZ	Transporte Urbano e Rodoviário	6774 7077	3200 3500	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv - 342 kW (1900 rpm)	2100 Nm (1000 a 1400 rpm)	F 16S 2525 TO Sincronizada overdrive 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2325 TD Sincronizada Direct Drive 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		74000	12 meses sem limite de quilometragem
STRALIS 800S48TZ	Transporte Urbano e Rodoviário	7077	3500	Iveco FPT/cursor 13 / 480 cv - 353 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1400 rpm)	F 16S 2525 TO Sincronizada overdrive 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2325 TD Sincronizada Direct Drive 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Molas parabólicas de simples estágio / Amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação / Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio / Amortecedores de duplo estágio / Barra estabilizadora.		74000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 490S44T	Transporte Urbano e Rodoviário	5.973	3500	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv - 338 kW (1900 rpm)	2100 Nm (1000 a 1450 rpm)	F 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré F 16S 2521 TO + intarder 16 à frente e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira mecânica: Molas trapezoidais de duplo estágio, com feixe auxiliar superior. Traseira pneumática: Bolsão de ar com Amortecedores hidráulicos telescópicos de duplo estágio.	19700	46.000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 490S48T	Transporte Urbano e Rodoviário	5.973	3500	Iveco FPT/cursor 13 / 480 cv - 353 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1500 rpm)	ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré ZF 16S 2631 TO + intarder 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira mecânica: Molas trapezoidais de duplo estágio, com feixe auxiliar superior. Traseira pneumática: Bolsão de ar com Amortecedores hidráulicos telescópicos de duplo estágio.	19700	46.000	12 meses sem limite de quilometragem

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
HI WAY 600S44T	Transporte Urbano e Rodoviário	6.623	3000	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv - 338 kW (1900 rpm)	2100 Nm (1000 a 1450 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira mecânica: Molas trapezoidais de duplo estágio, com feixe auxiliar superior. Traseira pneumática: Bolsão de ar com Amortecedores hidráulicos telescópicos de duplo estágio.	23000	53.000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 600S48T	Transporte Urbano e Rodoviário	6.877	3200	Iveco FPT/cursor 13 / 480 cv - 353 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1500 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira mecânica: Molas trapezoidais de duplo estágio, com feixe auxiliar superior. Traseira pneumática: Bolsão de ar com Amortecedores hidráulicos telescópicos de duplo estágio.	23000	53.000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 600S56T	Transporte Urbano e Rodoviário	7.143	3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 560 cv - 412 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1550 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira mecânica: Molas trapezoidais de duplo estágio, com feixe auxiliar superior. Traseira pneumática: Bolsão de ar com Amortecedores hidráulicos telescópicos de duplo estágio.	23000	53.000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 800S44T	Transporte Urbano e Rodoviário	6.811 7.113	3.200 3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv - 338 kW (1900 rpm)	2100 Nm (1000 a 1450 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Mecânica do tipo Cantilever, barra estabilizadora, molas parabólicas.	23000	74.000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 800S48T	Transporte Urbano e Rodoviário	6.811 7.113	3.200 3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 480 cv - 353 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1500 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Mecânica do tipo Cantilever, barra estabilizadora, molas parabólicas.	23000	74.000	12 meses sem limite de quilometragem
HI WAY 800S56T	Transporte Urbano e Rodoviário	6.811 7.113	3.200 3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 560 cv - 412 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1550 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Mecânica do tipo Cantilever, barra estabilizadora, molas parabólicas.	23000	74.000	12 meses sem limite de quilometragem
Trakker 410T44	Fora-de-estrada	7.888	3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv - 324 kW (1900 rpm)	2100 Nm (1000 a 1400 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas invertidas, barra estabilizadora.	23000	132.000	12 meses sem limite de quilometragem
Trakker 410T48 6x4	Fora-de-estrada	9.473	4.500	Iveco FPT/cursor 13 / 480 cv - 353 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1550 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas invertidas, barra estabilizadora.	23000	132.000	12 meses sem limite de quilometragem

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Trakker 740T44	Fora-de-estrada	7.200	3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 440 cv 324 kW (1900 rpm)	2100 Nm (1000 a 1400 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas invertidas, barra estabilizadora.	23000	132.000	12 meses sem limite de quilometragem
Trakker 740T48 6x4	Fora-de-estrada	7.200	3.500	Iveco FPT/cursor 13 / 480 cv - 353 kW (1900 rpm)	2250 Nm (1000 a 1550 rpm)	ZF 16S 2525 TO manual 16 à frente e 2 à ré ZF 16S 2630 TO Automatizada overdrive 16 marchas e 2 à ré	Dianteira: Molas parabólicas, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora. Traseira: Molas semi-elípticas invertidas, barra estabilizadora.	23000	132.000	12 meses sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (nm pm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO		PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
						DIANTEIRA	TRASEIRA			
Delivery 5.150	Baú carga geral, carga seca, graneleiro, inspeção de redes aéreas, basculante, tanque, Baú frigorífico Transporte de botijões, guindaste	3175 3900	Cummins ISF 150 152cv (112) @2600	450 Nm a 1100 - 1900	ZF S5-420 HD	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas semi-elípticas de ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora normal de série.	5500	8000	1 ano sem limite de quilometragem
Delivery 8.160	Baú carga geral, carga seca, graneleiro, plataforma auto socorro, basculante, carrega tudo, plataforma hidráulica, tanque	2850 3300 3900 4300	Cummins ISF 160 162cv (119) @2600	600 Nm a 1300 - 1700	ZF S5-420 HD	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	8150	10500	1 ano sem limite de quilometragem
Delivery 9.160	Baú carga geral, carga seca, graneleiro, baú frigorífico, plataforma auto socorro, basculante, transporte de bebidas plana, tanque	3300 3900 4300	Cummins ISF 160 162cv (119) @2600	600 Nm a 1300 - 1700	ZF S5-420 HD	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	9000	11000	1 ano sem limite de quilometragem
Delivery 10.160	Baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, graneleiro, basculante, plataforma auto socorro, baú lonado	3300 3900 4300	Cummins ISF 160 162cv (119) @2600	700 Nm a 1100 - 1600	ZF S5-420 HD	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	9700	11000	1 ano sem limite de quilometragem
Delivery 13.160	Transporte de bebidas, plataforma de auto socorro, transporte de gás, tanque	2.850 / 975	Cummins ISF 160 162cv (119) @2600	700 Nm a 1100 - 1600	ZF / 6S 1000 TO	Eixo Rígido, Molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação, batente de borracha e barra estabilizadora	Eixo Motriz e Auxiliar, tag-tanden tipo balançim com suspensor eletropneumático para eixo auxiliar, mola semi-elíptica assimétricas	13.200	13.700	1 ano sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (nm pm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO		PBT (kg)	PBTC (kg)	GARAN-TIA
						DIANTEIRA	TRASEIRA			
Constellation 13.190	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, guindaste, plataforma hidráulica, poliguindaste	3560 4340 4800 5207	MAN D08 34 190 186cv (137) @ 2500	700 Nm a 1100 - 1600	EATON FS 5406-A	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora (opcional).	13000	23000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 15.190	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, poliguindaste, tanque	3560 4340 4800 5207	MAN D08 34 190 186cv (137) @ 2500	700 Nm a 1100 - 1600	EATON FS 5406-A ZF / 6AS 1000 TO	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora (opcional).	15000	27000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 17.190	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, transporte de bebidas rebaixada	3560 4340 4800 5207	MAN D08 34 190 186 cv (137) @ 2500	700 Nm a 1100 - 1600	EATON FS 5406-A ZF / 6AS 1000 TO	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora (opcional).	16000	27000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 17.230	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, tanque aço inox, transporte de bebidas Rebaixada.	3560 4340 4800 5207	MAN D08 34 230 225cv @ 2400	850 Nm a 1100 - 1650	Eaton FS-6406A	Feixe de molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora	Feixe de molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação (opcional (série para EE 3.560 mm)), barra estabilizadora (opcional) (não disponível para EE 3.560 mm)	16000	27000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 17.280	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, bombeiro, carga seca, coletor compactador, poliguindaste, tanque	3560 4340 4800 5207	MAN D08 36 280 275cv (205) @ 2300	1.050 Nm a 1100 - 1750	ZF 9S 1110 TD ZF 6AS 1000 TO	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora (opcional).	16000	35000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 17.330	Baú carga geral, bombeiro, carga seca, rollon rolloff, tanque, tanque aço inox	3560 4340 4800 5207	Cummins ISL 330 334cv (246) @ 2100	1.450 Nm a 1000 - 1500	ZF 16S 1585 TD	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)	16000	45000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 19.360	Basculante, carga seca, container, furgão, graneleiro, plataforma carga tudo, sider, tanque, transporte de veículos (cegonha) e boiadeira	3560	Cummins ISL 360 362cv (266) @ 2100	1.600 Nm a 1200 - 1400	ZF 16S 1585 TD	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)	16000	45000	1 ano sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (nm pm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO		PBT (kg)	PBTC (kg)	GARAN-TIA
						DIANTEIRA	TRASEIRA			
Constellation 19.420 V-tronic	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), carga seca, graneleiro, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de botijões de gás, transporte de veículos	3.560	Cummins ISL 420 420cv (309) @ 2000	1.850 Nm a 1300	ZF 16A 2230 TD Automatizada / Eletrônica 16 à frente e 2 à ré	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de duplo estágio com ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação	16.000	48.000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 23.230	Basculante, baú carga geral, carga seca, graneleiro, guindaste, rollon rolloff, tanque aço carbono, transporte de bebidas rebaixada	3.560 (4.784) 4.800 (6.024) 5.207 (6.431)	MAN D08 34 230 226cv (166) @ 2300	850 Nm a 1100 - 1600	Eaton FS-6406A	Feixe de molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.	23000	27000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 24.280	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, rollon rolloff, tanque	(3560 4800 5207) + 1224	MAN D08 36 280 277cv (205) @ 2300	1.050 Nm a 1000 - 1500	ZF 9S 1110 TD ZF 6AS 1000 TO	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.	23000	35000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 24.330	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, rollon rolloff, silo, transporte de animais	(3560 4800 5207) + 1224	Cummins ISL 334 330cv (246) @ 2100	1.450 Nm a 1100 - 1750	ZF 16S 1585 TD ZF 12AS 1420 TD opção com transmissão automatizada V-Tronic	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.	23000	45000 36.000 (c/ transmissão V-tronic)	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 25.360	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira	3.300 (4.572)	Cummins ISL 360 462cv (366) @ 2000	1.600 Nm a 1200 - 1400	ZF 16S 1685 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais	23.000	56.000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 25.420 V-tronic	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira	3.300 (4.572)	Cummins ISL 420 420cv (309) @ 2000	1.850 Nm a 1300	ZF 16A 2230 TD Automatizada / Eletrônica 16 à frente e 2 à ré	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais	23.000	56.000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 26.280	Basculante, betoneira, bomba p/ concreto, carga seca, guindaste, rollon rolloff, tanque	(3440 4580) + 1360	MAN D08 36 280 277cv (205) @ 2300	1.450 Nm a 1000 - 1500	ZF 16S 1455	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixos rígidos motrizes, em tanden - Randon (tipo Bogie), molas semi-elípticas invertidas, com ação progressiva.	23000	42000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 26.420 V-tronic	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira	3.300 (4.660)	Cummins ISL 420 420cv (309) @ 2000	1.850 Nm a 1300	ZF 16A 2230 TD Automatizada / Eletrônica 16 à frente e 2 à ré	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixos rígidos em tanden - Randon (tipo Bogie), molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação	23000	63000	1 ano sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (nm pm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO		PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
						DIANTEIRA	TRASEIRA			
Constellation 30.330	Furgão frigorífico, furgão, tanque, basculante, graneleiro, sider e entre outras	6.100 + 1.224	Cummins ISL 330 334 cv (246) @ 2100	1.450 Nm a 1000 - 1500	ZF 12AS 1420 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.	29000	36000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 31.280	Basculante, betoneira, carga seca, graneleiro, guindaste, rollon rolloff, tanque	(3440 4580) + 1360	MAN D08 36 280 277cv (205) @ 2300	1.050 Nm a 1100 - 1700	ZF 16S 1455	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixos rígidos motrizes, em tanden - Randon (tipo Bogie), molas semi-elípticas invertidas, com ação progressiva.	23000	42000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 31.330	Basculante, bomba p/ concreto, cana picada, carga seca, graneleiro, guindaste, rollon rolloff, tanque, transporte de toras de madeira	(3440 4580) + 1360	Cummins ISL 330 334 cv (246) @ 2100	1.450 Nm a 1000 - 1500	ZF 16S 1585 TD	Molas semi-elípticas com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixos rígidos motrizes, tanden tipo Bogie, molas semi-elípticas com ação progressiva assimétricas trapezoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora (opcional).	23000	57000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 31.390	Basculante, bombeiro, cana inteira, cana picada, carga seca, graneleiro, guincho auto-socorro, rollon rolloff, tanque, transporte de toras de madeira	(3440 4580) + 1360	Cummins ISL 400 405cv (298) @ 2100	1.700 Nm a 1100 - 1500	ZF 16S 1685 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixos rígidos em tanden - Randon (tipo Bogie), molas semi-elípticas com ação progressiva.	23000	63000	1 ano sem limite de quilometragem
Constellation 17.280 Tractor	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, bombeiro, carga seca, coletor compactador, políguindaste, tanque	3560	MAN D08 36 280 275cv (205) @ 2300	1.050 Nm a 1100 - 1750	ZF 9S 1110 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora (opcional).	16000	35000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força
Constellation 19.330 Titan	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), carga seca, graneleiro, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de botijões de gás, transporte de veículos	3560	Cummins ISL 330 334cv (246) @ 2100	1.450 Nm a 1100 - 1500	ZF 16S 1585 TD ZF 16AS 2230 TD (V-Tronic)	Molas semi-elípticas de duplo estágio com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de duplo estágio com ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.	16000	45000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força
Constellation 19.390 Tractor	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), carga seca, graneleiro, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de botijões de gás, transporte de veículos	3560	Cummins ISL 400 405 cv (294) @ 2100	1.700 Nm a 1100 - 1750	ZF 16S 1685 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de duplo estágio com ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.	16000	48000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força
Constellation 25.390 Tractor	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), carga seca, graneleiro, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de botijões de gás, transporte de veículos, carrega tudo	3300 + 1272	Cummins ISL 400 405cv (294) @ 2100	1.700 Nm a 1000 - 1500	ZF 16S 1685 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.	23000	53000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (nm pm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO		PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
						DIANTEIRA	TRASEIRA			
Constellation 26.390 Tractor	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira	3300 +1360	Cummins ISL 400 405 cv (294) @ 2100	1.700 Nm a 1100 - 1500	ZF 16S 1685 TD	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixos rígidos em tandem - Randon (tipo Bogie), molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.	23000	63000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força
Worker 13.190	Carga seca, graneleiro, Baú carga geral, basculante, Baú frigorífico, guindaste, coletor compactador, poliguindaste	3560 4340 4800 5207	MAN / D08 34 190 186 cv @ 2.400	700 @ 1.100 - 1.600	EATON FS 5406-A	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação (opcional (série para EE 3560 mm)), barra estabilizadora (opcional) (não disponível para EE 3560 mm).	13200	23000	1 ano sem limite de quilometragem
Worker 15.190	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, bomba p/ concreto, carga seca, graneleiro, poliguindaste, tanque aço carbono	3560 4340 4800 5207	MAN / D08 34 190 186 cv @ 2.400	700 @ 1.100 - 1.600	EATON FS 5406-A	Molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação (opcional (série para EE 3560 mm)), barra estabilizadora (opcional) (não disponível para EE 3560 mm).	15000	27000	1 ano sem limite de quilometragem
Worker 17.190	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, tanque aço carbono, transporte de bebidas rebaixada	3560 4340 4800 5207	MAN / D08 34 190 186 cv @ 2.400	700 @ 1.100 - 1.600	EATON FS 5406-A	Molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora.	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação (opcional (série para EE 3560 mm)), barra estabilizadora (opcional) (não disponível para EE 3560 mm).	16000	27000	1 ano sem limite de quilometragem
Worker 17.230	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, tanque aço inox, transporte de bebidas rebaixada	3560 4340 4800 5207	MAN / D08 34 230 226 cv @ 2.400	850 @ 1.100 - 1.600	EATON FS 6406-A	Feixe de molas com lâminas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora	Metálica, molas semi-elípticas de ação progressiva	16000	23000	1 ano sem limite de quilometragem
Worker 23.230	Basculante, baú carga geral, carga seca, graneleiro, guindaste, rollon rolloff, tanque aço carbono, transporte de bebidas rebaixada	3560 (4740) 4800 (6024)	MAN D08 34 230 226 cv @ 2.400	850 @ 1.100 - 1.600	EATON FS 6406-A	Feixe de molas com lâminas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora	Metálica, molas semi-elípticas de ação progressiva	23100	27000	1 ano sem limite de quilometragem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (nm pm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO		PBT (kg)	PBTC (kg)	GARAN-TIA
						DIANTEIRA	TRASEIRA			
TGX 28.440 6x2	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), carga seca, graneleiro, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de botijões de gás, transporte de veículos, carrega tudo	3600 + 1250	MAN D2676 440 440 cv @ 1.500 - 1.900	2.200 @ 950 - 1.400	Manual: ZF 16 S 2520 TO Automática: ZF / 16 AS 2630 TO / MAN TipMatic	Molas parabólicas e barra estabilizadora	Molas parabólicas	23000	56000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força
TGX 29.440 6x4	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira	3600 + 1400	MAN D2676 440 440 cv @ 1.500 - 1.900	2.200 @ 950 - 1.400	Manual: ZF 16 S 2520 TO Automática: ZF / 16 AS 2630 TO / MAN TipMatic	Molas parabólicas e barra estabilizadora	Molas parabólicas	23000	74000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força
TGX 29.480 6x4	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira	3.600 (5.000)	MAN D2676 480 480cv @ 1.900	2.400 @ 1.000 - 1.400	ZF / 16 AS 2630 TO MAN TipMatic Automatizada	Molas parabólicas e barra estabilizadora	Molas parabólicas	23000	74000	1 ano sem limite de quilometragem + 1 ano para o trem de força

Mercedes-Benz

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Vito Furgão	Urbano	5.140	3.200	OM622 111 CDI 114/84 @3.800rpm	27,5/270 @1.500 – 2.500rpm	Mecânica de 6 marchas FSG 350	Dianteira: Independente, tipo McPherson, com conjunto de molas helicoidais, amortecedores e barra estabilizadora. Traseira: Independente com conjunto de molas helicoidais, amortecedores e barra estabilizadora	3.050	–	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Sprinter Furgão 311 Street CDI	Urbano	5.245 a 6.680	3.250 a 4.325	OM 651CDI Bi-turbo 129 cv / 95 @3.800 rpm	305@1.200 -2.400 rpm	Caixa de câmbio manual de 6 Marchas ZF - 6S 450	Dianteira: Independente com conjunto de molas transversais parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora. Traseira: Rígido com molas parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora	3.500	–	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Sprinter Furgão 415 CDI	Urbano	5.245 a 6.945	3.250 a 4.325	OM 651CDI Bi-turbo 146 cv / 110 @3.800 rpm	3 330@1.200 -2.400 rpm	Caixa de câmbio manual de 6 Marchas ZF - 6S 450	Dianteira: Independente com conjunto de molas transversais parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora. Traseira: Rígido com molas parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora	3.880	5.500	1 ano para todo o veículo sem limite de km

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Sprinter Furgão 515 CDI	Urbano	6.945 a 7.375	4.325	OM 651CDI Bi-turbo 146 cv / 110 @3.800 rpm	3 330@1.200 -2.400 rpm	Caixa de câmbio manual de 6 Marchas ZF - 6S 450	Dianteira: Independente com conjunto de molas transversais parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora. Traseira: Rígido com molas parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora	5.000	7.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Accelo 1016	Urbano e misto para distribuição em geral	6.134 7.134 7.964	3.100 3.700 4.400	OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2200 rpm	62 kgfm (610 Nm) a 1200 - 1600 rpm	ZF S5 - 580- manual 5 marchas sincronizadas; MB G 56 -6- manual 6 marchas sincronizadas	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	9.600	11.000 13.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Accelo 815	Urbano para distribuição em geral	6.134 7.134 7.961	3.100 3.700 4.400	OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2200 rpm	59 kgfm (580 Nm) a 1200 - 1600 rpm	ZF S5 - 580- manual 5 marchas sincronizadas	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	8.300	11.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Accelo 1316	Urbano para distribuição em geral	8.130	3.700 + 980	OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2200 rpm	59 kgfm (580 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G 56-6	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Tipo balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel	8.300	11.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Actros 2546 6x4	Cavalo-mecânico rodoviário, longas distâncias	6.860	3.300 + 1.350	OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1900 rpm	2.300 Nm (234 mkgf) @ 1.100 rpm	MB G 281-12 Mercedes Powershift Automatizada sem pedal de embreagem	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 26.100	60.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Actros 2651 6x4	Cavalo-mecânico rodoviário, longas distâncias e multicomposições	6.860 7.160	3.300 + 1.350	OM 460 LA BlueTec5 de 510 cv a 1800 rpm	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm	MB G 330-12 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora	23.000 26.100	80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Actros 2646 6x4	Cavalo-mecânico rodoviário, longas distâncias e multicomposições	6.860	3.300 + 1.350	OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1900 rpm	2.300 Nm (234,4 mkgf) @ 1.100 rpm	MB G 330-12 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora	23.000 26.100	80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Actros 4160 SLT 8x8	Báscula para construção civil e mineração	8.512	1.700+ 3.015+ 1.350	OM 502 LA BlueTec5 de 598 cv a 1800 rpm	286 kgfm (2800 Nm) a 1080 rpm	MB G 280-16 Mercedes PowerShift, 16 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora e barra compensadora de carga. Traseira: Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.	29.000 41.000	123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Actros 4844 K	Báscula para construção civil e mineração	8.255	1.700+ 3.015+ 1.450	OM 501 LA BlueTec5 de 435 cv a 1800 rpm	214 kgfm (2100 Nm) a 1080 rpm	MB G 330-12 Powershift 2 automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora mais barra compensadora de carga entre os eixos dianteiros. Traseira: feixe de molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	29.000 48.000	123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Atego 1419	Urbano e misto para distribuição em geral	6.115 8.715	3.560 4.760 5.360	OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm	71 kgfm (700 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-60, MB G-85; - manual 6 marchas sincronizadas	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	14.300	23.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 1719	Urbano, distribuição de bebidas, coleta de lixo e rodoviário de curtas distâncias	6.115 8.715	3.560 4.760 5.360	OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm	71 kgfm (700 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-60, MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora, opcional feixe de molas semi-elípticas 1200 mm	16.000 17.100	27.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 1726	Urbano, coleta de lixo e rodoviário de curtas distâncias	6.115 8.715	3.560 4.760 5.370	OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2200 rpm	92 kgfm (900 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	16.000 17.100	33.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 1730	Cavalo-mecânico rodoviário de curtas e médias distâncias, cegonheiros	5.985	3.560	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	114 kgfm (1120 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	16.000 17.100	36.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 2426	Urbano e rodoviário para distribuição em geral	7.465 9.665 10.665	3.570 +1360 4.760 +1360 5.370 +1360	OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2200 rpm	92 kgfm (900 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.	23.000 24.100	33.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 2430	Rodoviário para distribuição em geral	7.495 9.695 10.695	3.570 +1360 4.760 +1360 5.370 +1360	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	127,5 kgfm (1250 Nm) a 1100 - 1200 rpm	MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas MB G 211 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.	23.000 24.100	36.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 2730	Rodoviário para distribuição em geral	7.685	3.550 +1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	1.120 Nm (114 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm	MB G 181-9 manual 8+1 super reduzida	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 26.600	45.100	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 3026	Rodoviário para distribuição em geral	8.793	2.350 +2.425 +1.250	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	900 Nm (92 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm	MB G 85-6 manual 6 marchas	Dianteira: molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.	29.000 30.200	33.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atego 3030	Rodoviário para distribuição em geral	8.793 9.842	2.350 +2.425 +1.250 2.350 +3.037 +1.250	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	127,5 kgfm (1250 Nm) a 1100 - 1200 rpm	MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas MB G 211 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar.	29.000 36.000	36.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Atron 1319	Urbano e misto para distribuição em geral	8.662	5.170	OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm	71kgfm (700 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-60, manual, 6 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	13.900	23.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atron 1635	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias, para transporte de areia, containers etc.	7.130	4.500	OM 457 LA BlueTec5 de 345 cv a 1900 rpm	148 kgfm (1450 Nm) a 1100 rpm	ZF 16S-1650, manual, 16 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas semi-elípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas semi-elípticas com contra-feixe, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	15.000 17.300	50.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Atron 2324	Urbano e rodoviário	10.344	5.170 +1.360	OM 926 LA BlueTec5 de 238 cv a 2200 rpm	87 kgfm (850 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do 3º eixo.	22.000 23.000	32.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atron 2729 6x4 B	Betoneira para construção civil	7.617	3.600 +1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	114 kgfm (1120 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-181- manual 9 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas semi-elípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie com molas semi-elípticas invertidas	23.000 26.500	45.100	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atron 2729 6x4 K	Báscula para construção civil e mineração	7.617	3.600 +1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	114 kgfm (1120 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-181- manual 9 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas semi-elípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie com molas semi-elípticas invertidas	23.000 26.500	45.100	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Atron 2729 6x4 P	For a de estrada, apoio a cana ex. Bombeiro, transbordo etc.	10.179	4.830 + 1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm	114 kgfm (1120 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G-181- manual 9 marchas sincronizadas	Dianteira: feixe de molas semi-elípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie com molas semi-elípticas invertidas	23.000 26.500	45.100	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Axor 1933	Cavalo-mecânico rodoviário de curtas e médias distâncias	6.010	3.600	OM 926 LA BlueTec5 de 326 cv a 2200 rpm	132 kgfm (1300 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G 211 - 16 manual, 16 marchas sincronizadas MB G 241 Powershift automatizada, 16 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora.	16.000 18.600	48.300	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2036	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	6.010	3.600	OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm	189 kgfm (1850 Nm) a 1100 rpm	MB G 281-12 Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora.	16.000 20.100	46.000 50.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm (Nm) a rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Axor 2036	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	6.010	3.600	OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm	189 kgfm (1850 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizada, 16 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora.	16.000 20.100	80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2041	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	6.010	3.600	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 281-12 Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora.	16.000 20.100	46.000 50.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2041	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	6.010	3.600	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizada, 16 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora.	16.000 20.100	80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2536	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	7.110	3.600 + 1.295 3.600 + 1.350 3.100 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm	189 kgfm (1850 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador.	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel.		80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2536	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	7.110	3.600 + 1.295 3.600 + 1.350 3.100 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm	189 kgfm (1850 Nm) a 1100 rpm	MB G 281-12 Powershift, automatizado, 12 marchas sem anel sincronizador.	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel.		60.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Axor 2541	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	7.110	3.600 + 1.295 3.600 + 1.350 3.100 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador.	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel.		80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2541	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	7.110	3.600 + 1.295 3.600 + 1.350 3.100 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 281-12 Powershift, automatizado, 12 marchas sem anel sincronizador.	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel.		60.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2544	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	7.110	3.600 + 1.295 3.600 + 1.350 3.100 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel.		80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2544	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias	7.110	3.600 + 1.295 3.600 + 1.350 3.100 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 281-12 Powershift, automatizado, 12 marchas sem anel sincronizador	Dianteira: molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel.		60.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 2641	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias e multicomposições	6.810 7.110	3.300 + 1.350 3.600 + 1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador. MB G 330-12 Powershift, automatizado, 12 marchas sem anel sincronizador.	Dianteira: molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boggie com feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação c/ barra estabilizadora.		80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Axor 2644	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias e multicomposições	6.810 7.110	3.300 +1.350 3.600 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador. MB G 330-12 Powershift, automatizado, 12 marchas sem anel sincronizador.	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boggie com feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação c/ barra estabilizadora.		80.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3131	Báscula para construção civil e mineração	7.740	3.600 +1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 310cv a 2200 rpm	122 kgfm (1200 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G 211-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.	23.000 31.500	63.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3131	Betoneira para construção civil	7.740	3.600 +1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 310 cv a 2200 rpm	122 kgfm (1200 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G 211-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.	23.000 31.500	63.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3131	Plataforma para construção civil, cana de açúcar, madeira e veículo de apoio	9.840	4.800 +1.350	OM 926 LA BlueTec5 de 310 cv a 2200 rpm	122 kgfm (1200 Nm) a 1200 - 1600 rpm	MB G 211-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.	23.000 31.500	63.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3341	Plataforma para cana de açúcar, madeira e veículo de apoio	10.290	4.800 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: em tandem com feixe de molas trapezoidais, amortecedores telescópicos dupla ação e barra estabilizadora	23.000 33.500	123.000	1 ano para todo o veículo sem limite de km
Axor 3341	Báscula para construção civil e mineração	6.840	3.300 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 33.500	74.000 123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3341	Cavalo-mecânico para construção civil, cana de açúcar e madeira		3.300	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 33.500	123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3344	Báscula para construção civil e mineração	6.840	3.300 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 33.500	74.000 123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Axor 3344	Cavalo-mecânico para construção civil, cana de açúcar e madeira	6.810	3.300 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 33.500	123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 3344	Plataforma para construção civil, cana de açúcar, madeira e veículo de apoio	10.290	4.800 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 33.500	123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 4141	Báscula para construção civil e mineração	6.840	3.300 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm	204 kgfm (2000 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 41.000	70.238 123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força
Axor 4144	Báscula para construção civil e mineração	6.840	3.300 +1.350	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm	219 kgfm (2150 Nm) a 1100 rpm	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador	Dianteira: feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: tipo boogie de feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora	23.000 41.000	70.238 123.000	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
L200 Triton GL	Transporte de carga	5.295	3.000	4M41 Di-D 170 cv a 3.500 rpm	35,0 kgfm a 2000 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados	-	-	-
L200 Triton GLS	Transporte de carga	5.295	3.000	4M41 Di-D 170 cv a 3.500 rpm	35,0 kgfm a 2000 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados	-	-	-
L200 Triton GLX	Transporte de carga	5.295	3.000	4M41 Di-D 170 cv a 3.500 rpm	35,0 kgfm a 2000 rpm	Manual de 5 marchas	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados	-	-	-
L200 Triton HPE	Transporte de carga	5.115	3.000	Diesel: 4M41 Di-D 170 cv a 3.500 rpm Flex: 6G74 Etanol: 205cv a 5.000 rpm Gasolina: 200cv a 5.000 rpm	Diesel: 35,0 kgfm a 2.000 rpm Flex: Etanol - 33,5 kgfm a 3.500 rpm Gasolina - 31,5 kgfm a 3.500 rpm	Easy Select 4WD	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados	-	-	-
L200 Triton Savana	Transporte de carga	5.165	3.000	4M41 DI-D Common-Rail 170 cv @ 3.500 rpm	35,0 @ 2.000	Manual de 5 marchas	Dianteira: é independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados	2.950	-	-



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Frontier Cabine Dupla S 4x2	Transporte de carga e ou uso particular	5.230	3.200	2.5L 16 válvulas, Turbo Diesel Eletrônico 163 cv a 3600 rpm	41,09 kgfm (403 Nm) a 2000 rpm	Manual de 6 velocidades	Dianteira: independente, braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola	2.910 3.010	–	3 anos sem limite de quilometragem para uso particular
Frontier Cabine Dupla S 4x4	Transporte de carga e ou uso particular	5.230	3.200	2.5L 16 válvulas, Turbo Diesel Eletrônico 190 cv a 3600 rpm	45,8 kgfm (449 Nm) a 2000 rpm	Manual de 6 velocidades	DDianteira: independente, braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola	2.910 3.010	–	3 anos sem limite de quilometragem para uso particular
Frontier Cabine Dupla SV Attack 4x2	Transporte de carga e ou uso particular	5.230	3.200	2.5L 16 válvulas, Turbo Diesel Eletrônico 163 cv a 3600 rpm	41,09 kgfm (403 Nm) a 2000 rpm	Manual de 6 velocidades	Dianteira: independente, braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola	2.910 3.010	–	3 anos sem limite de quilometragem para uso particular
Frontier Cabine Dupla SV Attack 4x4	Transporte de carga e ou uso particular	5.230	3.200	2.5L 16 válvulas, Turbo Diesel Eletrônico 190 cv a 3600 rpm	45,8 kgfm (449 Nm) a 2000 rpm	Manual de 6 velocidades	Dianteira: independente, braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola	3.010	–	3 anos sem limite de quilometragem para uso particular
Frontier Cabine Dupla SL Platinum 4x4	Transporte de carga e ou uso particular	5.230	3.200	2.5L 16 válvulas, Turbo Diesel Eletrônico 190 cv a 3600 rpm	45,8 kgfm (449 Nm) a 2000 rpm	Manual de 6 velocidades	Dianteira: independente, braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola	3.015	–	3 anos sem limite de quilometragem para uso particular
Frontier Cabine Dupla SL 4x4 AT	Transporte de carga e ou uso particular	5.230	3.200	2.5L 16 válvulas, Turbo Diesel Eletrônico 190 cv a 3600 rpm	45,8 kgfm (449 Nm) a 2000 rpm	Automática de 5 velocidades com overdrive	Dianteira: independente, braços triangulares duplos e mola helicoidal e barra estabilizadora Traseira: eixo rígido com feixe de mola	3.030	–	3 anos sem limite de quilometragem para uso particular



PEUGEOT

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
Boxer Furgão Curto 330 2.3 Hdi	Transporte de Carga	4.749	2.850	127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm (301 Nm) a 1.800 rpm	Manual de 5 velocidades	Dianteira: Tipo McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores a geometria triangular e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido tubular	3.300	–	Garantia total de 1 ano
Boxer Furgão Médio 330 2.3 Hdi	Transporte de Carga	5.099	3.200	127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm (301 Nm) a 1.800 rpm	Manual de 5 velocidades	Idem	3.300	–	Garantia total de 1 ano
Boxer Furgão Médio 350 MH 2.3 Hdi com Teto Elevado	Transporte de Carga	5.099	3.200	127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm (301 Nm) a 1.800 rpm	Manual de 5 velocidades	Idem	3.500	–	Garantia total de 1 ano
Boxer Furgão Longo 350 LH 2.3 Hdi com Teto Elevado	Transporte de Carga	5.599	3.700	127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm (301 Nm) a 1.800 rpm	Manual de 5 velocidades	Idem	3.500	–	Garantia total de 1 ano
Boxer Furgão Longo LH 2.3 Hdi com Teto Elevado Envidraçado	Transporte de Carga	5.599	3.700	127 cv a 3.600 rpm	32,6 kgfm (301 Nm) a 1.800 rpm	Manual de 5 velocidades	Idem	3.500	–	Garantia total de 1 ano



PEUGEOT

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
Partner Furgão 1.6L Flex	Transporte de Carga	4.137	2.693	alcool: 113 5.600 gasolina: 110 5.600	alcool: 15,5 4.000 gasolina: 14,2 4.000	Manual de 5 velocidades	Dianteira: independente, McPherson, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira: independentes com barras de torção transversais, amortecedores hidráulicos semi-horizontais e barra estabilizadora.	–	–	Garantia total de 1 ano



RENAULT

MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA
Kangoo Express 1.6 Flex	Transporte de carga e adaptações específicas	4.010	2.600	1.6 16v Hi-flex, 95 cv (gasolina), 98,3 cv (etanol) a 5000 rpm	15,1 (gasolina) / 15,3 (etanol) kgfm @ 3.750 rpm	Manual de 5 velocidades	Dianteira: Pseudo McPherson, com triângulo inferior, amortecedores hidráulicos telescópicos com molas helicoidais e rodas independentes. Traseira: rodas independentes, braços arrastados e duas barras de torção transversais, amortecedores hidráulicos telescópicos e inclinados	1.875	–	1 ano ou 100 mil km
Duster Oroch 1.6 16v	Uso misto	4.700	2.829	1.6 16v 110 CV (gasolina) @ 5.750 rpm 115 CV (etanol) @ 5.750 rpm	15,1 kgfm (gasolina) @ 3.750 rpm 15,9 kgfm (etanol) @ 3.750 rpm	Mecânico, 5 velocidades à frente + marcha ré	Dianteira: Tipo MacPherson, triângulos inferiores, barra estabilizadora, amortecedores hidráulicos telescópicos e molas helicoidais. Traseira: Independente tipo MacPherson com Multilink, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora	1.292	–	1 ano ou 100 mil km
Duster Oroch 2.0 16v	Uso misto	4.700	2.829	2.0 16v 143 CV (gasolina) @ 5.750 rpm 148 CV (etanol) @ 5.750 rpm	20,2 kgfm (gasolina) @ 3.750 rpm 20,9 kgfm (etanol) @ 3.750 rpm	Mecânico, 6 velocidades à frente + marcha ré	Dianteira: Tipo MacPherson, triângulos inferiores, barra estabilizadora, amortecedores hidráulicos telescópicos e molas helicoidais. Traseira: Independente tipo MacPherson com Multilink, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora	1.346	–	1 ano ou 100 mil km
Master Furgão L1H1	Transporte de carga	5.048	3.182	M9T 130 cv 3.500 rpm	31,7 kgfm @ 1500 rpm	Mecânico, 6 velocidades à frente + marcha ré	Dianteira: Tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: Eixo rígido com travessas longitudinais semi-elípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos	3.500	–	1 ano ou 100 mil km
Master Furgão L2H2	Transporte de carga e adaptações específicas	5.548	3.682	M9T 130 cv 3.500 rpm	31,7 kgfm @ 1500 rpm	Mecânico, 6 velocidades à frente + marcha ré	Dianteira: Tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: Eixo rígido com travessas longitudinais semi-elípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos	3.500	–	1 ano ou 100 mil km
Chassi Cabine	Baú carga seca para o transporte de carga e outras adaptações específicas	5.548	3.682	M9T 130 cv 3.500 rpm	31,7 kgfm @ 1500 rpm	Mecânico, 6 velocidades à frente + marcha ré	Dianteira: Tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: Eixo rígido com travessas longitudinais semi-elípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos	3.500	–	1 ano ou 100 mil km
Master Furgão L3H2	Transporte de carga e adaptações específicas	6.198	4.332	M9T 130 cv 3.500 rpm	31,7 kgfm @ 1500 rpm	Mecânico, 6 velocidades à frente + marcha ré	Dianteira: Tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: Eixo rígido com travessas longitudinais semi-elípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos	3.500	–	1 ano ou 100 mil km

MODELO	TRAÇÃO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)
P250	CB 6x4	Construção e canavieiro	3.300 4.700 5.100 5.500	DC09 109 250 (250 hp a 1800 rpm)	1150 Nm a 1000 - 1300 rpm	GR905 GRS905	Dianteira: Parabólicas 3x29. Traseira: Parabólicas 4x41	23.000	78.000
	CB 8x4		4.300 4.700 5.100 5.500 5.700				Dianteira: Parabólicas 3x29. Traseira: Parabólicas 4x41	29.000	78.000
	DB 4x2	Distribuição curtas e médias distâncias	3.300 4.700 5.100 5.500 6.300			GR905 GRS895	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Parabólicas 3x24 + 1x41	16.000	45.000
	DB 6x2		4.700 5.100 5.500 5.700 5.900 6.300				Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	23.000	45.000
	DB 8x2		4.700 5.100 5.500 6.300				Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	29.000	45.000
P310	CB 6x4	Construção, cana e madeira	3.300 4.700 5.100 5.500	DC09 110 310 (310 hp a 1800 rpm)	1550 Nm a 1100 - 1350 rpm	GRS905	Dianteira: Parabólicas 3x29. Traseira: Parabólicas 4x41	23.000	100.000
	CB 8x4		4.300 4.700 5.100 5.500 5.700				Dianteira: Parabólicas 3x29. Traseira: Parabólicas 4x41	29.000	100.000
	DB 6x2	Distribuição	4.700 5.100 5.500 5.700 5.900 6.300			GR905 GRS895	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	23.000	45.000
	DB 8x2		4.700 5.100 5.500 6.300				Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	29.000	45.000
	DB 4x2		3.300 3.550				Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Parabólica 3x24 + 1x41	16.000	45.000
	LA 4x2	Longas e médias distâncias	3.550			GR905 GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar	16.000	66.000
P360	CB 8x4	Construção e madeiraira	3.300 4.700 5.100	DC13 114 360 (360 hp a 1900 rpm)	1850 Nm a 1000 - 1300 rpm	GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólica 3x29 Traseira: Trapezoidais 12x20 90	22.000	150.000
	LA 4x2	Longas distâncias Longas distâncias	3.300 3.550				GRS895 GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	16.000
	LA 6x2		3.300 3.550			23.000			78.000 80.000
	LA 6x2 4		4.000 4.050			19.500			78.000

MODELO	TRAÇÃO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)	
G360	LA 4x2	Longas distâncias	3.700 3.550	DC13 114 360 (360 hp a 1900 rpm)	1850 Nm a 1000 - 1300 rpm	GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	16.000	66.000	
	LA 4x2 c 3° eixo		3.550				Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000 80.000	
	LA 6x2		3.100 3.500				Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	23.000	66.000 80.000	
G400	CB 6x4	Cana Construção Madeira	3.300 4.700 5.100 5.500	DC13 113 400 (400 hp a 1900 rpm)	2100 Nm a 1000 - 1300 rpm	GRS0905 GRS905 GRS0925	Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: Parabólica 5x48/90	23.000	150.000	
	LA 4x2 R780	Longas distâncias	3.300 3.550				GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	16.000	66.000
	LA4x2 c 3° eixo R885		3.550				GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000
	LA 4x2 RP835		3.300 3.550				GRS905 GRS0905	Dianteira: Trapezoidal 7x15. Traseira: Ar	16.000	80.000
	LA 4x2 c 3° eixo RP835		3.550				GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	80.000
	LA 6x2 R885		3.100 3.500				GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	23.000	78.000
	LA 6x2 RP835		3.100 3.500				GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: A ar com 2 bolsões	23.000	80.000
G440	CA 6x4		Cana Construção Madeira	3.100 3.500	DC13 112 440 (440 hp a 1900 rpm)	2300 Nm a 1000 - 1300 rpm	GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: Trapezoidal 12x20/ 90	23.000	150.000
	CB 6x4	3.300 4.700 5.100 5.500		GRS0925				Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: parabólica 5 x 48	23.000	150.000
	CB 8x4	4.300 4.700 4.900 5.100 5.500 5.700 5.900		GRS0925				Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: parabólica 5 x 48	29.000	150.000
	CA 6x4	3.100 3.500		GRS905 GRS0905				Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: Trapezoidal 12x20/90	23.000	150.000
G480	CB 6x4	Cana Construção Madeira	3.300 4.700 5.100	DC13 111 480 (480 hp a 1900 rpm)	2400 Nm a 1000 - 1350 rpm	GRS0905 GRS905 GRS0925	Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: parabólica 5 x 48	23.000	150.000	
	CB 8x4		4.300 4.700 4.900 5.100 5.500 5.700 5.900				GRS0925 GRS0905	Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: Parabólica 5x48/90	29.000	150.000
	CB 10x4		4.300				GRS0925R	Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: 3° e 4° eixo Parabólica 5x48/90; 5° suspensão a ar	–	150.000
	CA 6x4	3.100 3.500	GRS905 GRS0905				Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: Trapezoidal 12x20/90	23.000	150.000	

MODELO	TRAÇÃO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)	
R400	LA 4x2 Highline c 3° eixo	Longas distâncias	3.550	DC13 113 400 (400 hp a 1900 rpm)	2100 Nm a 1000 - 1300 rpm	GRS905 GRSO905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000 80.000	
	LA 4x2 R780		3.300 3.550			GRS905 GRSO905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: Ar	16.000	66.000	
	LA 4x2 c 3° eixo R885		3.550			GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000	
	LA 4x2 RP835		3.300 3.550			GRS905 GRSO905	Dianteira: Trapezoidal 7x15. Traseira: Ar	16.000	80.000	
	LA 4x2 c 3° eixo RP835		3.550			GRS905 GRSO905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	80.000	
	LA 6x2 Highline		3.300 3.550			GRS905 GRSO905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000 80.000	
R440	LA 4x2 R780	Longas distâncias	3.300 3.550	DC13 112 440 (440 hp a 1900 rpm)	2300 Nm a 1000 - 1300 rpm	GRS905 GRSO905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	16.000	66.000	
	LA 4x2 c 3° eixo R885		3.300 3.550			GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000	
	LA 4x2 Highline c 3° eixo R885		3.300 3.550			GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000	
	LA 4x2 RP835		3.550			GRS905	Dianteira: Trapezoidal 7x15. Traseira: Trapezoidal 6x15+5x22	16.000	80.000	
	LA 4x2 c 3° eixo RP835		3.550			GRS905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	80.000	
	LA 4x2 Highline c 3° eixo RP835		3.550			GRS905 GRSO905	Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	80.000	
	LA 6x2		3.100 3.500 3.550			GRS905 GRSO905 GRSO905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000	
	LA 6x2 Highline		3.300 3.550			GRS905		23.000	78.000	
	LA 6x4 RB662+R660		3.100			GRS905		23.000	78.000	
	LA 6x4 Highline RB662+R660		3.100			GRS905		23.000	78.000	
	LA 6x4 RBP835+RP835		3.100			GRSO905 GRSO905		23.000	150.000	
	6x4 Highline RBP835+RP835		3.100			GRSO905 GRSO905		23.000	150.000	
	LA 6x2 Streamline		3.500			GRS905		26.100	78.000	
	LA 8x2 Highline		3.900			GRS905		29.000	78.000	
R480	LA 4x2 c 3° eixo R885	Longas distâncias	3.550	DC13 111 480 (480 hp a 1900 rpm)	2400 Nm a 1000 - 1350 rpm	GRS905		Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000
	LA 4x2 Highline c 3° eixo R885		3.550			GRS905		Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	78.000
	LA 4x2 c 3° eixo RP835		3.550			GRSO905 GRSO905		Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	80.000
	LA 4x2 Highline c 3° eixo RP835		3.550			GRS905 GRSO905		Dianteira: Parabólicas 2x32. Traseira: Mola	23.000	80.000
	LA 4x2 R780		3.300 3.550			GRS905 GRSO905		Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	16.000	66.000
	LA 4x2 RP835		3.300 3.550			GRS905 GRSO905		Dianteira: Trapezoidal 7x15. Traseira: Trapezoidal 6x15+5x22	16.000	80.000
	LA 6x2		3.100 3.500			GRS905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000	
	LA 6x2 Highline		3.300 3.550			GRS905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000	
	LA 6x4 RB662+R660		3.100			GRS905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000	
	LA 6x4 Highline RB662+R660		3.100			GRS905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000	
	LA 6x4 RBP835+RP835		3.100			GRSO905 GRSO905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	150.000	
	LA 6x4 Highline RBP835+RP835		3.100			GRSO905 GRSO905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	150.000	



MODELO	TRAÇÃO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)
R560	LA 6x2	Longas distâncias	3.100 3.500	DC16 18 560 (560 hp a 1900 rpm)	2700 Nm a 1000 - 1400 rpm	GRS905 GRS0905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000
	LA 6x2 Highline		3.100 3.500			GRS905 GRS0905		23.000	78.000
	LA 6x4 RB662+R660		3.100 3.500			GRS905 GRS0905		23.000	78.000
	LA 6x4 Highline RB662+R660		3.100 3.500			GRS905 GRS0905		23.000	78.000
	LA 6x4 RBP835+RP835		3.100 3.500			GRS0905 GRS905		23.000	150.000
	LA 6x4 Highline RBP835+RP835		3.100 3.500			GRS0905 GRS905		23.000	150.000
R620	LA 6x2	Longas distâncias	3.100 3.500	DC16 17 620 (620 hp a 1900 rpm)	3000 Nm a 1000 - 1400 rpm	GRS0905	Dianteira: Parabólica 2x32. Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos	23.000	78.000
	LA 6x2 Highline		3.100 3.500			GRS0905		23.000	78.000
	LA 6x4 RB662+R660		3.100 3.500			GRS0905		23.000	78.000
	LA 6x4 Highline RB662+R660		3.100 3.500			GRS0905		23.000	78.000
	LA 6x4 RBP835+RP835		3.100 3.500			GRS0905		23.000	150.000
	LA 6x4 Highline RBP835+RP835		3.100 3.500			GRS0905		23.000	150.000
	CA 8x4 RBP835+RP835	Longas distâncias/ cargas indivisíveis	4.100 4.500 4.700	GRS0905R	Dianteira: Parabólica 4x28. Traseira: 5x48/90	29.000	250.000		



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Hilux 4x4 Cabine Dupla	Transporte de carga na área dos grandes centros urbanos	5.260	3.085	Toyota VVT-i Flex 2.7L 16V DOHC, 163 cv a 5000 rpm (etanol); 158 cv a 5000 rpm (gasolina)	25 kgfm a 3.800 rpm	Automática de 4 velocidades	Dianteira: Independente, braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas de duplo estágio	2.560	3.310	—
Hilux 4x2 Cabine Dupla	Transporte de carga na área dos grandes centros urbanos	5.260	3.085	Toyota VVT-i Flex 2.7L 16V DOHC, 163 cv a 5000 rpm (etanol); 158 cv a 5000 rpm (gasolina)	25 kgfm a 3.800 rpm	Automática de 4 velocidades	Dianteira: Independente, braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas de duplo estágio	2.460	3.210	3 anos
Hilux 4x4 Cabine Dupla Diesel	Transporte de carga na área dos grandes centros urbanos	5.260	3.085	Toyota Diesel D-4D 3.0L 16V Turbo inter-cooler; 171 cv a 3600 rpm	36,7 kgfm a 1400-3400 rpm	Automática de 5 velocidades	Dianteira: Independente, braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido, molas semi-elípticas de duplo estágio	2.935 2.960	3.610 3.685 3.710	—
Hilux 4x4 Cabine Simples Diesel	Transporte de carga na área dos grandes centros urbano	5.260 4.980	3.085	Toyota Diesel D-4D 2.5L 16V Turbo, 171 cv a 3600 rpm	35 kgfm a 1400-3400 rpm	Manual de 5 velocidades	Dianteira: Independente, braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: Eixo rígido, molas semi-elípticas de duplo estágio	2.780	3.610	—



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. TOTAL (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	PBTC (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
Saveiro Cabine Simples	Transporte de carga	4.526	2.750	1.6 l, total-flex 101 cv a 5.250 rpm (gas.) 104 cv a 5.250 rpm (álc.)	15,4 mkgf a 2.500 rpm (gas.) 15,6 mkgf a 2.500 rpm (álc.)	Manual, 5 velocidades	Dianteira: independente, tipo McPherson, com braços triangulares transversais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora. Traseira: interdependente, com braços longitudinais, molas helicoidais superprogressivas e amortecedores pressurizados	1.735	2.135	1 ano para o veículo e 3 anos para motor e câmbio
Saveiro Cabine Estendida	Transporte de carga	4.526	2.750	1.6 l, total-flex 101 cv a 5.250 rpm (gas.) 104 cv a 5.250 rpm (álc.)	15,4 mkgf a 2.500 rpm (gas.) 15,6 mkgf a 2.500 rpm (álc.)	Manual, 5 velocidades	Dianteira: independente, tipo McPherson, com braços triangulares transversais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora. Traseira: interdependente, com braços longitudinais, molas helicoidais superprogressivas e amortecedores pressurizados	1.735	2.135	1 ano para o veículo e 3 anos para motor e câmbio
Amarok CS 4X2, CS 4X4, CS-SE; CD 4X2, CD 4X4 e Trendline	Transporte de pessoas e carga	5.254	3.095	2.0 l, 16 válvulas, diesel, biturbo, commom-rail 122 cv a 4.000 rpm	40,8 mkgf a 1.750 rpm	Manual, 6 velocidades	Dianteira: independente, com braços duplos triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com feixe de molas de dois estágios, primário com três lâminas e secundário com duas lâminas, amortecedores pressurizados	3.100	5.500	3 anos sem limite de quilometragem. Para uso comercial 3 anos ou 100.000 quilômetros
Amarok CD-SE 4X4	Transporte de pessoas e carga	5.254	3.095	2.0 l, 16 válvulas, diesel, biturbo, commom-rail 180 cv a 4.000 rpm	40,8 mkgf a 1.750 rpm	Manual, 6 velocidades	Dianteira: independente, com braços duplos triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com feixe de molas de dois estágios, primário com três lâminas e secundário com duas lâminas, amortecedores pressurizados	3.100	5.500	3 anos sem limite de quilometragem. Para uso comercial 3 anos ou 100.000 quilômetros
Amarok CD Trendline, Highline CD, CD Highline Automática	Transporte de pessoas e carga	5.254	3.095	2.0 ITDI, 16 válvulas, diesel, biturbo, commom-rail 180 cv a 4.000 rpm	42,8 mkgf a 1.750 rpm	Automática, 8 velocidades	Dianteira: independente, com braços duplos triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com feixe de molas de dois estágios, primário com três lâminas e secundário com duas lâminas, amortecedores pressurizados	2.073	2.860	3 anos sem limite de quilometragem. Para uso comercial 3 anos ou 100.000 quilômetros



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
VM 220 4x2R	Distribuição urbana	Variável de acordo com a aplicação	3.650 4.550 4.800 5.150	213 cv a 2.200	75 de 1.200 a 1.600	Eaton, 6 marchas sincronizadas	Parabólica Semi-elíptica	16.800	25.000	1 ano sem limite de quilometragem, mais o 2º ano limitado a 200 mil km.



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
VM 270 4x2R	Distribuição urbana rodoviário de curta e média distância	Variável de acordo com a aplicação	3.650 4.550 4.800 5.150	270 cv a 2.200	97 de 1.200 a 1.600	Eaton, 6 marchas ou 9 marchas sincronizadas, sendo uma super-reduzida. Automatizada Ishift	Parabólica Semi-elíptica	16.800	35.000	1 ano sem limite de quilometragem, mais o 2º ano limitado a 200 mil km.
VM 220 6x2R	Distribuição urbana rodoviário de curta e média distância	Variável de acordo com a aplicação	3.650 3.950 4.550 4.800 5.150 5.900	213 cv 2200	75 de 1.200 a 1.600	Eaton, 6 marchas sincronizadas	Dianteira: Parabólica Traseira: sistema balancim	24.000	25.000	idem
VM 270 6x2R	Distribuição urbana rodoviário de curta e média distância	Variável de acordo com a aplicação	3.650 3.950 4.550 4.800 5.150 5.900	260 cv a 2.200	97 de 1.200 a 1.600	Eaton, 6 marchas ou 9 marchas sincronizadas, sendo uma super-reduzida. Automatizada Ishift	Dianteira: Parabólica Traseira: sistema balancim	24.000	35.000	idem
VM 270 6x4R	Construção	Variável de acordo com a aplicação	3.950 4.550 4.800 5.150	260 cv a 2.200	97 de 1.200 a 1.600	10 marchas sincronizadas. Automatizada Ishift	Dianteira: Parabólica Traseira: Parabólica semielíptica	26.700	40.000	idem
VM 270 8x2R	Construção	Variável de acordo com a aplicação	4.800 5.150 5.900 6.700	270 cv a 2.200	97 de 1.200 a 1.600	Sincronizadas de 9 ou 6 marchas/ Automatizada I-shift	Dianteira: Parabólica/ Traseira: Semi-Elíptica(Balancim)	29.000	35.000	idem
VM 320 6x4	Construção	Variável de acordo com a aplicação	3.650 4.550 4.800 5.150	330 cv a 2.200	133 de 1.200 a 1.600	Volvo 12 marchas sincronizadas. Automatizada Ishift	Dianteira: parabólicas, amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: semielíptica	32.000	54.000 63.000	idem
VM 330 8x4R	Caçamba, betoneira	Variável de acordo com a aplicação	4.550 4.800 5.150	330 cv a 2.200	133 de 1.200 a 1.600	Sincronizada 14 marchas (2 super-reduzidas)/ Automatizada I-shift	Dianteira: Parabólica/ Traseira: Parabólica ou Semi-Elíptica	33.400	63.000	idem
VM 330 4x2R	Rodoviário de curta e média distância	Variável de acordo com a aplicação	3.650 4.550 4.800 5.150	330 cv a 2.200	133 de 1.200 a 1.600	Volvo 14 marchas sincronizadas. Automatizada I-shift	Parabólica	17.500	45.000	idem
FH 420 4x2T	Rodoviário de médias e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	3.500 3.700	420 cv a 1.400 - 1.900	214 de 1000 a 1400	Volvo manual de 14 marchas (12 + 2 super-reduzida). Automatizada I-shift	Parabólica / pneumática	20.100 20.500	60.000 70.000	idem
FH 460 6x2T	Rodoviário de médias e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	3.200 3.500 3.700	460 cv a 1.400 - 1.900	235 de 1.050 a 1.400 rpm	Volvo manual de 14 marchas (12 + 2 super-reduzida). Automatizada I-shift	Semi-elíptica / parabólica	27.100 27.500	60.000 70.000	idem
FH 500 6x4T	Rodoviário de médias e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	3.000 3.200 3.600	500 cv a 1.400 - 1.900	255 de 1.050 a 1.400	Volvo manual e automática de 12 marchas à frente e 4 à ré. Automatizada I-shift	Parabólica Pneumática Semi-elíptica	28.100 28.500	80.000 100.000	idem
FH 540 8x2T	Rodoviário de média e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	3.900 4.300	540 cv a 1.450 - 1.900	265 de 1050 a 1450	Volvo manual e automática de 12 marchas à frente e 4 à ré. Automatizada I-shift	Pneumática	35.100 35.500	60.000 70.000	idem



MODELO	PRINCIPAIS APLICAÇÕES	COMP. CARROC. (mm)	ENTRE-EIXOS (mm)	MOTOR (pot. rpm)	TORQUE (kgfm rpm.)	TRANSMISSÃO	SUSPENSÃO	PBT (kg)	CMT (kg)	GARANTIA (anos quilômetros)
FH 540 8x4T	Rodoviário de média e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	3.900 a 4.300	540 cv a 1.450 - 1.900	265 de 1050 a 1450	Volvo manual e automática de 12 marchas à frente e 4 à ré Automatizada I-shift	Pneumática	43.000 a 44.000	100.000	1 ano sem limite de quilometragem, mais o 2º ano limitado a 200 mil km.
FMX 380 4x4R	Madeireiro canavieiro construção mineração	Variável de acordo com a aplicação	3700 a 4900	380 cv a 1.400 - 1.900	194 de 1000 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Semi-elíptica com barra estabilizadora	22.000	65.000	idem
FMX 420 6x4R	Madeireiro canavieiro construção mineração	Variável de acordo com a aplicação	3400 a 5600	420 cv a 1.400 - 1.900	214 de 1000 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Semi-elíptica com barra estabilizadora	28.000 a 36.000	80.000 a 100.000	idem
FMX 460 6x6R	Madeireiro canavieiro construção mineração	Variável de acordo com a aplicação	3700 a 4600	460 cv a 1.400 - 1.900	235 de 1000 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Semi-elíptica com barra estabilizadora	34.000 a 35.000	100.000	idem
FMX 500 8x4R	Madeireiro canavieiro construção	Variável de acordo com a aplicação	4350 a 5600	500 cv a 1400 - 1.900	255 de 1000 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Semi-elíptica com barra estabilizadora	39.000 a 42.000 a 50.000	60.000 a 100.000	idem
FMX 540 6x4T	Madeireiro canavieiro construção	Variável de acordo com a aplicação	3000 a 3600	540 cv a 1400 - 1900	265 de 1050 a 1400	Volvo, manual e pneumática de 12 marchas à frente e 4 à ré Automatizada I-shift	Semi-elíptica com barra estabilizadora	34.000 a 35.000 a 36.000	100.000	idem
FMX 540 6x6T	Madeireiro canavieiro construção	Variável de acordo com a aplicação	3.600	540 cv a 1400 - 1900	265 de 1050 a 1400	Volvo, manual e pneumática de 12 marchas à frente e 4 à ré Automatizada I-shift	Semi-elíptica	34.000 a 35.000 a 40.000 a 41.000	100.000	idem
FM 370 4x2R	Rodoviário de médias e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	4300 a 6000	370 cv a 1600 - 1900	180 de 950 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Parabólicas / pneumática	20.100 a 20.500	60.000 a 70.000	idem
FM 370 6x2R	Rodoviário de médias e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	4300 a 6000	370 cv a 1600 - 1900	180 de 950 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Parabólicas / pneumática	27.600 a 28.000	65.000 a 70.000	idem
FM 370 8x2R	Rodoviário de médias e longas distâncias	Variável de acordo com a aplicação	4300 a 6000	370 cv a 1600 - 1900	180 de 950 a 1400	Volvo, manual de 14 marchas à frente (12 + 2 super-reduzidas) e 4 à ré Automatizada I-shift	Parabólicas / pneumática	36.000 a 35.500	65.000 a 70.000	idem
FM 380 4x2T	Construção mineração	Variável de acordo com a aplicação	3.500 a 3.700	380 cv a 1600 - 1900	194 de 950 a 1400	Volvo manual e automática de 12 marchas à frente e 4 à ré Automatizada I-shift	Parabólicas / pneumática	20.100 a 20.500	60.000 a 70.000	idem
FM 380 6x2T	Construção mineração	Variável de acordo com a aplicação	3000 a 3700	380 cv a 1600 - 1900	194 de 950 a 1400	Volvo manual e automática de 12 marchas à frente e 4 à ré Automatizada I-shift	Parabólicas / pneumática	27.100 a 27.500 a 28.000	60.000	idem
FH 16 750 8x4T	Cargas especiais (indivisíveis)	Variável de acordo com a aplicação	3.900	750 cv a 1600 - 1800	3.550	Automatizada I-shift	Dianteira: Parabólica Traseira: Pneumática, com ECS	35.000	250.000	idem



Novas picapes cada vez **mais atraentes**

Montadoras lançam versões com mais tecnologia embarcada, melhor dirigibilidade e voltadas para uma gama maior de consumidores

Amarilis Bertachini

A sofisticação, o conforto e a segurança dos automóveis de luxo, aliados à robustez dos veículos pesados e à modernidade que os avanços tecnológicos têm imprimido à conectividade do segmento automobilístico. É essa junção de características que desperta hoje o desejo dos consumidores na hora de comprar uma picape, seja ela de pequeno, médio ou grande porte. No ano passado, as picapes representaram 85% das vendas de 299.240 veículos comerciais leves. O segmento, entretanto, não escapou da crise nacional e esse volume ficou 32,4% abaixo das 442.902 unidades emplacadas no ano anterior, conforme levantamento da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

Para contornar a retração e agradar o mercado, as montadoras têm lançado modelos em novos nichos e versões atualizadas. "O segmento de picapes no Brasil

vem passando por uma transformação inédita nos últimos dois anos, com um mercado extremamente acirrado e versões cada vez mais diferenciadas. Dentro deste universo de opções, o cliente também conseguiu perceber que, muito além da força e robustez, ele poderia encontrar numa picape um toque maior de sofisticação (com aspectos mais emocionais), tecnologia, conforto e, ao mesmo tempo, um design arrojado. Claro, isso tudo sem abrir mão de dois quesitos imprescindíveis e cada vez mais sensíveis ao consumidor: segurança e confiabilidade", declara Evandro Maggio, diretor de vendas e pós-vendas da Toyota do Brasil.

S10 – Primeira colocada entre os modelos mais emplacados em 2015, a Chevrolet S10 recebeu uma atualização em maio. A primeira geração do veículo estreou em 1995 e, desde então, foram vendidas 620 mil unidades, ou seja, de cada dez picapes média (na classificação da Fenabrave,

enuadra-se na categoria picapes grandes) vendidas no segmento nas últimas duas décadas, quatro são Chevrolet S10. No ano passado, foram comercializadas 33.330 picapes S10, o que lhe rendeu 27,7% de participação no mercado de picapes médias. Nos primeiros quatro meses do ano, foram comercializadas 6.246 unidades da S10, colocando o modelo em terceiro lugar em vendas, depois da recém-lançada Fiat Toro (8.178 unidades) e da Toyota Hilux (11.272).

A linha 2017 do modelo ganhou novo design interior e exterior, a parte frontal foi redesenhada, assim como a cabine, que ganhou sofisticação. Entre os novos itens de conforto, destacam-se direção elétrica, acendimento automático dos faróis, sensor de chuva, retrovisor central eletrocrômico, sensor de estacionamento dianteiro e acionamento remoto da ignição.

Em relação à segurança, o veículo incorporou freios ABS com EBD (sistema eletrônico de frenagem) de nova geração,

o DRL (luz de condução diurna), alerta de saída de faixa e alerta de colisão frontal. A nova S10 agrega também mais tecnologia, conectividade, o chamado concierge, com funções como o alerta de valet. O sistema MyLink, de segunda geração, traz Android Auto e Apple CarPlay, tela de melhor resolução gráfica e GPS embarcado.

“Temos ciência de que o mercado de picapes médias no Brasil é muito competitivo, e a Chevrolet vem liderando este segmento por 20 anos consecutivos. Com tantas evoluções e inovações, a Nova S10 tem condições de manter-se em destaque”, diz Hermann Mahnke, diretor de marketing da General Motors. Ele assinala que o novo modelo atende àqueles consumidores que buscam um veículo 4x4 valente e multifuncional também para o uso urbano.

“Pegamos o conceito da versão norte-americana da picape Colorado e o trouxemos para a nova S10. Assim, a picape brasileira reforça sua capacidade todo-terreno agregando o conforto de um carro de passeio”, explica Marcos Munhoz, vice-presidente da General Motors. Para isso, a parte estrutural do modelo foi retrabalhada. Os conjuntos de suspensão e de freio, por exemplo, são novos; enquanto os sistemas de controle de vibrações e de ruídos foram aperfeiçoados.

Hilux – A Hilux, da Toyota, foi o segundo modelo mais vendido na faixa de picapes médias em 2015, com 32.900 unidades. De janeiro a abril deste ano, a Hilux assumiu a liderança do setor ao atingir a marca de 11.272 unidades vendidas, com um market de mais de 37% no seu segmento de atuação. A nova geração da picape média da Toyota foi lançada em novembro de 2015, mas o modelo é comercializado no país desde o início dos anos 2000. Desde que a Hilux nasceu, em 1968, a Toyota já vendeu mais de 16 milhões de unidades em 180 países.

Com aplicação tanto para o trabalho no campo quanto em centros urbanos, a oitava geração da Hilux teve acertos em



Na linha 2017 a S10 está com novo design interior e exterior e parte frontal redesenhada

todo o sistema de suspensão, mais modernos e com tecnologia de ponta, além de assistentes de subida e descida, que, entre outros equipamentos, deixaram o veículo mais forte e preparado para encarar terrenos com condições adversas. Com design renovado, ganhou chassi que usa materiais de alta resistência e algumas partes tiveram incremento de 3 mm em sua espessura, reforçados pela solda.

A equipe de engenharia desenvolveu um novo motor turbodiesel com intercooler, pertencente à recém-lançada série Global Diesel (GD). Juntamente com a melhora no consumo de combustível, o aumento do torque é a característica mais marcante do propulsor, o que reflete em

melhoria de aceleração, em baixa e média velocidades.

O desempenho também foi aperfeiçoado com ganho de eficiência dos sistemas de injeção e de admissão. O peso do motor foi reduzido, melhorando o consumo de combustível e diminuindo a fricção das partes mecânicas. Como nos demais motores da Toyota, este utiliza corrente, em vez de correia dentada, o que contribui para reduzir os custos de manutenção. A nova transmissão automática de seis velocidades, que equipa as versões SR, SRV e SRX, foi desenvolvida para potencializar o desempenho do motor.

Em relação à segurança, a nova Hilux incorpora diversos equipamentos, como



Melhora no consumo e aumento do torque são características marcantes da nova Hilux



Entre os diferenciais da Ranger está a direção elétrica, sete airbags e cinco anos de garantia

frenos ABS com EBD e assistente de frenagens emergenciais (BA), em todas as versões; controle de tração ativo (A-TRC) e de estabilidade (VSC) e assistente de reboque (TSC) e de partida em rampas (HAC), nas versões SRV e SRX.

Segundo Maggio, a Toyota está trabalhando com a previsão de emplacar 32 mil unidades do modelo este ano. "Diversos fatores devem contribuir para isso: o próprio sucesso do modelo no mercado brasileiro, além do bom desempenho em vendas ainda no início deste ano. O fator crucial está na renovação do modelo, que ocorreu em novembro do ano passado. Desta forma, a Toyota entrega ao seu consumidor um veículo ainda mais moderno, com uma nova e mais recheada lista de equipamentos, sem perder de vista a força e robustez tradicional da Hilux", justifica.

Ranger—Outronovoproduotonomercado é a nova Ford Ranger, lançada em maio deste ano, com sete versões de cabine dupla, sendo três flex e quatro diesel, com motores 2.2, 2.5 e 3.2. No ano passado, a Ranger foi a terceira em vendas no segmento de picapes médias, com o emplacamento de 16.880 unidades.

"O cliente hoje busca uma picape robusta e confiável para o trabalho, mas também espera alto nível de tecnologia, conforto, segurança e dirigibilidade, que a torna também uma excelente opção para uso pessoal. A Nova Ranger foi desenvolvida para ser a picape média mais forte, robusta, capaz e confiável do segmento, com os atributos que o consumidor quer em termos de segurança, dirigibilidade, conforto e tecnologia", analisa Fernando Pfeiffer, gerente de produto da Ford.

Entre seus diferenciais, a Ranger tem

direção elétrica, sete airbags e cinco anos de garantia. Todas as versões do modelo contam com sistema de conectividade Sync, piloto automático adaptativo e alerta de colisão e tem capacidade de carga de uma tonelada. De acordo com informações da empresa, a versão de entrada XLS é voltada ao consumidor que procura uma picape com excelente custo-benefício sem abrir mão de segurança e conforto. A versão XLT é voltada ao consumidor que busca o desempenho de uma picape de verdade sem abrir mão do luxo e a top de linha, a Limited, é para o consumidor que procura uma picape com as últimas tecnologias e design exclusivo.

O conhecido desempenho dinâmico e fora de estrada da picape foi aprimorado, com avanços nos motores 2.2 e 3.2 Diesel e 2.5 Flex, direção elétrica e controle eletrônico de estabilidade de série. Nos dois motores diesel, 3.2 e 2.2, os avanços incluem novos turbocompressores, novo desenho de válvulas e sensor de temperatura de gases de exaustão para aumentar a eficiência e economia.

O chassi e a carroceria foram reforçados para oferecer um nível maior de rigidez e segurança. Os pneus de baixa resistência à rolagem, na versão Limited, contribuem para tornar a Nova Ranger até 15% mais econômica.

Amarok—No segmento de utilitários médios, a Volkswagen Amarok foi a quinta picape mais vendida em 2015, com 12.211 unidades. Até abril deste ano, a marca ocupava a quarta posição, com o emplacamento de 4.239 veículos nesses primeiros quatro meses de 2016.

"Nos segmentos em que participa no mercado brasileiro, a Amarok vem atendendo plenamente às exigências do consumidor. Além das características de produto como as tecnologias incorporadas, a robustez e força para situações offroad, o cliente enxerga nas picapes a possibilidade do uso misto. De um lado é o veículo ideal para quem trabalha no campo ou na cidade e precisa transportar carga. Por



Um dos apelos da Duster Oroch é a central multimídia que permite navegar nas redes sociais

outro lado, é um veículo que permite o uso para seu estilo de vida nos centros urbanos e para viagens, aventura. Em geral, a busca é pela capacidade de transpor os obstáculos mais difíceis com níveis de conforto, segurança e praticidade, em qualquer terreno”, destaca Ricardo Casagrande, gerente executivo de veículos comerciais leves da Volkswagen do Brasil.

A Amarok é uma picape média que tem em seu DNA a robustez característica do segmento, com capacidade para transpor obstáculos difíceis mantendo níveis de conforto, segurança e praticidade. Os sistemas eletrônicos de conforto e segurança já são acionados desde a partida ou por acionamento de poucos botões em situações críticas, como o botão Off-Road, um item da Amarok que altera todo o funcionamento do motor, tração e freios ABS para ter a melhor performance em pisos fora de estrada.

A Amarok está disponível no mercado brasileiro em sete versões, com motor turbo de 140 cv ou biturbo de 180 cv, tração 4x4 e transmissão manual ou automática, dependendo da versão. A tração 4x4 permanente “4Motion” atua de maneira rápida, inteligente e eficaz em todos os momentos de condução, garantindo uma direção segura em qualquer condição de uso, independentemente se a caçamba está carregada ou vazia.

O modelo começa com a Amarok S Cabine Simples e vai até a mais sofisticada, a Amarok Highline Série Ultimate, lançada em abril deste ano. A Amarok foi apresentada ao mercado brasileiro em 2010 e introduziu itens de segurança e conforto inovadores à época. Desde seu lançamento, em 2010, até o final de abril deste ano, foram vendidas mais de 90 mil unidades.

A Amarok atende aos segmentos de Lifestyle e trabalho. De acordo com informações da Volkswagen, pela grande variedade de opções de carroceria e acabamentos, os consumidores vão desde trabalhadores rurais, que precisam de espaço, robustez e segurança, até os usuários urbanos de maior poder aquisitivo,



Amarok está disponível em sete versões com motor turbo de 140 cv ou biturbo de 180 cv

que querem um veículo mais robusto que oferece status e conforto de veículos de passeio. Em geral um público formado de maioria masculina, classes sociais A,B, na faixa de 45 anos.

Duster Oroch – Para enfrentar o concorrido mercado, a Renault lançou em novembro do ano passado a picape Duster Oroch, que se posiciona em uma nova faixa de mercado, de tamanho intermediário, maior que concorrentes compactas como a Saveiro, da Volkswagen, ou a Strada, da Fiat, e menor que versões médias como a Hilux da Toyota ou a S10 da Chevrolet.

A nova picape se derivou do SUV Renault Duster e olhando de frente quase

não se nota a diferença entre um e outro. Já sua lateral mostra a cabine dupla compacta, com quatro portas e espaço para cinco passageiros. O veículo é direcionado a diversos perfis, incluindo clientes de picapes compactas e clientes que precisam de uma picape para o trabalho uma vez que ela tem capacidade de carga para 683 litros. A versatilidade da caçamba, que pode receber um extensor, é outro diferencial do modelo. De janeiro a abril, a Oroch vendeu 4.084 unidades, dentro das expectativas da montadora.

“No Brasil, as picapes são responsáveis por 80% do mercado de comerciais leves e por 13% do mercado total, com aproximadamente 450 mil veículos vendidos em 2014. Estes números evidenciam a impor-



Frontier supre os clientes para uso urbano e em locais com pouca infraestrutura para levar carga



De aplicação urbana ou fora de estrada a Toro agrada a diferentes faixas de mercado

tância destes modelos no mercado nacional. Ao decidir entrar neste importante segmento, a Renault escolhe o caminho da inovação, ao trazer uma solução para os desejos dos consumidores em termos de espaço e versatilidade”, declara Caique Ferreira, diretor de comunicação da Renault do Brasil.

Um dos apelos de venda da Duster Oroch é a central multimídia da picape, chamada de Media Nav Evolution, que além de GPS integrado oferece a possibilidade de navegação pelas redes sociais, Facebook e Twitter, consultas por meio do aplicativo Aha via smartphone a várias informações que podem ser úteis, como opções de hotéis que constam na base de dados TripAdvisor, opções de restaurantes da base de dados Yelp e acesso a web rádios de todo o mundo.

Sobre as expectativas para 2016, o diretor da Renault destaca que a crise econômica afetou o mercado como um todo, e a Renault não é exceção. “Quanto à Duster Oroch, podemos afirmar que a picape cumpre a meta de participação de mercado no segmento”, diz Ferreira.

L200 – A nova geração da L200 da Mitsubishi foi apresentada ao mercado em março deste ano. No ano passado o modelo já foi o quarto mais vendido, com

14.501 unidades comercializadas.

A L200 Triton é direcionada para diferentes tipos de uso, desde pessoas que gostam de um carro robusto para rodar nas cidades e viajar com a família, até comerciantes que possuem um negócio nas grandes cidades e precisam da caçamba para carregar objetos, ou produtores rurais que usam a tração 4x4 nas estradas de terra para se deslocar e levar equipamentos.

“Existem vários públicos de picapes. Esse é o desafio em projetar um modelo como este. O projeto precisa atender desde uma família que usa o veículo para ir à praia com bagagens leves, até um usuário que roda 300 km por dia em estrada de terra, com carga na caçamba. Mas todos querem robustez, força, conforto e autonomia”, pondera Fernando Julianelli, diretor comercial e de marketing da Mitsubishi Motors.

Entre as novas versões, a L200 Triton Savana ganhou configuração automática de cinco velocidades com Sports Mode e che-

ga à linha 2017 equipada com novas rodas de liga leve 16”. Segundo informações da Mitsubishi, será feita uma edição comemorativa com a produção de 200 unidades com a exclusiva cor azul atlântico.

Três novos modelos compõem a versão L200 Triton Outdoor, cada um com identidade visual própria e características externas de personalização, que transmitem espírito aventureiro e esportivo. O design com peças pintadas em cinza Stone Gray reforçam o estilo de vida 4x4. Já a versão L200 Triton Outdoor AT é equipada com a grade em “full stone gray” e faróis de dupla parábola com máscara negra. Para reforçar o aspecto robusto desta picape, vários elementos ganharam o acabamento “stone Gray”. A L200 Triton Outdoor MT também foi equipada com elementos em “stone gray”, como a grade com frisos, para-choque traseiro e de impulsão, moldura do farol de neblina e as rodas 16”.

Os veículos são configurados com motor diesel 3.2L com 180 cv e 38 kgf.m, o que melhora a relação peso/potência, com apenas 10,8 kg/cv. Graças à tração 4x4 com reduzida, oferece 15 combinações de marcha.

Com o mesmo DNA da linha L200 Triton, a L200 Triton Outdoor Flex chega como uma alternativa para o dia a dia. Tem motor 2.4 Flex, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, e injeção eletrônica multiponto sequencial que desenvolve uma potência de 142 cv a 5000 rpm e torque de 22 kgf.m a 4000 rpm (etanol).

A expectativa da empresa é comercializar este ano em torno de 13.000 unidades da L200.



Entre as picapes pequenas a Strada liderou o mercado em 2015, com 98.623 unidades comercializadas

Frontier – Produzida e vendida no Brasil desde 2002, a Nissan Frontier teve sua linha 2016 lançada em novembro passado. A linha 2016 introduz central multimídia com navegador integrado e câmera de ré, volante com comandos de áudio, telefone e piloto automático, Cruise Control na versão SV Attack e mais Santantônio (barra tubular) para versão SL. Além disso, houve um reforço no pacote de equipamentos da versão SV Attack 4x4, nas opções com câmbio manual de seis velocidades e automática de cinco velocidades.

O modelo é direcionado a um amplo perfil de consumidores, desde clientes urbanos, que optam por veículos mais altos, até grandes empresas que utilizam picape em sua frota por necessidade de carga ou por rodar em locais com pouca ou nenhuma infraestrutura. Porém, de acordo com a empresa, três perfis têm se destacado na demanda pelo veículo: produtores rurais, profissionais da construção civil e pequenos e médios empresários que necessitam de um veículo com capacidade de carga (uma tonelada).

“Uma picape precisa atender cinco pontos fundamentais para que o consumidor a considere: resistência, tecnologia, conforto, segurança e performance. A Nissan Frontier entrega todos eles, no melhor de sua essência”, declara Alan Ponce, gerente de marketing de produto da Nissan.

A nova linha tem motor turbo diesel 2.5L de 190 cv, conta com VDC (Controle de Estabilidade e Tração), airbags e ABS. Desde o lançamento da primeira geração Frontier, a Nissan já comercializou mais de 120 mil unidades do modelo no país. “Mesmo com as dificuldades atuais de mercado, esperamos manter o ritmo das vendas, com a grande força do agronegócio”, prevê Ponce.

No ano passado, foram emplacados 5.778 veículos Nissan Frontier e entre janeiro e abril deste ano, as vendas somaram 1.254 unidades.



Nas picapes pequenas a Saveiro ficou em segundo lugar em 2015, com 56.699 unidades vendidas

Toro – A picape Toro foi o grande lançamento da Fiat no início deste ano e com poucos meses no mercado já figurou em segundo lugar entre os mais vendidos até abril, com 8.178 unidades emplacadas. O modelo, produzido na fábrica da Fiat Chrysler Automóveis (FCA) em Goiana (PE), reúne qualidades de SUV, de picape e de automóvel. Traz versões com motores flexível ou diesel, tem câmbio automático de 6 ou 9 marchas, ou manual de 6 marchas.

É maior que as picapes compactas e menor que as médias. De aplicação urbana ou fora de estrada, com trações 4x2 ou 4x4, agrada a diferentes faixas do mercado: quem procura um veículo por necessidades de transporte, trabalho ou lazer. Sua direção com assistência elétrica, em conjunto com a suspensão de última geração, garantem dirigibilidade suave e confortável, comparável a um automóvel, mesmo em longas viagens.

Em termos de segurança, o modelo apresenta vários itens, como o ESC (controle de estabilidade), o ASR, que monitora a tração, e o TTC, gerenciando a transferência de torque para as rodas. Internamente, o veículo pode contar com até sete air bags: vem de série a proteção para motorista e acompanhante, que podem ser complementados pelos laterais (side bags), de janelas (window bags) e também os de joelhos (knee bags).

Tem quatro versões de motorização:

Freedom 1.8 16V Flex AT6, Freedom 2.0 16V Diesel (com câmbio manual de 6 marchas) 4x2 e 4x4, e a top da gama, a Volcano 2.0 16V Diesel AT9 4x4, além da série especial de lançamento: Opening Edition 1.8 16V Flex AT6.

Com a Toro, a Fiat venceu o desafio de construir uma picape monobloco com alta resistência e baixa torção de carroceria. O veículo tem uma carroceria forte, segura, durável e inteligente, apoiada sobre suspensão independente nas quatro rodas, feita para encarar obstáculos e ao mesmo tempo manter o conforto e o silêncio a bordo. Internamente, tudo foi planejado para oferecer requinte, conforto, excelente ergonomia e a sensação de qualidade de um carro de luxo.

Strada – Já o segmento de picapes pequenas vem sendo liderado pela Fiat Strada, tanto em 2015, quando foram emplacados 98.623 veículos – o maior volume de emplacamentos entre todas as faixas de picapes – quanto nos primeiros quatro meses de 2016, com o licenciamento de 19.359 unidades.

Saveiro – Ainda na faixa de pequenos, a Saveiro da Volkswagen aparece em segundo lugar no ranking de vendas de picapes em 2015, com 56.699 unidades comercializadas, e nos primeiros quatro meses deste ano, com 12.272 veículos emplacados.

Número de caminhões no Brasil atinge 1,8 milhão em 2015

A quantidade de veículos que circulam pelas estradas brasileiras totalizou 42,6 milhões de unidades no ano passado, segundo levantamento realizado pelo Sindipeças

Sonia Moraes

Afrota de veículos que rodam pelas estradas brasileiras apresentou um crescimento de 2,5% em 2015 na comparação com o ano anterior, totalizando 42,6 milhões de unidades (incluindo automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus), segundo levantamento efetuado pelo Sindicato Nacional da In-

dústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). Deste total, 35,2 milhões são automóveis; 5,05 milhões correspondem a comerciais leves; 1,8 milhão a caminhões e 389,1 mil a ônibus.

Da frota total de veículos que transitam no país, 36,6 milhões são modelos nacionais e 5,9 milhões, importados. A maior concentração (72,8%) está na região sudeste, sendo 36,8% no Estado de São

Paulo, 10,4% em Minas Gerais, 9% no Rio de Janeiro, 8,5% no Rio Grande do Sul e 8,1% no Paraná. Em Santa Catarina estão 4,9%, em Goiás 2,9%, Bahia 2,7%, Pernambuco 2,3% e Distrito Federal 2,2%.

Segundo o Sindipeças, dos 42,6 milhões de veículos que circulam pelas estradas brasileiras, 37% (que correspondem a 15,9 milhões) têm até cinco anos de idade, 30% (equivalentes a 12,5

FROTA CIRCULANTE

Frota total em 2015 **42,6 milhões**

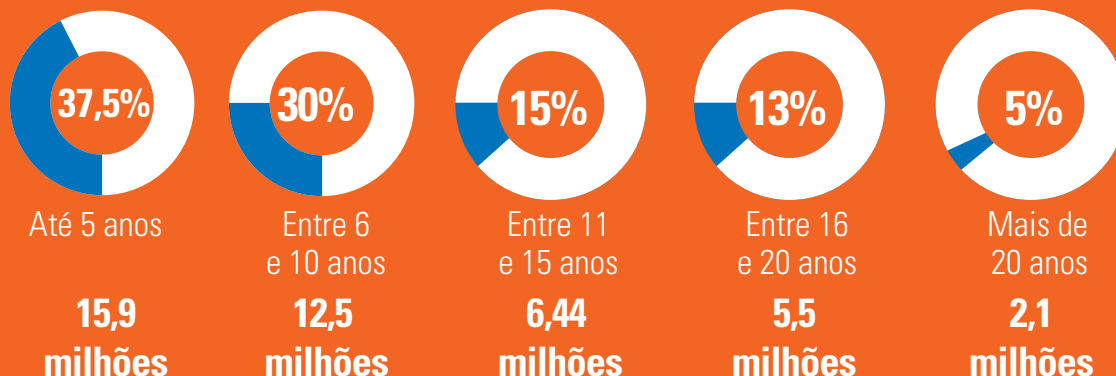


Frota circulante
[em unidades]

	2011	2012	2013	2014	2015
Automóveis	28.902.101	31.124.353	33.203.162	34.389.278	35.261.145
Comerciais Leves	4.106.433	4.389.290	4.700.848	4.899.701	5.055.046
Caminhões	1.577.072	1.664.778	1.769.624	1.859.642	1.881.936
Ônibus	342.992	357.665	374.983	387.656	389.123
Total	34.928.598	37.536.086	40.048.617	41.536.277	42.587.250

variação
2015 / 2014
↑ 2,5%

Idade média da frota



milhões) entre seis e dez anos, 15% (6,44 milhões) entre 11 e 15 anos, 13% (5,5 milhões) entre 16 e 20 anos, e 5% (2,1 milhões) têm mais de 20 anos de idade. Entre os caminhões, a idade média em 2015 era de nove anos e nove meses e a de ônibus, de nove anos e seis meses. Os comerciais leves tinham sete anos e dez meses e os automóveis, nove anos.

O Sindipeças apurou que os veículos movidos a bicombustível (com motor flex), que em 2006 eram 10,8% da frota, representaram mais da metade da frota total em 2015, chegando a 57,2%. Já os movidos a gasolina, que há nove anos eram 67,3% da frota, alcançaram no ano passado 31,7%. Somados, esses modelos chegam a quase 90% de todos os automóveis circulantes.

A frota movida apenas a álcool vem di-

minuindo ano a ano, de 11,6% em 2006 para 1,2% em 2015, e a diesel tem se mantido em aproximadamente 10% do total que circula no país. Os veículos movidos a GNV, os tetrafuel e os híbridos elétricos não são representativos e, portanto, não estão contidos no gráfico.

Habitantes por veículo –

Com relação à quantidade de veículos por habitante o Sindipeças apurou que a população residente e a frota de automóveis em 2015 foi de 4,8 habitantes por veículo. Na comparação entre 2015 e 2005, essa relação declinou 39,6%.

A quantidade de habitantes por veículo passou de 5,9 em 2010 para 5,5 em 2011. Em 2000 eram 8,4.

A frota de motocicletas apresentou um crescimento de 10%, passando de 10,6 mi-

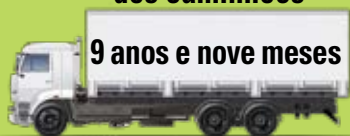
lhões para 11,7 milhões de unidades. Nos últimos 12 anos, essa frota cresceu de 2,5 milhões para 12 milhões. Do total, 65% das motos, ou 7,5 milhões, que circulam por ruas e estradas brasileiras têm até cinco anos de idade e 34%, que correspondem a 4 milhões, têm entre 6 e 15 anos de idade.

Por combustível, a participação do bicombustível, que em 2004 era de 2% subiu para 41% em 2011. A gasolina, que tinha 72% de participação em 2004 recuou para 45% em 2011. Já o álcool, que tinha 16% de presença em 2004, registrou uma redução para 3% em 2011.

O levantamento do Sindipeças é realizado anualmente há mais de 20 anos e baseia-se na venda de veículos no mercado interno desde 1957. São feitos cálculos precisos por modelo, considerando-se índices de mortalidade para linha leve e pesada.

Fonte: Sindipeças

Idade média dos caminhões



9 anos e nove meses

Idade média dos ônibus



9 anos e seis meses

Idade média dos comerciais leves

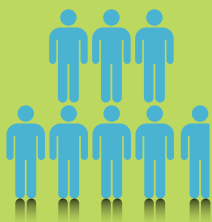


7 anos e dez meses

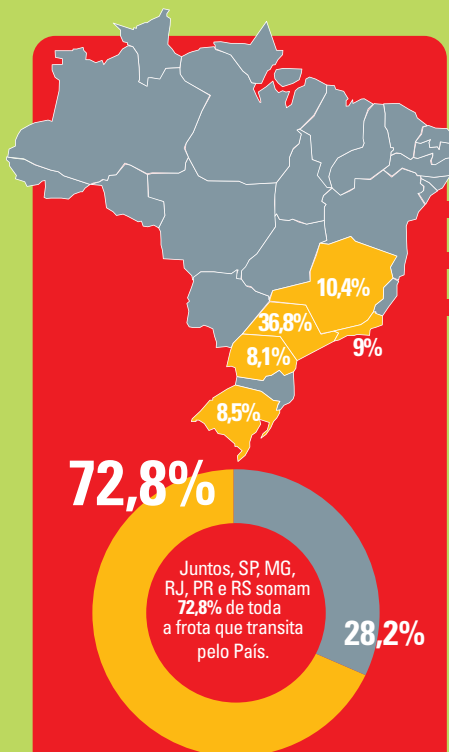


4,8 habitantes por veículo em 2015

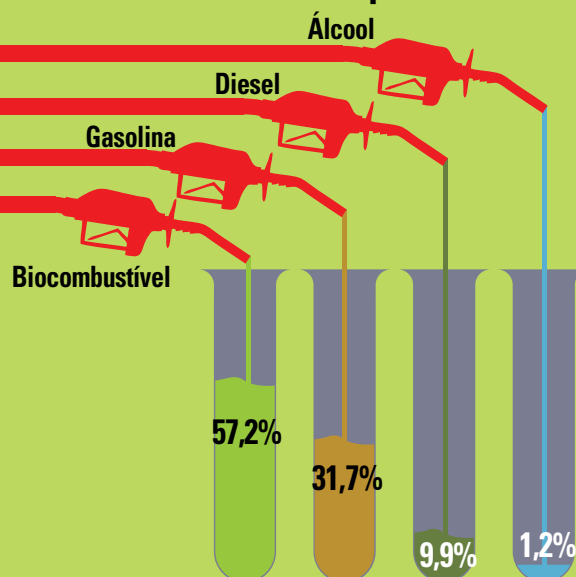
X



7,9 habitantes por veículo em 2005



Combustíveis utilizados pela frota





Vamos Falar sobre Transporte

Falar sobre aplicações em transporte é o mesmo que falar sobre peso e resistência. Ser leve e resistente é essencial, porque faz com que um veículo aumente sua carga útil, consuma menos combustível, e ainda suporte muitos anos de uso pesado. Para fazer o seu projeto o mais leve e resistente possível, a SSAB tem o prazer de fornecer em conjunto com serviços de design e suporte técnico, uma ampla gama de aços de alta resistência, entre eles o **Hardox** e o **Strenx**. Você está procurando uma solução eficiente? Vamos conversar!

T +55 11 3303 0800

E contactbrazil@ssab.com

www.ssab.com



SSAB

Fabricantes buscam novos negócios no exterior

A partir da parceria com a Apex-Brasil, as empresas tentam com as exportações compensar a retração do mercado brasileiro que deverá vender neste ano cerca de 60 mil implementos rodoviários

Sonia Moares



Os fabricantes de implementos começam a prospectar novos negócios no exterior na tentativa de compensar a expressiva retração do mercado brasileiro provocada pela crise política. De 179 mil implementos rodoviários entregues em 2011 (o melhor ano do setor), o volume ficará próximo de 60 mil unidades neste ano, o que representará uma queda de 32% sobre o total de 2015, que também foi um ano tenso, cujas vendas somaram 88.315 unidades, um declínio de 44,7% em relação ao ano anterior, segundo ba-

lanço divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

“O que contribuiu para a diminuição das vendas em 2015 foi basicamente a linha de produtos leves (carrocerias sobre chassis) que teve uma derrocada até inesperada”, justificou Alcides Braga, presidente da Anfir. De 103.341 produtos vendidos em 2014, o volume caiu 43,2% para 58.645 unidades em 2015.

“Em 2016 revisamos para baixo a nossa projeção, mas se não acontecer alguma coisa inesperada, que represente uma retomada, esse número pode ser até

um pouco menor”, declarou o presidente da Anfir durante o evento de assinatura do convênio com a Agência Brasileira de Promoção de Exportação e Investimentos (Apex-Brasil) realizado em abril. Dos quase 60 mil implementos que poderão ser vendidos neste ano, cerca de 21 mil unidades são reboques e semirreboques e aproximadamente 35 mil unidades, carrocerias sobre chassis.

No acumulado de janeiro a março deste ano as fabricantes entregaram 15.640 implementos rodoviários, uma queda de 32,4% sobre o mesmo período de 2015, cujo volume vendido somou 23.156 unidades. O setor de reboques e semirreboques emplacou 6.150 produtos, 11,5% menos que no mesmo período de 2014 (6.950 unidades). Já o segmento de carrocerias sobre chassis vendeu 9.490 produtos, uma retração de 41,4% ante as 16.206 unidades vendidas no primeiro trimestre de 2014.

Exportação—O que começa a animar o setor neste ano, segundo Braga, é a perspectiva de aumentar os negócios no exterior a partir da parceria fechada com a Apex-Brasil. “Temos agora uma reorientação do setor para o mercado externo, que começa a surtir algum efeito. Tanto no sentido de a empresa ir para fora, quanto no sentido de despertar o interesse pelo negócio a partir de uma parceria que envolve investimento financeiro”, disse Braga.

Segundo o presidente da Anfir, a Apex-Brasil também despense recurso para viabilizar essa abordagem no exterior. “O que eu imagino que possa acontecer de



Alcides Braga : "Temos agora uma reorientação do setor para o mercado externo, que começa a surtir algum efeito"

novo é o setor amadurecer para o mercado externo e derrubar essas fronteiras", destacou.

Em 2015 a indústria de implementos rodoviários fechou com queda de 8,52% nas exportações ao embarcar 3.436 produtos, ante 3.756 unidades em 2014. No primeiro trimestre deste ano as exportações alcançaram 393 unidades, alta de 48,3% sobre as 265 unidades exportadas de janeiro a março de 2015.

Braga lembrou que a exportação era um tema muito espinhoso e difícil de ser tratada no setor. "Até devido à disparidade de estrutura que o setor oferece nas suas companhias", completou.

Em geral, comentou Braga, o mercado externo não compõe as estatísticas do setor, sempre esteve separado. "Agora temos que começar a pensar em não separar de maneira muito diferenciada porque hoje para a indústria vale o que ela produz, o que está empregando e o que está faturando."

Braga disse que na assembleia geral realizada pela Anfir as principais empresas do setor – Randon, Facchini, Librelato, Noma e Guerra – demonstraram interesse em seguir pisando no acelerador da exportação. "Tem empresa que exporta, mas de maneira tímida e não recorrente, mas a partir de agora todos vão focar mais nisso e querem destinar de vez um

Nova linha de crédito para exportação

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou em abril medidas que visam melhorar as condições de crédito para a exportação de produtos brasileiros.

O financiamento por meio da linha BNDES Exim Pré-embarque teve redução nos juros de 11,1% para 9,1% ao ano para as micros, pequenas e médias empresas. E de 12,8% para 9,5% para as empresas de bens de capital.

Pelas novas regras as micros, pequenas e médias empresas (que têm receita operacional bruta de até R\$ 90 milhões) poderão obter financiamento integralmente com taxa de juros de longo prazo (TJLP) para a produção de máquinas e equipamentos e de bens de consumo manufaturados a serem exportados. Além do custo financeiro, incidirá também a remuneração do BNDES (1,6% ao ano para MPME e 2% para médias grandes e grandes empresas) e o spread do agente financeiro, negociado livremente entre o banco repassador e o tomador final do crédito.

Segundo Luciano Coutinho, presidente do BNDES, a partir de agora, os financiamentos nas linhas do BNDES Exim Pré-embarque destinados à produção de bens de capital terão custo integral em TJLP (a taxa de juros de longo prazo do BNDES, atualmente em 7,5% ao ano), e a produção de bens de consumo será beneficiada com o

percentual importante dos seus negócios ao mercado externo."

Em alguns eventos internacionais que participou através da Associação Brasileira da Indústria Materiais Defesa Segurança (Abimde) com a área de Defesa da Truckvan, Braga pôde constatar a boa receptividade dada à indústria brasileira. "Fomos para o Chile em 2014 com 48 empresas e o Brasil foi muito bem recepcionado. No evento em Abu Dhabi, capital dos Emirados Árabes Unidos, no ano passado, o país foi extremamente bem visto por aquela comunidade. As embai-

aumento para até 70% da parcela de TJLP em seus financiamentos. Antes, o custo financeiro da linha de pré-embarque variava de 50% a 70% em TJLP para a produção exportável de máquinas e equipamentos; e o financiamento a bens de consumo era realizado inteiramente a taxas de mercado.

O governo estima que a demanda potencial de financiamentos a serem contratados neste ano pode atingir até R\$ 15 bilhões. Os créditos podem beneficiar mais de 3,5 mil empresas brasileiras que atuam em segmentos de alto valor agregado. Com isso, terão maior possibilidade de ampliar sua competitividade no mercado externo, contribuindo para a geração de saldos na balança comercial, com efeitos positivos na cadeia produtiva das empresas apoiadas.

"É muito importante a linha de crédito anunciada pelo BNDES para o ciclo de exportação", avaliou Alcides Braga, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

Segundo Braga, esta medida deve estimular as empresas para buscarem ainda mais crédito. "É uma linha que tem um custo baixo, mas impõe a exportação, não é algo facultativo. Só pode usar esse dinheiro se devolver com exportação. Acho que isso é um novo combustível que o setor de implementos vai ter também", comentou o presidente da Anfir.

xadas também foram bem receptivas e se prontificaram a continuar nos ajudando", afirmou Braga.

"Hoje temos uma perspectiva de o setor virar uma agenda muito forte no exterior. As principais fabricantes de implementos estão empolgadas em ampliar as exportações", destacou Braga.

Estratégia – O foco das exportações da indústria de implementos rodoviários, segundo Braga, será a América do Sul e os principais mercados são a Argentina, Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia.

“Essa será a ação numa tocada inicial e por questões óbvias, está aqui do lado e a gente tem as facilidades com a cultura, com o idioma e o custo logístico também é favorável. Nós somos na verdade o comandante do continente em termos de indústria e tecnologia. Então é natural começar por aqui”, acrescentou.

A percepção de Braga é que ocorra uma reação importante da Argentina, que em algum momento deve também começar a apresentar um pouco de perspectiva de vendas, pois sempre foi um país importante. “Mas tem a África como parceira estratégica antiga e há também o Oriente Médio que historicamente utiliza os produtos da indústria brasileira. Basicamente é entre essas áreas que o setor deve se fixar”, detalhou o presidente da Anfir.

Braga comentou também que é prematuro fazer previsão sobre exportação, por se tratar de algo ainda novo para o setor. “Historicamente o setor exporta 10% da produção. Se a demanda interna caiu quase 50%, a venda externa vai a 20%. É essa a aritmética. Mas o setor tem que crescer além de 5.000 a 5.500 unidades exportadas por ano. Com o câmbio favorável, se a empresa tiver que optar entre uma venda no mercado interno ou externo com certeza vai escolher o exterior. É uma venda que naturalmente já traz mais qualidade”, avaliou o presidente da Anfir.

Mercado interno – Sobre o mercado brasileiro o presidente da Anfir afirmou não ser fácil fazer previsão para o segundo semestre. “É muito difícil falar

nisso agora. Se realmente houver uma troca de comando e as forças políticas se unirem por conta de ter uma base de apoio importante, existem bons sinais. A inflação caindo, juros também (já se fala em 2% de queda até o final do ano). Tudo isso indica que o mercado brasileiro está no fundo do poço ou perto do fundo do poço. E daí para frente, é só melhorar. Não é uma questão de otimismo, mas de expressar tudo o que era de ruim que tinha que passar. Parece que agora começa essa inflexão a partir do segundo semestre. Ainda cai um pouco. Até junho e julho devemos ter muita volatilidade por conta deste momento político, mas os números já estão muito estressados, no limite”, destacou Braga.

O melhor momento para o setor de implementos rodoviários, segundo Braga, foi

2011 quando a indústria fez 179 mil produtos. “Foram 79 mil pesados e agora estamos falando em algo em torno de 30% menor em 2016. É uma queda impressionante”, observou.

Para o presidente da Anfir o biênio de 2015 até 2016 tem sido bastante inédito em termos de dificuldades. “Até para falar em recuperação do volume perdido é complicado. Acho que antes de dez anos não volta perto disso se tivermos condições estáveis”, disse Braga.

Incentivos – Braga lembrou que em 2011 e 2012 o setor de implementos teve muita interferência e muita benesse do governo que desbalanceou o mercado. “Então nem podemos desejar que volte a esse patamar somente para o mercado interno, porque não cabe também”, analisou.

Na opinião de Braga, com um volume de 50 a 55 mil produtos pesados e em torno de 70 a 80 mil implementos leves, é possível manter a indústria num bom nível. “O nosso setor ficaria muito confortável com algo girando ao redor de 100 a 110 mil unidades. Desse volume para frente já estaremos usando bastante a capacidade. Abaixo disso, temos que ficar reinventando todos os dias”, comentou.

Como forma de destacar a importância do setor de implementos, Braga citou que a Anfir possui atualmente 154 fabricantes nacionais associadas. “Temos empresas com 50 funcionários e outras com 10 mil funcionários. Há dois anos tínhamos 70 mil empregados e um faturamento de R\$ 10 bilhões por ano. Hoje o setor sofre bastante por causa da falta de fomento e de acesso ao crédito”, declarou Braga.

EMPLACAMENTO DO SETOR - JANEIRO A ABRIL DE 2016

REBOQUES E SEMIRREBOQUES

FAMÍLIA	JAN/ABR 2015	JAN/ABR 2016	%
BASCULANTE	1.630	1.375	-15,64
PORTA CONTEINER	308	254	-17,53
GRANELEIRO / CARGA SECA	2.274	2.462	8,27
CANAVIEIRO	745	807	8,32
BAÚ CARGA GERAL	867	421	-51,44
CARREGA TUDO	373	263	-29,49
DOLLY	323	522	61,61
ESPECIAL	351	280	-20,23
TRANSPORTE DE TORAS	415	228	-45,06
BAÚ FRIGORÍFICO	238	156	-34,45
BAÚ LONADO	509	417	-18,07
SILO	94	48	-48,94
TANQUE CARBONO	966	707	-26,81
TANQUE INOX	248	193	-22,18
TANQUE ALUMINIO	0	11	100,00
TOTAL	9.341	8.144	-12,81

CARROCERIAS SOBRE CHASSIS

FAMÍLIA	JAN/ABR 2015	JAN/ABR 2016	%
GRANELEIRO / CARGA SECA	6.747	3.974	-41,10
BAÚ ALUMÍNIO / FRIGORÍFICO	7.918	5.154	-34,91
BAÚ LONADO	145	75	-48,28
BASCULANTE	2.255	1.114	-50,60
BETONEIRA	323	140	-56,66
TANQUE	1.157	580	-49,87
OUTRAS / DIVERSAS	2.613	1.837	-29,70
TOTAL	21.158	12.874	-39,15

TOTAL GERAL MERCADO INTERNO

IMPLEMENTOS	JAN/ABR 2015	JAN/ABR 2016	%
TOTAL	30.499	21.018	-31,09

MERCADO EXTERNO

EXPORTAÇÕES	JAN/ABR 2015	JAN/ABR 2016	%
TOTAL EXPORTAÇÕES	563	798	41,74

Fonte: Anfir

EMPRESA	DIRETORIA	SOBRE CHASSI	SEMIR-REBOQUE	REBOQUE	OUTROS	PRINCIPAIS CLIENTES
4Truck Razão social: 4Truck Implementos Rodoviários Avenida Projecta, 140, Cidade Industrial Satélite, Guarulhos (SP) - CEP: 07222-130 Tel.: (11) 2446-50004 truck@4truck.com.br www.4truck.com.br	Osmar Oliveira (diretor geral), Luciane Nabeiro (gestora financeira), Luciano Rolnik (gestor comercial)	2, 15, 17, 18, 19, 22	Brasport, Exata Cargo, Litucera, Manserv, Irmãos Avelino	n.i.	n.i.	Exata Cargo, Brasport, Manserv, Litucera, Irmãos Avelino
Buoro Razão social: Carrocerias Buoro Ltda. Av. Carlos Ferreira Endres 310, VI. Endres, Guarulhos (SP) CEP: 07041-030 Tel.: (11) 2421-5811 jeancarlos@carroceriasbuoro.com.br www.carroceriasbuoro.com.br	Rafael Buoro (diretor geral), Jean Carlos (diretor comercial)	1, 2, 3, 5, 6, 9, 17, 26, 27, 28	FM Rodrigues, Camargo Correa, Ergo Engenharia, Dinamo	n.i.	n.i.	n.i.
Carrocerias Mambrini Razão social: Mambrini Equipamentos Rodoviários Ltda. Rodovia Governador Mário Covas BR 101 km 294,5 Setor Norte, São Joaquim, Itaboraí, (RJ) - CEP: 24813-081 Tel.: (21) 2635-9000 vendas@mambrini.com.br www.mambrini.com.br	Mario Toledo (diretor financeiro), Eduardo Toledo (diretor operacional)	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 26	Queiroz Galvão, Compel, JVP, Selefer, Lansa Forte Ferro e Aço, Via Barra, Caoa, Koremac, Klhan.	n.i.	n.i.	Comércio União de Bananas, JSL, Comércio de Bananas Gouveia, Flavio Saito, Superglass
Facchini Razão social: Facchini S.A. Av. Emilio Arroyo Hernandez, 1950, Parque Industrial I, Votuporanga (SP) - CEP: 15503-027 Tel.: (17) 3426-2000 facchini@facchini.com.br www.facchini.com.br	Rubens Facchini (diretor presidente), Euclides Facchini Filho (vice-presidente/diretor comercial)	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32	JBS, JSL Logística, Cervejaria Petropolis de Pernambuco, Brasil Kirin, Fedex Brasil	n.i.	27, 30, 31, 32, 33, 34	Queiroz Galvão, Compel, JVP, Rede Globo, Soter
Fibrasil Carrocerias Razão social: Fibrasil Ind. e Com. de Carrocerias Ltda. Rua Concretex 526, Cumbica, Guarulhos (SP) Tel.: (11) 3488-9900 comercial@fibrasilcarrocerias.com.br www.fibrasilcarrocerias.com.br	Rosmari Ghelery (diretora presidente), André Allosi (diretor), Emilio Medeiros (diretor comercial)	15, 16, 18	n.i.	n.i.	n.i.	Noma, Rossetti, Randon, JSL, Cargill
Guerra Razão social: Guerra S.A. Implementos Rodoviários BR 116, km 146,4, Nº 15.675, Mariland, Caxias do Sul (RS) - CEP: 95059-520 Tel.: (54) 3218-3500 marketing@guerra.com.br www.guerra.com.br	Roberto Vergani (diretor operacional), Nolci Santos (diretor administrativo financeiro), Altamir Fernandes (diretor)	3, 4, 5, 9, 10, 15, 17, 18, 21, 22, 24, 28, 30, 31	n.i.	2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 26	30, 31, 32	Fl Logística Brasil, Pepsico do Brasil, JBS, Veloce Logística, Vivo Logística e Transporte Rodoviário
HC Hornburg Razão social: Vitta Implementos Rodov. Ltda. Av. Marechal Deodoro da Fonseca, 1479, Jaragua do Sul (SC) - CEP: 89251-702 Tel.: (47) 3274-1200 gerenciahc@hchornburg.com.br www.hchornburg.com.br	Wally Borchardt Hornburg (diretora presidente), Betina Borchardt (gerente adm.)	16, 18	BRF, Danone, Bom Peixe, JBS, Oesa	16, 18	n.i.	n.i.
Ibiporã Implementos Rodoviários Razão social: Ind. de Carroc. Metálicas Ibiporã Rodovia BR 369, km 141, Pq. Ind. V Ibiporã (PR) - CEP: 86200-000 Tel.: (43) 3178-5000 furgaoibipora@furgaoibipora.com.br www.furgaoibipora.com.br	Devanir Martins da Costa (diretor presidente), David William Martins da Costa (diretor comercial)	2, 4, 15, 16, 18, 22, 27	JBS, Sadia, Pão de Açúcar, BRF, Danone	n.i.	n.i.	Madero Comércio de Produtos, Stampa Pet e Food, V. Weiss, Baston do Brasil Produtos. Químicos, Adega Brasil
Librelato Razão social: Librelato S.A. Implementos Rodoviários Rodovia SC 390, km 439,6, Nº 69, Samuel Sandrini, Orleans (SC) - CEP: 88870-000 Tel.: (48) 3466-6079 vendas@librelato.com.br - www.librelato.com	José Carlos Spricigo (CEO), Pedro Bolzoni (diretor comercial), Marco Camargo (diretor de operações)	2, 4, 5, 6, 10, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 24, 25, 28, 30	Risa, Multitrans, JSL, Jorge Manchur, Transpedrosa	n.i.	n.i.	JBS, Aurora, LAR

1 - Aberta de madeira, 2 - Aberta metálica, 3 - Aberta mista, 4 - Basculante, 5 - Bebidas (aberta), 6 - Bebidas (fechada), 7 - Betoneira, 8 - Busca e salvamento, 9 - Canavieiro, 10 - Carrega-tudo, 11 - Carro-forte, 12 - Carro-oficina, 13 - Cegonha, 14 - Coletor e compactador de lixo, 15 - Furgão, 16 - Frigorífica, 17 - Graneleiro para sólidos, 18 - Isotérmica, 19 - Militar, 20 - Motor-home e trailer, 21 - Porta-bobinas, 22 - Sider, 23 - Tanque (GLP), 24 - Tanque combustível, 25 - Tanque (líquidos em geral), 26 - Transportadora de animais, 27 - Caçamba para picape, 28 - Contêiner, 29 - Defletores de ar, 30 - Dolly, 31 - Terceiro eixo, 32 - Quinta roda, 33 - Plataforma de manutenção, 34 - Plataforma de elevação

EMPRESA	DIRETORIA	SOBRE CHASSI	SEMIR-REBOQUE	REBOQUE	OUTROS	PRINCIPAIS CLIENTES
Liess Razão social: Liess Máquinas e Equipos Ltda. Rua Liberdade 951, Bairro Igara, Canoas (RS) - CEP: 92020-240 Tel.: (51) 3477-1122 arildo@liess.ind.br www.liess.ind.br	José Luiz Raymundo (diretor superintendente)	24, 25	JSL Logística, Conlog, Tegma, Loga Logística, Cesari, Stefani	n.i.	28, 30, 31	n.i.
Metalesp Razão social: Metalesp Implementos Ltda. Rod. PR 092 Km 33 s/nº Bairro Papanduva, Rio Branco do Sul (PR) - CEP: 83540-000 Tel.: (41) 3652-1419 metalesp@metalesp.com.br www.metalesp.com.br	Manuel Isalino Cardoso (proprietário), João Manuel do Lago de Carvalho Cardoso (gerente nacional de vendas e marketing)	2, 4, 17, 18, 24, 25	n.i.	16, 18	n.i.	BRF, JBS, Mauricea, Oesa, Cootravalle
Noma Razão social: Noma do Brasil S.A. Rodovia BR 376, Km 415, nº 336, Sarandi (PR) - CEP: 87111-010 Tel.: (44) 3264-8000 noma@noma.com.br www.noma.com.br	Marcos Noma (presidente), Marcelo Noma (diretor superintendente), Paulo Shiozaki (diretor industrial)	2, 3, 4, 5, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 24, 25, 28, 30	n.i.	n.i.	28	Construtora Mendes Junior, Namisa - Nacional Minérios, PH Transportes, Construtora Vilasa, Construtora Barbosa Melo
Nova Kabí Razão social: Kabí Ind. e Com. S.A. Av. Pastor Martin Luther King Jr, 5205, Vicente de Carvalho, Rio de Janeiro (RJ) Tel.: (21) 3301-9090 kabi@kabi.ind.br www.kabi.ind.br	Iara Neves Accioli (presidente), Eduardo Simas dos Santos (diretor), Walter Gratz Junior (diretor), Edson Brasileiro Gondin Filho	2, 4, 13, 25, 26, 28, 33, 34	Vale, Gerdau, Votorantim Cimentos, Grupo CCR, Grupo Ecorodovias	n.i.	31	Man Latin America, Mercedes-Bens do Brasil, Iveco Latin America, Agrale, International
Palmeira Implementos Razão social: Palmeira Implementos Rodoviários Ltda. Estrada Palmeiras, 605, Rio Bonito, Joinville (SC) - CEP: 89239-790 Tel.: (47) 3464-1092 comercial@palmeiraimplementos.com.br www.palmeiraimplementos.com.br	Celso Wegener (diretor geral), Jessica Wegener (financeiro), Dan C. Wegener (comercial), Suelen Wegener (gerência)	1, 15, 16, 22, 28, 32	Coopercargo, Transportes Mann, Transportes Cruzado, Coopertrans, Cootrac	n.i.	28, 30	Fontanella Transportes, Niju, Manchur
Randon Implementos Razão social: Randon S.A. Implementos e Participações Av. Abramo Randon, 770, Interlagos, Caxias do Sul (RS) - CEP: 95055-010 Tel.: (54) 3239-2000 sac@randon.com.br www.randon.com.br	n.i.	2, 3, 4, 6, 9, 10, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 28, 30, 31, 32	n.i.	25	n.i.	Laticínios Bela Vista, Vic Logística, Transportadora Muchelin, 4. Itambé, Via Lacteos
Rossetti Razão social: Rossetti Equipamento Rodoviários Ltda. Estrada Água Chata, 3715, Bonsucesso, Guarulhos (SP) Tel.: (11) 2191-0900 rossetti@rossetti.com.br www.rossetti.com.br	Daniel Rossetti (Superintendente Industrial)	2, 4, 15, 19, 30, 31, 32	n.i.	15, 18, 22	28	Expresso São Miguel, Transportes Oliveira, Transmagna Transportes
Tecno Suporte Razão social: Tecno Suporte Ind. Metalurgica Eireli Av. Mariland, 135 - Bairro Mariland, Caxias do Sul (RS) - CEP: 95057-460 Tel.: (54) 3229-5699 tecnosuporte@tecnosuporte.ind.br www.tecnosuporte.ind.br	Vilmar Antônio Francisquetti (proprietário)	n.i.	Marcpolo, Neobus, Comil, Caio, Thermo King, Mascarello	17, 18, 24, 25	n.i.	n.i.
Thermo King Razão social: Thermo King do Brasil Alameda Caiapós, 311, Tamboré, Barueri (SP) Tel.: (11) 2109-8900 mariane.santos@irco.com www.thermoking.com.br	Mariane Santos (assistente executiva - TK Brasil)	16, 18	n.i.	n.i.	34	Makro Atacadista, Wall Mart Brasil, Ultragaz

1 - Aberta de madeira, 2 - Aberta metálica, 3 - Aberta mista, 4 - Basculante, 5 - Bebidas (aberta), 6 - Bebidas (fechada), 7 - Betoneira, 8 - Busca e salvamento, 9 - Canavieiro, 10 - Carrega-tudo, 11 - Carro-forte, 12 - Carro-oficina, 13 - Cegonha, 14 - Coletor e compactador de lixo, 15 - Furgão, 16 - Frigorífica, 17 - Graneleiro para sólidos, 18 - Isotérmica, 19 - Militar, 20 - Motor-home e trailer, 21 - Porta-bobinas, 22 - Sider, 23 - Tanque (GLP), 24 - Tanque combustível, 25 - Tanque (líquidos em geral), 26 - Transportadora de animais, 27 - Caçamba para picape, 28 - Contêiner, 29 - Defletores de ar, 30 - Dolly, 31 - Terceiro eixo, 32 - Quinta roda, 33 - Plataforma de manutenção, 34 - Plataforma de elevação

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:



6 edições + 4 Anuários:

Anuário de Carga, Anuário de Logística,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



TM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 50 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

R\$ 250,00



6 edições + 3 Anuários:
Anuário do Ônibus,
Gestão de Frotas
e Maiores & Melhores



Publicada há 21 anos, a Technibus aborda o transporte de passageiros urbano, rodoviário e fretamento e turismo por ônibus e circulará em 2011 com 6 edições. Seu conteúdo é específico sobre as melhores formas de otimizar o equipamento ônibus, traz artigos sobre sistemas de transporte público, operações de transportadoras, produtos e serviços, além das últimas novidades sobre manutenção, custos, equipamentos e de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para quem atua no mercado, como gestores de frotas, empresários e executivos de empresas e transportadoras e técnicos de transportes.

R\$ 225,00

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br

Acesse www.otmeditora.com.br e faça já sua assinatura



EMPRESA	DIRETORIA	FILIAIS próprias e fran- queadas	Nº FUNC.	ONDE OPERA	TIPO DE CARGA	RASTREAMENTO	GERENCIAMENTO DE RISCO
ASAP Log Soluções em Logística Razão social: ASAP Log Ltda. Av. Marechal Floriano Peixoto, 96, Cj.72, Curitiba (PR) Tel.: (41) 4063-5080 contato@asaplog.com.br - www.asaplog.com.br	n.i	n.i	n.i	Paraná e São Paulo	Carga geral, cargas excepcionais ou individuais, carga expressa	n.i	Próprio
BBC Transportes Razão social: BBC Transportes Ltda. Rua Jose Leal de Oliveira, 333 Araucária (PR) - CEP: 83707-114 Tel.: (41) 3643-2950 mkt@bbctransportes.com.br www.bbctransportes.com.br	Yuri Maleski (Diretor), Tatiana Leiva (Gerente)	2	42	Sul e Sudeste	Carga geral, carga seca e granel, contêineres, cargas excepcionais ou individuais, bobinas, carga expressa	n.i	Terceirizado
Braspress Razão social: Braspress Transportes Urgentes Ltda. Rua Coronel Marques Ribeiro, 225, Vila Guilherme, São Paulo (SP) - CEP: 02068-050 Tel.: (11) 2188-9000 imprensa.denise@braspress.com.br www.braspress.com.br	Urubatan Helou (diretor presidente), Milton Domingues Petri (diretor vice-presidente), Luiz Carlos Lopes (diretor operacional), Giuseppe Lumare Junior (diretor comercial), Giuseppe Coimbra (diretor adm. financeiro)	95	5.468	n.i	Carga geral, produtos sensíveis, carga expressa	n.i	Próprio
Cargolift Logística Razão social: Cargolift Logística S A. Rua Arthur Martins Franco, 880, CIC, Curitiba (PR) - CEP: 81350-100 Tel.: (41) 2106-0714 contato@cargolift.com.br www.cargolift.com.br	Markenson Marques (presidente), Ramon Fressato (diretor de negócios e op.), Joaquim Koller (diretor de negócios e op.), Rafael Mateus (diretor de negócios e op.) e Pedro Estrugiaki (gerente de frota & CSL)	15	432	Sudeste, Sul, Nordeste	Contêineres, cargas excepcionais ou individuais, Carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada, bobinas, partes e peças automotivas	Controloc, Omilink, Sascar, Onixsat, Autotrac	Próprio
Cavalo Marinho Logística Razão social: Cavalo Marinho Logística e Distribuição Ltda. Rua Dr. Altino Teixeira, 845, Porto Seco Piraja, Salvador (BA) - CEP 41233-010 Tel.: (71) 2101-3200 amonteiro@cmarinho.com.br www.cmarinho.com.br	Armando (diretor administrador), Flavio (gerente financeiro)	n.i	n.i	n.i	Carga líquida	n.i	Terceirizado
Concórdia Transportes Rodoviários Razão social: Concórdia Transp. Rodov. Ltda. Av. Raul Seixas, nº 141 - Loteamento Jardim Imperial, centro - Dias D'Ávila - CEP:42850-000 Tel.: (71) 3625-7400 secretaria@concordiatransportes.com.br www.concordiatransportes.com.br	Rogério Leodegário Caetano Filho (diretor), Benedito Teles Santos (diretor operacional), Roberto Waxman Caetano (diretor adm. e financeiro), Natália Carvalho Teles Santos (diretora)	1	196	n.i	Carga líquida, cargas petroquímicas, carga seca e granel, contêineres	n.i	Terceirizado
Coopercarga Razão social: Cooperativa de Transporte de Cargas do Estado de Santa Catarina Rua Marechal Deodoro, 36, Centro, Concórdia (SC) - CEP: 89700-904 Tel.: (49) 3301-7000 atendimento@coopercarga.com.br www.coopercarga.com.br	Osni Roman (diretor presidente), Paulo Simioni (vice-presidente e diretor comercial), Jamir Carlos Cordeiro da Silva (diretor administrativo), Marcio França Ribeiro (diretor de operações), Walter Soto (diretor do Mercosul), Fernando Zanotti (diretor dos postos)	60	640	Brasil e Mercosul	Carga geral, carga líquida, cargas petroquímicas, contêineres, carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada, produtos sensíveis, bobinas	n.i	Terceirizado
Cootravale Razão social: Coop. dos Transportadores do Vale Rod. Jorge Lacerda, Nº 1.135, Espinheiros, Itajaí (SC) - CEP: 88317-100 Tel.: (47) 3404-7000 comercial@cootravale.com.br www.cootravale.com.br	Vilmar José Rui (presidente), Juliano Dario Bordignon (vice presidente), Criadiano Insuperande (diretor financeiro), Edson Arthur da Costa (diretor comercial e de operações)	21	170	Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste	Cargas petroquímicas, carga seca e granel, contêineres, carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada, produtos sensíveis, bobinas	n.i	Terceirizado
Corus Logística Razão social: Corus – Armazenagem, Logística, Transporte e Distribuição Ltda. Rodovia Anhanguera km 15 – Modulo 36, Pirituba, São Paulo (SP) - CEP: 05112-000 Tel.: (11) 3623-1480 comercial@coruslogistica.com.br www.coruslogistica.com.br	José Antonio Cordeiro (sócio-diretor), Jose Mauro Rustiguel (sócio-diretor)	1	219	Sudeste, Brasil	Carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada	Sascar e Carrierweb	n.i

COMPOSIÇÃO DA FROTA PRÓPRIA							AGREGADO FIXO	INDICADORES DA FROTA PRÓPRIA					PRINCIPAIS CLIENTES
VEÍCULOS AUTOMOTORES				IMPLEMENTOS				DESEMPENHO ANUAL				CARGA TRANSPORTADA TOTAL (ton/ano)	
TOTAL	MARCA	%	IDADE MÉDIA	TOTAL	MARCA	%	Quantidade / Idade média	RODAGEM (em km)	COMBUSTÍVEL (em litros)	PNEUS Novos Recup.			
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i
n.i	Volvo Mercedes Ford	n.i	6	n.i	Radon Facchini Guerra	n.i	n.i	11.000.000	3.000.000	n.i	n.i	n.i	Cia. Providencia, Magazine Luiza, LG SP
n.i	Citroen Fiat Foton Hyundai Mercedes Scania VW	0,1 0,7 0,1 10 53,7 2,9 1,2	3,5	n.i	Facchini Randon Rodoviária Antonini	n.i	9	29.961.531	7.960.399	1.235	1.650	328.800	n.i
83	Volvo Scania VW Internat. Iveco DAF Mercedes	37 22 14 5 10 2 10	4,2	494	Randon Facchini Guerra Rodolinea Krone FNV	40 41 13 4 1 1	n.i	n.i	4.622.687	600	1.200	3.578.069	FCA (Fiat), Scania, Volvo, GM, Ford
n.i	n.i	n.i	2	n.i	n.i	n.i	n.i	1.092.000	393.000	11	5	71.000	n.i
	Volvo Scânia Iveco Mercedes	48 24 17 11	6,8	n.i	Kronorte Noma Facchini Randon Tanesfil Outras	21 21 19 18 12 9	7,9	n.i	n.i	n.i	n.i	1.000.000	Dow Brasil, Grupo Unigel, Paranapanema, Braskem, Apoena Mineração
	Scania VW Outras	n.i	4	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	Ambev, Dart/Tupperware, L'Oreal, Danone, Natura, Avon
n.i	n.i	n.i	7	n.i	Randon Facchini Guerra Outras	46 14 12 28	n.i	60.945.863	2.129.982	950	n.i	1.239.558	BRF, Nestlé, Danone, Leroy Merlin, Marfrig
105	VW Mercedes Iveco	82 9 9	7	105	Litocargo Facchini Universal	43 31 26	n.i	3.781.654	841.221	200	135	26.867	Dairy Partners Americas, Unilever Brasil, Nestlé Brasil, Chocolates Garoto

EMPRESA	DIRETORIA	FILIAIS próprias e fran- queadas	Nº FUNC.	ONDE OPERA	TIPO DE CARGA	RASTREAMENTO	GERENCIAMENTO DE RISCO
Covre Transportes e Logística Razão social: Emp. de Transportes Covre Ltda. Rodovia Anhanguera, km 147,5 - CP 328, Nova Limeira, Limeira (SP) - CEP: 13480-970 Tel.: (19) 3404-4688 comercial@covre.com.br www.covre.com.br	Antonio Aparecido Covre (diretor presidente), João Covre Filho (diretor), Edison Covre (diretor), Marco Covre (gerente comercial), Sergio Covre (gerente operacional)	6	464	Sudeste, Sul, Nordeste, Centro-Oeste	Carga geral, carga seca e granel, contêineres, cargas excepcionais ou individuais, bobinas	Onixsat	Defender
Della Volpe Razão social: Transportes Della Volpe S.A. Com. e Ind. Rua Lídice, 22, Pq. Novo Mundo, São Paulo (SP) - CEP: 02174-010 Tel.: (11) 2967-8500 fsantos@dellavolpe.com.br www.dellavolpe.com.br	José Della Volpe (presidente), Rafael Della Volpe Filho (diretor executivo gerencial), Gilberto Della Volpe (diretor executivo administrativo), Geliades Chaves (gerente operacional), Fancisco Carlos dos Santos (gerente comercial), Ronaldo Novak (gerente geral)	34	1.750	n.i	Cargas petroquímicas, carga seca e granel, bobinas	n.i	Próprio
Estrela Razão social: Estrela Com. e Participações S.A. Avenida Apio Cardoso, Nº 20, 3 andar, sala 02 - PR.C.AD Cincão Contagem (MG) - CEP: 32371-615 Tel.: (31) 2191 2461 edson.fernandes@usifast.com.br www.tora.com.br	Paulo Sergio Ribeiro da Silva (diretor presidente), Edson Eustáquio Fernandes (diretor administrativo e da controladoria), Anita Lopes da Hora Simões Monteiro (diretora financeira e de relações com o mercado)	95	1.129	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Brasil, Argentina, Chile, Uruguai	Cargas líquidas e petroquímicas, carga seca e granel, contêineres, bobinas, alimentício e holdings de instituições não-financeiras	Proprio, Auto-trac, OnixSat e Omnmlink	Apisul, Pamcary, Gestão de Risco(GV), Brasuk Risk, Buonny
Excelsior Razão social: Transporte Excelsior Ltda. Av. Copacabana s/nº, Morada de Laranjeiras, Serra (ES) - CEP: 29166-820 Tel.: (24) 3343-7518 comercial@transporteexcelsior.com.br www.transporteexcelsior.com.br	Sérgio Sales Loureiro (diretor presidente), Rogério Loureiro (diretor superintendente), Roberto Loureiro (diretor administrativo), Ronaldo Loureiro (diretor operacional), Aramis Ramos (diretor comercial)	20	1.100	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Argentina	Carga seca e granel, contêineres, cargas excepcionais ou individuais, bobinas, tubo	Onix	Próprio
Expresso Jundiá Razão social: Expresso Jundiá Logística e Transporte Ltda. Av. Antonio Frederico Ozanan, 6.200, Vila Rio Branco, Jundiá (SP) - CEP: 13215-276 Tel.: (11) 2152-6000 matriz@expressojundiai.com.br www.expressojundiai.com.br	Valmir Souza de Almeida (diretor de transporte)	50	1.885	Sul, Sudeste, Norte e Centro-Oeste	Carga fracionada	n.i	Próprio
Expresso Minuano Razão social: Transportadora Minuano Ltda. Av. Sertório, 2155, Bairro São João, Porto Alegre (RS) - CEP: 91030-541 Tel.: (51) 2121-0999 atendimento@transminuano.com.br www.expressominuano.com.br	Theobaldo Krás Borges (fundador e presidente), Marina Krás Borges (diretora de rh e qualidade), Fernando Krás Borges (diretor financeiro e de sistemas), Jaime Krás Borges (diretor operacional e comercial)	5	472	n.i	Carga fracionada	n.i	Terceirizado
Expresso Nepomuceno Razão social: Expresso Nepomuceno S.A. Rua Alcides Thomaz da Silva, 15, Distrito Industrial, Lavras (MG), CEP: 37200-000 Tel.: (35) 3694-9900 comercial@expressonepomuceno.com.br www.expressonepomuceno.com.br	Agnaldo Souza Filho (diretor presidente), Agnêcio Carvalho de Souza Neto (diretor de operações), Tânia Mara de Souza Castro (diretora administrativa), Ricardo Braghiroli (diretor financeiro)	13	3.400	Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Nordeste	Carga geral, carga líquida, carga seca e granel, contêineres, bobinas, carga expressa, operação florestal, operação sucroalcooleira	n.i	Próprio
GBEX Razão social: Guanabara Express Transporte de Cargas S.A. Rod. BR 116, km 06 - Nº 2.001, Fortaleza (CE) - CEP: 60842-395 Tel.: (85) 3052-5000 hildeanne@guanabaraexpress.com.br www.guanabaraexpress.com.br	Glauber Lima (diretor), Hildeanne Laurindo (diretora executiva)	15	246	n.i	Carga geral, bobinas, carga expressa	n.i	Terceirizado

COMPOSIÇÃO DA FROTA PRÓPRIA							AGREGADO FIXO	INDICADORES DA FROTA PRÓPRIA					PRINCIPAIS CLIENTES
VEÍCULOS AUTOMOTORES				IMPLEMENTOS				DESEMPENHO ANUAL				CARGA TRANSPORTADA TOTAL (ton/ano)	
TOTAL	MARCA	%	IDADE MÉDIA	TOTAL	MARCA	%	Quantidade / Idade média	RODAGEM (em km)	COMBUSTÍVEL (em litros)	PNEUS Novos Recup.			
195	Ford Iveco Man Mercedes Internat. Scania Sinotruk VW Volvo	6 19 1 30 1 10 1 11 21	5	342	Facchini Guerra Iveco Librelato Noma Patre Randon Rodoflex Rodofort	68 1 1 3 1 1 20 1 3	n.i. 10	12.673	4.920.523	980	1.360	402.808	Syngenta, Basf, Bosch, Delphi, Cooxupe
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	2	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	Vale, Rio de Janeiro Refrescos (Coca Cola), VLI, Aperam, Elevadores Otis
390	Scania Volvo Iveco VW Mercedes	67 29 1 1 2	2	1.985	Facchini Librelato Randon Rossetti	42 1 49 8	760 10	28.952.496	12.778.915	7.637	11.318	5.538.041	Cia. Siderúrgica Nacional (CSN), Votorantim, ArcelorMittal, Usiminas, Gerdau
720	Scania Mercedes Kia GM VW	89 1 2 3 5	3	900	Facchini Rodofort Antonini Krone	72 20 4 4	720 7	49.000.000	17.940.000	3.000	7.000	1.750.000	Cia. Sideúrgica Nacional, Arcelor Mittal Brasil, Saint Gobain, Tenaris Confab, Usiminas
n.i	Mercedes Scania Volks Iveco Fiat Hyundai Still Outras	66 9 4 8 2 5 3 3	5,5	n.i	Radon Facchini Rodoviária Antonini Tectran/FNV Outras	n.i	n.i	9.656.093	2.525.294	526	1.076	n.i	Boticario, Alpargatas, Glaxo, B. Braun, Lupo, Tramontina, Ache
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	1.315.935	n.i	n.i	n. n. i. n. i. i	n.i
n.i	n.i	n.i	5	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	Setores de bebidas, florestal, sucroalcooleiro e automotivo
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	7	768.163	197.739	26	71	25.619.102	n.i

EMPRESA	DIRETORIA	FILIAIS próprias e fran- queadas	Nº FUNC.	ONDE OPERA	TIPO DE CARGA	RASTREAMENTO	GERENCIAMENTO DE RISCO
Grupo LC Razão social: Translute Transp. Rodoviário Ltda. Av. Prefeito João Vilalobo Quero 1505 Tel.: (11) 4772-7444 noemia.lima@grupolclog.com.br www.grupolclog.com.br	Luiz Carlos Oliveira (diretor), Luiz Carlos Oliveira Junior (diretor), Tatiane Carolina de Oliveira (diretora)	7	334	Sudeste	Carga geral, cargas petroquímicas, carga seca e granel, bobinas	n.i	Terceirizado
Norlog Logística Razão social: Nordibe Logística Integrada Ltda. Rua Vasco Rodrigues, 360 - Peixinhos, Olinda (PE) - CEP: 53220-375 Tel.: (81) 3312-8800 norlog@norlog.com.br www.norlog.com.br	José Roberto Salazar Mações (diretor presidente), Carlos Eduardo Salazar Mações (diretor financeiro), Ivano Viana de Melo (diretor sócio), Roberto Eugênio Mações Neto (diretor comercial)	2	150	Nordeste	Carga seca e granel	n.i	Terceirizado
Picorelli Razão social: Picorelli S.A. Transportes Rua Galileu Picorelli 60, Distrito Industrial, Juiz de Fora (MG) - CEP: 36092-010 Tel.: (32) 3222-1700 sac@picorelli.com.br www.picorelli.com.br	Jose Antonio Assis (diretor geral), Alexandre Picorelli Assis (diretor administrativo)	6	150	Sudeste	Bobinas, cargas fracionadas	n.i	n.i
Reclog Express Razão social: Rogerio Crespo Martins Imp. e Exp. Eirelli Av. Agamenon Magalhães 900 - Bairro Prazeres - Jaboatão dos Guarapes (PE) - CEP: 54310-420 Tel.: (81) 3341-5062 diretoria.rcm@rcmexpress.com.br www.gruporcm.net.	Rogerio Crespo (CEO)	6	60	n.i	Cargas excepcionais ou individuais, produtos sensíveis, carga expressa, produtos farma, produtos químicos, carga fracionada e lotação, produtos autoparts	n.i	Terceirizado
Ritmo Logística Razão social: Ritmo Logística S.A. Rua João Kalinowski, 170, Cidade Industrial, Curitiba (PR) - CEP: 81350-250 Tel.: (41) 3153-8400 comercial@ritmolog.com.br www.ritmolog.com.br	Luiz Alcantara (diretor presidente), Paulo Carvalho (diretor financeiro), Anderson Rodrigues (diretor comercial)	30	400	n.i	Carga geral, carga líquida, cargas petroquímicas, carga seca e granel, contêineres e bobinas	n.i	Terceirizado
Rodoborges Express Razão social: Rodoborges Express e Logística Integrada Ltda. Rua Edelzita Borges Batista, 55, Vila Quitaúna, Osasco (SP) - CEP: 06186-197 Tel.: (11) 2195-3636 transportes@rodoborges.com.br www.rodoborges.com.br	Armando Borges Batista (diretor proprietário), Thiago Borges Batista (diretor), Laudelan Andrade (diretor)	9	224	Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste	Carga geral, carga líquida, produtos sensíveis, carga expressa	Onixsat, Autotrac	Brasilrisk
RTE Rodonaves Transportes e Encomendas Razão social: Rodonaves Transportes e Encomendas Ltda. Rua General Augusto Soares dos Santos, nº 550 - Parque Industrial Lagoinha - CEP: 14095-240 - Ribeirão Preto (SP) Tel.: (16) 2101-9900 marketing@rte.com.br www.rte.com.br	João Braz Naves (presidente), Vera Lúcia Marabin Naves (vice-presidente), Everaldo de Araujo (diretor administrativo), Fábio Pires de Andrade (diretor adjunto de rede de negócios), Murilo Ricardo Alves (diretor adjunto de mercado), Oswaldo Brison Maia (diretor adjunto de gente e gestão), Antônio Sidnei Petruco (diretor adjunto de operações)	153	3.500	n.i	Carga geral	n.i	Próprio
Sabugi Logística Razão social: Sabugi Logística Ltda. Rua Urbano Santos, 387, Jardim Castanha, Guarulhos (SP) - CEP: 07182-320 Tel.: (11) 2431-9000 ulisses@sabugi.com.br www.sabugi.com.br	Ulisses Duarte (sócio diretor), Evaristo Adão Pereira (sócio diretor), Elaine Cristina Rodrigues (sócia diretora)	4	150	Sudeste	Cargas petroquímicas, contêineres, carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada, produtos sensíveis, bobinas, cargas aduaneiras, cargas químicas com controle, cargas farmacêuticas, odontológicas, alimentícias	n.i	Terceirizado

COMPOSIÇÃO DA FROTA PRÓPRIA							AGREGADO FIXO	INDICADORES DA FROTA PRÓPRIA					PRINCIPAIS CLIENTES
VEÍCULOS AUTOMOTORES				IMPLEMENTOS				DESEMPENHO ANUAL				CARGA TRANSPORTADA TOTAL (ton/ano)	
TOTAL	MARCA	%	IDADE MÉDIA	TOTAL	MARCA	%	Quantidade / Idade média	RODAGEM (em km)	COMBUSTÍVEL (em litros)	PNEUS Novos Recup.			
n.i	n.i		5	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	170.000.000	Michelin, Goodyear, Continental Camaçari, Titan Pneus, Fresenius
n.i	n.i		10	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	Ipiranga Lubrificantes, Chevron Lubrificantes, SAF do Brasil, Jahu Autopeças, Maxxi Atacado
28	Mercedes VW Ford Scania Volvo Hyundai Fiat Peugeot	38 29 7 7 7 4 4 4	16	5	São Pedro FNV- Fruehauf	60 40	50 11	983.247	257.474	46	57	31.937	Vicunha Textil, ArcelorMittal, Becton Dickinson, Medquímica Indústria Farmacêutica, FAB Tec São João Evangelista
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	10	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	7	3.325.000	n.i	n.i	n.i	2.500.000	n.i
195	n.i	n.i	2,5	n.i	n.i	n.i	68 4,8	52.700.000	14.800.000	205	1.620	221.000	Osram do Brasil Lâmpadas Elétricas, Johnson & Johnson, SC Johnson Distribuição, BDF Nivea, 3M do Brasil
	Iveco VW Outras	60 30 10	4	n.i	Facchini Rodofort Outras	60 30 9 10	5,2	25.000.000	n.i	n.i	n.i	500.000	John Deere do Brasil, Black & Decker, 3M do Brasil, Hering, Weg, AGCO, CNH Industrial
n.i	n.i	n.i	5	n.i	n.i	n.i	n.i	1.128.840	45.000	40	100	39.557.205	Siemens, L'Occitane do Brasil, Merck, Panasonic, Fujitsu do Bra- sil, Danisco Brasil, Dresser-Rand

EMPRESA	DIRETORIA	FILIAIS próprias e fran- queadas	Nº FUNC.	ONDE OPERA	TIPO DE CARGA	RASTREAMENTO	GERENCIAMENTO DE RISCO
Sistema Razão social: Sistema Transportes S.A. Rua Bóris Kauffmann, 323 - Santos (SP) Tel.: (13) 3298-3300 comercial@sistematransportes.com.br www.sistematransportes.com.br	Izete Matos dos Santos (diretora presidente), Marcio Matos dos Santos (diretor operacional), Sulimar dos Santos (diretora financeira)	Não possui filial	86	n.i	Cargas petroquímicas, contêineres, químicos a granel	n.i	Terceirizado
TA Razão social: Transportadora Americana Ltda. Av. Com. Thomaz Fortunato, 3.466, Praia dos Namorados, Americana (SP) - CEP: 13475-010 Tel.: (19) 2108-9000 contato@tanet.com.br - www.tanet.com.br	Celso Luchiari (Diretor), Carlos Panzan (Diretor), Raul Maudonnet (Diretor Comercial Divisão Rodoviário), Omar Passos (Diretor Divisão Logística), Marcel Favoretto (Diretor Divisão Expresso)	40	1.321	Norte, Nordeste, Centro - Oeste, Sul e Sudeste	Farmacêutico, têxtil, eletrônico, confecções, cosméticos, e-commerce	n.i	Terceirizado
TNT Razão social: TNT Mercúrio Cargas e Encomendas Expressas S.A. Avenida Marginal Direita do Tiete, 2.500 São Paulo (SP) Tel.: 0800 979 6979 suporte.br@tntbrasil.com.br www.tnt.com.br	Ignácio Garat (presidente), Murilo Silva (diretor de marketing e negócios internacionais), Cristiano Koga (diretor de vendas), Fabiano Fração (diretor de operações e TI), Antonio Flausino (diretor de RH), Márcio Catisti (diretor financeiro)	112	6.430	n.i	Produtos sensíveis, bobinas, carga expressa, carga fracionada	n.i	Terceirizado
Tomé Razão social: Tomé Equiptos e Transportes Ltda. Av. José Odorizzi, 900, Assunção, São Bernardo do Campo (SP) - CEP: 09810-900 Tel.: (11) 4355-6000 cadastro@tome.com.br www.tome.com.br	Laércio Tomé (presidente), Claudio Ribeiro da Silva Neto (diretor financeiro), Carlos Alberto Urmikes (super.de projetos espec.)	7	531	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Argentina, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai	Carga geral, contêineres, cargas excepcionais ou individuais, bobinas, transportes de equipamentos industriais de grande porte	Autotrak	Próprio
Tora Logística Razão social: Tora Logística Armazens e Terminais Multimodais S.A. Av. Apio Cardoso, Nº 20, Cincão, Contagem (MG) - CEP: 32371-615 Tel.: (31) 2191 2479 edson.fernandes@usifast.com.br www.tora.com.br	Valter Luís de Souza (diretor presidente), Antonio Luis da Silva Júnior (diretor de operações de logística), Abelardo Edson Couto Santos (diretor administrativo e financeiro)	15	129	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Brasil, Argentina, Chile, Uruguai	Cargas líquidas e petroquímicas, carga seca e granel, contêineres, bobinas, alimentícios	Próprio, Autotrak, OnixSat e Omnalink	Apisul, Pamcary, Gestão de Risco (GV), Brasuk Risk, Buonny
Tora Transportes Razão social: Tora Transportes Industriais Ltda. Av. Apio Cardoso, Nº 20 - Sala 11, Cincão, Contagem (MG) - CEP: 32371-615 Tel.: (31) 2191 2440 edson.fernandes@usifast.com.br www.tora.com.br	Valter Luís de Souza (diretor presidente), Antonio Luis da Silva Júnior (diretor de operações logísticas), Abelardo Edson Couto Santos (diretor administrativo e financeiro), Rômulo Petrônio Silva (diretor comercial)	49	552	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Brasil, Argentina, Chile, Uruguai	Cargas líquidas e petroquímicas, carga seca e granel, contêineres, bobinas, alimentício	Proprio, Autotrak, OnixSat e Omnalink	Apisul, Pamcary, Gestão de Risco (GV), Brasuk Risk, Buonny
Transac Razão social: Transac Transporte Rodoviário Ltda. Av. Brasil, 1.500 BL 02 sala 501 Tel.: (19) 3601-8788 comercial@transac.com.br - www.transac.com.br	Oswaldo Vieira Caixeta Junior (diretor)	3	98	n.i	Carga líquida	n.i	Terceirizado
Transcordeiro Razão social: Transcordeiro Ltda. Rodovia Anhanguera km 15 – Modulo 36, Pirituba, São Paulo (SP) - CEP: 05112-000 Tel.: (11) 3623-1480 comercial@transcordeiro.com.br www.transcordeiro.com.br	José Antonio Cordeiro (sócio-diretor), Jose Mauro Rustiguel (sócio-diretor)	6	175	Sudeste, Nordeste, Brasil	Carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada	Sascar	n.i
Transdotti Razão social: Transdotti Transp. Rodoviário Ltda. Rua Abel Scuisiati, 2.377, Atuba Colombo (PR) - CEP: 83408-280 Tel.: (41) 3675 - 3200 emerson.kleina@dotti.com.br - www.dotti.com.br	Affonso Dotti Neto (sócio administrador), Vera Lúcia Hladczuk (diretora financeira administrativa), Valério Borba Junior (gerente comercial)	5	300	Sudeste, Sul, Somente Brasil	Cargas líquidas e petroquímicas, contêineres, cargas excepcionais ou individuais, produtos sensíveis, bobinas	Dottnet, Zatix, Sighra, Sascar, Onixsat, além de contingências Positron e Ceabs	Apisul

COMPOSIÇÃO DA FROTA PRÓPRIA							AGREGADO FIXO	INDICADORES DA FROTA PRÓPRIA					PRINCIPAIS CLIENTES
VEÍCULOS AUTOMOTORES				IMPLEMENTOS				DESEMPENHO ANUAL				CARGA TRANSPORTADA TOTAL (ton/ano)	
TOTAL	MARCA	%	IDADE MÉDIA	TOTAL	MARCA	%	Quantidade / Idade média	RODAGEM (em km)	COMBUSTÍVEL (em litros)	PNEUS Novos Recup.			
100	Mercedes Scânia Volvo	70 4 26	10	n.i	n.i	n.i	12	3.945.131	1.829.561	n.i	n.i	122.350	Basf, Bayer, Dow Brasil, TW Espumas, Inovatti
138	Fiat VW Mercedes Scania	n.i	4	211	Facchini Randon	27 73	n.i	37.685.170	1.500.000	350	800	164.269.559	Têxtil Canatiba, Dell Computado- res do Brasil, Novartis Biociencias, Cristalia Produtos Quimicos e Farmacêuticos, Merck
n.i	Volvo Scania Iveco Daf Mercedes VW Leves	n.i	n.i	1.078	Facchini Tectram Fruehralf Guerra Iderol Randon Recrusul Rodoviário	n.i	10	8.476.202	2.267.922	901	402	419.892.887	Volvo, Scania, Nokia, Natura, Grendene
162	Volvo VW Fiat Mercedes Scania Sinotruk MAN	19 25 13 20 19 2 2	6	274	Fruehauf Randon Facchini Fiselli Rodofort Krone Faymonville Lençóis Wanshan Cometto	23 26 14 13 6 5 4 3 3 3	n.i	2.337.450	1.298.609	815	728	42.929.949	Vestas do Brasil Energia Eólica, Weg Equipamentos Elétricos, Gestamp Wind Steel Pernambuco, Wind Power Energia, Prensas Schuler
227	Scania Volvo VW Mercedes	63 32 2 3	2	1.111	Facchini Iderol Librelato Randon Rossetti	54 1 1 37 7	437 10	16.410.171	6.380.000	4.283	6.597	3.002.916	Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Votorantim, MRS, Mag- nesita Refratários, Companhia Metalúrgica Prada
227	Scania Volvo VW Mercedes	63 32 2 3	2	1.111	Facchini Iderol Librelato Randon Rossetti	54 1 1 37 7	437 10	16.410.171	6.380.000	4.283	6.597	3.002.916	Companhia Siderurgica Nacional (CSN), Votorantim, ArceloMittal, Braskem, Gerdau
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	
110	Scania	100	6	110	Boreal Facchini Labor Randon Recrusul	6 30 1 28 35	n.i	8.726.430	3.597.198	720	350	247.880	Dairy Partners Americas, Choco- lates Garoto, Nestlé Brasil, Leão Bebidas e Alimentos, Unilever
159	n.i	n.i	3	n.i	n.i	n.i	n.i	10.024.953	3.855.751	n.i	n.i	236.480.454	Bosch, Volvo, Netzsch, PPG, Metapar

EMPRESA	DIRETORIA	FILIAIS próprias e fran- queadas	Nº FUNC.	ONDE OPERA	TIPO DE CARGA	RASTREAMENTO	GERENCIAMENTO DE RISCO
Transmiro Razão social: Transportadora Transmiro Ltda. Rua Ary Rosa dos Santos, 233, Distrito Industrial, Cachoeirinha (RS) - CEP: 94930-605 Tel.: (51) 3470-8600 transmiro@transmiro.com.br www.transmiro.com.br	Volmir Carlos Bortoncello (diretor presidente), Geltrudes Cecília Bortoncello (diretora vice-presidente), Leandro Bortoncello (diretor comercial e operações), Sandro Lima de Oliveira (diretor administrativo e financeiro), Luciano Bortoncello (diretor de desenvolvimento de novos negócios)	7	197	Sul, Sudeste	Carga líquida, cargas petroquímicas, carga seca e granel, bobinas, carga expressa, veículos, têxtil e etc.	n.i	Terceirizado
Transpanorama Razão social: Transpanorama Transportes Ltda. Rod. PR 317, km 3, Nº: 4.652 – Primeiro andar Jd. Industrial, Maringá (PR) - CEP: 87035-510 Tel.: (44) 3261-0000 lincoln.sousa@g10.com.br - www.transpanorama.com.br	Claudio Adamuccio (diretor administrativo), Valdecir Adamucho (diretor comercial)	12	1.600	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste	Cargas líquidas e petroquímicas, carga seca e granel, bobinas, carga expressa	G10 Monitoramento/Link	Próprio
Transpes Razão social: Transportes Pesados Minas S.A. Via Expressa, 15.999, Vila Cristina, Betim (MG) - CEP: 32675-005 Tel.: (31) 4009-0200 marketing@transpes.com.br www.transpes.com.br	Sandro Gonzalez (presidente), Alfonso Gonzalez (diretor de operações), Cristiano Rezende (diretor administrativo e financeiro), Rogê Gabrielli (diretor comercial), Mario Lincoln (diretor de comercial)	20	1.100	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai	Contêineres, cargas excepcionais ou individuais, bobinas	Autotrac e Sascar	Próprio
Transportes Panex Razão social: Rodoviário Bedin Ltda. RS 122, Km 1,5, Bairro Pioneiro, Caxias do Sul (RS) - CEP: 95043-730 Tel.: (54) 4009-9000 panex@transpanex.com.br www.transpanex.com.br	Paulo Luiz Bedin (Diretor Presidente), Claudio Clezar (Diretor Operacional), Sueli Bedin Lovatel (Diretora Administrativa), Suzete Bedin (Diretora Financeira)	7	370	n.i	Carga líquida, carga seca e granel, bobinas	n.i	Terceirizado
Transportes Translovato Razão social: Transportes Translovato Ltda. Honorato Bazei, 225, Distrito Industrial - CEP: 95112-140 Tel.: (54) 3026-2777 caxiasdosul@translovato.com.br www.translovato.com.br	Neri Lovato (diretor presidente), André Momoli (diretor administrativo), Claudemir Groff (diretor comercial), Carlos Albuquerque (diretor operacional), Duarte José Paniz (diretor de tecnologia)	22	2.600	n.i	calçadista, têxtil, construção civil, auto peças, brinquedos, cosméticos, entre outros	n.i	Terceirizado
UPS Razão social: UPS SCS Transportes (Brasil) S.A. Rua Pedro Taques, 77, Consolação, São Paulo (SP) - CEP: 01415-010 Tel.: (11) 3123-9488 mktbrasil@ups.com - www.ups.com	Nadir Moreno (presidente UPS do Brasil)	23	3.000	n.i	Contêineres, cargas excepcionais ou individuais, carga frigorífica, isotérmica ou refrigerada, produtos sensíveis, bobinas, carga expressa	n.i	Próprio
Usifast Razão social: Usifast Logística Industrial S.A. Rod. BR - 381 Fernão Dias, S/N, KM 490, Jardim das Alterosas, 1A Seção Betim (MG) - CEP: 32670-790 Tel.: (31) 2191 2461 edson.fernandes@usifast.com.br www.usifast.com.br	Janaina Fagundes Duarte Resende Araújo (diretora presidente), Edson Eustáquio Fernandes (diretor administrativo e financeiro), Altair Alvim Junior (diretor de operações)	31	448	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste, Brasil	Carga geral, carga seca e granel, contêineres, bobinas, alimentício	Próprio, Autotrac, OnixSat e Omnalink	Apisul, Pamcary, Gestão de Risco(GV), Brasuk Risk, Buony
Valni Razão social: Valni Transp Rodoviários Ltda. Av. Antonio Boscatto, 140 Tic Campinas (SP) - CEP: 13069-119 Tel.: (19) 3781-5110 valni@valni.com.br - www.valni.com.br	Cristina Helena Boscatto (diretora), Valdir Carlos Boscatto (diretor), Valter Célio Boscatto (diretor)	4	104	n.i	Carga geral, cargas petroquímicas, contêineres, cargas excepcionais ou individuais e carga frigorífica	n.i	Terceirizado
Via Expressa Razão social: Via Expressa Transporte Urgente e Logística Ltda. Rua Doze de Setembro, 1.119, Vila Guilherme, São Paulo (SP) - CEP: 02052-001 Tel.: (11) 2632-2729 viaexpressa@viaexpressa.com www.viaexpressa.com	Marcos A. F. Amancio (diretor), Nilton França Amancio (diretor), Alessandro R. Trombini (diretor)	Não possui filial	72	Sudeste, Sul, Nordeste, Norte, Centro-Oeste	Carga geral, produtos sensíveis	Omnalink, Autotrac, Sacar	Buony

COMPOSIÇÃO DA FROTA PRÓPRIA							AGREGADO FIXO	INDICADORES DA FROTA PRÓPRIA					PRINCIPAIS CLIENTES
VEÍCULOS AUTOMOTORES				IMPLEMENTOS				DESEMPENHO ANUAL				CARGA TRANSPORTADA TOTAL (ton/ano)	
TOTAL	MARCA	%	IDADE MÉDIA	TOTAL	MARCA	%	Quantidade / Idade média	RODAGEM (em km)	COMBUSTÍVEL (em litros)	PNEUS Novos Recup.			
n.i	Scania Volvo Mercedes	51 46 3	4	n.i	Randon Guerra Facchini Triel-HT Dambroz Três eixos	39 3 51 5 1 1	n.i	8.000.000	3.125.000	240	840	300.000	n.i.
929	Scania Mercedes VW	71 21 8	3	614	Randon Facchini Biasi	96 2 2	929 4	110.000.000	42.000.000	n.i	n.i	n.i	Correios, Bunge, G10, YPÊ, Petrobras
484	Chevrolet Fiat VW Scania Volvo Outras	2 16 12 31 38 1	5	644	Facchini Faymonville FNV Fruehauf JHV Morumbi Nicolas Outras	11 5 4 2 3 19 51 5	240 10	35.000.000	13.000.000	8.500	6.000	1.320.000	Vale, GE, Andritz Hydro, VLI, Alstom
n.i	Agrale VW Mercedes Scania	n.i	6	n.i	Anto Fachinni Guerra Kro Randon	n.i	n.i	6.744.000	2.516.175	285	264	112.000	n.i
n.i	MBB VW Agrale Scania Hyundai GM	n.i	n.i	n.i	Guerra Facchini Randon	n.i	n.i 7	13.000.000	3.600.000	n.i	n.i	390.000.000	n.i
n.i	n.i	n.i	4	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i
163	Scania Volvo Iveco	74 25 1	2	874	Facchini Randon Rossetti	27 64 9	323 20	12.542.325	6.398.915	3.354	4.721	2.535.125	Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais, Soluções em Aço Usiminas, FIAT, Gerdau, Anglo American
n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	n.i	Rhodia, Bridgestone, Hexion, Wabco, Buckman
17	Mercedes VW Hyundai Iveco Fiat Vuc	24 6 40 6 12 12	4	5	Plataforma	100	15 3	433.415	133.000	14	8	4.719.413	Burberry, Swarovski, Lacoste, DHL, Ipsos



Infraestrutura: condição fundamental para o Brasil voltar a crescer

Operadores logísticos enfrentam a alta de custos e a redução nos volumes com inovações nos serviços para conquistar clientes e entrar em novos nichos do mercado

Amarilis Bertachini

Desaquecimento da economia, menor consumo, produção declinante e, como consequência, menos carga sendo transportada pelo país. Nesse cenário, os operadores logísticos buscam formas para driblar a diminuição da demanda e o aumento dos custos que têm agravado o quadro das empresas que já estão com baixa receita em decorrência da crise. Segundo dados da Associação Brasileira de Logística (Abralog), os aumentos em itens como mão de obra e óleo diesel e o crescimento das ociosidades, causaram um impacto entre 8% e 16% nos custos

das operadoras logísticas.

“Veja o óleo diesel: ele representa algo em torno de 35% dos custos dos transportes rodoviários, ou seja, 1,5% do PIB (Produto Interno Bruto) é o que se gasta com óleo diesel apenas no transporte rodoviário de cargas. A conta é ainda maior, pois hidrovia e ferroviária também usam diesel”, assinala Pedro Moreira, presidente da Abralog.

Levantamento feito recentemente pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), conclui que o Brasil precisa de R\$ 1 trilhão para resolver seus problemas logísticos; R\$ 300 bilhões só em infraestrutura rodoviária. “A construção da infraestrutura é condição fundamental para o

Brasil voltar a crescer. Não há como duvidar disso. Dez entre dez economistas pensam assim; dez entre dez logísticos, também!”, declara Moreira.

Ele diz que o país tem hoje dois enormes problemas que impedem o melhor desempenho do setor logístico. Um deles é justamente o baixo nível de investimento em infraestrutura, insuficiente, inclusive, para repor o que é depreciado e conseguir expandir a capacidade de oferta. “Agravando esse problema está a baixa eficiência do investimento, ou seja, o pouco dinheiro é mal investido tanto na seleção de projetos, quanto no insuficiente detalhamento dos mesmos, o

que faz aparecer constantes “surpresas” ruins durante a execução do investimento, além de outra marca que temos, a da precária fiscalização de obras”, reclama. O segundo grande problema, em sua avaliação, é o emaranhado de regulamentações, portarias e leis que transformam a prática logística em terra, no mar e no ar em “um cipal de dificuldades”. “Esses dois problemas são suficientes para colocar uma das dez maiores economias do mundo em uma colocação vexatória de centésimo lugar entre 150 países pesquisados a cada dois anos pelo Banco Mundial”, complementa.

O executivo lembra que o setor de operações logísticas é um termômetro do mercado: se ele vai mal, o setor também vai mal. Trata-se de um ambiente dinâmico e que até recentemente crescia a dois dígitos. Moreira pondera que o setor é ágil, não apenas no trabalho que desempenha, mas na busca de soluções, porém, a ausência de novos investimentos e o atraso na conclusão de projetos em andamento, como, por exemplo, alguns previstos para as Olimpíadas, tornaram mais difícil o quadro, que no ano passado já não foi bom.

Uma das saídas para essa crise, na opinião de Moreira, seria o atual governo interino focar na decisão de investir em infraestrutura como uma das formas de retomar a economia. “Erguer a infraestrutura é uma proposta de assimilação simples e, além disso, uma necessidade já debatida exaustivamente, nos últimos cinco anos, por todos os setores envolvidos. Essa tarefa não passa por mudanças na Constituição, nem vai afetar direitos de quem quer que seja. Nós da Abralog cremos que se trata de grande jogada: o governo federal mostra iniciativa logo de saída, põe a roda para girar, e se trabalhar direito, atrai a iniciativa privada. Erguer a infraestrutura depende de bons técnicos, de marco regulatório sensato e fazer os investidores perceberem que existirão garantias jurídicas para suas aplicações”, defende o presidente da associação.

Os esforços da Abralog hoje estão

Pedro Moreira, da Abralog:
“A construção da infraestrutura é condição fundamental para o Brasil voltar a crescer”

voltados para gerar oportunidades e conhecimento para os associados. “A associação tem de ser um palco para eles. Quando levamos a logística para outros estados, com a criação de núcleos regionais, estamos pensando no sócio, em primeiro lugar, pois abrir novos centros de discussão e ações logísticas é atitude benéfica, é abertura de mercados. Nossa aproximação com o governo federal e governos estaduais também privilegia os filiados — podemos ser uma espécie de embaixada nessas regiões. Em Brasília, por exemplo, temos um escritório montando no prédio da CNT à disposição dos associados. Também faz parte de nossa missão colocar ao alcance dos governos os conteúdos que geramos, assim como precisamos do apoio oficial para os projetos logísticos, entre eles a multimodalidade”, explica Moreira.

Sobre o grau atual da logística interna das empresas, a chamada intralogística, Moreira diz que há muitas empresas com boas práticas, mas também há uma grande porção com limitada performance em seus processos e que ainda não percebem os benefícios gerados pela logística. “Há de ressaltar que existem no Brasil ofertas de tecnologia, equipamentos e soluções semelhantes aos grandes centros



internacionais. Hoje, fica muito difícil fazer logística de alta performance sem investir em tecnologia, roteirizadores, rastreadores, softwares e outros aplicativos de gerenciamento. Vale registrar que ainda temos carência de mão de obra no setor. Ou seja, em meio à crise, ainda há vagas em aberto. Temos muitos profissionais experientes, o que é importante, mas pouca oferta de especialistas”, pondera o executivo.

Transporte—Michele Cohonner, presidente da FM Logistic do Brasil, especializada em armazenamento, co-packing, transporte e distribuição, também lista como um dos principais obstáculos para o setor a infraestrutura que, apesar dos progressos, ainda necessita de melhorias. “Outra questão que pode trazer dificuldades é a escolha da localização de uma operação no território brasileiro. Além de escolher o local, é preciso garantir bons benefícios fiscais”, relata.

Apesar desse cenário, ela afirma que os interesses da empresa continuam firmes. “Desde que a FM Logistic chegou ao Brasil, nosso objetivo era investir no país e não mudamos de ideia com a crise. Temos superado estas e outras dificuldades com a cultura FM de eficiência combinada ao espírito guerreiro do povo brasileiro”, declara a presidente da empresa, que foi fundada em 1967, na França. →

Michele Cohonner, da FM Logistic: “Hoje os clientes estão procurando redução de custos para otimização da supply chain”

→ Na avaliação de Michele, o atual mercado de logística é de busca por economia. O objetivo de cada empresa é reduzir o custo com transporte e logística e os clientes procuram novos negócios nos quais consigam reduções e recebem muitas ofertas para analisar.

“Notamos que há aproximadamente três anos, todos os clientes apresentavam um crescimento de dois dígitos por ano e a grande preocupação era investir numa organização de supply chain que pudesse apoiar todo esse crescimento. Hoje, experienciamos o contrário, pois, como estamos numa economia em crise, os clientes estão procurando redução de custos para otimização da supply chain”, avalia a executiva.

Inovar também é outro foco de atenção da operadora. A FM implantou produtos para otimizar processos e etapas de trabalho, como o FMOP (Fast Multi Order Processor), tecnologia criada para aprimorar o tempo de deslocamento dos preparadores de pedido, principalmente nos pedidos menores. O equipamento foi testado durante dois meses em uma unidade da FM Logistic na Polônia e já funciona no CD Anhanguera (São Paulo). O processo trouxe para a companhia mais de 30% de agilidade e segurança. Há também o FPOP (Fast Preparation Order Process), preparador especial para pedidos maiores, que indica se os produtos estão armazenados corretamente dentro das caixas, evitando sobrecarga e perda de material.

Nestes primeiros quatro meses do ano, de maneira geral, Michele avalia que houve uma queda de circulação de mercadorias em relação ao ano passado. “Acreditamos que esse período seja uma oportunidade para oferecer serviços cada vez mais personalizados e assertivos que atendam globalmente às atuais expectativas de nossos clientes no que diz respeito à redução de custos. Estamos preparados para superar o momento atual do país e crescer ainda mais fortes, junto com nossos clientes”, assinala.

A operadora logística começou a atuar na área de transportes há apenas um ano. “Estamos confiantes no crescimento deste setor no Brasil. Transporte sempre fez parte do DNA da FM Logistic. Foi a partir dele que tudo começou na França, na década de 1960. A possibilidade de oferecer aos nossos clientes atuais e vindouros soluções logísticas integradas e avançadas garante cada vez mais excelência às nossas operações. Estamos implantando inovações tecnológicas na operação de nossos clientes e esperamos que o resultado previsto abra mais portas para empresas que procuram no mercado um operador logístico que efetivamente aumente o valor agregado com mais qualidade e menor custo”, declara.

A empresa opera com frota terceirizada de aproximadamente 125 veículos. Utiliza os modais rodoviário e aéreo e tem centros de distribuição em São Paulo (SP), Canoas (RS), Contagem (MG) e Resende (RJ).

Automação—Marcos Bagnolesi, diretor comercial da ID Logística, operadora especializada no varejo, com cerca de 23 clientes atualmente, assinala que todos os segmentos da economia acabaram perdendo um pouco de volume de vendas e faturamento com a crise. Entretanto, alguns segmentos foram mais afetados que outros, como é o caso do automotivo, com queda perto de 30% a 35% no volume de automóveis transportados, e do de bens de consumo, que caiu cerca de 15% em volume movimentado desde meados de 2015 e, mais intensamente, no primeiro trimestre deste ano. O mês de janeiro, segundo ele, ficou muito abaixo do previsto, mesmo considerando as previsões de crise.

A ID Logística cuida mais de armazéns e menos de transporte. Bagnolesi trabalha há 12 anos

Marcos Bagnolesi, da ID Logística: “Quanto menos gente tivermos em uma operação logística, menor a quantidade de erros”



na área de logística e diz que a automatização do processo para aumentar a produtividade foi, ao longo desse período, a principal evolução do setor. “Quanto menos gente tivermos em uma operação logística, menor a quantidade de erros”, afirma. Nos últimos dois anos, a ID reduziu em 15% a quantidade de pessoas e isso aconteceu não só em decorrência da crise, que forçou algumas demissões para redução de custos, mas também pela gestão da produção para ganho de produtividade.

As inovações tecnológicas foram outro ponto forte na evolução do setor. A ID é uma das operadoras logísticas que mais incorporaram diferenciais tecnológicos. Entre esses diferenciais, a empresa usa dentro do armazém o Voice Picking, que é um sistema automatizado que faz a separação de pedidos por comando de voz, através de um equipamento com fone de ouvido e microfone, o que deixa o funcionário com as mãos livres e torna todo o processo mais ágil. “Não usamos mais papel. O operador recebe a informação do sistema de forma falada, e ele tem que confirmar a quantidade do produto e o código do produto para o sistema de forma também falada”, explica.

Segundo Bagnolesi, a ID procura sempre usar novas tecnologias, mas ele destaca que nesta época, com dólar e euro muito valorizados, fica mais difícil investir em novas tecnologias porque a maioria é importada.

Ele também avalia que a maior dificuldade hoje no setor é a queda de volume que não permite baixar proporcionalmente o custo fixo ou flexibilizar as tarifas como os clientes gostariam, o que é um desafio para os operadores logísticos.

Mas ao falar sobre o conceito de logística no Brasil e no mundo, Bagnolesi diz que são realidades ainda distantes. “Acabei de voltar da Europa →

**COMO LIDAR COM
POSSÍVEIS PERDAS
DE ESTOQUE CUJA
MAGNITUDE POSSA
IMPACTAR EM
SEUS NEGÓCIOS?**

DEPÓSITO SEGURO APISUL

Ampla Cobertura
contra perdas
e danos
as mercadorias
e patrimônio.

Limites e
capacidade
para os
diferentes tipos
de operações
e exposições.

Gerenciamento
remoto de
processos nas
operações
(redução de
custos e riscos).

Benefícios a sua
empresa, com o
Apisullog, visualizar
suas viagens em
um único
ambiente web.

As mercadorias e produtos estão expostos a diversos riscos durante toda a cadeia logística e o Grupo Apisul possui soluções sob medida para seus clientes.

RAMOS DE ATIVIDADE

Os profissionais do Grupo Apisul possuem experiência para analisar riscos dos seguintes setores:

- Armazém e depósitos de mercadorias indiscriminadas;
- Armazém e depósitos de alta exposição, tais como: produtos eletrônicos, farmacêuticos e frigorificados;
- Produtos de Consumo;
- Manufatureiro;
- Máquinas e equipamentos, exceto agrícola;
- Automotivo;
- Commodities;
- Outras atividades sob consulta.

Para mais informações:  depositoseguro@apisul.com.br

 (11) 3646.6500

Seguros

Inteligência Logística

Gestão de Risco

Regulação de Sinistros

Meios de pagamento



→ e lá a operação é muito automatizada enquanto aqui a automatização é muito pequena”, compara.

A previsão da empresa neste ano é tentar adequar a estrutura e a produtividade às novas exigências do mercado, procurando manter ou aumentar os volumes movimentados pelos clientes, e conquistar novos clientes em novos segmentos.

A meta é terminar 2016 com crescimento de 14%, acima dos 11% de aumento de faturamento registrado no ano passado. Em volume, a expectativa é crescer entre 3% e 4%, mantendo o desempenho de 2015. “Estamos oferecendo soluções que agreguem mais valor ao cliente do que simplesmente uma operação logística. Estamos fazendo gestão de transporte e co-packing (reempacotamento de vários produtos), tentando pensar diferente para ajudar o cliente a não ter que contratar pessoas. Como estamos com volume mais baixo, podemos aproveitar essa ociosidade momentânea da nossa estrutura para oferecer serviço diferenciado”, diz Bagnolesi, assinalando que a empresa faz operações customizadas, inclusive com operações dentro das unidades de clientes (in house).

Expertise – Outra operadora do setor que busca a redução dos custos para conquistar novos clientes é o grupo Toniato, composto por quatro empresas estrategicamente integradas: Transportes Toniato, Ebamag Soluções Logísticas, Skuassil Transportes e Construsul Empreendimentos Imobiliários.

“Entendemos que o momento é muito oportuno para nós, operadores logísticos, uma vez que nos dá oportunidade de atuarmos com a nossa expertise em busca de redução do custo total da cadeia de abastecimento dos nossos clientes e clientes potenciais”, declara André Luís Façanha, diretor-presidente do grupo Toniato. Ele ressalta que a Toniato disponibiliza aos clientes um departamento de projetos e consultoria logística para contribuir na identificação de oportunidades de ganho



André Luís Façanha, da Toniato: “Esperamos para o último trimestre de 2016 o início do processo de recuperação”

de produtividade, inclusive em clientes de seus clientes. “Esta iniciativa inovadora está agregando valor neste momento de turbulência na economia do nosso país”, comenta.

Entre os avanços do setor ele destaca a tecnologia da informação aplicada à operação logística. “Hoje conseguimos com facilidade ter a visibilidade de todo fluxo de informações de transporte, armazenagem e gestão do estoque. Esta condição nos ajuda na identificação de oportunidades e melhoria contínua dos processos”, relata.

Outras inovações são a evolução dos veículos de transporte, que estão mais eficientes e agredem menos o meio ambiente, a tecnologia de rastreamento ajudando na segurança patrimonial e na gestão do fluxo logístico, e soluções de TMS (softwares de gestão das operações de transporte). Ele também indica a falta de infraestrutura logística e complexidade regulatória como as principais dificuldades atuais para as operadoras do setor. “O Brasil tem uma configuração regulatória e infraestrutura logística bem diferentes do que percebemos nos países desenvolvidos. Não considero falta de compreensão, pois o conhecimento é compartilhado rapidamente na economia globalizada, mas sem dificuldade com as barreiras apresentadas, que limitam a aplicação direta de modelos testados lá

fora, sobretudo no que se refere à atividade de transporte”, comenta.

Especificamente para a Toniato, ele diz que apesar do momento extremamente desafiador o grupo conseguiu atingir as metas no último ano, assim como nos quatro primeiros meses de 2016. “Tivemos redução do volume da nossa carteira pelo cenário econômico, mas eliminamos o “s” da palavra “crise” e criamos alternativas para repor este faturamento focando em produtividade, inovação e resultado. O caminho adotado foi oferecer ao mercado soluções inovadoras que pudessem agregar valor aos mesmos com foco na redução do custo logístico total e com isso firmar novos contratos”, declara.

Ele destaca a urgência em o país encontrar um caminho para sair da crise político-econômica. “Quando isso ocorrer, o mercado começará um movimento de recuperação e acreditamos fortemente na demanda reprimida e na capacidade de reação da indústria; estaremos prontos para dar sustentação a esse momento. Não dá para fazer uma previsão firme, mas esperamos para o último trimestre de 2016 o início do processo de recuperação”, prevê.

O grupo Toniato atua nos segmentos químico, agroquímico e automotivo. Utiliza o modal rodoviário e tem operações de armazenagem e gestão do estoque, inclusive com logística in house nas instalações dos clientes. Atua nas regiões Sudeste e Sul e com entregas diretas nas demais regiões do país usando frota própria de 600 veículos e cerca de 200 agregados.

Farmacêutico – Totalmente focada no segmento de saúde, a RV Ímola sentiu um pouco menos a recessão na economia. Isto porque, relata Thiago Amaral, vice-presidente comercial da RV Ímola, a indústria farmacêutica cresceu 12,5% no ano passado, o que fez com que o volume de negócios da RV se mantivesse no nível do ano anterior. “Nosso faturamento não teve queda, porém perdemos margem operacional porque



congelamos preços, mas tivemos dissídio coletivo, aluguel, e outros custos que não ficaram congelados”, explica Amaral.

O fato de o mercado farmacêutico estar em alta, enquanto outros minguam, acaba acarretando um problema para a empresa que vê aumentar a concorrência com novos operadores que querem entrar nesse mercado, mas que não têm especialização necessária em fármacos. Para operar nesse segmento, são necessárias cerca de 30 diferentes licenças para armazenagem, manuseio, transporte e distribuição dos produtos.

“Muitos pensam que operar um fármaco é a mesma coisa que operar um eletrônico, mas é preciso fazer muito investimento, climatizar o centro de distribuição, fazer as adequações exigidas pela Anvisa (a agência reguladora), o que resulta em um custo muito alto”, conta Amaral. O problema, diz ele, é que essas empresas, pelo fato de desconhcerem as exigências, entram com um valor de serviço semelhante ao de outros produtos e muitas vezes os clientes optam por preço sem ver a qualidade, o que acarreta uma série de problemas a longo prazo. “Até eles perceberem o estrago que fizeram, o mercado em si já ficou com um buraco”, alerta.

Mesmo com a boa performance do setor de saúde, a RV Ímola registrou nos primeiros meses deste ano queda de cerca de 20% em relação aos primeiros quatro meses de 2015. A causa foi a crise do governo, que é um grande consumidor

Thiago Amaral, da RV Ímola “É um ano em que não estamos arriscando tanto em termos de investimentos, estamos tentando sobreviver”

de medicamentos para hospitais públicos nos níveis federal, estadual e municipal. Outra razão para a queda, segundo Amaral, é que muitas pessoas que foram demitidas no ano passado ainda estavam recebendo seguro desemprego, mas quando acabou o dinheiro do benefício, começou a faltar dinheiro até para comprar medicamentos.

Para 2016, a expectativa é uma incógnita. “É um ano em que não estamos arriscando tanto em termos de investimentos, estamos tentando sobreviver”, declara Amaral. A empresa tem 16 CDs em diferentes estados e quatro dessas operações são “in house”, dentro de clientes.

A empresa trabalha com os modais rodoviário, aéreo e fluvial. Pelo fluvial faz toda a operação logística da distribuição de medicamentos no Estado do Amazonas: recebe todos os medicamentos que o estado compra e faz toda a gestão de armazenagem, desde o recebimento, armazenagem, separação e expedição até a distribuição para as comunidades ribeirinhas.

A empresa tem frota própria de 180 veículos climatizados e qualificados com todas as exigências da Anvisa. Opera em todo o país com carga de lotação e no Sudeste e Centro-Oeste, com carga fracionada.

Ele compartilha a opinião de que a diferença da logística hoje feita no Brasil é o baixo índice de automação do processo. “Aqui no Brasil a mão de obra ainda é muito barata. Fora do país a mão de obra é cara e especializada, então em qualquer projeto de automação o retorno sobre o investimento é muito rápido. Aqui, além de não ser barato, o retorno sobre o investimento de automação passa dos 20 anos, por isso às vezes compensa ter mais pessoas para executar uma tarefa do que automatizá-la”, compara o executivo. Em sua avaliação, o que mais evoluiu na logística interna foi a questão da rastreabilidade para combater o roubo de cargas.

ELBER
GELADEIRAS

**GELADEIRAS,
BEBEDOUROS,
AQUECEDORES
e TÉRMICAS
PARA ÔNIBUS**



Geladeiras



Bebedouros



Geladeira conjugada c/ aquecedor e térmica



(47) 3542-3000

facebook.com/elbergeladeiras

**CONFORTO
e ECONOMIA
no atendimento
a seus clientes**

www.elber.ind.br

Empresa	Diretoria	Área total de armazenagem em m²	Nº de armazéns ou centros de distribuição	Número de funcionários
Airexpress Razão social: Airexpress Sol. Logísticas Ltda. Rua Reginaldo de Souza Lima, 800 Tel.: (31) 3646-5400 capanema@airexpress.com.br www.airexpress.com.br	Otavio Lamounier Capanema (diretor)	5.000	1	10
Arco Logística Razão social: Arco Logística S.A. Rod. Jorge Lacerda, 1135, Espinheiros, Itajaí (SC) - CEP: 88317-100 Tel.: (47) 3404-7000 comercial@arcologistica.com.br www.arcologistica.com.br	Douglas Helton Arpini (diretor executivo)	5.500	4	219
Autolog Razão social: Autolog Transportes Logística e Armazenagem Ltda. Rua Reginaldo de Souza Lima 800 - Bairro Bernardo Monteiro - Contage (MG) - CEP: 32010-370 Tel.: (31) 3198-2700 capanema@autologexpress.com.br www.autologexpress.com.br	Carlos Roberto Capanema (diretor geral), Edmundo Izidoro (diretor administrativo financeiro)	10.000	3	60
BPLog Razão social: BPLog Treinamento e Movimentação de Cargas Ltda. Rua Theodoro Locker, 821 - Barracão 12-B - Curitiba (PR) - CEP: 81270-370 Tel.: (41) 3014-9822 comercial@bplog.com.br www.bplog.com.br	Marcus Vinicius Calvo Pardo (sócio / diretor comercial), Rodrigo Otavio Cruz (sócio/ diretor de projetos)	2.500	1	25
Braslog Razão social: Braspress Logística Ltda. Alameda Araguaia, 3.787, Alphaville Industrial, Barueri, CEP: 06465-000 Tel.: (11) 2898-6500 comercial@braspresslogistica.com.br www.braspress.com.br	Urubatan Helou (diretor presidente), Milton Domingues Petri (diretor vice-presidente), Carlos Eduardo Taino Costa (superintendente), Mauricio Petroni (gerente de negócios)	16.000	1	50
Brucai Logística Razão social: Brucai Transportes e Armazéns Gerais Ltda. Rua Carlos Marcondes, 189 - Jardim Limoeiro - CEP: 12241-421 - São José dos Campos (SP) Tel.: (12) 3909-2909 edson@brucal.com.br www.brucal.com.br	Wilson A. Sexto (diretor geral), José Roberto Sexto (dir. operações), Edson Depolito (dir. comercial), Caio I. Sexto (ger. adm. financeiro)	15.000	4	130
CEVA Logistics Razão social: CEVA Logistics Av. Eng. Luiz Carlos Berrini, 105 - 4º andar Tel.: (11) 3556-2382 cevalogistics@cevalogistics.com www.cevalogistics.com	Nadia Ribeiro (vice-presidente executiva - América do Sul), Fabio Mendunekas (vice-presidente de desenvolvimento de negócios - América do Sul), Milton Pimenta (vice-presidente de contratos logísticos - América do Sul), Denise Carrion (vice-presidente de air & ocean - América do Sul)	600.000	50	5.000
Coopercarga Razão social: Cooperativa de Transporte de Cargas do Estado de Santa Catarina Rua Marechal Deodoro, 36, Centro Concórdia (SC) - CEP: 89700-904 Tel.: (49) 3301-7000 atendimento@coopercarga.com.br www.coopercarga.com.br	Marcio França Ribeiro (diretor de operações), Walter Soto (diretor do Mercosul), Fernando Zanotti (diretor dos postos)	41.000	3	640

Empresa	Diretoria	Área total de armazenagem em m²	Nº de armazéns ou centros de distribuição	Número de funcionários
DHL Global Forwarding Razão social: DHL Global Forwarding (Brazil) Logistics Ltda. Rua Jacerú, 151 - Vila Gertrudes - São Paulo - SP - CEP: 04705-000 DDD115042-5500 br.dgf.mkt@dhl.com www.dhl.com.br	Cindy Haring (CEO), Domingos Ramos (CFO), Eduardo Rodrigues (diretor de marketing e vendas), Gustavo Santi (diretor de operações e customer service), Mauricio Coelho (diretor do produto aéreo), Ricardo Carui (diretor do produto marítimo), Homero Vecchi (diretor de value added services), Claudio Ramos (diretor de projetos industriais)	n.i	n.i	570
DHL Supply Chain Razão social: DHL Logistics Brazil Ltda. Avenida José Bonifácio Coutinho Nogueira, Nº 150, 7º andar - Vila Madalena Tel.: (19) 3206-2200 supplychain.br@dhl.com www.dhl.com	Joakim Thrane (CEO)	1.000.000	59	9.000
Estrela Comércio e Participações Razão social: Estrela Comércio e Participações S.A. Avenida Apio Cardoso, Nº 20, 3º andar, Cincão - Contagem (MG) - CEP: 32371-615 Tel.: (31) 2191-2461 edson.fernandes@usifast.com.br www.tora.com.br	Paulo Sergio Ribeiro da Silva (diretor presidente), Edson Eustáquio Fernandes (diretor administrativo e da controladoria), Anita Lopes da Hora Simões Monteiro (diretora financeira e de relações com o mercado)	664.592	11	1.129
Expresso Lamounier Razão social: Expresso Lamounier Ltda. Rua Simão Antonio Nº 800, Cincão, Contagem (MG) - CEP: 32371-610 Tel.: (31) 3555-5500 hermano@expressolamounier.com.br www.expressolamounier.com.br	Hermano Lamounier (diretor), Claudio Lamounier (diretor)	10.000	5	210
Flexsil Razão social: Flexsil - Sistema Sul Brasileiro de Transportes, Armazenagens e Distribuição Ltda. Av. Frederico A. Ritter, 4.901, Dist. Industrial, Cachoeirinha (RS) - CEP: 94930-000 Tel.: (51) 3393-0293 comercial@flexsil-tad.com.br www.flexsil-tad.com.br	Sergio L. Fleck (diretor), Mauro Rogério I. da Silveira (diretor)	15.000	3	85
FM Logistic do Brasil Razão social: FM Logistic do Brasil Operações de Logística Ltda. Rod. Anhanguera, s/nº - Km 26,421 - Perus - São Paulo (SP) - CEP: 05275-000 Tel.: (11) 2109-9400 fmlcom@fmlogistic.com br.fmlogistic.com	Michele Cohonner (presidente), Rosa Amador (diretora comercial), Luis Martinez (diretor de transporte), Vilson Silva (diretor financeiro)	220.000	4	1.315
Golden Cargo Razão social: Golden Cargo Transportes e Logística Ltda. Estrada dos Alpes, 855 - Jardim Belval - Barueri (SP) - CEP: 06423-080 Tel.: (11) 2133-8881 marketing@goldencargo.com.br www.goldencargo.com.br	Oswaldo D. Castro Jr. (diretor geral), Evandro F. Sarubby (diretor administrativo e financeiro), Anderson de Oliveira (diretor de operações), Jonathan H. Delpino (gerente comercial)	51.100	8	500
Grupo Dex Razão social: Dex Soluções Logísticas Av. Barueri Mirim, Nº 730, Jardim Belval, Barueri (SP) - CEP: 06422-140 Tel.: (11) 4612-5050 contato@grupodex.com.br www.grupodex.com.br	Roberto Dexheimer (presidente), Thais Sodré (diretora executiva), Vagner Andrade (ger. adm e qualidade), Ricardo Nascimento (ger. nac. operações)	10.000	1	n.i
Interlink Cargo Razão social: Interlink Transportes Internacionais Ltda. Av. Frederico Augusto Ritter, 4.901, Distrito Industrial, Cachoeirinha (RS) - CEP: 94930-000 Tel.: (51) 3441-9984 comercial@interlinkcargo.com.br www.interlinkcargo.com.br	Francisco Cardoso (diretor), Fernanda Moreira (gerente), Luciano Vieira (gerente)	10.000	1	n.i

Empresa	Diretoria	Área total de armazenagem em m²	Nº de armazéns ou centros de distribuição	Número de funcionários
JadLog Razão social: Jadlog Logística Ltda. Av. Jornalista Paulo Zinng, 810, Jd. Jara-gua, São Paulo (SP) - CEP: 05157-030 Tel.: (11) 3563-2000 comunicacao@jadlog.com.br www.jadlog.com.br	Ronan Hudson (diretor comercial), Fabio Vicentin (diretor operacional)	100.000	9	1.890
JSL Razão social: JSL S.A. Av. Saraiva, Nº 400, Braz Cubas, Mogi das Cruzes (SP) - CEP: 08745-900 Tel.: (11) 2377-7000 jssl@jssl.com.br www.jssl.com.br	Fernando A. Simões (diretor presidente), Denys Marc Ferrez (diretor executivo), Adriano Thiele (diretor executivo), Jose Schio (diretor executivo), Eduardo Pereira (diretor executivo)	n.i	30	25.000
M3 Excelência em Logística Razão social: M3 Logística Ltda. Rua Dr. Benedito de Godoy Ferraz, 580 Tel.: (11) 4582-2383 m3.contato@m3.com.br www.m3.com.br	Jaime Tibyriçá (diretor), Evandro Luiz Roveri (diretor), Jaime Tibyriçá Junior (diretor opera-ções)	15.000	2	54
Modal Log Razão social: Modal Log Transp. e Sol Log. Ltda. Av. Italianos 1.355, Coelho Neto - Rio de Janeiro - CEP: 21510-104 Tel.: (21) 2561-6690 cliente@modallog.com www.modallog.com	Paulo C. Caçadini de Vargas (CEO), Paulo C. Caçadini de Vargas Filho (diretor oper./com.)	8.500	n.i	33
Norlog Logística Razão social: Nordibe Logística Integrada Ltda. Rua Asco Rodrigues, 360, Peixinhos, Olinda (PE) - CEP: 53220-375 Tel.: (81) 3312-8800 norlog@norlog.com.br www.norlog.com.br	José Roberto Salazar Maçães (diretor presi-dente), Carlos Eduardo Salazar maçães (diretor financeiro), Ivano Viana de Melo (diretor sócio), Roberto Eugênio Maçães Neto	8.500	2	150
Panalpina Razão social: Panalpina Ltda. Av. Jornalista Roberto Marinho, 85 - 12 andar Tel.: (11) 2165-5700 info.brazil@panalpina.com www.panalpina.com	Marcelo Caio (presidente), Gustavo Paschoa (diretor de marketing e vendas), Rene Genofre (diretor do produto aéreo), Luciana Vulcano (diretora do produto marítimo), Marcelo Tonet (diretor de logística)	100.000	5	900
Patrus Transportes Razão social: Patrus Transportes Urgentes Ltda. Rua José Afonso Barbosa Melo, 145, Cinco, Contagem (MG) - CEP: 32010-100 Tel.: (31) 2191-1000 camila@patrus.com.br www.patrus.com.br	Marcelo Patrus (presidente), Marina Patrus (diretora de Gestão de Pessoas e TI), Marco Antônio Patrus (diretor financeiro e adminis-trativo), Rejane Vasco (diretora de projetos e inovação)	300.000	75	2.700
Riogrande Transportes Razão social: Riogrande Transportes e Logística Ltda. BR 116 km 08, 1999 Emaus Parnamirim Tel.: (84) 3205-1516 cleiton@riograndelog.com.br www.riograndelog.com.br	Azenilton Cleiton (sócio-diretor), Francisco de Assis (sócio-diretor)	3.000	3	40
Sada Transportes e Armazenagem Razão social: Sada Transportes e Armaze-nagens S.A. Rua Gustaf Dalen, 151, Distrito Industrial - Paulo Camilo, Betim (MG) - CEP: 32669-174 Tel.: (31) 3071-9600 dircom@sada.com.br / gislene.maciel@sada.com.br www.sada.com.br	Edson Luiz Pereira (diretor comercial)	5.774	11	i

Empresa	Diretoria	Área total de armazenagem em m²	Nº de armazéns ou centros de distribuição	Número de funcionários
Supricel Logística Razão social: Supricel Logística Ltda. Avenida Manoel Domingos Pinto, 274, Parque Anhanguera, São Paulo (SP) - CEP: 05120-000 Tel.: (19) 2105-6701 robson.silva@supricel.com.br www.supricel.com.br	Luis Guilherme Schnor (presidente), Carlos Alberto Olmos (diretor comercial), Dorival Chequito (diretor financeiro), Fabio Cesar Garcia (gerente regional), Robson Felipe da Silva (executivo de vendas)	100.000	8	830
TAC Transportes Razão social: TAC Transportes e Armazens Gerais Ltda. Rua Júlio Coutinho, 25 - 7º andar, Fa- zenda, Itajaí (SC) - CEP: 88301-498 Tel.: (47) 2104-4600 marketing@tactransportes.com.br www.tactransportes.com.br	Vanessa Andrade, Jefferson Andrade	30.000	2	50
Tora Logística Armazéns e Terminais Multimodais Razão social: Tora Logística Armazens e Terminais Multimodais S.A. Av. Apio Cardoso, Nº 20, Cincão, Conta- gem (MG) - CEP: 32371-615 Tel.: (31) 2191-2479 edson.fernandes@usifast.com.br www.tora.com.br	Valter Luís de Souza (diretor presidente), Anto- nio Luis da Silva Júnior (diretor de operações de logística), Abelardo Edson Couto Santos (diretor administrativo e financeiro)	534.592	8	129
Tora Transportes Industriais Razão social: Tora Transportes Industriais Ltda. Av. Apio Cardoso, Nº 20, Cincão, Conta- gem (MG) - CEP: 32371-615 Tel.: (31) 2191-2479 edson.fernandes@usifast.com.br www.tora.com.br	Valter Luís de Souza (diretor presidente), Anto- nio Luis da Silva Júnior (diretor de operações logísticas), Abelardo Edson Couto Santos (diretor administrativo e financeiro), Rômulo Petrônio Silva (diretor comercial)	34.592	8	552
Tzar Logística Razão social: Tzar Logística Ltda. Av. Prefeito João Vilalobo Quero nº 1.794, Jardim Belval, Barueri (SP) - CEP: 06422-122 Tel.: (11) 3576 3250 comercial@tzarlogistica.com.br www.tzarlogistica.com.br	Thiago Maggi Quartiero (diretor presidente), Tadeu Roberto Natale (diretor administrativo), Roberto Schmeing (diretor comercial)	26.000	4	n.i
UPS do Brasil Razão social: UPS do Brasil Remessas Expressas Ltda. Rua Dom Aguirre, 556, Jd. Marajoara, São Paulo (SP) - CEP: 04671-245 Tel.: (11) 3123-9488 mktbrasil@ups.com www.ups.com	Nadir Moreno (presidente)	21.433	23	3.000
Usifast Logística Industrial Razão social: Usifast Logística Industrial S.A. Rod. BR - 381, Fernão Dias, Nº s/n, Km 490, Jardim das Alterosas, Betim (MG) - CEP: 32670-790 Tel.: (31) 2191-2461 edson.fernandes@usifast.com.br www.usifast.com.br	Janaina Fagundes Duarte Resende Araújo (diretora presidente), Edson Eustáquio Fer- nandes (diretor administrativo e financeiro), Altair Alvim Junior (diretor de operações)	130.000	3	448
Valni Serviços Logísticos Razão social: Valni Tnasp. Rod. Ltda. Av. Antonio Boscatto, 140 TIC - Campinas (SP) - CEP: 13069-119 Tel.: (19) 3781-5110 valni@valni.com.br www.valni.com.br	Cristina Helena Boscatto (diretora), Valdir Carlos Boscatto (diretor), Valter Célio Boscatto (diretor), Sílvia H. B. Missio (superintendente), Thays C.S. Boscatto (gerente comercial)	8.500	2	104

Investir para conquistar

Mercado sofre com a crise econômica e a queda das vendas de veículos, tornando o setor de rastreamento ainda mais competitivo e focado no desenvolvimento de soluções tecnológicas inovadoras

Márcia Pinna Raspanti



De acordo com o Denatran, em dezembro de 2015, o mercado brasileiro contabiliza uma frota de 90 milhões de veículos, sendo que apenas cerca de 3% desse montante eram monitorados pelas empresas do mercado de rastreamento. O segmento de carga representa aproximadamente 15% do total dos veículos rastreados em circulação. Isso significa que existe um grande mercado ainda a ser conquistado. As empresas que atuam no setor fazem investimentos constantes em desenvolvimento de produtos para convencer mais clientes a adotar ferramentas tecnológicas, que garantam mais segurança, planejamento e controle sobre a frota.

A PST, detentora da marca Pósitron, é uma das principais empresas que estão presentes nesse segmento. "Acreditamos na mudança no apelo pelo serviço de monitoramento. À medida que a segurança (a prevenção e ação contra roubos e furtos) deixa de ser a necessidade básica dos sistemas de rastreamento e monitoramento, e os clientes passam

a ter a visão de completos sistemas de gestão e de logística, em uma busca incessante pela redução de custos. Ou seja, a tendência da extensão dos produtos e serviços prestados, saindo do foco na segurança e transitando para as áreas de gerenciamento e otimização da operação em geral", afirma Obson Cardoso, diretor da Unidade de Rastreamento da Pósitron.

Nesse cenário, a Pósitron acredita que as tecnologias e os equipamentos básicos continuam a ser os produtos de maior sucesso no mercado brasileiro. "Esses ainda são o nosso carro-chefe. Contudo, haverá



forte tendência de tecnologias embarcadas que auxiliam na segurança e aumentam o controle logístico, sendo assim uma solução mais dinâmica e direcionada à logística, gerenciamento de frotas, telemetria e equipamentos que atuam diretamente no roubo de cargas, as chamadas 'iscas'", afirma Cardoso.

A crise econômica impactou o setor de rastreamento de forma significativa. "Principalmente, em decorrência da queda nos volumes de veículos vendidos, dado o cenário econômico recessivo. Atualmente, a entrada de novas contas se dá principalmente pelo giro de clientes entre as empresas de rastreamento, devido à qualidade e à necessidade de reduzir gastos", diz Cardoso. "Mesmo com todas as dificuldades verificadas no mercado, como a crise econômica e as incertezas do cenário político, o segmento de rastreamento da PST apresentou um crescimento de 10%, em relação ao mesmo período em 2014", completa.

A expectativa para 2016 é de alcançar um crescimento em torno de 9%, se comparado ao ano de 2015, por meio da comercialização de produtos e serviços com maior valor agregado, junto aos canais corporativos, nos segmentos de varejo, carga e também nos canais indiretos (iscas).

Ituran – Fábio Nonis, diretor comercial corporativo da Ituran, destaca que a crise em 2015 fez o mercado ficar bastante retraído em relação a novas aquisições, e estável, quando se fala de manutenção de clientes. "O mercado de rastreamento, nas novas aquisições, segue o desempe-

Obson Cardoso, da Pósitron: haverá forte tendência de tecnologias embarcadas que aumentam o controle logístico e a segurança

nho da indústria automobilística no segmento dos pesados. Temos sentido um leve incremento na demanda pelas 'iscas' para cargas, que é reflexo do aumento da sinistralidade, da criminalidade crescente, de roubo de cargas. Em épocas de crise, o mercado apresenta-se reativo, reage aos aumentos de criminalidade e roubos dos veículos e cargas, sempre foi assim."

Para Nonis, as tecnologias GPS e GPRS no rastreamento têm se consolidado a cada ano. "Muito em breve, saltaremos para a utilização do 3G na telefonia celular, na comunicação. O GPS melhora seu desempenho dia a dia, principalmente aqueles módulos que utilizam GPS e Glonass. Percebemos menos espaço para os sistemas satelitais puros ou os híbridos, pois a cobertura de telefonia celular tem lentamente melhorado e o 'ecossistema' do rastreamento já sabe lidar com suas deficiências, limitações técnicas e geográficas. Isto representa um custo menor e, portanto, uma menor incidência do rastreamento no custo das empresas de transporte, da cadeia logística."

A Ituran tem mantido seu foco no aumento do desempenho de seu portfólio de produtos, voltados para melhoria da produtividade das frotas e em sintonia com as questões ambientais. "As soluções precisam ser mais funcionais, mais completas e com custo menor, ampliando em sua base de clientes a penetração de produtos com telemetria, que podem melhorar a segurança e a economia de combustível na condução dos veículos da frota, tornando-se assim mais 'verdes'", explica Nonis.

A Ituran tem, neste momento de crise, direcionado seus esforços para a comercialização de sua família de produtos de tecnologia GPS/GPRS mais simples. "Esta família, além de ter um custo bastante atrativo ao cliente, é modular, ou seja, ela atende desde a necessidade mais básica até a mais avançada, adicionando-se componentes ou funções", diz Nonis. Os produtos vão desde um equipamento que somente fornece geolocalização até um com telemetria avançada do modo de



Fábio Nonis, da Ituran: "As soluções precisam ser mais funcionais, mais completas e com custo menor"

condução do veículo pelo motorista (Ituran Safety), leitor de dados da linha CAN e terminal de mensagens bidirecional com o motorista com funções de segurança para carga.

No lado do software, a plataforma via web IturanWEB recebeu recentes melhorias e avanços. "Ela se tornou mais robusta, mais segura, mais rápida, com melhor motor para relatórios e um grande aproveitamento das funcionalidades dos mapas da Google, em um nível ainda sem precedentes no Brasil. O equipamento dotado da telemetria do modo de condução pelo motorista (Ituran Safety) tem sido o destaque neste último ano para clientes corporativos", explica Nonis.

Na sua opinião, o mercado de rastreamento está sofrendo muito com as dificuldades econômicas, principalmente as empresas cujo portfólio de produtos é mais voltado para o segmento de cargas. "A retração é bastante significativa e a pressão nos aumentos dos custos enorme, o que faz a lucratividade do setor despencar. A maioria das empresas do segmento encolheu, perdendo mercado e se descapitalizando ao longo de 2015 e este também deve ser o tom para 2016", declara.

A Ituran, como tem produtos voltados

para vários segmentos de mercado e não tão somente para o mercado de cargas e veículos de cargas, andou na contramão no ano passado e registrou um crescimento bastante expressivo, de 25%, seja em quantidade de veículos ativos ou faturamento bruto.

Para 2016, a Ituran trabalha com um cenário mais difícil, ainda de crescimento, mas bastante atenuado e com uma baixa na lucratividade em virtude do elevação generalizada de custos. "A instabilidade política que se apresenta não deve ter seu desfecho antes do segundo semestre, e a economia ainda deve patinar em 2016, trazendo uma conjuntura bastante hostil. Entretanto, a empresa encontra-se sadia, capitalizada e estável, então a ordem é buscar resultados e tirar vantagens desta posição frente aos concorrentes", conclui Nonis.

Autotrac – Autotrac disponibiliza sistemas para frotas de longa distância, coleta e entrega, distribuição urbana, veículos leves de apoio, motocicletas e rastreadores portáteis para carga. As tecnologias utilizadas são diversificadas e englobam soluções com comunicação via satélite (para longas distâncias), celular (para operações urbanas) ou até mesmo os dois meios integrados (para operações mais críticas e que precisem de redundância de meios de comunicação). A empresa garante que os benefícios oferecidos pelos seus equipamentos e soluções são vários, principalmente no que se refere a uma melhor gestão logística proporcionada pelo controle automático das rotas, dos horários de carga e descarga, paradas.

Além da logística, a segurança também é bastante reforçada com o uso de acessórios específicos para esse fim, tais como o sistema de bloqueio dos freios (SFI), trava da quinta roda (CoDE), travas de baú e diversos sensores que monitoram o status do caminhão e da carga. "Atualmente, os clientes também têm dado muita atenção à gestão dos custos de combustível, pneu, manutenção da frota e a redução dos aci-



Gilson Santiago, da Sascar: neste momento de crise, o aprimoramento da utilização de recursos é prioridade de todos

dentes. Para auxiliá-los nessa tarefa, a Autotrak disponibiliza uma ferramenta de telemetria totalmente integrada ao caminhão (utilizando o chamado barramento CAN) que permite o completo controle das condições de operação do veículo”, diz Márcio Toscano, diretor comercial e de marketing da empresa.

Apesar do momento problemático da economia brasileira, a Autotrak registra crescimento na receita e no lucro desde 2000, com expansão superior à média do mercado. “Para manter-se à frente da concorrência a empresa reforçará sua estratégia cujos pilares principais são a qualidade dos produtos, a pesquisa e o desenvolvimento de novas tecnologias e produtos, o fortalecimento da sua rede de atendimento aos clientes e a oferta de condições comerciais desenhadas sob medida para cada tipo de operação e de necessidade dos clientes. No setor de transportes ainda há muito para crescer, pois, além das transportadoras e caminhoneiros, há o mercado de empresas que possuem frota própria, como supermercados e empresas de delivery, e o transporte aquaviário e ferroviário, por exemplo. Além disso, a tecnologia de comunicação móvel de dados é aplicável a

Márcio Toscano, da Autotrak: no setor de transportes ainda há muito para crescer, pois há muitas empresas com frota própria

vários setores além dos transportes, tais como o mercado de localização para uso pessoal e empresas do setor público como utilities”, acredita Toscano.

Toscano destaca duas parcerias no desenvolvimento de novos produtos da Autotrak. “Com a Ford, lançamos o Fordtrac, um equipamento desenvolvido para caminhões e que já vem instalado de fábrica em todos os modelos da montadora desde 2014, inclusive na Série F. Além do posicionamento utilizando a rede GPS, o cliente tem acesso à telemetria das condições de operação do veículo, com informações totalmente integradas à eletrônica do caminhão. Além disso, esse produto possui um exclusivo sistema de bloqueio denominado ‘blindagem eletrônica’ que tem altíssima eficiência e não necessita de acessórios externos, impedindo a intervenção por parte de terceiros. Em 2016, lançamos a Fordtrac Segurança, uma versão mais simples e barata do produto voltado para os pequenos transportadores e empresas com pequenas frotas”, informa.

O outro produto é o Cyber Fleet, um sistema de gestão de pneus desenvolvido em conjunto com a Pirelli, que integra as tecnologias RF Id (mediante um sensor instalado nos pneus) com os equipamentos de rastreamento Autotrak Celular (direcionado para frotas urbanas) e Prime (para frotas de longa distância). “Com o Cyber Fleet, os clientes poderão gerenciar



os parâmetros que influenciam diretamente no desgaste do pneu. Os principais benefícios deste sistema são a redução de consumo de combustível e gasto com pneus, além de ajudar na redução do número de acidentes e na manutenção da frota”, informa Toscano.

A Autotrak lançou também um aplicativo, Supervisor Mobile, para gerenciamento dos sistemas da empresa, por meio de smartphones. Com o app, é possível visualizar e monitorar todos os veículos equipados com rastreadores da marca com smartphone ou tablet, tendo acesso a funcionalidades tais como a localização de veículos, envio de comandos e mensagens, visualização histórica de posições. Devido à Lei do Motorista, a companhia desenvolveu um software de gestão, o Supervisor Jornada, que utiliza as informações do rastreador para auxiliar o cliente a gerenciar o tempo de condução e a jornada de trabalho dos motoristas.

Sascar – A Sascar possui um amplo portfólio de produtos e tecnologias voltados para gerenciamento de risco, com soluções de comunicação GSM/GPRS, satelital e por radiofrequência, além de ferramentas de controle de jornada de motorista e de conservação de cargas. “Todas essas soluções ajudam nossos clientes nesse momento de crise econômica, quando o aprimoramento da utilização de recursos é prioridade de todos”, diz o CEO da Sascar, Gilson Santiago.

Santiago destaca que a crise econômica afetou o mercado de rastreamento. “Com a queda do consumo, o transporte de mercadorias diminuiu. Por outro lado, surgem oportunidades de diversificação para atender às novas demandas, como soluções inteligentes para gestão de ativos e despesas da frota. Entretanto, apesar das condições adversas do mercado, a Sascar vem apresentando crescimento”, ressalta. Para 2016, a empresa continuará a focar no desenvolvimento de novas tecnologias, visando atender cada vez mais às grandes frotas brasileiras.

EMPRESA	PRINCIPAIS EXECUTIVOS	TECNOLOGIAS	ÁREA DE ABRANGÊNCIA	CUSTOS
Autosat Razão social: Autotec Tecnologia Ltda. Av. Eng. Caetano Álvares, 3.031, Casa Verde, São Paulo (SP) - CEP: 02540 003 Tel.: (11) 3616-1633 autosat@autosat.com.br - www.autosat.com.br	Paulo R. Lauand (diretor geral)	Sistemas de Rastreamento Veículo - Aplicação: Sistemas de rastreamento aplicável para veículos de carga, carretas, containers, automóveis e motocicletas; - Tecnologias: celular GSM ou celular GSM + satélite Inmarsat; - Modelos: Autosat Full, Autosat Full-sat, Autosat Lite, Autosat Redundância.	Território Nacional.	Desde R\$ 499,00 até R\$3.499,00
Autotrac Razão social: Autotrac Com. e Telecomunicações S.A. UnB Campus Universitário Darcy Ribeiro, Gleba A, Ed. Autotrac, Brasília (DF) - CEP: 70910-901 Tel.: (61) 3307-7000 marketing@autotrac.com.br www.autotrac.com.br	Valdecy M. Evangelista (vice-pres.), Márcio Toscano (dir. comercial, marketing, pós-vendas), Rodrigo Piquet Souto Maior (dir. comercial e novos negócios), Fernando Muhe (dir. técnico), Rosber Almeida (dir. TI), Carlos H. Cavalcanti (dir. produto), José Francelino Filho (dir. adm.)	A Autotrac oferece produtos destinados a frotas de longa distância, coleta-entrega, distribuição urbana, veículos leves de apoio, motocicletas e até um rastreador portátil para uso na carga. As tecnologias são escolhidas de acordo com o perfil operacional do cliente. Oferece soluções com comunicação via satélite (para longas distâncias), celular (para operações urbanas) ou até mesmo os dois meios integrados (para operações mais críticas e que precisem de redundância de meios de comunicação).	A Autotrac opera em nível nacional e está presente na maioria dos estados brasileiros com mais de 50 pontos de atendimento.	
Ituran Razão social: Ituran Sist. de Monitoramento Ltda. Rua Verbo Divino, 1601, Chácara Santo Antônio, São Paulo (SP) - CEP: 04719-002 Tel.: 0800 33 37682 / 0300 77 37682 faleconosco@ituran.com.br www.ituran.com.br	Yaron Littan (CEO), Alon Lederman (vice-presidente), Fábio Nonis (diretor)	A Ituran trabalha com 2 tipos de tecnologia: Radiofrequência (RF): Baseado na triangulação de antenas para localização. A Ituran tem antenas próprias que possibilitam a rápida localização, até em espaços fechados. GPRS: A tecnologia baseia-se na localização por GPS, associada à comunicação via celular GSM-GPRS e modems de alta performance. Esta plataforma possibilita a atuação em todo o Brasil.	No Brasil a empresa atua em todo território nacional com a tecnologia GPS/GPRS e com a tecnologia RF na Grande SP, Grande Campinas, Grande Santos e Grande Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, Baixada Fluminense e Niterói).	A Ituran oferece condições especiais para seus clientes. Frotista se adequando às necessidades de cada cliente, sempre com o compromisso de ter o melhor custo-benefício do mercado brasileiro.
Multisat Razão social: Multisat Sist. de Ger. de Riscos Ltda. Rua Pereira Franco, 347, São João, Porto Alegre (RS) - CEP: 90240-520 Tel.: (51) 2121-9007 celula.contratos@apisul.com.br www.apisul.com.br	Paulo Roberto Purper da Cunha (presidente), José Bento di Napoli (vice-presidente)	Prestação de serviços: Apisulog para serviços logístico; Integra para serviços de monitoramento de risco.	Monitoramento de cargas, riscos e logístico	Trata-se de prestação de serviço em que o custo está de acordo com a operação de cada cliente.
Omnilink Razão social: Zatix Tecnologia S.A. Rua Bonnard, 980, Condomínio Green Valley Ed. 7, Bloco 8 - Nível 5, Alphaville Empresarial, Barueri (SP) - CEP: 06473-000 Tel.: (11) 3025 0218 marketing@omnilink.com.br www.omnilink.com.br	Michel Levy (presidente), Gilberto Vasconcelos (diretor comercial), Michael Roubicek (diretor de relacionamento com clientes), Marcelo Lima (diretor de operações e tecnologia), Fabio Kato (diretor financeiro)	Os produtos da Omnilink são direcionados principalmente aos segmentos de transporte de carga de alto valor e carga perigosa, atende grandes e médias transportadoras, agregados, embarcadores e gerenciadoras de risco. São soluções para: operações de transferência; transporte de carga em trajetos interestaduais ou de longa distância; gestão de desempenho da frota e do modo de condução do motorista; prevenção de acidentes; controle da jornada de trabalho dos motoristas.	A Omnilink opera no Brasil inteiro, a partir da sede em Barueri e de oito filiais localizadas no interior de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Centro-Oeste e Nordeste.	n.i
Pósitron Razão social: PST Eletrônica Ltda. Estrada Telebrás Unicamp, km 0,97 - CJ 01, Cidade Universitária, Campinas (SP) - CEP: 13086-510 Tel.: (19) 3787-6200 www.positron.com.br	Sérgio Leite (presidente), Caetano Ferraioli (diretor), Celso Antonio dos Santos (diretor)	A frente de Rastreamento da PST Electronics conta com tecnologias como GPS/GSM, sistemas de RF (radiofrequência), RDS (Radio Data System), ASICS (circuitos integrados customizados, que permitem integração, miniaturização e acesso a recursos técnicos diferenciados) e PAN (Pósitron Area Network) - derivada da tecnologia CAN, possibilita a conectividade de todos os produtos no veículo.	A PST Electronics possui planta fabril em Manaus (AM), sede em Campinas (SP) e uma filial em Buenos Aires (Argentina). No Brasil, a abrangência é nacional.	O custo dos serviços oferecidos pela companhia varia de acordo com a necessidade de cada cliente, uma vez que, o grande diferencial da Pósitron é a customização de projetos.
Sascar Tecnologia e Seg. Automotiva S.A. Av. Marte 537 - Centro de Apoio I Alphaville Santana de Parnaíba(SP) - CEP: 06541-005 Tel.: (11) 2174-1500 marketing@sascar.com.br - www.sascar.com.br	Marcio Trigueiro (ceo), Jorge Dib (diretor marketing e vendas)	Com pioneirismo no mercado nacional, a Sascar é a maior empresa de gestão de frotas e rastreamento de veículos. Com 250 mil veículos ativos em sua base, a Sascar é a única empresa no segmento a operar com tecnologia GSM/GPS, via satélite e radiofrequência.	Território nacional	Os equipamentos são fornecidos sempre com serviços agregados e os valores variam de acordo com a solução contratada e a necessidade de cada cliente.
Tracer Tag Razão social: Recominte Ind. e Com. de Peças Aeronáuticas Rua Ambrósio Molina 1.090, Eugenio de Mello, São José dos Campos (SP) - CEP: 12247-000 Tel.: (12) 3905-4041 tracertag@tracertag.com www.tracertag.com	Paulo Schiphorst (CTO), Jacques C. de Albuquerque (CEO)	Rastreadores móveis que se posicionam por GPS/Wi-Fi/GSM	A Tracer Tag atua no mercado nacional, tendo clientes em todas as regiões do país, incluindo a DHL e Philip Morris Brasil. São realizadas pela empresa algumas operações internacionais com a DMS Logistics, no transporte de motores de aeronaves.	A comercialização é feita através de locação + serviços, sendo um valor total de R\$119 (R\$99 locação + R\$20 serviços) para equipamentos retornáveis. Os valores dos equipamentos "descartáveis", como são chamados os equipamentos que não possuem logística reversa, devem ser consultados.
ValeCard Razão social: Trivale Administração Ltda. Rua Machado de Assis, 904, Centro, Uberlândia-MG, CEP: 38400-112 Tel.: (34) 3293-0520 marketing@valecard.com.br www.valecard.com.br	José G. Ortigosa (superintendente), Caio A. Faria Pajaro (dir. produto), Marcelo Henrique S. Padua (dir. negócios), Raphael B. Wutke (dir. operações), Edimo Lopes Filho (dir. TI), Hudson Sanches (dir. RH), Simonio F. da Silva (dir. financeiro), Luis F. Cardoso (dir. comercial), Fernando Fischer (dir. mercado público)	As tecnologias abrangem as áreas de modernização de servidores, melhoria de desempenho e disponibilidade de serviços, pagamentos eletrônicos, gestão de frota e benefícios, mobile, e-commerce.	Nacional	Os serviços são negociados conforme a necessidade de cada cliente.
Veltec Razão social: Veltec Soluções Tecnológicas S.A. Av. Santos Dumont, 271, Boa Vista, Londrina (PR) - CEP: 86039-090 Tel.: (43) 2105-5000 ana.paula@veltec.com.br www.veltec.com.br	José J. Barrozo (pres. / dir. administrativo e financeiro), Dalton S. Conselvan (vice pres. / dir. de negócios), Giovanni Benedetti Penha (dir. de operações), Vítor C. Tamarozzi (dir. de tecnologia)	Telemetria, monitoramento GPS, análise de condução do motorista, videomonitoramento, indicadores de desempenho, controle de jornada de motorista, roteirização de entregas.	Nacional	n.i

Em busca constante de oportunidades

Setor de cargas expressas mantém ritmo de expansão, mesmo com dificuldades econômicas, graças ao e-commerce e à exploração de novos nichos

Márcia Pinna Raspanti



O mercado de entregas expressas ou courier desacelera seu compasso de crescimento, sob o impacto da retração da economia e do consumo. Ainda assim, o segmento continua a se expandir, principalmente devido ao comércio virtual no Brasil. Segundo pesquisas do E-bit, a expansão desse tipo de venda, em 2015, registrou um incremento de 15% em relação ao ano anterior, o que é significativo, mas está longe dos 28% de expansão de 2012 para 2013. A pesquisa ainda revelou que houve abertura de centenas de empresas de vendas pela internet no ano passado. E a expectativa é que tal índice

se mantenha em 2016.

O chefe do Departamento de Marketing da Unidade Estratégica de Negócios de Encomendas dos Correios, Alex do Nascimento, destaca a importância do comércio virtual para o mercado de courier. "O e-commerce é hoje uma das melhores oportunidades para as empresas de encomenda. Além do crescimento natural deste segmento, em tempos de crise o varejo online oferece promoções e condições de compra com maiores vantagens sobre o comércio 'tradicional'. Estamos atentos ao e-commerce desde seu início, e ele é prioridade na atuação mercadológica dos Correios", explica.

Nascimento lembra que, segundo o

IBGE, o setor de Transportes, Serviços Auxiliares dos Transportes e Correio obteve resultado de -6,9% em 2015. "O setor de encomendas é sempre influenciado pelo desempenho da economia. Apesar das dificuldades do mercado, os Correios mantiveram suas vendas de encomendas expressas e alcançaram crescimento real no segmento não expresso devido à evolução do comércio eletrônico." Para 2016, a expectativa também é de aumento no volume de cargas, ainda que em menor intensidade do que nos anos anteriores. "Mas prosseguimos muito otimistas e trabalhando na melhoria dos serviços dos Correios", diz.

Nascimento acredita que a crise também traz oportunidades: "Nesses períodos, as empresas dão maior atenção à necessidade de otimização dos processos para eficiência e prospectam novos negócios em áreas ainda não exploradas." Os Correios ampliaram seus serviços e produtos para manter os bons resultados. "Para comodidade e tranquilidade do cliente, recentemente habilitamos a possibilidade do remetente e destinatário receberem mensagens SMS com informações sobre o processo de entrega. O serviço é gratuito e basta informar até dois números de celular durante a postagem da encomenda. A partir daí, os Correios informam os principais eventos de rastreamento", acrescenta.

UPS — De acordo com Kátia Tavares, gerente de marketing da UPS, no ano passado, a empresa se dedicou a analisar detalhadamente o mercado. "2015

foi marcado pela necessidade de planejar de forma mais cuidadosa cada passo e exigiu que o setor traçasse metas e objetivos de negócio focados nas especialidades, oferecendo a expertise como diferencial para o mercado. Como um dos maiores operadores logísticos do mundo, a UPS atua como um parceiro para gerar eficiência na operação logística dos seus clientes. Reduzir custos de transporte, por exemplo, significa ampliar as margens e ter maior 'fôlego' para atravessar momentos difíceis", afirma.

A UPS resolveu adotar uma visão global e uma postura na contramão do movimento natural do mercado para garantir a continuidade de seu crescimento. "A estratégia foi investir em mercados emergentes, com potencial de expansão, e o Brasil é um dos países que recebeu investimento na sua operação, para expansão regional, concluída sua primeira fase no primeiro trimestre de 2015. O potencial de crescimento no país ainda é bastante amplo e cresce com a maturação do mercado e com o desenvolvimento econômico, mesmo com o período atual da economia. Os investimentos em infraestrutura ampliam as perspectivas de crescimento para o setor nos próximos anos", afirma Kátia.

Dando sequência ao investimento em Centros Operacionais especializados no segmento de saúde, a UPS ampliou a operação dedicada, com a inauguração de um novo centro de armazenamento e distribuição em Cajamar, Grande São Paulo, que também atende à área de tecnologia. "Estas são duas verticais importantes para a operação da UPS no Brasil. Embora nós tenhamos enfrentado condições macroeconômicas incertas, continuamos a investir no crescimento lucrativo", acredita Kátia.

Para Kátia, os investimentos em infraestrutura ampliam as perspectivas de crescimento para o setor nos próximos



Para a UPS, ainda há muito potencial para o e-commerce com o aumento do uso da internet pelos brasileiros

anos. "Além disso, para o setor, a alta do dólar apresenta uma oportunidade para as empresas internacionalizarem seus negócios, tornando seus produtos e serviços mais atrativos para o mercado externo. Embora nós tenhamos enfrentado condições macroeconômicas incertas, continuamos a investir no crescimento lucrativo. Nossa orientação para o lucro diluído por ação para o ano inteiro de 2016 registra um aumento de 5% a 9% em relação aos resultados ajustados de 2015. Excluindo-se os créditos fiscais do ano passado, a taxa de crescimento prevista para este ano é de 7% para 11%."

A UPS também atribui seus bons resultados no mercado brasileiro a alguns importantes diferenciais, como presença global; tecnologia de rastreamento das remessas; tempo de trânsito; portfólio completo de serviços, desde envio de remessas expressas, carga aérea até carga marítima; desembarço aduaneiro; seguimento de cargas por meio da UPS Capital.

Mesmo com o cenário econômico atual, a companhia enxerga várias possibilidades de expansão. "As indústrias de manufaturados (máquinas e equipamentos), saúde e tecnologia devem continuar com seu bom desempenho neste ano, além de atuarem em segmentos com grandes feiras e exposições no exterior, como nos

Estados Unidos, Europa e Ásia. Considerando esse cenário, um operador logístico pode auxiliar o desenvolvimento de negócios em âmbito internacional", afirma Kátia.

A UPS sempre busca maneiras de desenvolver o mercado de transporte de carga de maneira sustentável. "Buscamos parcerias de longo prazo com nossos maiores e melhores fornecedores e clientes, com o objetivo de prosperarmos juntos e ampliarmos a possibilidade de soluções para nossos clientes. Temos armazéns em todo o mundo e também serviços aduaneiros para tratar da burocracia. A

expertise local e a atuação direta no setor são grandes diferenciais da empresa", reforça Kátia.

O comércio eletrônico também é considerado um grande aliado do setor de cargas expressas. "O comércio via internet segue melhorando seu desempenho no Brasil ano após ano. Ainda há muito potencial para o e-commerce com o aumento do uso da internet pelos brasileiros. A UPS reconhece a importância desse segmento de mercado", diz Kátia. Todos os anos, a empresa encomenda o estudo UPS Pulse of the Online Shopper para compreender melhor e antecipar as necessidades dos clientes, o que contribui para o desenvolvimento de soluções personalizadas de serviços. "Entendemos que todo o processo logístico (execução, entrega e devolução) desempenha um papel importante na tomada de decisão de compra online."

Para 2016, a ordem é continuar investindo em conhecimento, entender a área de atuação dos clientes e clientes potenciais, identificar as necessidades e demandas, mapear setores de atuação com potencial para o seu negócio, monitorar nichos de mercado e comportamento. "Ou seja, investir na capacidade de coletar dados, converter em informação, gerar conhecimento e transformar em in-



Em 2015 a JadLog transportou 8,9 milhões de encomendas e obteve receita de R\$ 369 milhões

teligência de mercado. Esse é um processo que impactará diretamente o resultado do negócio. E desenvolverá cada vez mais soluções personalizadas”, ressalta.

JadLog – A JadLog também tem acumulado resultados positivos, mesmo nesse cenário conturbado da economia brasileira. A companhia registrou um crescimento de 11,5% no primeiro trimestre de 2016. O faturamento da JadLog em 2015 foi de R\$ 369 milhões, com o transporte de 8,9 milhões de encomendas. Para 2016, a empresa pretende continuar a crescer e irá investir ao longo do ano cerca de R\$ 5 milhões em frota e em tecnologia da informação (TI). Há projeção de crescimento acima de 15% neste ano.

Ronan Hudson, diretor comercial da empresa, destaca que o mercado de cargas expressas fracionadas ainda não foi fortemente afetado pela recessão da economia. “Isso porque, apesar da crise, ainda há boa movimentação de cargas oriunda das vendas e negócios online (cada vez mais temos maior oferta de produtos na internet) e o volume de aquisição de itens menores e eventuais tem se mantido alto. Um consumidor que pretendia adquirir um carro zero quilômetro, ou mesmo um novo aparelho eletroeletrôni-

co, por exemplo, acaba adiando a compra para poupar, porém providencia a manutenção de seu bem antigo e isso gera movimentação de encomendas. Além do acima mencionado, há ainda a demanda por logística reversa que também colabora para o mercado de cargas expressas fracionadas”, declara Hudson.

Para ele, em virtude da crise econômica, muitas empresas que precisam escoar a produção ou as vendas têm buscado renegociar contratos de entregas ou melhorar a qualidade dos serviços de logística sem pagar mais por isso. Dentro desse cenário, a JadLog vem participando de diversas concorrências e conquistando novos negócios. As expectativas são positivas para os próximos dois anos, na opinião de Hudson.

A empresa espera continuar crescendo a partir da conquista de novos clientes e pela ampliação dos negócios com atuais clientes. “A JadLog transferiu ano passado sua sede e os terminais de cargas do bairro da Freguesia do Ó, em São Paulo, para um centro de operações mais amplo e moderno, localizado no quilômetro 18 da rodovia Anhanguera, na capital paulista. Com área de 40 mil metros quadrados, o terminal possui 70 docas de carga e descarga e pátio externo capaz de abri-

gar mais de cem caminhões simultaneamente. Com a mudança de endereço, a empresa se estruturou ainda mais para continuar buscando novos negócios, com a participação de suas mais de 500 franquias espalhadas pelo país, que permitem o atendimento de todas as cidades brasileiras”, informa.

A JadLog se tornou a responsável por distribuir os materiais gráficos que abastecem a operação dos 13,5 mil lotéricos existentes em território nacional. A distribuição é estratégica para garantir o abastecimento de papel aos milhões de apostadores, que realizam seus jogos semanais nas casas lotéricas. De acordo com o regime de distribuição, uma vez por semana a companhia alcança os pontos de venda permissionários, totalizando ao mês 54 mil entregas de cargas fracionadas contendo, principalmente, bobinas de recibo de apostas e volantes da Mega Sena, Dupla Sena, Lotofácil, Loteca, Quina, Lotomania e Timemania, entre outras.

O comércio eletrônico é um grande fomentador de entregas. Atualmente, o e-commerce representa 22% dos negócios da empresa, com expectativa de atingir cerca de 30% ainda neste ano. “Apesar de uma pequena retração nas vendas de determinados players do mercado, o e-commerce, como um todo, mantém o expressivo crescimento médio de 18% ao ano. A JadLog vem conquistando novos clientes nessa área, principalmente nos segmentos de vinho, brinquedos, cosméticos e produtos têxteis, como Mercado Livre, Ri Happy Brinquedos, Wine e Walmart, além de elevar o número de entregas para tradicionais parceiros, como Enxovais do Vale, Centauro e Livraria Saraiva. Nesse sentido, a expectativa é que o e-commerce continue contribuindo com as entregas e coletas da JadLog”. A empresa tem observado uma ampliação mais acentuada no transporte de produtos oriundos dos segmentos de cama, mesa, banho e bebidas (vinhos e cervejas artesanais), observa Hudson.

Fabricantes **expandem** os negócios no exterior

Para tentar driblar a forte retração do mercado brasileiro, a TMD Friction, a ZEN e a Magneti Marelli reforçam suas ações para ampliar as vendas no mercado internacional

Sonia Moraes

Na tentativa de driblar a crise do mercado brasileiro a indústria de autopeças está elaborando novas estratégias e buscando ampliar a participação das vendas no mercado internacional com o objetivo de manter a produtividade das suas fábricas no Brasil.

A TMD Friction, fabricante de pastilhas e lonas de freio da marca Cobreq, segue firme com o seu programa de investimentos no país e planeja avançar os negócios no exterior para compensar a retração do mercado brasileiro. "Queremos aproveitar a boa sinergia da empresa no exterior e criar um canal forte para as exportações independentemente do câmbio favorável", declara Marcelo Sanches, diretor de vendas de aftermarket da TMD Friction do Brasil.

Em 2015 a TMD Friction aumentou em 31% as suas exportações para R\$ 28,8 milhões, ante os R\$ 22 milhões registrados em 2014. Para 2016, a meta é crescer 24% e alcançar R\$ 36 milhões. Da sua fábrica de Indaiatuba, no interior de São Paulo, são exportados lonas e pastilhas de freios de caminhões e ônibus para cerca de 14 países, com destaque para a Inglaterra, Austrália, Alemanha, Rússia, Egito, Lituânia, além da América do Sul.

O momento difícil pelo qual passa o país, com forte retração do mercado brasileiro, não abalou a trajetória de crescimento da TMD Friction e nem atrapalhou o programa de investimentos no Brasil, segundo Sanches. "No segmento de reposição a crise não chegou e conseguimos fechar o primeiro trimestre dentro da meta estabelecida,

com avanço de 20%, o que inclui também as exportações para a reposição", destaca Sanches.

Das vendas totais da TMD Friction, 58% são no mercado de reposição do Brasil, 24% direto nas montadoras e 18% são exportações. "O nosso plano é ampliar para 25% as exportações até o final de 2017 para compensar a retração das vendas diretas para as montadoras", afirma o diretor da empresa.

Para garantir o crescimento das exportações, a TMD Friction está ampliando a sua capacidade produtiva com a transferência da produção de Indaiatuba (SP) para uma nova fábrica que está sendo construída na cidade de Salto, no interior de São Paulo, com investimento de R\$ 142 milhões, o maior aporte aplicado pelo grupo em outro continente. Até agora cerca de 50% das obras já foram concluídas e a previsão é que seja inaugurada no primeiro semestre de 2017.

A fábrica de Indaiatuba está em operação desde 1975, mas tinha limitação de expansão por estar localizada em zona urbana.

Com o novo complexo industrial em Salto a TMD Friction amplia dos atuais 82 mil m2 de área total (sendo 18 mil m2 de área construída) para 100 mil m2 (32 mil m2 em construção), além da possibilidade de crescer por se tratar de um distrito industrial.

Eduardo Bertolini:
"A ZEN não parou de crescer"



Em Indaiatuba a empresa manterá somente o estoque de produto acabado.

Sanches conta que quando assumiu a diretoria de aftermarket da TMD Friction, há dois anos, as exportações tinham representatividade muito pequena na América do Sul. "Há um ano voltamos a pensar mais nas exportações e estamos conseguindo ampliar as vendas na Argentina, no Paraguai e estamos abrindo espaço no mercado de reposição do Uruguai, Chile e Colômbia", explica o diretor. Também estão nos planos da TMD exportar os seus produtos para os países da América Central, incluindo o México.

De tudo que a TMD Friction vende no mercado internacional, 85% são pastilhas e lonas de freio para caminhões e ônibus. "Nestes embarques são contratos existentes, mas estamos focando na abertura de novos clientes no exterior", diz Sanches.

As exportações são realizadas por lotes enviados mensalmente aos distribuidores. Para a Europa os embarques partem do porto de Santos (SP) e para a América do Sul os componentes são enviados por rodovias.

Em sua análise sobre a situação atual do Brasil, Sanches afirma que a TMD Friction está indo no caminho oposto das demais empresas do setor automotivo. "Em vez de lamentar a crise, a empresa está investindo em nova fábrica, incrementando o seu portfólio com novos produtos, pois acreditamos que essa crise não é para sempre e queremos estar mais



Marcelo Sanches, diretor da TMD Friction

bem preparado para acompanhar o crescimento do mercado brasileiro, principalmente no segmento de caminhões e ônibus”.

Zen— A ZEN Indústria Metalúrgica nacional, que já tem a sua marca reconhecida em mais de 60 países, também trabalha para ampliar suas vendas no

exterior, principalmente no México e leste europeu. “Com 56 anos de atuação no mercado brasileiro iniciamos a trajetória de exportação há algumas décadas, sofremos com a baixa do dólar, mas não paramos de exportar e isso nos ajudou a ter o reconhecimento do cliente no exterior”, afirma Eduardo Bertolini, diretor industrial da empresa.

Com sede industrial instalada na cidade de Brusque (SC), a ZEN vem conseguindo manter a trajetória de crescimento no mercado internacional e também no Brasil, mesmo no momento de intensa retração por causa da crise política, com a diversificação do seu portfólio de produtos composto por impulsores de partida, planetárias, polias de roda livre para alternadores, tensionadores, mancais de motor de partida, mancais de alternadores, polias rígidas para alternador, suportes de alternador e ventoinhas, além da boa gestão que tem ajudado a manter a empresa saudável. “Enquanto a indústria automobilística reduziu o volume de produção no período de crise, a ZEN não

parou de crescer. Em 2015 tivemos um salto de 12% no faturamento sobre o ano anterior e para 2016 calculamos avançar 15%”, projeta Bertolini.

Para amparar este crescimento, a ZEN também investiu na logística e instalou sistema de armazenagem controlado por código de barra para organizar o estoque de produtos. “Mantemos uma visão empreendedora e estamos sempre investindo no desenvolvimento de novos produtos para acompanhar a demanda do mercado brasileiro e do exterior”, declara Bertolini. “Somente em 2015 mais de 100 produtos novos foram lançados no mercado”.

Anualmente a empresa investe de R\$ 10 a R\$ 15 milhões em aumento de capacidade e sistemas logísticos. Em processos e no desenvolvimento de produtos aplica 5% do faturamento. “Estamos trabalhando duro e investindo para alavancar o mercado original e as exportações, pois no exterior os componentes para a reposição têm que ter o mesmo grau de qualidade dos produtos que vão para as montadoras e as sistemistas”, explica o diretor da ZEN.

Investimento reduzido em 2016

Diante do momento conturbado da situação econômica do país, as fabricantes de autopeças estão revendo suas estratégias e programam uma redução nos investimentos. Segundo levantamento realizado pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), as cerca de 470 empresas associadas devem investir US\$ 575 milhões este ano, montante 7,6% inferior ao US\$ 622 milhões aplicados em 2015. Para 2017, a projeção é que o investimento tenha uma redução de 0,7% e totalize US\$ 571 milhões.

O nível de emprego também deverá manter a trajetória de queda, totalizando 156,5 mil trabalhadores neste ano, 5,1% menos que em 2015. Em 2017 a previsão é que ocorra uma redução de 0,2% para 156,2 mil empregados.

Já o faturamento nominal, segundo o

Sindipeças, deverá alcançar R\$ 64 bilhões em 2016, o que representará um crescimento de 1,3% sobre o valor registrado no ano anterior. “É importante considerar que o crescimento nominal previsto é bastante inferior à inflação e à variação cambial passadas e projetadas. Portanto, esse crescimento nominal significa provável retração do faturamento real (ajustado à inflação e ao câmbio)”, esclarece o Sindipeças.

Do total faturado pela indústria de autopeças neste ano, R\$ 58,8 bilhões serão provenientes de vendas diretas às montadoras, R\$ 18,2 bilhões do mercado de reposição e R\$ 20,1 bilhões das exportações.

Para 2017, a previsão do Sindipeças é que o faturamento nominal atinja R\$ 67,1 bilhões, sendo R\$ 59,4 bilhões de vendas às montadoras, R\$ 18 bilhões do

mercado de reposição e R\$ 19,8 bilhões das exportações.

Balança comercial — Com a valorização do dólar frente ao real o setor de autopeças encerrou 2015 com déficit de US\$ 5,59 bilhões, montante 37,9% inferior aos US\$ 9 bilhões registrados no ano anterior, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) consolidados pelo Sindipeças.

As exportações destinadas a 187 países totalizaram US\$ 7,56 bilhões, o que representou um recuo de 9,36% na comparação ao ano anterior, quando os embarques totalizaram US\$ 8,34 bilhões. Já as importações provenientes de 160 países somaram US\$ 13,15 bilhões, uma retração de 24,2% ante os US\$ 17,34 bilhões importados em 2014.

De tudo que a ZEN produz em Santa Catarina, 60% são comercializados no exterior (sendo 60% no mercado de reposição e 40% direto para as montadoras e sistematistas) e 40% no mercado brasileiro, onde possui entre 60% e 65% de participação tanto na venda direta quanto na reposição.

No exterior o principal mercado da ZEN é a América do Norte, que absorve 30% de todas as exportações, sendo 25% pelos Estados Unidos, seguida pela América do Sul que compra 13% e a Europa, que adquire 12%. Entre os produtos os mais exportados são impulsores de partida e polias de roda livre. "Estrategicamente temos ampliado o portfólio de clientes no exterior e conseguimos acrescentar em nossa carteira quatro novos compradores na Europa", relata Bertolini.

Ao exterior a ZEN envia os seus produtos para as fabricantes de motores que compram suas peças para suprir o mercado de reposição. Também vende os seus componentes aos distribuidores e empresas que fazem a remanufatura dos motores.

Para suprir a clientela no exterior, a ZEN

envia de um a dois contêineres a cada 15 dias para a Europa e os Estados Unidos pelo porto de Navegantes e Itapoá, de Santa Catarina. Também realiza embarque de cargas consolidadas pelo porto de Santos (SP). Entre as montadoras, o principal cliente da ZEN nos Estados Unidos é a Ford, que adquire os seus produtos para equipar picapes, e entre as sistematistas é a Remy, fabricante de alternadores e motores de partida que foi adquirida no ano passado pela BorgWarner.

Magneti Marelli – A divisão de aftermarket da Magneti Marelli já contabiliza bons resultados no mercado externo. Com a condição favorável do câmbio, a empresa aumentou suas exportações em 70% em 2015 e projeta um crescimento adicional de 40% em 2016, frente ao ano anterior, o que equivale a mais do que dobrar o faturamento em dois anos.

Para atingir essa meta, a Magneti Marelli está elaborando um forte programa de desenvolvimento de produtos com o objetivo de tornar o seu portfólio ain-

da mais atrativo. A meta é comercializar cerca de um milhão de amortecedores, volume que representa 70% do total exportado pela empresa.

Com mil códigos disponíveis para diversas aplicações, os amortecedores da marca Cofap é o principal componente exportado pela Magneti Marelli. Segundo a empresa, a qualidade e a confiabilidade faz com que esse produto seja reconhecido nos mais de 40 países onde é comercializado. Entre os outros itens que exporta destacam-se os sistemas de injeção e de ignição eletrônicas, radiadores e molas pneumáticas.

Atualmente, 90% das vendas externas da empresa têm como destino a América Latina, principalmente Argentina, Chile e México. Mas, diante da desvalorização do real, a Magneti Marelli Cofap Autopeças focalizará a recuperação de mercados importantes como América do Norte, Europa e Ásia.

A intenção, segundo a sistematista, é retomar e ampliar as vendas para países que passaram a comprar de outros mercados quando a taxa de câmbio era menos favorável.

Embora tenha absorvido 10,34% menos das exportações de autopeças no ano passado em comparação a 2014, a Argentina liderou a lista de embarques de componentes brasileiros, com o total de US\$ 2,46 bilhões, seguida pelos Estados Unidos que compraram US\$ 1,21 bilhão, 4,45% menos que no ano anterior.

Nas importações os Estados Unidos ficaram na frente no envio de componentes para o Brasil em 2015 com US\$ 1,7 bilhão, 16,84% abaixo do ano anterior. A China ficou em segundo lugar no ranking desembarcando no mercado brasileiro US\$ 1,37 bilhão em peças, 15,57% menos que em 2014. O Japão, terceiro colocado na lista, despachou no Brasil US\$ 1,28 bilhão de itens, 17,18% menos que no ano anterior e a Alemanha, quarta colocada, mandou para o mercado brasileiro US\$ 1,27 bilhão em componentes, registrando uma retração de 36,49% em relação a 2014.

Previsão – Para este ano a estimativa do Sindipeças é que o saldo negativo das autopeças tenha uma redução de 28%, chegando a US\$ 4 bilhões. As exportações devem crescer cerca de 5% este ano, para US\$ 8 bilhões, enquanto que as importações cairão cerca de 9%, para US\$ 11,97 bilhões.

No primeiro trimestre deste ano o setor de autopeças fechou com saldo negativo de US\$ 1,09 bilhão, 38,3% menor que o registrado no mesmo período do ano passado. As exportações para 152 países recuaram 18,4% no trimestre, totalizando US\$ 1,52 bilhão, e as importações provenientes de 134 países caíram 28,1% atingindo US\$ 2,62 bilhões.

Apesar da redução de 32,5% nos embarques deste ano, a Argentina foi o principal mercado das exportações de autopeças, acumulando de janeiro a março US\$ 445,3 milhões. Os Estados Unidos, segundo lugar no ranking,

comprou US\$ 262,6 milhões em componentes brasileiros, redução de 9,96% em comparação ao trimestre de 2015. O México, terceiro da lista, adquiriu US\$ 134,9 milhões, 25% menos que em igual período do ano anterior.

Entre os mercados importadores os Estados Unidos lideraram a lista de produtos enviados ao Brasil. De lá foram comprados US\$ 334 milhões em componentes de janeiro a março, valor 23,5% inferior ao mesmo período de 2015.

Da Alemanha vieram US\$ 294 milhões, 18,84% menos que no ano anterior, e da China foram adquiridos US\$ 261,1 milhões em peças, valor 37,79% menores que no mesmo período do ano anterior.

As projeções do Sindipeças para 2017 é que o déficit do setor diminua 20,8% e fique em US\$ 3,19 bilhões, com aumento de 6% nas exportações para US\$ 8,42 bilhões e redução de 3% nas importações para US\$ 11,61 bilhões.

ALUMÍNIO/AÇO | AMORTECEDORES E SUSPENSÕES | ÁUDIO E VÍDEO | AUTO ADESIVOS | COMBUSTÍVEIS ADITIVOS E LUBRIFICANTES | CONSULTORIA FISCAL E TRIBUTÁRIA | EIXOS | ELEVADORES E PLATAFORMAS | EQUIPAMENTOS PARA LAVAGEM DE VEÍCULOS E LUBRIFICAÇÃO | FILTROS | GERENCIAMENTO DE RISCO | ILUMINAÇÃO | LACRES E SELOS DE SEGURANÇA | MEIOS DE PAGAMENTO | MONITORAMENTO, ROTEIRIZADOR, CONTROLE E TELEMETRIA | MOTORES | PÁRABRISAS/VIDROS/RETROVISORES | PEÇAS E COMPONENTES DE CAMINHÕES E IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS | PINTURA E REPINTURA | PNEUS | POLTRONAS E REVESTIMENTOS INTERNOS | REFORMA DE PNEUS | REFRIGERAÇÃO E CALEFAÇÃO | SISTEMAS DE FREIOS, FREIO ADICIONAL E LONAS | SISTEMAS DE TRANSMISSÃO | SISTEMAS ELÉTRICOS/DISPLAYS | SOLUÇÕES PARA GESTÃO DE FROTAS | TANQUES DE COMBUSTÍVEL E ARLA | TRATAMENTO E REÚSO DE ÁGUA |

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Actioil Com. de Prod. Químicos Ltda. Rua Almirante Gonçalves, 1966, Rebouças CEP: 80250-150 - Curitiba (PR) Tel.: (41) 3779-0060 www.actioil.com.br contato@actioil.com.br	Gilles Grimberg (Diretor-geral para o Brasil e América Latina)	O Actioil A550 oferece 22 funções que proporcionam a correta combustão, economia de combustível, aumento de durabilidade das peças e proteção do motor	Iveco, Volvo, Renault Trucks, Case, JCB Equipamentos
Active Corp Razão social: JL Cescon ME Rua Rahal, 71 CEP - 07097-020 - Guarulhos (SP) Tel.: (11) 2229-0810 - Fax: (11) 2229-0811 www.activecorp.com.br contato@activecorp.com.br	Jefferson J. Cescon (Diretor comercial), Vera Cescon (Diretoria de gestão de pessoas), Cleide S. C. Lima (Gestora de novos projetos)	Soluções em software para transporte e logística. TMS; WMS; Mobile e Frete Brasil integram a operação logística entre embarcadores, transportadores e destinatários através da web.	Translog, StockTech, Technos, Promax, Sil Fios, KGT
Aesa Razão social: Automolas Equiptos Ltda. Rod. Melo Peixoto, 3548, BR 369, Parque Industrial I CEP: 86192-170 - Cambé (PR) Tel.: (43) 3174-3000 - Fax: (43) 3254-6014 www.aesa.com.br - vendas@aesa.com.br	Andre Bearzi (Diretor comercial e financeiro), Edmo Batista de Medeiros (Gerente comercial), Helio Fujihara (Gerente financeiro)	A Aesa é certificada nas normas ISO 9001 e ISO 14001. Produz molas parabólicas e semielípticas, grampos, espigões e pinos de olhete. Fornece para montadoras e reposição.	Noma, Librelato, Guerra, Facchini, HBZ, Pastre
Alcoa Alumínio S.A. Avenida Nações Unidas, 12.901, Brooklin CEP: 04578-910 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3296-3300 - Fax: (11) 3296-3300 www.alcoa.com.br	Ricardo de Barros M. Sayao (Presidente Alcoa América Latina e Caribe), Otávio A. Carvalheira (Diretor comercial, pesquisa, desenvolvimento & inovação e iniciativas de crescimento), João B. Menezes (Diretor de saúde, segurança e meio ambiente e sustentabilidade), Vania Maki A. Vianna (Diretora de RH e assuntos institucionais), Celso Soares (Diretor de laminados), José C. Cattel (Diretor de extrudados)	Perfis extrudados de alumínio para setor de transporte; rodas; autopeças; laminados de alumínio, chapas (natural e pré-pintada) para baús-frigorífico e de carga geral	Randon Implementos, Facchini, Ind. Carrocerias Metálicas Ibiporã, Scania, Marcopolo, Volvo
Angellira Rastreamento Satelital Ltda. Maria Goretti, 1186 CEP: 89801-061 - Chapecó (SC) Tel.: (49) 3361-1794 - Fax: (49) 3361-1787 www.angellira.com mkt2@angellira.com.br	Marcio Lira (Diretor executivo), Ademir Vieira (Diretor comercial), Pablo Aguerre (Diretor de operações), Andre Concatto (Diretor TI), Juliana do Nascimento (Diretor RH), Clodoaldo Oliveira (Gerente nac. de vendas e marketing)	Gerenciamento de Riscos, Gestão para Operações Logísticas e Controle de Jornada do Motorista. Lançamento: Angellira Fox para Gestão Logística e Controle de Jornada do Motorista	Samsung, Aurora, BRF, Carrefour, Maroni Transportes, CDGN Transportes
Arts Metal Razão social: Michele Haab - EPP Rua Beethoven, 2262, São José CEP: 95032-320 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 8115-9256 Fax: (54) 3226-7254 www.artsmetal.com.br fernando@artsmetal.com.br	Fernando Roberto Haab (Diretor)	Gaiolas metal/berço, bibina/plataforma, doca/mesa aço/carro, armazém 2-4 rodas	Transportes Translovato, VLI-Vale Logística Integrada, Expresso Jundiá, Rodogarcia, JSL, Pepsico
Autumn Tecnologia da Informação Alameda Oscar Niemeyer, 1033, Vila da Serra CEP: 34.000-000 - Nova Lima (MG) Tel.: (31) 2533-5050 - Fax: (31) 2533-5050 www.autumn.com.br info@autumn.com.br	Alonso Junior (Diretor)	Software de gestão completa para empresas de transportes de cargas e passageiros, freteamento e turismo, rodoviário, conhecimento de transporte, transporte urbano	Saritur, Cattani Sul, Rouxinol, Expresso Brasileiro, Transavante, Coletivos São Cristovão
Axalta Coating Systems Av. Lindomar Gomes de Oliveira, 463 Cumbica CEP: 03370-020 - São Paulo(SP) Tel.: (11) 2465-8037 www.axalta.com.br priscilla.p.torritani@axaltacs.com	Eduardo Nardinelli (Presidente), Mateus Aquino (Diretor de negócio OEM), João Giongo (Diretor de negócio indústria), Marcus Lima (Diretor de negócio repintura)	Fabricante de revestimentos líquidos e em pó (tintas automotivas e industriais)	Ford, Mitsubishi, Honda, Facchini, Plaspar, Faurecia

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
BgmRodotec Tecnol. e Infor. Ltda. Av. Engenheiro George Corbisier, 1290 CEP: 04345-001 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 5018-2525 www.bgmrodotec.com.br comercial@bgmrodotec.com.br	Valmir Colodrão (Diretor), Lauro Freire (Diretor), Edson Caldeira (Diretor), Valter Silva (Gerente comercial)	Globus: software de gestão especializado em transporte. Globus Parts: portal de compra e venda de autopeças. Globus Intelligence: sistema de business suite que permite gerir a empresa de qualquer lugar	Transportes Borelli, Quimitrans, Graneliro, A.Cuppelo, Ajofer, Bauer
Bicos Injetores Firad Rua Arpui, 113, Casa Verde CEP: 02514-050 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 2941-2222 - Fax: (11) 2296-8827 www.firad.com.br - vendas@firad.com.br	Roberto G. Parisi (Diretor comercial)	Linhas de bicos injetores diesel	Auto Americano, Müller Diesel, Marca Diesel, Robiel, Bombóleo, Diesauto
BR Distribuidora Razão Social: Petrobras Distribuidora S.A. Rua Correia Vasques, 250 - 7º Andar, CEP: 20211-140, Rio de Janeiro (RJ) Tel.: (21) 2354-4694 - www.br.com.br	n.i	Varejista de combustíveis, lubrificantes automotivos, industriais e fluidos	n.i
Cantu Comércio de Pneumáticos Ltda. Rodovia Antonio Heil, 800, Km 01, Sala 08 CEP: 88316-001 - Itajaí (SC) Tel.: (47) 3046-2550 www.cantupneus.com.br atendimento@cantupneus.com.br	Beto Cantu (Diretor), Alexandre Dekker (Gerente de operações)	Pneus para caminhão, automóveis, caminhonete, SUV, máquinas OTR, rodas, câmaras e protetores.; pneus com garantia na reforma pela Vival e Tipler	Rodonorte Transportes, STA Transportes, Grupo Ambipar, Bom Jesus Transportes
Capo Razão social: Capotec. e Serv.s de Eng. Ltda. Rod. Carlos Zipperer Sobrinho, 6.300 GP 02 - São Bento do Sul (SC) Tel.: (47) 3634-0017 info@capo.eng.br - www.capo.eng.br	Carlos Pericas (Diretor)	Sistemas automatizados de carga e descarga de caminhões por piso móvel	n.i
Certisign Certificadora Digital S.A. Rua Bela Cintra, 904, 16º andar CEP: 01415-000 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 4501-2208 www.certisign.com.br natali.barbosa@certisign.com.br	Julio Cosentino (Vice-presidente), Isaac Khafif (Vice-presidente), Paulo Iijima (Diretor comercial), Maurício Balassiano (Diretor de tecnologia), Bernardo Stille (Diretor de infraestrutura e operações), Leonardo Gonçalves (Gerente nacional de vendas)	A Certisign é especializada em segurança para lojas virtuais e desenvolvedora de soluções corporativas integradas à certificação digital	Rede Globo, Bradesco, Itaú, Cielo, Telefonica, CCEE
Cinpal Razão social: Cia Industrial de Peças para Auto. Av. Paulo Ayres, 220, Parque Pinheiros CEP: 06767-220 - Taboão da Serra (SP) Tel.: (11) 2186-3731 - Fax: (11) 2186-3735 www.cinpal.com.br dir.comercial@cinpal.com.br	Vitor Mammana (Presidente), Riccardo Arduini (Vice-presidente), Harry Kahn (Diretor comercial), Akioshi Tabata (Diretor industrial), Afonso Simões (Diretor jurídico), Marcos Praça (Diretor financeiro)	Componentes para motores, caixas de câmbio e eixo traseiro	n.i
Confrota - Consultoria e Sistemas Rua Siqueira Campos, 3556, Santa Cruz CEP: 15.014-030 - S. José do Rio Preto (SP) Tel.: (17) 3231-9300 confrota@uol.com.br	Walter Luis Gianini (Diretor), Alvaro Amarante (Diretor)	Sistema de gestão Krypto-Frota (TMS e ERP); solução tecnológica completa, moderna, simples e integrada para administração de transportes e frota; consultoria em processos e sistematização da gestão	JD Cocenzo, Frigoestrela, Rodoviário Crismara, MC Construtora, Expresso Satélite Norte, Izamar
Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda. Rod. Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, s/n, km 66, CEP: 13212-240 - Jundiá (SP) Tel.: (11) 4583-6161 / 0800-170-061 Fax: (11) 4583-6200 sac.pneus@conti.com.br - www.conti.com.br	Renato Sarzano (Diretor-superintendente - pneus Mercosur), Glen Carson (Gerente nacional de vendas - pneus CVT - comercial vehicle tires), Carolina Wagner (Gerente de marketing - pneus Mercosur)	No Brasil, fabrica, importa e comercializa pneus de carga, automóveis e camionetas, motos, industriais, além de materiais de recapagem	n.i
CTA Plus - Controle Total de Abastecimento Rua Dr. Barros Cassal, 697, Lj 18, Bom Fim CEP: 90035-030 - Porto Alegre (RS) Tel.: (51) 3328-6630 www.ctaplus.com.br comercial@ctaplus.com.br	Bruno Lopes (Diretor comercial), Luciano Stertz (Diretor TI), Filipe Borges (Diretor operacional)	Aparelho para automação do controle de consumo de frota; data/hora de abastecimento, veículo, volume abastecido, abastecedor, distância percorrida/horas trabalhadas, média de consumo e estoque virtual do tanque	Grupo Constantino (Transporte de longa distância), Rimatur (Fretamento), Grupo Rio Ita (transportes Coletivos), Toniolo Busnelo (construção), Fagundes (mineração), Irapuru (transporte de cargas).
Cummins Brasil Ltda. Rua Jati, 310, Jardim Cumbica CEP: 07180-900 - Guarulhos (SP) Tel.: 0800286-6467 falecom@cummins.com.br www.cummins.com.br	Luis A. Pasquotto (Presidente da Cummins South America e Vice-presidente da Cummins Inc.), Alex Savelli (Diretor executivo da unidade de negócios de motores da Cummins South America), Luis Chain Faraj (Diretor de vendas e marketing da Cummins South America)	Motores diesel, componentes e grupos geradores	MAN, Agrale

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Dainapect Distribuidora de Componentes Automotivos Ltda. Avenida das Araucárias, 3082, CEP: 83707-067 - Araucária (PR) Tel.: (41) 2103-8888 - Fax: (41) 2103-8870 dainapect@dainapect.com.br	Paulo Roberto Lisecki (Diretor comercial)	Ajustadores automáticos, ajustadores manuais e seus componentes, discos de freio e sistemas para freios a disco	Pastre Implementos Rodoviários, Rossetti Equipamentos Rodoviários, Viação Itapemerim, Reunidas Transportes
Dometic do Brasil Ltda. Av. Paulista, 1754, Cj 151, Bela Vista CEP: 01310-920 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3251-3362 www.dometic.com.br - info@dometic.com.br	Patrick Mattson (Vice-presidente Latin America), Fernando Oliviera (Gerente nacional de vendas)	Máquina recicladora de ar condicionado/ar condicionado de teto para caminhão e ônibus/câmera de ré, porta, janela, toldos, geladeira automotiva e acessórios para trailer, motorhome e veículos especiais	n.i.
Donaldson do Brasil Equipamentos Industriais Rod. Dom Pedro I, km 93,6, Sítio da Moenda CEP: 13.252-800 - Itatiba (SP) Tel.: (11) 4894-6340 www.donaldsonbrasil.com engine.brasil@donaldson.com	Marcelo Simionato (Diretor)	Sistemas de filtragem para os mercados industriais e de motor, coleta de poeira, geração de energia, filtragem industriais, equipamentos off-road, compressores industriais, caminhões e ônibus.	n.i.
Eckisil Freios Sist. Automotivos Ltda. Rua Professor Algacyr Munhoz Mader, 3410, Cidade Industrial de Curitiba CEP: 81350-010 - Curitiba (PR) Tel.: (41) 2103-8877 - Fax: (41) 2103-8870 www.eckisil.com.br eckisil@eckisil.com.br	Paulo Roberto Lisecki (Diretor comercial), Pedro Lisecki (Diretor industrial), Jader Neves (Gerente comercial), Marcelo N. Gapski (Gerente de marketing)	Ajustadores automáticos, ajustadores manuais e seus componentes e sistemas para freios a disco	Pastre Implementos Rodoviários, Rossetti Equipamentos Rodoviários, Viação Itapemerim, Reunidas Transportes
Elber Indústria de Refrigeração Ltda. Rua Progresso, 150, Centro CEP: 89.188-000 - Agronômica (SC) Tel.: (47) 3542-3000 - Fax: (47) 3542-3007 www.elber.ind.br - elber@elber.ind.br	Eloi Bertoldi (Diretor), Eduardo Duarte (Coordenador comercial), Greice M. Schwitzer (Coordenadora de qualidade)	Geladeiras e bebedouros automotivos em 12/24 VCC para aplicação em ônibus, micros, vans executivas e veículos especiais	Marcopolo, Comil Carrocerias e Ônibus, Irizar Brasil, Mascarello Carrocerias e Ônibus
Excel Produtos Eletrônicos Ltda. Rua Jaboatão, 580, Casa Verde CEP: 02516-010 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3858-7724 - Fax: (11) 3858-7724 www.excelbr.com.br - gtfrota@excelbr.com.br	Antônio Augusto F. Ferreira (Diretor-geral), Ricardo Britto (Diretor comercial), Ivair Reis Neves Abreu (Diretor técnico)	Linha GTFrota: sistema de gestão e controle de combustível e frota; Linha Penutronic: calibradores eletrônicos de pneus; Linha MV: monitormaneto ambiental de combustível.	Raizen, Produtos de Petróleo Ipiranga, Transportadora Americana, JSL, Ouro Verde, Expresso Nepomuceno
Fabrini Razão Social: RNA Rassini-NHK Automotive Av. Marg. Via Anchieta, km 14,5, R. Ramos CEP: 09696-005 - S. Bernardo do Campo (SP) Tel.: (11) 4366-9300 www.rassini-nhk.com.br	n.i.	Molas para suspensão de veículos leves e pesados, elementos de fixação	MAN VW, Scania, Mercedes-Benz, Suspensys, Ford, Toyota
Flash Sistemas Especiais para Transporte Ltda. Av. Nicolau Ferreira de Souza, 1299 CEP: 18147-000 - Araçariçuama (SP) Tel.: (11) 4136-3046 www.flashnet.com.br flashnet@flashnet.com.br	José Carlos Prado (Diretor), Gil Salama (Diretor), Duartino Zamarian Filho (Diretor)	Cortinas e kits completos para sider, imagem digital UV/Led, envelopamento de carrocerias tipo baú, divisórias térmicas, enlonação semiautomático	Martin Brower, Noma, Guerra, Amsted Maxion, MRS
FNA - Fábrica Nac. de Amortecedores Av. Perimetral Bruno Segalla, 11.114 CEP: 95098-752 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3213-6500 Fax: (54) 3213-6511 www.fna.ind.br - fna@fna.ind.br	Roberta Labatut (Diretora-geral), Jean Labatut (Diretor comercial), Aurélia Labatut (Diretora de suprimentos)	Molas a gás para diversos seguimentos da indústria, moveleiros, agrícola, implementos rodoviários e hospitalar. Acionamentos pneumáticos para portas de ônibus. Amortecedores para motocicletas.	Marcopolo, Comil, Ciferal, Superpolo, Real Ônibus, Ciclo Cairú
Fras-Le S.A. Rodovia RS-122, km 66m nº 10.945, CEP: 95115-550 - Caxias do Sul (RN) Tel.: (54) 3239-1000 - Fax: (54) 3239-1921 www.fras-le.com vendas@fras-le.com	Daniel Randon (Diretor-presidente), Pedro Ferro (Diretor-superintendente), Paulo Gomes (Diretor comercial), Vanderlei Novello (Diretor administrativo, financeiro e RI), Anderson Pontalti (Diretor industrial)	Lonas e pastilhas para veículos pesados, pastilhas, sapatas e lonas para veículos leves, revest.de embreagem, pastilhas e sapatas para motos, pastilhas e sapatas metroviárias e aplicações industriais.	n.i.
Germany Line BR Rua Antônio Gorgik, 211, Fortaleza CEP: 89056-260 - Blumenau (SC) Tel.: (47) 3209-3740 - Fax: (47) 3209-3740 www.germanylinebr.com.br vendas@germanylinebr.com.br	Nardi Bloemer (Sócio-gerente)	Lubriplaca 5ª roda original (para reduzir esforço de manobra)	Rodonorte, Transportes Luz, Tigre Transportes, Transvidal, Transportes DAS, Sul Norte

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Goodyear do Brasil São Paulo Belas Vista CEP: 01310-913 - São Paulo (SP) Tel.: 0800 725-7638 www.goodyear.com.br	Henry Dumortier (presidente)	Pneus de borracha para automóveis, caminhões, ônibus e fora de estrada	n.i.
GreenChem Solutions do Brasil Razão social: GreenChem Solutions do Brasil Com. de prod. Químicos Ltda. Rua Lauro Linhares, 2055 - Sala 403 - Bloco MAX, Florianópolis (SC) - CEP: 88036-003 Tel.: (48) 3012-2116 www.arla4you.com.br info@greenchem-adblue.com	Achille Liambos (diretor geral)	Arla 32 e sistemas de abastecimento de Arla 32	IC Transportes, Transportadora Contato, Transportes Gabardo, Transportes Francisconi, Buzin Transportes, Unesul de Transportes
HBZ Sistemas de Suspensão a Ar Ltda. Av. Dr. Humberto Giannella, 660, Jd. Belval CEP: 06422-130 - Barueri (SP) Tel.: (11) 4208-7170 - Fax: (11) 4208-7178 www.hbz.com.br - hbz@hbz.com.br	Valdecir F. Vicchiare (Diretor geral), Manoel A.M dos Santos (Diretor técnico)	Suspensões a ar para veículos comerciais e semirreboques, 4º eixo autodirecional e direcional e plataformas elevatórias eletro-hidráulicas	n.i.
Imdepa Rolamentos Comércio e Importação Ltda. Anchieta, 892 CEP: 90200-310 - Porto Alegre (RS) Tel.: (51) 2121-0025 - Fax: (51) 2121-0027 www.imdepa.com.br imdepa@imdepa.com.br	André Pedrosa de Carli (Gerente), Gabriel Pedrosa de Carli (Sócio-gerente), Rafaela Carli Schneider (Sócia e procuradora), Rafael Bacchini Schneider (Administrador-procurador)	Rolamentos nacionais e importados, retentores, embreagens, correntes, correias, bucha, porca e arruela	Facchini, KIL Equipamentos para Transporte, Veipeças Moto Trading, Pacheco de Oliveira e Barcelos, Sim Distribuidora e Importadora de Peças, Parker Hannifin
Ituran Sist. de Monitoramento Ltda. Rua Verbo Divino, 1601, Ch. Sto. Antonio CEP: 04719-002 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 5185-9000 - Fax: (11) 5185-9039 faleconosco@ituran.com.br www.ituran.com.br	Yaron Littan (CEO), Fábio Nonis (Diretor), Alon Lederman (Diretor)	Ituran é fornecedora de sistemas de rastreamento, monitoramento e telemetria para automóveis caminhões e ônibus com tecnologia GPS/GPRS e radiofrequência proprietária e exclusiva Ituran.	Mapfre Seguros, Quality Locadora de Veículos, Volkswagen do Brasil, Honda Automóveis, JSL, Louis Dreyfus Commodities
Jost Brasil Sist. Automotivos Ltda. Av. Abramo Randon, 1200, Sant Etienne CEP: 95055-010 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3239 2800 - Fax: (54) 3239 2811 www.jost.com.br - jost@jost.com.br	Ricardo Escoboza (Gerente executivo), Mark Engel (Gerente industrial), Jaques Fernando Frizzo (Gerente comercial)	Quinta roda, mesa para quinta roda, pino-rei, suspensor pneumático, aparelho de levantamento, engate automático, engate de contêiner, engate esférico, porta estepe, ponteira, rala, semivarão	n.i.
KLL Equipamentos Rodoviários Ltda. Distrito Industrial de Alvorada CEP: 94836-000 - Alvorada (RS) Tel.: (51) 3483-9393 kll@kll.com.br edsonmonteiro@kll.com.br	Juarez Keiserman (Presidente), Julio Costa (Diretor industrial), Carlos Uhlman (Gerente engenharia), Claudia Costa (Gerente controladoria), Claudio Nitzke (Gerente qualidade)	Fabricante de suspensões pneumáticas para caminhões e carretas.	Volkswagen do Brasil, Agrale, Iveco, Mercedes, International
Lemar Representações de Peças e Acessórios Ltda. Estrada do Gabinal, 352, Jacarepaguá CEP: 22760-152 - Rio de Janeiro (RJ) Tel.: (21) 2447-4011 Fax: (21) 2447-4033 lemar.nota10@uol.com.br	Márcio J. C. Brandão (Diretor comercial), Lenita R. Ayres (Diretora de vendas)	Baterias automotivas, estacionárias, motos, náuticas	Grupo Rubanil, R. Johnson Industria, Litoral Rio, Globo Comunicação, Viação Teresópolis, Universal Imp.Exp.
Link Coml. Impor. e Exportadora Ltda. Rua Arnoldo Hass, 100, Centro CEP: 89107-000 - Blumenau (SC) Tel.: (47) 3242 8000 www.linkcomercial.com.br linkcomercial@grupoen.com.br	Elias Martins (Presidente), José Martins Neto (Diretor), Eduardo Elias Martins (Diretor)	Serviços de importação com vantagens fiscais e reduções de custos; pneus para carros, caminhões, empilhadeiras, tratores, outras máquinas agrícolas, OTR; rodas e aros de ferro para caminhão	Welttec Comercial, Ícone SC Comercial
Locomotiva Rua Luigi Galvani, 42 Cidade Monções CEP: 04575-020 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 5696-9696 Fax: (11) 5696-9681 www.locomotiva.com.br marketing@locomotiva.com.br	Fernando Fischer (Presidente), Kleber Fuga (Gerente nacional de vendas), Rodrigo Maltez (Gerente de marketing)	Lonas de algodão e PVC para a cobertura e proteção de cargas com mais de 100 anos no mercado	DPaschoal, Abouchar, Tambasa, Campneus, Pneucac, Negirão

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Maggion Inds. de Pneus e Equipos Ltda. Rua José Campanella, 501, Macedo CEP: 07112-100 - Guarulhos (SP) Tel.: (11) 2229-9200 Fax: (11) 2461-1157 www.maggion.com.br maggion@maggion.com.br	n.i.	Pneus e câmaras de ar para os segmentos de automóveis, caminhões/ônibus, veículos industriais, tratores/implementos agrícolas, fora de estrada e motocicletas	DPaschoal, Bridgestone/Firestone do Brasil, Yamaha, Marchesan, Jumil
Mann+ Hummel Brasil Ltda. Alameda Filtros Mann, 555 Jd. Tropical CEP: 13344-580 - Indaiatuba (SP) Tel.: (19) 000-3894 www.mann-filter.com.br sac@mann-hummel.com	Pedro Geraldo Ortolan (Diretor vendas reposição e marketing), Raul Cavalaro (Gerente vendas reposição), Carlos Farinha (Gerente marketing e produtos)	Filtros do ar, óleo, combustível, cabine para linha pesada	n.i.
Master Sistemas Automotivos Ltda. R. Atilio Andreazza, 3520 Interlagos CEP: 95076-005 - Caxias do Sul - RS Tel.: (54) 3239-2928 www.freiosmaster.com master@freiosmaster.com	Ailton Alves (Dir. industrial), Vaneir Geremia (Dir. comercial), Dacio de Gonzaga Paul (Ger. de engenharia de produto), Gibrail Gambirazzio (Ger. de manufatura), Heleno da Silveira Zaneti (Ger. de suprimentos e logística), Vladimir Bortolotto (Ger. administrativo e RH)	Freios pneumáticos e hidráulicos nas versões a disco e a tambor, sistemas de atuação e controle e componentes para reposição	MAN, Randon, Volvo, Ford, Iveco, Mercedes
Mega Tintas Rio Rua Carlos Machado, 128, Barra da Tijuca CEP: 22775-042 - Rio De Janeiro (RJ) Tel.: (21) 2564-8960 - Fax: (21) 2564-8072 www.megatintas.com.br sac@megatintas.com.br	Edmilson Burgues (Diretor), Magda Burgues (Diretora), Wagner Motta (Gerente)	Soluções em produtos e serviços para pintura e layout de padronização de frotas comerciais de todos os tipos (cargas e passageiros)	n.i.
Mercado na Rede Ltda. SIBS Quadra 01, Conjunto A, Lote 6, Parte F, Núcleo Bandeirante CEP: 71736-101 - Brasília (DF) Tel.: (61) 3034-6559 www.mercadonarede.com.br sac@mercadonarede.com.br	Rajiv Kapoor (Diretor)	Plataforma de negócios web para empresas de transporte (agiliza as transações comerciais e reduz custos)	Saritur, Pássaro Verde, Rio Ita, Redentor, Grupo VB, Expresso Pégaso
Metalurgica Saraiva Ind. Com. Ltda. Rodovia SC-407, km 1,3, Vendaval CEP: 88164-169 - Biguaçu (SC) Tel.: (48) 3285-5080 Fax: (48) 3285-5080 www.saraivaretrovisores.com.br saraiva@saraivaretrovisores.com.br	n.i.	Retrovisores e peças técnicas plásticas	Marcopolo, Agrale, Irizar, Caio, Comil
MGM Eletro Diesel Ltda. Avenida dos Estados, 6850, Pq. Jaçatuba CEP: 09290-520 - Santo André (SP) Tel.: (11) 4479-5800 www.mgmdiesel.com.br contato@mgmdiesel.com.br	Gilberto Pauli (Diretor financeiro), Miguel Tierno (Diretor comercial)	Bosch Diesel Center - Peças para motores MWM, Perkins; turbinas, bombas injetoras, bicos injetores e filtros; recondição de motores diesel; bomba e bicos injetores e alta pressão	Ecurbis Ambiental, Viação Pirajucara, Cooperativa de Trabalhadores Transp. de São Paulo, Cortesia Serviços de Concretagem, CS Brasil Transp de Passageiros e Serv. Ambientais, Locar Guindastes Trans. Intermodais
Motul Lubrificantes R. Manoel Francisco Mendes, 210 CEP: 13030-110 - Campinas (SP) Tel.: (19) 3252-4715 motul.com	Eduardo Lelis (Diretor)	Lubrificantes de motor e fluidos em geral	Novo Horizonte, Expresso Jundiá, Princesa D'Oeste
NDDigital S.A. Software Rua Dr. Walmor Ribeiro Coral CEP: 88523-060 - Lages (SC) Tel.: (49) 3251-8000 http://www.ndd.com.br/ contato@nddigital.com.br	Valmir Tortelli (Presidente), Alessander Comandolli (Vice-presidente), Anderson Locatelli (Diretor comercial), Alceu Fernando Keller (Gerente comercial)	A NDDigital possui a maior e mais completa suíte de soluções para impressão, transações eletrônicas e pagamento eletrônico de frete.	Panex, Trans Lovato, Patrus Transporte, Polimodal, Wilson Sons, Quick Logística
Nelser Distribuidora de Autopeças e Serviços Ltda. Rua Marechal Deodoro da Fonseca, 249, Vila Tavares CEP: 13230-130 - Campo Limpo Paulista (SP) Tel.: (11) 4812-7777 - Fax: (11) 4812-7777 www.nelser.com.br - nelser@nelser.com.br	Nelson Pozzi Jr (Diretor comercial), Sérgio Dias Lanza (Diretor administrativo)	Kits de embreagens novas e ramnufaturadas e turbinas novas e remanufaturadas	Viação Piracicabana, Viação Santa Brígida, Rigras Transportes Coletivos, Auto Ônibus Moratense, Auto Viação 03 Amigos, Translitoral Transp.
Nuntec Soluções Inteligentes Ltda. Rua Antonio Hulse, 1153, Humaitá CEP: 88704-316 - Tubarão (SC) Tel.: (48) 3631-9545 www.nuntec.com.br contato@nuntec.com.br	Carlos Eduardo (CEO)	Automação e controle de abastecimento de frota com abastecimento de diesel interno	n.i.

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Pacaembu Autopeças Ltda. Rua Hélio de Barros, 154, Barra Funda CEP: 01141-050 - São Paulo Tel.: (11) 3618-5800 - Fax: (11) 3618-5865 www.pacaembuautopecas.com.br	Luiz Cassorla (Presidente), Ana Paula Cassorla (Diretora), Sandra Cristine Cassorla de Camargo (Diretora), Luis Alexandre Cassorla (Diretor), Eduardo Felipe Sá de Camargo (Diretor)	Peças para caminhões, ônibus e equipamentos agrícolas: motor, embreagens, câmbio, diferencial, suspensão, freios, elétrica, arla e miudezas para linha diesel	n.i.
PCP Produtos Siderúrgicos Rua Evaristo De Antoni, 1821, São José CEP: 95041-000 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3290-1900 www.pcpprodutos.net - vendas@pcpsteel.net	Humberto Cervelin (Diretor), Luiz Carlos Ghesla (Gerente comercial), Eduardo Cervelin (Supervisor comercial), Ricardo Dini (Coordenador de marketing)	Aços de alta resistência mecânica Optim e ao desgaste Raex.	n.i.
Perim Comércio de Auto Peças Ltda. Av. das Juntas Provisórias, 527, Ipiranga CEP: 04214-050 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 2067-1000 - Fax: (11) 2067-1021 www.perimpecas.com.br eduardo.jj@perimpecas.com.br	Carlos E. R. Oliveira (Proprietário)	Linha diesel pesada completa, eletrônica automotiva, freios (remanufaturados) oficina, freios industriais, peças para carretas (implementos rodoviários)	Transportadora Sancap, Via Sul, Campo Belo, Transuno, Isis, FL transportes
Platodiesel Ind. e Com. de Peças Automotivas Ltda. Rua Majos Carlos Del Prete, 1240 CEP: 09530-001 - São Caetano do Sul (SP) Tel.: (11) 4228-6800 Fax: (11) 4228-6810 www.platodiesel.com.br plato@platodiesel.com.br	Odair Gardin (Presidente), João Carlos Gardin (Diretor comercial), Renato José Gardin (Diretor industrial), Rosimeire das Graças Gardim (Diretor financeiro), Adriana de Cassia Gardin Garcia (Diretor administrativo)	Embreagens para ônibus, caminhões e agrícola.	n.i.
Portabrás Industrial Ltda. R. Osmar Meletti, 305, Cinquentenário CEP: 95012-420 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3025-2627 - Fax: (54) 3025-2627 www.portabras.com.br vendas@portabras.com.br	Luis Eduardo Gazzola (Diretor), Heloisa Nardino Gazzola (Diretor)	Portas Roll-Up para implementos rodoviários	Randon, Guerra, Fachini, Linshalm
PPW Brasil Av. Com Thomaz Fortunato, 3435, Ch. Letonia CEP: 13475-010 - Americana (SP) Tel.: (19) 2109-9900 - Fax: (19) 3465-1122 www.ppwbrasil.com.br ppw@ppwbrasil.com.br	Anacelia Panzan (Diretora)	Portas roll-up e portas para projetos especiais	Randon, Fachini, Expresso Jundiá, Transportadora Americana
Pró User Consult. e Informática Ltda. Rua Alves Guimarães, 462 - Cjs. 41 e 42 Pí- nheiros - CEP: 05410-000 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3063-2751 - Fax: (11) 3063-2751 www.prouser.com.br prouser@prouser.com.br	Frederico Junqueira Nicolau (Sócio-diretor)	SISTEF - Sistema Especialista de Frotas, software para gestão de frotas composto por 16 módulos de controle, entre os quais: veículos, combustível, manutenção, oficina, pneus, almoxarifado, etc.	Concer - Cia. de Concessão Rodoviária, Lara Central de Tratamento de Resíduos Ltda., Projel Engenharia Especializada Ltda., Silthur Construtora Ltda., TB Serv., Transp., Limp. e Ger. de Rec. Hum. Ltda.
Pró-Sul Prestação de Serviços Ltda. R. Lord Clemente Attlee, 383, Chác. Inglesa CEP: 05142-020 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3836-8375 prosul@greco.com.br	Pércio Schneider (Sócio), Eliana Schneider (Sócia)	Software para controle de pneus, combustível, lubrificantes e Arla 32. Treinamentos para frotas focados em pneus.	Expresso Sul Americano, Ical, Irmãos Shinozaki, Megatranz, Suzano, Transbrasa
RACE Ind. e Com. de Elastômeros Ltda. Rua André Rodrigues Cara, nº 248 - km 109 Rod. Raposo Tavares, Ipanema do Meio CEP: 18052-591 - Sorocaba (SP) Tel.: (15) 3221-1747 Fax: (15) 3222-5024 www.raceelastomeros.com.br www.barrastensoras.com.br race@cybs.com.br	Rodney L. Mariano (Diretor comercial), Antonio C. Almeida (Diretor técnico)	Buchas, pinos, coxins e sistemas de articulação em metal/borracha para suspensão de carretas, caminhões, ônibus e trens; barras e hastes de reação para suspensão de ônibus MBB, Volvo, MAN-VW e Scania.	Rossetti, Schiffer, Ibero, CPTM-Metrô, Rapido luxo Campinas, Viasul
Raízen Combustíveis S.A. Av. das Américas, 4200, Bloco 5, B. da Tijuca CEP: 22640-102 - Rio de Janeiro (RJ) www.raizen.com.br	Teofilo Lacroze (Vice-presidente), Luciane Matiello (Diretora), Rachel Risi (Gerente), Lorena Araujo (Gerente)	Varejista de combustíveis.	n.i.
Raster Gerenciamento de Risco Ltda. Rua Anita Garibaldi, nº270- sala 03. Centro CEP: 89700-000 - Concórdia (SC) Tel.: (49) 3441-3400 www.rastergr.com.br odivan@rastergr.com.br	Antônio Haubrich (Diretor administrativo), Odivan Faccin (Diretor comercial), Andrei Téio (Diretor operacional)	RasterLog (sistema logístico), RasterP&C (sistema de pesquisa e consulta), RasterList (sistema de check list).	Coopercarga – Concórdia (SC), Scapini Transportes e Logística – Lajeado (RS), Polivias S.A. Transp. e Serviços – Uruguaiana (RS)

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Raven Ind. e Com. de Ferramentas Ltda. Rua Campante, 858, Vila Carioca CEP: 04224-010 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 2915-5000 - Fax: (11) 2914-8739 www.ravenferramentas.com.br ravenferramentas@terra.com.br	n.i.	Ferramentas especiais e equipamentos para teste e manutenção de caminhões e ônibus	Ferramentas Gerais, Minas Ferramentas, Cofermeta, Loja do Mecânico, Fermáquinas
Rei Brasil Razão social: Radio Engineering Industries do Brasil Ltda Rod. Eng. Ermênio de Oliveira Penteado, Km 57,7 CEP: 13337-300 - Indaiatuba (SP) Tel.: (19) 3801-5888, 3500-4860 ou 3500-4859 - Fax: (19) 3801-5873 www.reibrasil.com.br vendas@reibrasil.com.br	Chris Sweeden (Presidente), Umberto Zoncada (Diretor), Fernando Pazian (Gerente comercial)	A Radio Engineering Industries do Brasil atua no ramo de tecnologia embarcada e desenvolve produtos eletrônicos para entretenimento e segurança	Marcopolo, Caio Induscar, JSL/CS Brasil, MobiBrasil, Viação Águia Branca, Auto Viação 1001
Resfri Ar Climatizadores e Equipamentos Ltda. Br 116 Km 40,5, 6350, Pradense CEP: 95.200-000 - Vacaria (RS) Tel.: (54) 3511-1111 - Fax: (54) 3511-1106	Roberto L L Cardoso (Sócio-diretor), Luis Silveira (CEO), Thobias Cardoso (Gerente de operações)	Climatizadores, calibradores de pneus, escadas, painéis Itinerários, geladeiras externas e portatéis	Volvo, Scania, Iveco
Rodinova Com. de Auto Peças Ltda. Rua Zanzibar, 1132 / 1138, Casa Verde CEP: 02512-010 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3855-2560 - Fax: (11) 3855-2568 www.rodinova.com.br rodinova@terra.com.br	José Antonio de Oliveira (Diretor administrativo), Aparecido Antonio Donizete (Diretor comercial), Jairo da Silva (Gerente comercial), Alexandro Rocha (Gerente de compras)	Reposição peças linha pesada Scania, Volvo, Mercedes-Benz, VW para motor, câmbio, diferencial: suspensão, direção, embreagem, instrumentos diversos	Della Volpe, Viação 1001, Atrévada Transportes, Viação Gontijo, Empresa Reunidas
Rodotec Suspensão Técnica Av. Ayrton Senna Da Silva, 3650 CEP: 83209-100 - Paranaguá (PR) Tel.: (41) 3422-1138 - Fax: (41) 3422-1138 vendas.rodotec@gmail.com	Samuel Cardoso (Diretor), Moacir Meira (Gerente comercial)	Peças e serviços para trucks e carretas, suspensão, freios, soldas, tirantes, quinta roda, alinhamento e balanceamento digital	Coopadubo, Anexos Transcap, Multitrans, Transcap, Molas Paranaguá, Machado Molas
Saraiva Retrovisores Razão social: Metal. Saraiva Ind. Com. Ltda. Rod. SC 408, km 1,3 - Biguaçu (SC) - CEP: 88160-000 - Tel.: (48) 3285-5080 saraiva@saraivaretrovisores.com.br www.saraivaretrovisores.com.br	n.i.	Retrovisores internos e externos	Marcopolo, Comil, Irizar, Mascarello, Agrale, Caio
SAUR Equipamentos S.A. Av. Presidente Kennedy, 4025, Arco-Iris CEP: 98280-000 - Panambi (RS) Tel.: (55) 3376-9300 Fax: (55) 3376-9344 www.saur.com.br site@saur.com.br	Ernesto Saur (Presidente), Ingrid Saur (Diretora corporativa), Enio Heinen (Diretor comercial), Ildo Kunz (diretor de manufaturas)	Trucklift - plataformas e colunas para elevação de veículos, niveladora de docas, equipamentos para empilhadeiras, e plataformas para descarga de granéis	n.i.
Sialog Av. Dr. José Erineu Ortigosa, 360, Dist. Indl. CEP: 17340-000 - Barra Bonita (SP) Tel.: (14) 3604-2200 www.sialog.com.br comercial@sialog.com.br	Cesar A.F Picello (Presidente), Paulo A.F Picello (Diretor comercial), Claudia Moura (Diretora financeira)	Software completo para a gestão de transportes, como TMS rodoviário, aquaviário e embarcador, gestor de frota, gestor financeiro e emissor de documentos eletrônicos	Companhia de Navegação Norsul, Flumar Transportes, Luxafit, Plasutil, Golden Foods
Signa Consultoria e Sistemas Ltda. Rua Teixeira da Silva, 660, Paraíso CEP: 04002-909 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3466-5200 - Fax: (11) 3466-5200 www.signainfo.com.br comercial@signainfo.com.br	Henri Marcelo Depintor Coelho (Diretor financeiro), Nuno Valério da Silva Figueiredo (Diretor comercial)	e-cargo; e-cargo ASP; e-cargo Mobile; e-cargo Embarcador - softwares 100% via web/sistemas para gestão de transporte, viagem, auditoria de frete	JSL, Penske Logistics, Aliança Hamburg Süd, Covre Transportes
Sika S.A. Av Dr. Alberto Jackson Byington, 1525 V. Menck CEP: 06276-000 - Osasco (SP) Tel.: (11) 3687-4683 Fax: (11) 3601-0288 demambro.adriano@br.sika.com www.sika.com.br	José Soares (Gerente geral), Romualdo Sandalo Jr. (Gerente de negócio latam), Adriano Demabro (Gerente de vendas btr)	Adesivos e selantes base poliuretano, mono e bicomponentes, adesivos base acrílico, silicones e hot melts	Marcopolo, Comil, Caio, Mascarello, MAN, Mercedes-Benz
Silpa Peças e Equipamentos Ltda. RS-122, km 82, 06, Novo Perímetro CEP: 95043-730 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 2101-1333 - Fax: (54) 2101-1336 www.silpa.com.br edson@silpa.com.br	Silvia Regina Paniz (Diretora administrativa), Valmir José Paniz (Diretor de uprimentos)	Eixos, suspensões mecânicas e pneumáticas, conjuntos de freio, mesa giratória, engate automático, caixas de contêiner	Metalesp Implementos, Librelato Implementos Rodoviários, Sergomel Mec.Industrial

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Sist Global Sist e Computadores Ltda. Rua Dr. Afonso Vergueiro, 1.292, Vila Maria CEP: 02116-002 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 2207-6555 www.sistglobal.com.br vieira.maria@sistglobal.com.br	Humberto F.Tanganelli (Diretor técnico), Sergio A. Camargo (Diretor comercial), Maria Vieira (Gerente comercial)	Produtor de software para transporte, SIT TMS controla toda operação integrada ao financeiro; SIT Embarcador controle de fretes da transportadora, WMS Armazéns Gerais, frota, SIT Mobile baixa via celular	Bora Transportes, Brascargo Transportes, Argius Transportes, Aliança Logística e Transporte, Jofer Transportes, Rodoviário São Joaquim
Somapar Sociedade Madeira Paranaense Ltda. Rod. BR-476, km 01, 980, São Joaquim CEP: 84600-000 - União da Vitória (PR) Tel.: (42) 3521-2900 - Fax: (42) 3522-1166 www.somapar.com.br somapar@somapar.com.br	Paulo Cavallanti Neto (Diretor), Luiz Carlos Reis de Toledo Barros (Diretor executivo), Henrique Otavio Jonson (Gerente comercial)	Indicados para ônibus: Somabus, Somatrato- do e Somatruck. Indicados para caminhões: Somatruck, Somacollor, Somapiso e Som Assoalho.	Randon, Guerra, Rossetti, Marcopolo, Comil, San Marino
SSAB Av. Angélica, 2510 - 2º andar, Higienópolis CEP: 01228-200 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3303-0800 Fax: (11) 3303-0830 www.ssab.com - contactbrazil@ssab.com	Luiz Monegatto (Gerente comercial Brasil)	A SSAB produz aços de alta resistência: os mais utilizados no mercado de transpor- tes são o Hardox (chapa antidesgaste), o Domex e o Docol (aços estruturais de alta resistência)	n.i
Sulvisual Impressões Digitais Ltda. BR-116, km 140,3 - nº 2766, Ana Rech CEP: 95059-520 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3733-6000 Fax: (54) 3733-6000 www.sulvisual.com.br cleber.comercial@sulvisual.com.br	Rosimar Maurina (Diretor), Rodolfo Simon (Gerente produção), Cleber Bonatto (Gerente comercial)	Adesivação de frotas (ônibus, caminhão e veículos leves); impressão em materiais rígidos, fabricação e impressão de lona sider, Emblemas Kromex 3D, resinados, técnicos e informativos.	Marcopolo, Volare, Comil, Librelato, Caio, Irizar
Suspentech Ind. de Comp. Aut. Ltda. Rua João Mazotti, 175, Industrial CEP: 95190-000 - São Marcos (RS) Tel.: (54) 3291-7071 - Fax: (54) 3291-7030 www.suspentech.com.br suspentech@suspentech.com.br	Antonio Andregheti Cardoso (Diretor-geral), Pedro Cardoso (Diretor de desenvolvi- mento), Deoclécio Araujo (Diretor comercial)	Molas pneumáticas e amortecedores para cabines de caminhões para eixos, trucks, carretas, ônibus e equipamentos agrícolas, sendo a única com a linha completa genui- namente brasileira.	Grupo Perim, Grupo Drugovich, Grupo Aguilera, Grupo RSC, Grupo Scherer
Sygc - Business Solutions Karadžicova 14, Bratislava, Eslováquia - CEP: 00082-018 Tel.: +421 2 321 15354 bs-sales@sygc.com www.sygc.com/business	Michal Stencil (CEO), Martin Strigá (Diretor), Andrea Koscova (Gerente de vendas), Tomas Michalik (Gerente de contas)	Desenvolvimento de soluções para nave- gação por mapas que são integrados em sistemas de gestão de força de trabalho em áreas como transporte, logística, utilities e serviços	DHL, Autotrak, Indra, MiX Telematics, AES Sul
Target Meios de Pagamentos S.A. Av. Emb. Abelardo Bueno, Barra da Tijuca CEP: 22775-040 - Rio de Janeiro (RJ) Tel.: (21) 3500-5100 - Fax: (21) 3500-5100 www.vectio.com.br contato@targetm.com.br	José Santos (CEO), Sergio do Valle (Diretor comercial), Willian Rego (Diretor TI), Gusta- vo Basbaum (Gerente nacional de vendas)	Cartão Vectio Pra Você (pagamento de conta-frete - geração de CÍOT, Vale-pedágio e pagamento e controle com despesa de frota).	n.i
Tecno Suporte Ind. Metalúrgica Eireli Avenida Mariland, 135, Mariland CEP: 95057-460 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3229-5699 - Fax: (54) 3229-9857 tecnosuporte@tecnosuporte.ind.br www.tecnosuporte.ind.br	Vilmar A. Francisquetti (Diretor proprietário)	Fabricação de suportes para ar condicionado	Thermo King, Caio Induscar, Neobus, Comil, Marcopolo
Têxtil Industrial Tecwol Ltda. Rua Vitoriano Veloso, 230, Jardim Bartira CEP: 08151-440 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 2561-1552 Fax: (11) 4115-3119 www.tecvol.com.br tecvol@tecvol.com.br	José Volnei Januario (Diretor)	Redes para contenção, separação e amarra- ção de cargas	n.i
Thermo King do Brasil Ltda Alameda Caiapós, 311, Tamboré CEP: 06460-110 - Barueri (SP) Tel.: (11) 2109-8900 - Fax: (11) 2109-8901 thermoking@thermoking.com www.thermoking.com.br	Paulo Signorini (Diretor de vendas nacional), Paulo Lane (Dir. de produto e marketing), Eraldo Melo (Vendas de ar condicionado), Marcos Garcia (Vendas de refrigeração), Alessandra Sales (Des. de concessionários)	Fabricação e comercialização de equipa- mentos de refrigeração para transporte de produtos perecíveis e ar condicionado para e ônibus urbano, rodoviário, turismo, fretamen- to, BRT, BRS, trolley e trens	JSL - Schio, Martin Brower, Cordenosi, Gral, Prodelog, Maroni

EMPRESA	DIRETORIA	PRINCIPAIS PRODUTOS	PRINCIPAIS CLIENTES
Timken do Brasil Com. Import. Ltda. Rua Alexandre Dumas, 2200, CEP: 04717-004 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 5187-9390 - Fax: (11) 5181-0379 www.timken.com - sac@timken.com	Wagner Benson (Diretor-geral), Luis Boccato (Gerente de vendas mobile), Edson Cestarolli (Gerente de vendas distribuição), Oberdan Costa (Controller)	Rolamentos de rolos cônicos, mancal para eixo cardã, graxa, rolamentos de esferas, rolamento tipo cartucho, rolamento de rolos cilíndricos, sistemas de lubrificação automática Interlube	Meritor, Dana, Randon, Ford, Iveco, MAN Latin America
Tipler Comércio de Produtos para Recapagem Ltda. Av. Sapiranga, nº 90 - sala 204, Jd. Mauá CEP: 00000-000 - Novo Hamburgo (RS) Tel.: (51) 3097 2101 Fax: (51) 3097 2121 contato@tipler.com.br - www.tipler.com.br	Fabiano Fratta (Gerente comercial), Rócio Padilha (Gerente de suporte técnico)	Ampla portfólio de bandas de rodagem pré-moldadas de alto desempenho, divididas em quatro linhas: Performance, Ultra, Ecomais e Extra	n.i
Totvs S.A. Avenida Braz Leme, 1717, Santana CEP: 02511-000 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 2099-7735 www.totvs.com	Laércio Jose de L. Cosentino (CEO), Rodrigo de Q. Caserta (Vice-presidente de atendimento e relacionamento), Marília A. Rocca (Vice-presidente de plataformas e cloud), Alexandre M. Guimarães (Vice-presidente de relações humanas e infraestrutura organizacional, vice-presidente executivo e financeiro), Gilsinei V. Hansen (Vice-presidente de sistemas e segmentos), Weber George Canova (Vice-presidente de tecnologia)	Desenvolvimento de tecnologias e serviços para empresas de todos os portes. As operações são conduzidas por três conceitos: tecnologia fluida, essencialidade e ERP ágil	n.i
TS - Telematix Solutions Rua da paisagem, 240, Vila da Serra CEP: 34000-000 - Nova Lima (MG) Tel.: (31) 2552-6053 www.telematix.com.br - contato@ts-bra.com	Eduardo Lobato (Sócio-diretor), Guilherme Belem (Gerente-geral), Adriano Xavier (Gerente logístico operacional), Daniel Oliveira (Consultoria a clientes), Lilian Gomes (Gerente executiva)	Sistema para controle e gestão de frota por telemetria, disponibilizando em alta precisão, velocidade, rotação, freadas, aceleração, KM, consumo de combustível, jornada de trabalho (Lei 12.619)	Transabril, Via Lacteos (Nestlé e Itambé), Anglo Gold, Lima Transportes (Raizen), Viacção Metropolitana - Vitória, Pavotec
Vilesoft Rua Rio de Janeiro, 426, Centro CEP: 35500-009 - Divinópolis (MG) Tel.: (37) 3213-4855 - Fax: (37) 3216-1922 vilesoft.com - comercial@vilesoft.com	Roger Maia (CEO)	ERP – Software de Gestão Empresarial – Especialista em transportes	Granero Mudanças, Dias Entregadora, Lorena Transportes, Expresso Pitangui, Jubileu Transportes, ALC Transportes
Vipal Borrachas Av. Severo Dullius, 1395, São João CEP: 90200-310 - Porto Alegre (RS) Tel.: (51) 3205-3082 www.vipal.com.br - vipal@vipal.com.br	Arlindo Paludo (Presidente), Guilherme Rizzotto (Diretor comercial), Eduardo Sacco (Gerente de marketing)	Produtos para reforma e reparos de pneus, compostos de borracha, pisos e leñóis de borracha, pneus de moto	Reformadores da rede autorizada Vipal
Voith Turbo Ltda. Rua Friedrich von Voith, 825, Jaraguá CEP: 02995-000 - São Paulo (SP) Tel.: (11) 3944-4393 - Fax: (11) 3941-1447 www.voith.com.br - info.turbo-brasil@voith.com	Ralf Dreckmann (Presidente Américas - Veículos Comerciais), Rogério Pires (Diretor de veículos comerciais)	Freio Adicional - retarder/compressor de ar	Mercedes-Benz, MAN, Volvo, Scania
Wabco Rodovia Anhanguera, km 104,5, Techno Park CEP: 13040-005 - Campinas (SP) Tel.: (19) 2117-4747 www.wabco-auto.com	Reynaldo Contreira (Presidente), Miriam Moreira (Diretora), Albano Lopes (Diretor), Sergio Massera (Diretor)	Na América do Sul, a Wabco oferece tecnologias para segurança e eficiência de veículos comerciais e especializada em ABS, ECAS e transmissão automatizada	n.i
Warmor Renovadora de Pneus Ltda. Rua João Pinto Amaral, 108, Barra do Rio CEP: 88305-350 - Itajaí (SC) Tel.: (47) 3348-1805 roberto.warmor@gmail.com	Warmor A. de Oliveira (Sócio-gerente), Rui de Oliveira (Sócio-gerente, diretor de produção), Roberto de Oliveira (Sócio-gerente, diretor comercial)	Serviço de reforma de pneus comerciais para caminhões e ônibus e reforma de pneus industriais, sólidos, maciços e pneumáticos	Paraná Equipamentos, Auto Viação Catarinense, Ambiental Limpeza Urbana e Saneamento, Braslift Equipamentos, INP Log Transportes Logística, J. Malucelli Rental Locação de Máquina
WSul Couros e Revestimentos Av. São Pedro, 481, São Geraldo CEP: 90230-120 - Porto Alegre (RS) Tel.: (51) 3342-9252 www.wsulrs.com.br - wsulrs@wsulrs.com.br	Julio Viegas (Diretor), Wagner Fontoura (Gerente)	Cintos de segurança, além de couro bovino e vinil para poltronas	Incorpul, Comil, Ibrava, Eurobus, Bepo, AMD
ZF Avenida Conde Zeppelin, 1935, Éden CEP: 18103-905 - Sorocaba (SP) Tel.: (15) 4009-2525 - www.zf.com.br	Wilson Bricio (presidente - América do Sul)	Uma das dez maiores fornecedoras do segmento automotivo do mundo, a ZF é especializada em driveline e tecnologia de chassis	MAN, Mercedes-Benz, Iveco, Volvo, Scania, Ford

Transmissão Automatizada ZF-ASTRONIC

Respeite a sinalização de trânsito.

MENOR TEMPO DO VEÍCULO PARADO

BAIXO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

BAIXO CUSTO DE MANUTENÇÃO

MAIOR CONFORTO PARA O MOTORISTA

MAIOR SEGURANÇA

BAIXO CUSTO OPERACIONAL



SISTEMAS MECÂNICOS E ELETRÔNICOS TRABALHANDO EM CONJUNTO DE FORMA INTELIGENTE E AVANÇADA. ZF.COM/TECHNOLOGY-TRENDS



MOTION AND MOBILITY

I V E C O

A MELHOR LINHA DE CAMINHÕES PARA SEU NEGÓCIO.

Leo Burnett Tailor Made

Imagens meramente ilustrativas

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



- A fábrica mais moderna do país.
- Ampla rede de concessionárias, localizadas nas principais rotas nacionais.
- Presente em mais de 150 países.
- O mais moderno centro de distribuição de peças da América Latina.

IVECO



www.iveco.com.br
CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443

Financie seu IVECO pelo
Banco CNH Industrial.

CNH
INDUSTRIAL | CAPITAL