

# REI DA ESTRADA

ANO I

NOVEMBRO-DEZEMBRO/1983

Nº 4

## S/A com jeito de Cooperativa

Em Montevideo, Uruguai, há uma empresa de ônibus com características de organização diferentes: a maior parte de seus mil acionistas são os próprios motoristas e cobradores. Para essa empresa, Companhia Uruguia de Transportes Coletivos - CUTCSA, que tem 880 veículos, a experiência se transformou em sucesso, com muito lucro. Veja porque na Página 8.

## Paraná fica com o caminhão histórico

Em outubro, a Scania produziu seu veículo nº 50.000 - um caminhão T 142, que foi recebido em comemoração especial. E esse caminhão histórico já está na estrada, transportando cargas da empresa Ouro Verde, do Paraná. Veja na Página 3.

## COMPUTADOR JÁ TESTA CAMINHÃO

Os testes com caminhões, normalmente feitos em estradas e que se constituem em importante referencial para os operadores do transporte rodoviário de cargas, já são realizados totalmente por computador, afastando a possibilidade de surgirem erros ou até pequenas distorções nos resultados.

Essa boa novidade, batizada de STRASS, está sendo apresentada pela Scania e já conta com resultados práticos interessantes: um teste com dois modelos de caminhões Scania - um com "Intercooler" e outro com equipamentos normais -, na rota São Paulo-Porto Alegre, foi realizado pelo computador em apenas 1 minuto e 30 segundos, fornecendo informações precisas e de grande utilidade. Conheça todos os detalhes do STRASS, na Página 7.

Nesta edição mostramos, também, os resultados do teste feito pela Revista "O Carreiteiro" com dois caminhões Scania R 112, um normal e o outro equipado com defletor de ar e pneus radiais. Na prática, estes equipamentos ajudam a economizar combustível. Confira, na Página 5.

## Duas viagens fora-de-série

Você pode estar acostumado a percorrer as mais variadas rotas por esse Brasil a fora. Mas nesta edição do "Rei da Estrada", terá a oportunidade de fazer pelo menos duas viagens totalmente inéditas. A primeira - imagine só! - acontece na misteriosa Rodovia do Inferno, a caminho de Porto Velho. E a outra leva você por entre os incríveis detalhes de produção dos calendários Scania de 84. Embarque nessas reportagens, que estão nas Páginas 6 e 12.

## Economize pneus e lubrificante

Tanto o caminhoneiro, frotista ou profissional de oficina precisam estar atentos aos detalhes técnicos de manutenção e serviço, que ajudam o seu caminhão Scania a gerar maiores lucros. Nesta edição, mostramos como economizar lubrificante. Anote as "dicas" da Página 9.



*"Esperamos que o brilho do Natal e a esperança pelo ano que se inicia permaneçam presentes no sentimento de todos aqueles que nos acompanham!"*

*Rei da Estrada*

## OPINIÃO

# CAUTELA, MAS COM OTIMISMO



O fato de estar praticamente assumindo agora a Presidência da Saab-Scania do Brasil torna-me, por razões óbvias e inerentes às novas funções, um otimista quanto ao que se pode realizar em 1984. Todavia, por experiências enfrentadas em outros mercados e com base na convivência — embora de poucos meses — com a realidade econômica nacional, acredito que qualquer otimismo só é bem-vindo se acompanhado de saudáveis doses de cautela.

Afinal, como os demais setores da economia brasileira, a indústria automobilística também vive surpreendida pelas marés contrárias, e a Scania, mesmo ocupando a posição principal no mercado dos veículos pesados, desde 1982 reduziu sua produção, até chegar aos 10 veículos/dia, em agosto passado. Assim, um dos poucos ventos favoráveis que tivemos neste segundo semestre de 1983 foi, sem dúvida, a linha especial de crédito do Finame, que beneficiou a comercialização no Sul e Nordeste do País. Em setembro, por exemplo, nossa produção já chegava a 12 unidades/dia. Não podemos esquecer, entretanto, que esse volume corresponde apenas a 50% da capacidade instalada de nossa fábrica.

E o que podemos esperar para acreditar em crescimento? Ai, sim, vamos recorrer ao otimismo. Em primeiro lugar, sabemos que somente os créditos facilitados, como este do Finame, se estendidos, favorecem tanto a nós, como aos nossos clientes. As previsões de bom desempenho da agricultura brasileira em 1984, já conhecidas por todos, formam o outro componente da maré otimista. Enfim, parece que muita safra e mesmo pouco crédito já se transformam em casamento perfeito para todos, enquanto esperamos a retomada do crescimento econômico, prevista para 1986.

Por outro lado, através de políticas mais agressivas de vendas, tentativas de redução dos custos de produção e planejamentos bastante comedidos, estaremos preparados para o ano novo. Período, inclusive, no qual pretendemos comercializar 2.100 veículos, ou seja, 10% a mais do total de vendas de 1983.

AKE NORRMAN  
- Diretor Presidente -

## Scania fornece veículos para a Aeronáutica



R 142 para combate a incêndio em aeroportos.

A alta velocidade de arranque associada ao seu bom desempenho foram pontos decisivos para que a Aeronáutica optasse pelos caminhões Scania, na aplicação de combate a incêndio em aeroportos. Para a Aeronáutica o fator desempenho é muito importante, uma vez que o veículo precisa atingir a velocidade de zero a 80 em menos de 40 segundos.

Assim, quatro grandes empresas se reuniram para a elaboração de um projeto, de acordo com as especificações da Aeronáutica. Desta forma, a Scania apresentou dois chassis — um R 112 e outro R 142; a Engesa desenvolveu

uma tração especial para o veículo trafegar fora-de-estrada; a Cimasa projetou os equipamentos contra-incêndio; e a Jodiga prestou assessoria na elaboração do projeto.

Este grupo de trabalho desenvolveu dois projetos de veículos para combate a incêndio, o AP I, montado sobre um R 112 com capacidade para 3.500 l de água, 420 l de concentrado e 50 kg de halon; e o AP II, montado sobre o R 142 para 6 mil l de água, 720 l de concentrado e 100 kg de halon. Durante o tempo de desenvolvimento dos produtos, cerca de 1 ano, a Aeronáutica adquiriu 5 unidades do projeto, para opera-

rem nos Aeroportos de Santos Dumont e Belo Horizonte, os quais deverão ser completados com a tração dianteira após a aprovação final do projeto.

Os dois protótipos serão entregues em dezembro, para serem testados pelo Exército na Restinga de Marambaia, no Rio de Janeiro. Os veículos já passaram por um período de rigorosos testes, na pista que a Engesa utiliza para verificar o desempenho de seu tanque de guerra Cascavel. Segundo o departamento de Motores da Scania, a Aeronáutica tem necessidade de aquisição de 130 unidades deste veículo, num prazo de 3 anos.

## Consórcio reduz o prazo para entrega de veículos

“O Consórcio Nacional Scania está entregando, em média, 3 veículos por grupo, a cada reunião, ou seja, 1 a mais do que era previsto inicialmente. Com isso, estamos abreviando o tempo de participação no plano, já que, ao invés de 60 meses, a saída total dos veículos poderá diminuir para 42 ou até 36 meses, o que é um grande benefício para o cotista”.

O comentário partiu de Luiz Sérgio Guimarães Leite, Gerente de Vendas de Caminhões da Scania, ao fazer rá-

pido balanço das entregas de veículos, por lance e sorteio, no Consórcio Nacional Scania. Até a reunião de Pelotas/RS, realizada no último dia 12 de dezembro, o consórcio — que foi lançado em junho de 1982 — já contava com 18 assembléias e estava com 8 grupos, reunindo, no total, aproximadamente 900 cotistas.

A grande vantagem do consórcio está no fato do carreteiro ou frotista participante poder tirar seu veículo, pagando uma prestação que

representa apenas um terço do valor de qualquer parcela paga nos financiamentos comuns, como o Crédito Direto ao Consumidor — CDC. E, ainda, o consórcio oferece um bônus, em dinheiro, para todo cotista contemplado.

### Paraná lidera

No cômputo geral, o Paraná é o Estado onde se concentra o maior número de cotistas do Consórcio Scania: 232. Em seguida, vem o Rio Grande do Sul, com 215 cotistas, e São Paulo, com 168. A quar-

ta posição está com o Estado de Santa Catarina, com 81 cotistas, seguido de Mato Grosso (ambos), com 36, e Minas Gerais, com 27 cotistas, entre as localidades de maior participação no plano.

Em termos de concessionárias, obviamente também o Estado do Paraná está na frente, com Cotrasa (134 cotistas) e Irmãos Lopes (98 cotistas). As outras três posições principais pertencem a Suvesa (91), Brasdiesel (83) e Codema (65 cotistas).

Dentre as cidades que já

sediaram as assembléias do Consórcio Nacional Scania — que sempre são transmitidas ao País todo, ao vivo, pela TV Executiva/Embratel —, apenas São Paulo e Londrina aparecem duas vezes. As 17 assembléias foram realizadas nas seguintes cidades brasileiras, pela ordem de data, a partir de junho de 82: São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Londrina, Curitiba, Brasília, São Paulo, Lages, Salvador, Blumenau, Campo Grande, Londrina, São Luiz, Bauru, Caxias do Sul, Sumaré, Florianópolis e Pelotas.

### REI DA ESTRADA

Publicação bimestral da Saab-Scania do Brasil S/A, editada pelo Depto de Comunicação de Mercado — Imprensa.

Gerente de Comunicação de Mercado: Eurico Barreiros Netto

Editor Responsável: José Eduardo Ramos Gonçalves (MTb 12.120 — SP)

Redação: José Eduardo R. Gonçalves e Maria Teresa B. Paglerani.

Fotografias: José de Oliveira

Diagramação: Milton Alves Júnior.

Ilustrações: Gilmar Godoy (Gil)

Composição: Diário do Grande ABC.

Impressão: Centro Gráfico Scania.

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151 (Via Anchieta, km 21) — São Bernardo do Campo — SP — CEP 09.700 — Fones: 452-9131, 452-9112 e 452-9473.

É autorizada a reprodução de qualquer matéria editorial, desde que citada a fonte.

# SCANIA 50000

## PARANÁ FICA COM O CAMINHÃO HISTÓRICO

Já existem mais de 50.000 veículos Scania no mercado brasileiro. Na tarde do dia 18 de outubro, o veículo nº 50.000 produzido pela Saab-Scania do Brasil deixou a linha de montagem, para ser recebido em comemoração especial, que reuniu diretores, gerentes, funcionários, concessionários e convidados. O Scania nº 50.000 é um caminhão T 142 H 4 x 2, modelo lançado em meados deste ano e que conta com motor de 14 litros, que proporciona potência de 388 CV a 2.000 rpm. O veículo foi adquirido, com muita festa, pela Transportadora Ouro Verde, de Ponta Grossa/PR, através da concessionária Cotrasa.

A Scania iniciou sua produção no Brasil em 1957, numa pequena fábrica instalada no bairro do Ipiranga, em São Paulo. Em 1962, foi inaugurada a atual fábrica de São Bernardo do Campo e, três anos depois, 5.000 veículos já se encontravam no mercado nacional.

O 10.000º veículo Scania foi produzido em 1970. Por volta de 1975, o número de produção já estava dobrado e, apenas dois anos depois, em 1977, surgiu o 30.000º veículo da marca. Ao produzir o seu veículo nº 50.000, em outubro, a Scania mantinha, também, a sua tradicional posição de liderança, com 42% de participação no mercado nacional de caminhões pesados.

### Festa na entrega

Depois da comemoração especial na própria fábrica, onde o T 142 deixou a linha de montagem rompendo uma enorme parede de papel, como se estivesse saindo de um pacote, sob os aplausos de representantes da rede Scania, o veículo foi motivo de muita festa em sua trajetória até a garagem da Transportadora Ouro Verde.

Na noite de 26 de outubro, por exemplo, a matriz da Cotrasa, em Curitiba, fez a festa da entrega de chaves, com a participação de Hans Schluemann (Diretor Comercial da

Scania), Vicente Frare, Celso Antônio Frare e Ciro Frare (todos da Transportadora Ouro Verde), que foram recepcionados por Hetuy Marin, Valdir Marin e Norvino Marin (Cotrasa/Curitiba) e Santo Mezarobba e Sérgio Peretti (ambos da Cotrasa/Ponta Grossa). Logo após a solenidade, foi oferecido um churrasco - bastante descontraído - a todos os convidados.

Na ocasião, o fundador da Transportadora Ouro Verde, Vicente Frare, mostrava-se muito satisfeito com a homenagem. "Só posso agradecer à Scania e à Cotrasa, porque, com tantos clientes no Brasil, fomos os contemplados com esse caminhão histórico. Para nós, é uma honra tê-lo na frota".

Por sua vez, Celso Frare - filho do fundador e também um dos diretores da Ouro Verde - lembrou que é o primeiro caminhão 142 que chega à sua frota. "Até agora temos aumentado a frota com o modelo T 112. Como trabalhamos no transporte de rocha fosfática (matéria-prima para adubos) nas rotas São Paulo-Paraná e Minas Gerais-São Paulo, com o T 142 vamos ter maior carga dentro da Lei da Balança. Junto com ele, vamos testar o semi-reboque da Randon", disse Celso Frare.

Quanto à comemoração, Celso declarou que se sente homenageado: "Esse caminhão não vendemos mais! E quero ver se ficamos também com o Scania nº 100.000!".

O mais interessante é que o Scania nº 50.000 ganhou uma terceira festa: ela aconteceu no início de novembro, em Ponta Grossa, cidade onde se encontra a filial Cotrasa que fez a venda e também onde fica a sede da transportadora compradora. Para a alegria de Santo Mezarobba (Cotrasa/Ponta Grossa) e da Família Frate, o T 142 histórico se transformou no grande presente do 10º aniversário da Transportadora Ouro Verde, que passa a ter 63 caminhões Scania em sua frota de 70 veículos.



Hans Schluemann entrega o veículo 50.000 a Vicente Frare, em solenidade que terminou com um descontraído churrasco.



## Concessionários aprovam o T 112 com Intercooler

Pouco tempo depois de lançado pela Scania no mercado europeu, o "Intercooler" foi apresentado no último dia 18 de outubro no Brasil, à sua rede de concessionários, na mesma ocasião em que saiu da linha de montagem o veículo de nº 50.000. O duplo acontecimento foi comemorado com uma "Convenção de Concessionários", para a apresentação técnica e comercial do novo equipamento, além de um debate aberto entre a Scania e sua rede.

A apresentação técnica foi feita por César de Aguiar, assessor da Divisão Industrial, que mostrou o pioneirismo da empresa em lançar no Brasil um equipamento que representa a mais avançada alternativa na economia de combustível no transporte pesado. Aguiar mostrou que o "Intercooler" proporciona redução de 7% no consumo do veículo, além de oferecer maior vida útil ao motor, decorrente de sua potência extra. Outro ponto destacado por Aguiar é a



redução de até 60% na necessidade de mudanças de marchas. Mas o fundamental, segundo ele, é a possibilidade de operar com maior velocidade média, ganhando, assim capacidade de transporte.

Nos aspectos comerciais, abordados por Rene Peroni, da Engenharia de Vendas, vale destacar o aumento da velocidade média do veículo em cerca de 8%, o que possibilita maior número de viagens/mês. Rene também mostrou que o

novo Scania com "Intercooler" proporciona custo por tonelada bem menor para os operadores. Na ocasião, Hans Schluemann, diretor comercial, anunciou que o "Intercooler" estará disponível para a venda a partir de janeiro do próximo ano, equipando os caminhões T 112. Seu preço sofrerá um pequeno acréscimo da ordem de 8%, no valor do veículo e as primeiras 90 unidades sairão de fábrica na cor prata, com faixas pretas e chassi petróleo-metálico.



Momento histórico: o Scania nº 50.000 deixa a linha de montagem.



Com 91 caminhões Scania, a empresa opera também nos intermodais.

A transportadora Tegon Valenti, de Bento Gonçalves, deverá iniciar, já nos primeiros meses do próximo ano, a construção de sua nova sede, com terminal de cargas ocupando área de 6 mil metros quadrados, em Guarulhos, na Grande São Paulo. A empresa informa que o terreno, com área total de 15 mil metros quadrados, já está com os serviços de terraplenagem concluídos e deverá acomodar, além das instalações tipicamente operacionais, também oficinas e escritórios.

"A pior época já passamos: 82 foi um ano ruim, 83 já esteve mais razoável e para 84 esperamos muita coisa boa", prevê o Diretor Presidente, Walter Valenti, com base no faturamento da empresa. Afinal, somente

em outubro, a Tegon Valenti – com atividade principal voltada para o transporte de vinho e que conta com frota de quase 250 caminhões (dos quais, 91 Scania), e 108 carretas – faturou Cr\$ 1 bilhão. E em novembro e dezembro, esperava superar esse faturamento.

#### Acreditar ou desistir

O rendimento constante vem fazendo a Tegon Valenti saltar com rapidez para os altos postos do transporte rodoviário nacional. Na classificação elaborada pela Revista "Transporte Moderno", publicada há aproximadamente dois meses, a transportadora surgiu em 15º lugar, e com a vantagem de estar subindo de 8 a 10 posições a cada ano. "Pretendemos estar entre as 10

## Para a Tegon Valenti, 84 já tem bom início



Walter Valenti

maiores, até o final deste ano", comenta o Diretor-Presidente.

Surgida da fusão entre as famílias Tegon e Valenti, em novembro de 1961, a empresa sempre navegou tranquila – com vento à favor – até 1981, quando um passo ousado quase acaba em tropeço. "Naquele ano – explica Walter Valenti – compramos quatro transportadoras e a maré virou de uma hora para outra, trazendo grandes dificuldades. Tivemos de recorrer aos dólares para dar conta dos investimentos e, depois, para pagar em dólar, já dá para imaginar como foi!"

"O pior já passou – acrescenta – e as dificuldades do momento, comum a todos os empresários nacionais, são os juros altos, o difícil acesso ao dinheiro e, ainda, o fato de operarmos com produ-

tos sempre derivados de petróleo e sujeitos às oscilações de preço, como combustíveis, pneus e outros. Nesse ano que está terminando, concentramos nosso trabalho na eliminação da dívida em dólares e dos financiamentos".

E o que se pode esperar para 1984?

Walter Valenti responde: "O transporte rodoviário terá que ser feito do mesmo jeito; isso não pára. Acredito até que, se tivermos boas safras, vamos ter dificuldades de renovação da frota, porque a procura poderá até superar a oferta. Parece muito otimismo, mas tenho 30 anos de transporte e 22 de empresa, conto com 1.200 funcionários e só me resta acreditar nisso ou desistir. O novo terminal de cargas de

Guarulhos é uma mostra que não vamos desistir".

Um detalhe que chama a atenção do dirigente da transportadora está no fato da situação econômica de 1969 apresentar várias semelhanças com a atual. "Em 69, fizemos um terminal em São Paulo. Estávamos deixando 200 metros quadrados alugados, para nos instalarmos em 3 mil metros quadrados próprios. Ai, passamos a enfrentar as dificuldades da economia. Só que tem o outro lado da estória: Quando você está apertado e o resto vive bem, é mais fácil superar tudo. Já no ano passado, tudo foi ruim para nós e para os outros. Não se esqueça que 30% das transportadoras nacionais já desapareceram com a atual crise econômica", finalizou.

## Cotrasa tem destaque na venda do Consórcio

A concessionária Cotrasa, de Cascavel (PR), tem alcançado atuação destacada na venda de cotas do Consórcio Nacional Scania. Atuando na região Oeste do Paraná e tendo à frente a direção de Nereu Marin, a Cotrasa já vendeu 50 cotas do consórcio e entregou 16 veículos, sendo 4 por sorteio e 12 por lance.

Na 17ª assembléia, em novembro, a Agrícola Sperafico Sementes e Transportes foi contemplada com um T 112. A Sperafico é uma destacada empresa no ramo de transportes, pecuária e agricultura, com sede em Toledo (PR). Segundo Osmar Machado da Silva, da Cotrasa, esta empresa possui uma frota de 50 veículos e tem planos para sua renova-

ção, utilizando também os benefícios do Consórcio Nacional Scania, do qual ela já adquiriu 5 cotas e tem intenção de comprar mais 10.

As empresas e carreteiros beneficiados pelo Consórcio na região da Cotrasa são: Transportadora Boicy, Irmãos Zanella e Gaboardi, Transportadora Amadeu, Trans Alegretti, Edmar Edvino Scharnberg, Transportadora Ferlin, Transportadora Nova Santa Rosa, Transportadora Zanella, José Carlos Schmitt, Ademir de Oliveira, Transportadora Florença, Hidelbrando Antonio e Irmãos, Transmapi, Comércio de Cereais Laurindo, e Transportadora Agrícola Allegetti.



Quem te viu...



...quem te vê!

## Uma receita para vencer a crise

Qual a receita para os colegas do transporte rodoviário poderem crescer em plena crise?

Resposta: "Confie no seu trabalho e evite participar de comentários negativos. No geral, a persistência e o trabalho superam qualquer crise".

Essa declaração, que à primeira vista parece bastante simples, corresponde à própria experiência de seu autor, Fiorindo Zorzi, mais conhecido como "Jorgeto" e pro-

prietário de frota com 10 caminhões Scania, pronto para ampliá-la.

O bem-humorado Jorgeto é cliente da concessionária Brasdiesel, de Caxias do Sul/RS, e possui uma empresa familiar bem típica da região. No início, em 1950, Jorgeto tinha um Ford Big-Job F-8. Depois em 1962, comprou seu primeiro Scania, um L-75, e não parou mais de crescer. Atualmente, auxiliado pelos filhos Jairo, Gilmar e Gilberto, Jorgeto

mantém a empresa que transporta matéria-prima para fabricação de cimento.

Trinta e cinco anos de estrada, seis anos como administrador, Jorgeto continua acreditando que crise se vence com trabalho e pretende adquirir, a curto prazo, mais 10 caminhões Scania. E nas horas de folga – quando muita gente ainda esquentava a cabeça – Jorgeto esquece de tudo, ao som do seu inseparável acordeon. Ele é que está certo!



Nereu Marin (Cotrassa Cascavel), Levino José Sperafico (Agrícola Sperafico), Osmar Machado da Silva (Cotrassa) e Válder Lorenzette (Agrícola Sperafico).

# TESTE

Defletor de ar  
e  
Pneus radiais

# 16%

## de economia no desempenho geral

A Saab Scania do Brasil, em conjunto com a Michelin e a Texaco, participou de um teste promovido pela Revista "O Carreiteiro" para verificar a economia proporcionada pelo uso de defletores de ar e pneus radiais, mostrando um resultado surpreendente com a economia de 16% no consumo de combustível. O teste teve a duração de 5 dias, dividido em 7 fases, no mesmo percurso utilizado como padrão pela revista: Scania - Anchieta - Itariri e Itariri - Imigrantes - Scania, totalizando 243 quilômetros de estradas nas mais diversas topografias e condições de tráfego.



Fotos: Hugo de Barros/Revista O Carreiteiro

O teste comparou um veículo com defletor e pneus radiais com outro sem o equipamento.

O teste foi feito com dois veículos R 112 MA, da Transportadora Transcarne, de Presidente Prudente (SP), ano 82, com semirreboque frigorífico e PBT de 40 toneladas. Para maior segurança dos resultados o grupo formado pela Scania, Michelin, Texaco e O Carreiteiro, com o incentivo do PRODEL (programa governamental de apoio à economia de óleo diesel e lubrificantes) usou a norma européia RCCC, que determina que os produtos testados sigam critérios rígidos de igualdade, do ponto de vista técnico. Desta forma, os veículos foram cuidadosamente revisados na montadora, para que suas condições de operacionalidade fossem exatamente iguais.

Assim, foram preparados dois veículos, um com defletor de ar superior e lateral, com pneus radiais, dirigido por Antonio Cortes da Silva; e o outro veículo sem defletor, com pneus diagonais, conduzido por Karl Heinz Breets, ambos motoristas da Transcarne. Os caminhões foram comparados entre si, obedecendo 7 fases de testes: duas para avaliação de pneus radiais, duas para avaliação dos defletores de ar, duas para avaliação de pneus radiais em conjunto com defletores, e uma para avaliação da influência e o modo de dirigir dos motoristas sobre o resultado dos testes. Durante cada uma destas

fases, os equipamentos testados - defletores e pneus radiais - foram recambiados para que cada um pudesse mostrar sua "performance" diante do equipamento testado.

A combinação dos resultados finais demonstrou uma economia de 16% no consumo do veículo que operou com defletor de ar em conjunto com os pneus radiais. Desta forma, o teste concluiu que um veículo equipado com defletores de ar e sem pneus radiais, tende a proporcionar uma economia mínima da ordem de 3,5%; enquanto que no veículo equipado com pneus radiais, sem defletores, a economia mínima será próxima aos 10% no consumo de combustível.

### Defletores, poucos sabem usar

Segundo o assessor da Divisão Industrial, César de Aguiar, grande parte dos transportadores brasileiros desconhecem a finalidade do uso dos defletores de ar. Este equipamento - explica ele - tem o objetivo de melhorar a penetração, reduzir a turbulência, evitar a passagem de correntes de ar entre o cavalo-mecânico e a carreta, diminuindo, desta

forma, a resistência ao avanço do veículo. Os defletores para os veículos Scania representam uma economia, equivalente a 10 anos de desenvolvimento de motor.

Este equipamento torna-se mais eficiente quando o veículo desenvolve velocidades elevadas. Um caminhão frigorífico, por exemplo, que trafegue a uma velocidade média de 70 km/h, irá alcançar uma economia da ordem de 5%, afirma Aguiar. Porém, ele esclarece que o resultado de 16% de economia de combustível, com o uso de defletores e pneus radiais, não pode ser levado a sério como um número definitivo. "É evidente que mais alguma coisa, além dos equipamentos especiais, produziu esta economia. Apesar de todo rigor técnico, com que foi feita a avaliação, confirmando o resultado, essa formidável economia está diretamente relacionada à maneira de dirigir, uma vez que durante os testes os motoristas foram treinados para obter economia. Assim, não foi somente o uso de defletores de ar, pneus radiais e lubrificação adequada que produziu economia. O bom resultado vem, sobretudo, do uso correto das marchas e do cuidado com que os veículos foram operados. Portanto, quando analisa-

mos os resultados não devemos nos esquecer que existem vantagens significativas no uso de defletores, pneus radiais, turboalimentador, Intercooler, entre outros. Mas, a diferença entre um motorista atento e bem treinado e outro guiando sem critérios, pode significar variações de até 15% no consumo do mesmo veículo operando no mesmo trajeto.

Aguiar alerta que os resultados nem sempre são componíveis. "É preciso, sobretudo, escolher adequadamente o veículo certo para cada tipo de transporte. O Programa Scania, lançado em 81 com a nova linha T e R, permite programar o veículo específico para cada caso. Não resolve nada usar defletor em caminhão que transporta carga mais baixa que a

cabina, ou mesmo numa betoneira que anda a 35 km/h. É preciso deixar claro que defletor não é enfeite, ele tem uma finalidade técnica".

De acordo com Aguiar, a Scania recomenda o uso deste equipamento em unidades que andam a velocidades acima de 60 km/h, tracionando equipamentos com altura superior a da cabina. "É recomendável consultar a Engenharia de Vendas da Scania, porque muitas vezes é viável a utilização de defletor lateral sem o uso do superior, como em graneleiros, que trafegam a velocidades altas com carga baixa". As informações detalhadas sobre o teste estão à disposição dos interessados na Saab Scania do Brasil.

## Mais de 1 milhão de km sem mexer no motor



A família Gobbi orgulhosa ao lado do seu LK

Um LK 140 com 7 anos de estrada chega ao marco de 1.180.000 quilômetros sem precisar abrir o motor, usando componentes originais e ainda com muita lenha pra queimar. O veículo foi adquirido em 1976, pela família Gobbi, formada por três ex-carreiteiros, Raul, Romulo e Francisco, da concessionária Mecânica, de Vacaria (RS). Em 1972 a família se reuniu e formou uma empresa de transportes na cidade de São Bernardo, distrito de Vacaria, adquirindo neste ano seu primeiro veículo Scania.

Muitos veículos se seguiram ao primeiro L 110 e todos foram tra-

tados com a mesma atenção do LK 140 que, viajando com 33 toneladas de carga líquida, faz a linha Sul-São Paulo, Recife, Salvador, Fortaleza. O seu motor nunca precisou de reparos, nem mesmo sua bomba injetora. Apenas foram executados os serviços normais de manutenção, como reparos nos bicos injetores, troca de óleo do motor, limpeza do filtro e regulagens normais. A coroa e o pinhão ainda são originais e a lataria também mantém até hoje sua pintura original. Somente em setembro passado, o motor com 1.180.000 foi recondiçãoado, sem precisar retificar o virabrequim.



Os veículos foram cedidos pela Transcarne



Um usava pneu radial, enquanto que o outro, diagonal

ROBERTO PALHANO

Quando o Acir me convidou para fazer a viagem inaugural em um dos seis novos S 112, adquiridos pela Empresa União Cascavel-Eucatur, que deveriam ficar em Porto Velho (RO) para de lá fazerem linha até Cuiabá (MT), imaginei tratar-se de uma viagem bastante cansativa, principalmente porque só tínhamos certeza da data de saída de Cascavel (PR), onde é a sede da empresa. O resto ficava por conta do bom tempo, da perícia do Acir (um dos dirigentes da Eucatur), e dos motoristas que nos acompanhavam, além de um pouco de sorte, também, afinal, poucos acreditavam que um ônibus de 13,20 metros de comprimento conseguisse fazer o percurso entre Cuiabá e Porto Velho, pela BR-364, a "Rodovia do Inferno", como eles chamam por lá.

Saimos de Cascavel às 6h30 da manhã do dia 3 de novembro, e, 22 horas depois estávamos estacionando o S 112 na garagem da Eucatur, em Cuiabá, apesar das paradas longas, como em Presidente Prudente (SP), onde fomos rever os amigos da Empresa Andorinha, que é sócia da União Cascavel. Esse percurso leva, normalmente, 24 horas, e nosso ônibus estava com seus bagageiros totalmente lotados.

Em Cuiabá abastecemos o ônibus e constatamos que ele havia feito 3,97 km/litro de diesel, ainda com o motor não amaciado. Neste primeiro trecho da viagem, cerca de 1.800 quilômetros, levamos 2 motoristas, a família de um deles, o Acir e eu. No bagageiro levávamos peças de reposição para as agências de Cuiabá, Ji-Paraná e Porto Velho, além da mudança do motorista que carregava desde malas até móveis e fogão. Por baixo, calculo uns 5 mil quilos.

**BR-364 - RUMO AO DESCONHECIDO**

Após parada para um banho e café da manhã, prosseguimos viagem após o almoço, agora, em caráter comercial. Eram 12h30 do dia 4 de novembro, quando saímos do marco zero da BR-364 com lotação completa: 50 passageiros, fora o Acir e eu.

O asfalto termina passados 100 quilômetros de Cuiabá e aí é que começa a aventura. Neste ponto fizemos uma parada forçada de quase 3 horas. É que a pista estava interdita para abrir um desvio provisório. E, quando liberaram a passagem, sofremos nosso primeiro e único acidente nestes 3.500 quilômetros de viagem - o ônibus ficou com o balanço traseiro encostado na borda de um buraco e as rodas motrizes suspensas, sem condições de tracionar. Mas, imediatamente um caminhão nos tirou do buraco.

Daí pra frente a paisagem começou a mudar. Às vezes uma siriema cruzava a estrada; em outras, era uma paca, um tatu ou até mesmo uma cobra. E, por todos os lados, a floresta exuberante sem outros traços de civilização, além da estrada em meio à selva.

Já era noite fechada, lá pelas onze, quando demos com uma enorme fila de caminhões parados - outro trecho interdito para conserto. A fila era tão grande que não conseguíamos ver o seu fim. Apenas ouvimos ao longe o ronco das máquinas trabalhando. No meio deste barulho, ouvimos um ronco familiar: eram os motores Scania DS 14 que equipam gigantescos "fora-de-estrada" Terex. Cerca de uma hora depois, a estrada já estava desimpedida.

Junto conosco iam outros ônibus menores, de 9 a 10 metros de comprimento, de outras empresas que, também trafegam por lá. Esses veículos menores estavam com molejos reforçados, saía da carroçaria e quadro do chassi bastante elevados do solo, pneus lameiros e pouco mais de 30 lugares. O S 112 da Eucatur, com carroçaria rodoviária, saía não elevada para ganhar espaço nos bagageiros, estava com pneus radiais, não apropriados para estradas com lama, e ocupava seus 13,20 metros com 50 lugares. E, apesar disso tudo, ele trafegava firme, conduzido pelo Acir, enquanto os outros ônibus menores "dançavam" para todos os lados, ao ritmo da lama. Aliás, vale um parêntese - o Acir é um jovem de 21 anos,

# "Prepare-se: estamos entrando na Rodovia do Inferno.."

## Eucatur quebra tabu

A Eucatur - Empresa União Cascavel de Transporte e Turismo - é pioneira no uso de Scania em estradas ruins, fazendo linhas "pinga-pinga". Armando Prata, diretor da empresa, diz que conseguiram quebrar um velho tabu e provar como é rentável. "Existia um preconceito de que Scania era veículo do asfalto, nós o usamos em estrada de chão e provamos que seu consumo é 15% menor, além de carregar 30% a mais de passageiros, apresentando melhor desempenho comparado com os veículos médios, que rodam na mesma linha.

Atualmente a Eucatur tem 15 Scania cobrindo a linha Cuiabá-Porto Velho, mas os planos da empresa incluem a substituição gradual dos médios por pesados. "A rentabilidade do Scania tem sido muito grande. Já tínhamos o ônibus BR 116 na linha



Armando Prata

Cascavel-Cuiabá, até que no início deste ano resolvemos testá-los na BR 364. Foi um ovo de Colombo", afirma Armando, explicando que a 364 liga Cuiabá a Porto Velho numa extensão de 1.700 km, dos quais 50% ainda não têm asfalto. Há previsão de conclusão da obra para o final de

84. "Assim que a estrada estiver pronta, pretendemos adotar o K 112 neste percurso". Hoje, usam S 112 por ser um veículo com motor dianteiro, com melhor aplicação para estradas de terra.

A Eucatur, com sede em Cascavel (PR), tem uma frota de 432 unidades e opera nos estados de Paraná, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Amazonas, território de Roraima e Venezuela, fazendo a linha mais longa da América do Sul: Cascavel - Santa Helena (Venezuela), com 5.500 quilômetros, coberta em 10 dias. Ela conta com pontos de apoio nas cidades de Cascavel (PR), Cuiabá (MT), Vilhena (RO), Cacoal (RO), Ji-Paraná (RO), Ouro Preto (RO), Porto Velho (RO), Manaus (AM) e Boa Vista (RR).

filho do Assis Gurgacz e de dona Nair, proprietários da Eucatur, que toca um Scania como poucos.

Ao amanhecer do dia 5 estávamos no meio da mata, seguindo por um estreito caminho, quando paramos numa clareira, onde se erguiam algumas construções precárias. Era o "postinho", como é conhecido o ponto de parada para o café da manhã. Segundo o que me disseram, não dá para construir nada melhor por ali, por estar em território indígena.

Partindo do "postinho", mais umas quatro horas de viagem, cruzamos a divisa Mato Grosso-Rondônia, onde fomos para uma unidade da Sucam para a vacinação contra a febre-amarela silvestre. A próxima parada foi Vilhena, para o almoço, onde aproveitamos também para lavar o ônibus.

**OS CAMINHOS DO NOVO ESTADO DE RONDÔNIA**

De Vilhena para frente a estrada se torna melhor. Os trechos com asfalto são mais frequentes e mesmo os de terra são melhores. A estrada não apresenta mais aquela paisagem de floresta, uma vez que a mata foi aberta em pelo menos uns quinhentos metros de cada lado.

Pouco antes de sairmos de Cacoal, um daqueles ônibus menores de outra empresa que atende a região, deixou a Rodoviária. Ele tinha alguns minutos à nossa frente, mas pouco depois, em meio à poeira, já o ultrapassávamos. De lá até Presidente Médici paramos 5 vezes à beira da estrada para pegar passageiros, e ele, sem pegar ninguém, uma vez que estava atrás de nós, só conseguiu nos ultrapassar na nossa última parada, pertinho de Médici. Resultado: chegamos com mais de 10 passageiros em pé, por falta de lugar e ele com mais de 15 assentos vazios. Fato semelhante aconteceu nas paradas da Rodoviária. Os passageiros atraídos pelo novo ônibus, preferiam viajar de pé, enquanto os ônibus menores deixavam as plataformas quase vazias.

Em Médici paramos para o jantar, mas assim mesmo chegamos a Ji-Paraná junto com o ônibus da outra empresa que saía de Cuiabá três horas e meia antes de nós, sem parar para jantar. Só para esclarecer, esse trecho deveria ser coberto em 36 horas, mas conseguimos fazê-lo tranquilamente em 33, até Ji-Paraná.

Neste ponto da viagem deixamos o S 112 seguir até Porto Velho e eu e o Acir desembarcamos para pernoitar na segunda casa dos Gurgacz. O ônibus chegou em Porto Velho na manhã do dia 6 de novembro, depois de 43 horas de viagem na BR-364, cerca de 5 horas a menos que o habitual!

**A ONÇA COMEU, MAS O NENÊ NASCEU**

Em Ji-Paraná tivemos a oportunidade de conhecer um pouco a história da Eucatur, contada por Assis e dona Nair. É bastante agradável ouvir desta jovem senhora as estórias do difícil começo da empresa, época em que ele era responsável pelo rancho dos mecânicos e motoristas. Constantemente ela saía com um utilitário Rural para rebocar ou prestar socorro a um ônibus quebrado; e nas horas de folga ainda lavava os veículos.

Dona Nair é uma dessas grandes mulheres que estão atrás dos grandes homens. Dentro de sua simplicidade ela nos conta que certa vez um passageiro pediu ao motorista do ônibus que parasse na beira da estrada, porque estava com dor-de-barriga. Esse passageiro não voltou mais; pois fora comido por uma onça. Mas, ao chegar ao destino, o ônibus estava com o mesmo número de passageiros; uma criança havia nascido a bordo.

O Assis, por sua vez, conta o outro lado da história da Eucatur. Ele é um homem forte, jovem, descendente de poloneses e que tinha um sonho na vida: ser empresário de ônibus. Começou no Paraná e Mato Grosso já não tivessem mais espaço para ele, foi subindo e chegou até o Acre. Mas lá não deu certo e então foi para Rondônia. Isso já faz 11 anos. Depois de Porto Velho, a Eucatur chega até Manaus, Boa Vista de Roraima e ainda vai até a Venezuela. Isso hoje, porque amanhã ninguém sabe onde o Assis pretende chegar.



Grandes retas de asfalto entre Campo Grande e Cuiabá



No km zero da BR 364 lotamos o 5112



Acir e alguns passageiros numa parada na estrada



Um desvio da BR 364, aberto em meio a mata

# STRASS

## Computador vira caminhoneiro e faz o teste perfeito

O que é preciso para se fazer o teste comparativo perfeito entre dois caminhões? Naturalmente, é necessário que os veículos sejam testados na mesma estrada, pelo mesmo motorista. E mais que isso: na estrada, cada veículo deveria enfrentar as mesmas condições e situações de tráfego, além do motorista ter, com os dois, procedimentos idênticos em acelerações, ultrapassagens e trocas de marchas. Ou seja, tudo que acontece de imprevisível no teste com um veículo, deveria acontecer com o outro. Impossível? Nem tanto, tudo isto já acontece no STRASS.

O STRASS, sigla que significa "Scania Transport Simulation System", é um sistema de computação com bases sólidas - apoiadas em testes de milhares de quilômetros pelas estradas de todo o mundo - e que simula a operação de qualquer caminhão, em determinado percurso previamente gravado. Desenvolvido pela Scania, na Suécia, o STRASS já chegou ao Brasil, onde está sendo usado para diversas avaliações técnicas, como, por exemplo, para se constatar o bom desempenho do caminhão Scania com "Intercooler", lançado em outubro.

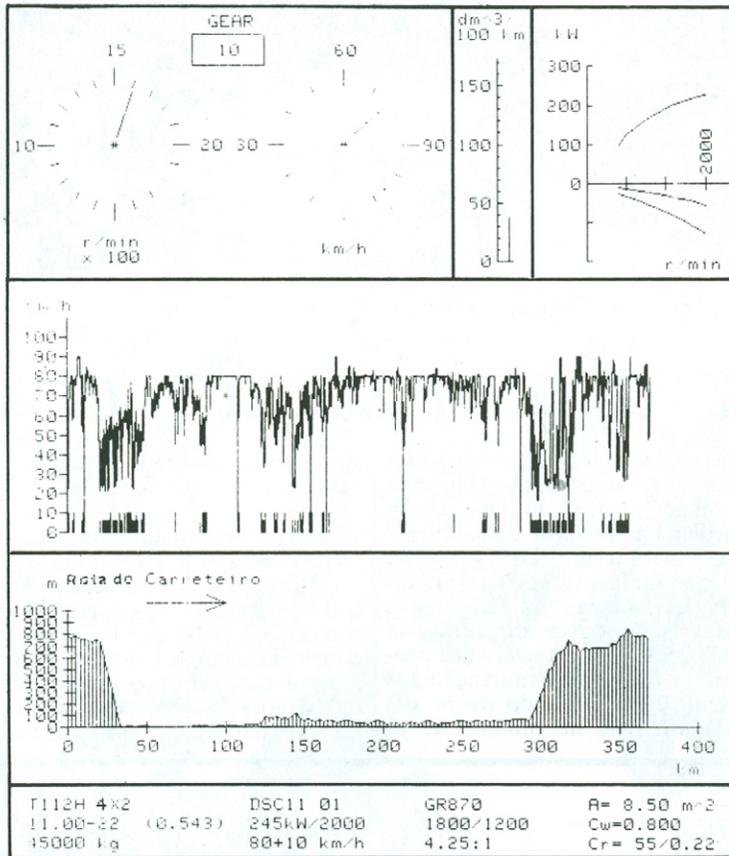
### Como funciona

Inicialmente, foram realizados levantamentos em várias estradas do mundo, dentre as quais as principais brasileiras, com um veículo equipado com o que nossos técnicos chamam de "caixa preta", ou seja, uma caixa com instrumentos que medem e gravam a velocidade e altitude do veículo ao longo do percurso. As informações gravadas por esta "caixa preta" podem ser, por exemplo, do tipo: No km 38 daquela rodovia o veículo estava a 50 km/h, subindo uma rampa de 2% a 550 metros do nível do mar.

Todos esses dados, correspondentes a cada ponto da estrada, são gravados numa fita magnética, tipo cassette. Levada para a fábrica da Scania, esta fita é colocada no computador, onde passa a fazer parte de um de seus arquivos, do qual já constam gravações feitas no primeiro semestre deste ano, nas estradas brasileiras. Fazem parte também destes arquivos do computador, informações relativas às características dos vários modelos, motores, transmissões, sistemas de tração e pneus de veículos Scania.

Para fazer uma simulação de determinada estrada, basta informar ao computador o nome da rodovia, as características do conjunto veículo-equipamento desejado e alguns dados referentes ao tipo de operação, tais como velocidade máxima permitida, peso bruto total do veículo, coeficiente de resistência ao rolamento entre pneu e solo e outros.

O computador processa essas informações, combinando os dados referentes à velocidade do veículo gravada anteriormente



A ilustração mostra o que acontece no vídeo do computador, durante a simulação. No quadro de cima, estão o tacômetro, velocímetro, escala marcadora de consumo e o gráfico de potência utilizada para acelerar ou freiar o veículo. No quadro do meio, aparecem as velocidades (km/h) registradas ao longo do percurso. No quadro de baixo, está o perfil topográfico do percurso. Finalmente, os dados do rodapé são as especificações do veículo em teste.

com dados de altitude, de maneira a simular quaisquer obstáculos, tais como curvas, tráfego intenso, ou irregularidades no solo que porventura existam no trajeto. Deste modo, pode-se fazer centenas de diferentes simulações por hora.

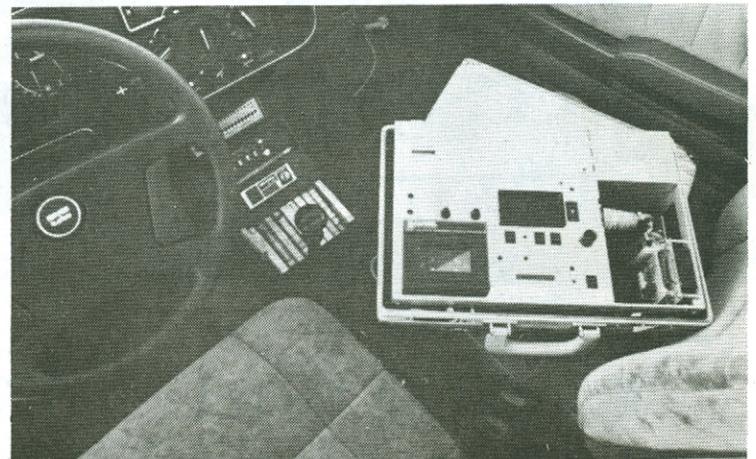
### Viajando pelo computador

Vejamos como seria a simulação de dois caminhões Scania T 112 H 4 x 2, um equipado com "Intercooler" e o outro com equipamentos normais, porém ambos operando na rodovia BR-116, que liga São Paulo a Porto Alegre. Nessa "viagem", que ocorre dentro do computador, são observados os limites práticos de velocidade, conforme o que poderia acontecer no trânsito de estrada. Ainda na "viagem", surgem outros veículos em diferentes velocidades, que ultrapassam e são ultrapassados pelos caminhões. É importante notar que ambos os "motoristas" usam os veículos com o máximo de eficiência, mudando de marcha de forma muito precisa. Com isso, o desempenho dos veículos é otimizado. O interessante é que a mesma situação é enfrentada pelos "dois motoristas", ao mesmo tempo. E os "dois motoristas" são, na verdade, o próprio computador.

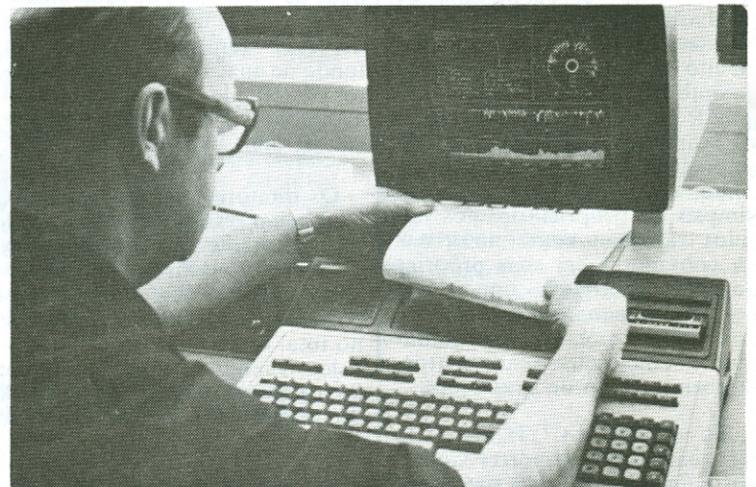
No final da "viagem" São Paulo-Porto Alegre, os resultados são bem claros: se os testes

fossem realizados "ao vivo", na estrada mesmo, levariam 17 horas. Com o STRASS, tudo é conseguido em apenas 1 minuto e 30 segundos. E o que aconteceu? Descobriu-se, por exemplo, que o Scania com "Intercooler" apresentou economia de 7% de combustível em relação ao modelo convencional. E na viagem toda, o caminhão com "Intercooler" teve 1.388 mudanças de marchas, enquanto o modelo convencional realizou 3.192 mudanças. Assim, o primeiro teve a vantagem de trocar a marcha 56,5% menos vezes.

Outros resultados importantes foram registrados: o motor com "Intercooler" operou com uma rotação média de 1.446 revoluções por quilômetro, contra 1.593 do motor normal, o que indica que o primeiro trabalhou 9% a menos que o outro e, portanto, terá vida útil mais longa. Durante todo o percurso simulado, o caminhão com "Intercooler" chegou à velocidade média de 60,6 km/h, enquanto o caminhão convencional ficou em 58,2 km/h. Assim, o primeiro levou vantagem de 4,1%, podendo realizar mais transporte no mesmo tempo. E, para completar, se a "viagem" simulada fosse verdadeira - na estrada ao invés do computador - o caminhão com "Intercooler" chegaria mais cedo ao destino: seu motorista estaria 45 minutos antes em Porto Alegre, podendo fazer maior número de viagens no final do mês.



Um computador de bordo registra o perfil da estrada.



No computador, os dois caminhões fazem o teste em condições idênticas.

## Repotenciamento, novo mercado para motores

Neste mês de novembro, a Scania concluiu o repotenciamento de um trator de esteira D 8K, equipado originalmente com motor D 342, da Caterpillar, que foi trocado por um motor DS 14, preparado especialmente para a aplicação neste equipamento. O trabalho foi feito para a Cia Vale do Rio Doce, em Belo Horizonte, em conjunto com a Euminas, distribuidor local de motores Scania.

Segundo Bráulio Martins, do departamento de motores da Scania, a substituição por motor nacional é necessária devido a maior facilidade de manutenção. "São máquinas que não podem parar e precisam ter a segurança de uma assistência rápida". Ele esclarece que no caso do trator de esteira com novo motor, o equipamento está proporcionando uma economia de combustível da ordem de 40%, o que representa aproximadamente 25 litros de diesel a menos por hora.

Também neste mês foi repotenciada uma escavadeira hidráulica CAT 245, equipada com motor CAT 3406, substituindo-o por um motor Scania DS 14, na Mineração Taboca, do grupo Parapanema. Bráulio explica que a máquina está trabalhando na extração de minério de Cassiterita, em São Félix do Xingú, no Pará, durante 24 horas por dia. "Neste caso é mais do que necessário a

substituição do motor importado por um de procedência nacional, principalmente pela maior facilidade de peças de reposição, atendida pela concessionária Guataparã, de Belém.

### 300 máquinas repotenciadas

Durante 8 anos, desde 1975, a Scania desenvolve trabalhos de repotenciamento de equipamentos, substituindo motores, normalmente importados, por motores Scania, desenvolvendo projetos de adaptação necessários ao equipamento. A primeira máquina repotenciada pela Scania foi um moto-scaper, CAT 621A, do Grupo Parapanema, em serviço na construção da Ferrovia do Aço.

O bom desempenho deste primeiro trabalho, levou a Scania a dar continuidade no seu processo de repotenciamento. Hoje, cerca de 80 unidades do modelo CAT 621A já receberam motores Scania. Bráulio explica que mais de 300 máquinas foram repotenciadas, representando cerca de 38 modelos para os mais diversos tipos de trabalho, desde locomotivas, compressores de ar, pás carregadeiras, guindastes, escavadeiras hidráulicas, até ônibus, dragas, sondas de petróleo, entre outras.



Os ônibus da CUTCSA, que circulam em Montevideo, possuem 3 portas e a entrada é pela frente.

## CUTCSA: Uma organização original

Uma sociedade anônima com características de cooperativa de produção fazem da CUTCSA, de Montevideo, no Uruguai, um caso inédito de organização de empresa de ônibus, em todo mundo. Com uma frota de 880 unidades, sendo 82 Scania, e 2.000 acionistas, ela emprega cerca de 60% deste total, como seus funcionários. Como? Simples, os proprietários dos veículos trabalham como motoristas ou cobradores em suas próprias unidades, recebendo um salário por este serviço. A diferença está no final do mês, quando, juntamente com seus rendimentos, recebem o lucro de suas ações.

Na verdade, a CUTCSA - Cia Uruguia de Transportes Coletivos é uma cooperativa, que reúne pequenos empresários, transformada em sociedade anônima. Assim, a CUTCSA administra os veículos que, porém, são de propriedade individual, uma vez que cada unidade constitui juridicamente uma empresa independente, formada por 2 ações de S/A, que somente podem ser vendidas juntamente com o ônibus.

Desta forma, cabe a CUTCSA administrar a arrecadação dos veículos, executar os pagamentos e distribuir os lucros de acordo com um sistema, também, bastante original. Toda a arrecadação obtida no mês, pela exploração dos veículos no transporte urbano na cidade de Montevideo, se deposita num fundo de horas trabalhadas por todas as unidades. O resultado da divisão do arrecadado pelas horas trabalhadas é distribuído entre os veículos em função de

suas horas trabalhadas e da capacidade de transporte de cada unidade, retendo-se um percentual para despesas administrativas e um fundo de auxílio que cobre o seguro do veículo. Metade do total arrecadado é destinado a reposição de mais unidades.

Os diretores da empresa explicam que o resultado deste sistema não depende unicamente das horas trabalhadas ou dos quilômetros percorridos, e sim da produção coletiva, do que se produz no total e não apenas por um veículo. Quando a arrecadação de uma unidade não atinge a média do grupo que integra, ela sofre uma punição econômica.

Além de administrar as unidades, a CUTCSA mantém um almoxarifado de peças, oficina mecânica, uma recauchutadora de pneus e uma fábrica de carroçarias, que se constitui na maior do país. Os proprietários das unidades não precisam, necessariamente, executar a manutenção de seus veículos nas oficinas da empresa. Muitas vezes, eles próprios executam os pequenos reparos, já que a maioria está no ramo há muitos anos.

### Empresa familiar favorece manutenção

A CUTCSA é a maior empresa privada do Uruguai, empregando 5.200 empregados. Com mais de 2.000 proprietários individuais, dos quais 1.253 trabalham em

suas próprias unidades, ela mantém uma organização bastante familiar, onde o núcleo-família participa ativamente da manutenção e lavagem dos veículos, já que muitas vezes os proprietários levam suas unidades para casa. Segundo a diretoria da CUTCSA, essa característica proporciona melhor manutenção aos veículos, prolongando assim sua vida útil para no mínimo de 15

anos, sendo que muitos já ultrapassaram 20 anos de trabalho.

A experiência com os Scania - conta Américo Suarez - tem sido excelente. "Estamos obtendo com o B 111 um dos mais baixos consumos de diesel, cerca de 30 litros a menos do que o Leyland consome por dia, pelo mesmo período de 16 horas". Vale destacar que no Uruguai, o consumo é medido

em horas e não em quilômetros como no Brasil.

Desta forma, acrescenta Suarez, o consumo do Scania é em média 5,5 litros por hora, enquanto que Leyland chega a gastar 1,90 litros a mais por hora. "Meu Scania tem mais de 700 mil quilômetros sem a mínima necessidade de reparar o motor. O consumo de peças e sua manutenção também tem sido muito baixos", conclui Suarez.



Parada na Rodovia Panamericana, em Santiago, subindo em direção à Tacna.



Trechos da estrada em território chileno, entre Antofagasta e Chuquibambilla.

## Depois da venda, o apoio técnico é muito importante na exportação

A Saab Scania do Brasil já exportou para o Peru cerca de 1.000 veículos, fazendo dele um dos seus principais mercados na América Latina. Desse total, 700 unidades são ônibus enviados nos últimos três anos. Para a Divisão de Exportação da empresa, a confiança do mercado peruano nos produtos Scania baseia-se na segurança da empresa brasileira, em oferecer apoio técnico, junto com o agente geral, às unidades exportadas em território peruano.

O responsável pela Assistência Técnica no Exterior, Cid de Almeida Jr, explica que os veículos são exportados ao Peru por via rodoviária, num percurso de 7 mil quilômetros, cobertos em 7 dias. Porém, em caso de grandes nevascas - acrescenta ele - o trajeto precisa ser feito por Bariloche, o que representa um acréscimo

de mais de 3 ou 4 dias. Segundo Cid um dos pontos mais perigosos da viagem fica na fronteira da Argentina com o Chile, em Cuevas. "Neste ponto, na época de inverno, os veículos precisam usar correntes nas rodas para poder descer a Cordilheira. O apoio da Scania neste percurso é de fundamental importância na transação comercial".

Quando os veículos chegam em Tacna, fronteira do Chile com Peru, começa a primeira revisão dos produtos. O responsável pela Assistência Técnica no Exterior explica que neste ponto a Scania montou uma oficina completa com a ajuda de seu representante local, a Scania Vabis do Peru, agente geral da marca que pertence a própria fábrica. "A entrega do veículo é feita em Tacna. Os clientes vão buscar suas unidades na fronteira e de lá seguem em direção as suas garagens.

### Continuidade de serviços

Para Cid de Almeida, o sucesso das exportações da Scania está na continuidade de serviços de assistência técnica no exterior. "Não basta apenas vender, é preciso estar lá para prestar assistência. A exemplo do que temos em Angola, também no Peru mantemos um grupo de técnicos da fábrica para dar apoio na revisão de garantia e auxiliar na organização técnica das empresas que adquiriram os veículos". Ele esclarece que é necessário adaptar as unidades às condições climáticas do país, "lá, as altitudes variam até 4.800 metros!".

Cid conta ainda que na última entrega de 69 ônibus para Ormeño, este ano, a Scania enviou uma equipe de 5 técnicos para acompanhar a viagem dos veículos de Uruguiana até Lima. "Este trabalho foi feito para garantir uma perfeita adequação dos veículos às estradas peruanas".

## Zâmbia recebe 35 R 112 e 3 motores marítimos

A Saab Scania do Brasil concluiu recentemente a remessa do segundo lote de 35 caminhões R 112 e 3 motores DSI 11 para Zâmbia, totalizando assim 64 veículos exportados, em negociação que totaliza US\$ 1.8 milhão. Esta venda marcou o início de comercialização com este país africano e foi a primeira vez que a fábrica produziu veículos com o conjunto de direção disposto à direita da cabina.

Os 35 R 112, todos cavaleiros mecânicos, foram destinados a

Contract Haulage, para serem acoplados a diferentes semi-reboques para transporte de carga

geral, inclusive para linha internacional entre a Tanzânia e países vizinhos. Juntamente com os

veículos, foram exportados 3 motores marítimos DSI 11, para embarcações de pesca de arrasto.

## Manutenção

# A hora certa de repor o óleo lubrificante



Pense bem nestas duas situações:

1. O motorista vai trocar o óleo lubrificante do caminhão Scania e sabe que o carter tem capacidade para 25 litros. Então, ele coloca os 25 litros e atinge a marca máxima. Depois de rodar poucos quilômetros, ele verifica - na vareta - que houve um abaixamento do nível do óleo e, por isso, volta a completar a marca dos 25 litros. Este procedimento está certo ou errado?

2. Ao verificar o óleo numa viagem, o motorista constata que o nível está entre as duas marcas da vareta, porém mais próximo da mínima (18 litros). Então, ele conclui que o nível está baixo e repõe o óleo lubrificante. A atitude está correta?

Se você concorda com o procedimento do motorista nas duas situações mencionadas, fique sabendo que está perdendo dinheiro! Pois, na realidade, em ambas as situações o motorista não precisava repor o óleo lubrificante, ao contrário do que muita gente faz.

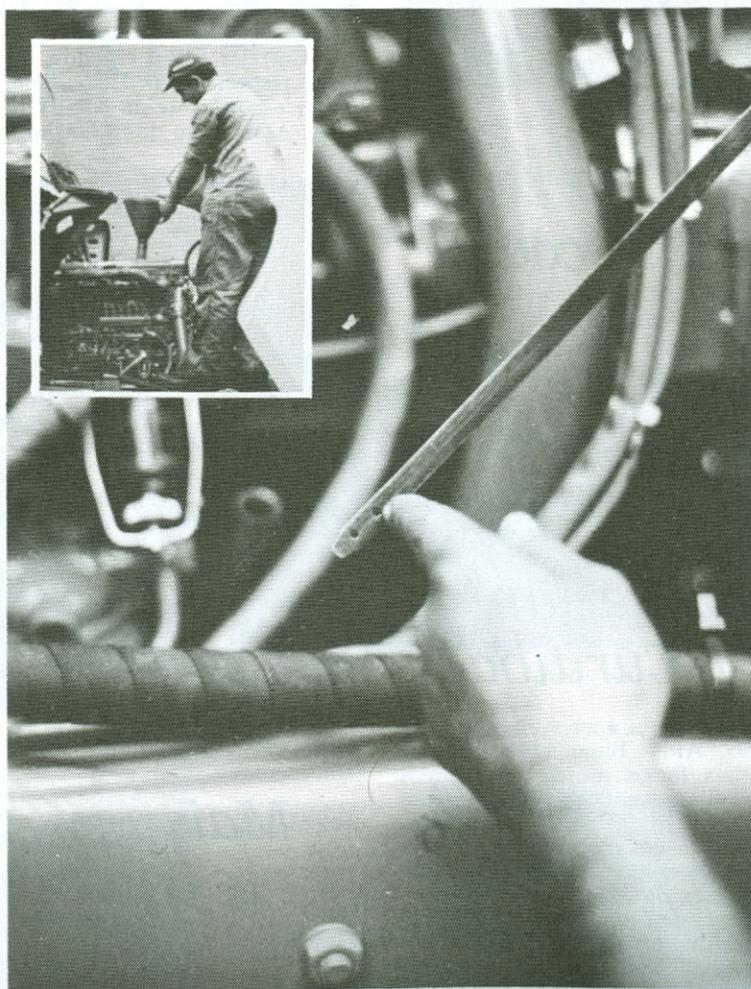
O Depto. de Assistência Técnica da Scania esclarece que o nível do óleo lubrificante do caminhão deve ficar entre as duas marcas da vareta, porém, pode tanto encostar na máxima (25 litros) como na mínima (18 litros). Ou seja, se após os 25 litros da troca for colocado mais óleo, vai queimar à toa. E nas verificações fora do momento da troca total, a reposição só deve ocorrer quando o nível estiver abaixo da marca mínima (18 litros). Completar o carter sem necessidade é, portanto, um procedimento evidentemente antieconômico.

### Economia da Borlenghi

Muitos caminhoneiros e frotistas já descobriram esses resultados. A transportadora Irmãos Borlenghi Ltda., tem um exemplo bastante interessante, ocorrido há quase dois anos.

Com sede em São Paulo, a empresa tem frota composta por quase 300 veículos, dos quais 100 Scania, além de 800 carretas-tanque, para o transporte de produtos químicos (soda cáustica, cloro e outros), combustíveis, adubo, carga seca e outros produtos, nas rotas São Paulo-Três Marias (RS) e São Paulo-Belo Horizonte. E, atualmente, a empresa proíbe que o motorista troque o lubrificante na estrada.

O Chefe da Oficina da Borlenghi, Arnildo Batista de Carvalho (conhecido por "Nil"), explica: "Já descobrimos que o caminhão gasta óleo, só quando tem a mais. Há dois anos, os motoristas chegavam de viagem com as notas dos postos, sempre alegando a necessidade de repor o óleo no meio do caminho.



Olho na vareta: o nível do óleo só não pode ficar abaixo da marca mínima ou acima da máxima.

Resolvemos proibir a troca de estrada. Aí, o motorista me telefonava dizendo que o nível estava quase na marca mínima e eu respondia que podia vir assim mesmo, porque o caminhão devia ter ainda uns 20 litros. Olha, até hoje, todos chegaram e não tivemos qualquer problema. O que tivemos, mesmo, foi uma economia fora do comum".

Em sua oficina, Nil tem um memorando simples, mas bastante objetivo. Há apenas esta pergunta: Quando devo pôr óleo no motor? E a resposta vem em seguida: Só abaixo da marca mínima; só até a marca máxima. "Com isso, nos dois últimos anos, economizamos de 40 a 50% no consumo de lubrificantes", conclui o chefe da oficina.

### Tipos e cuidados

Além da observação das marcas da vareta, o Depto. de Assistência Técnica da Scania lembra que a troca total de lubrificante deve ocorrer a cada 10 mil quilômetros rodados, para caminhões que trafeguem em condições normais, isto é, em estradas pavimentadas e em bom estado e com a carga especificada para o veícu-

lo. Antes de realizar a troca, o motorista deve aguardar alguns minutos, com o motor do veículo desligado. E as medições devem ser feitas sempre com o caminhão estacionado em lugar plano.

Quanto aos tipos de óleo a serem utilizados, a Scania recomenda qualquer produto, desde que tenha uma destas três especificações: MIL-L-2104 C, API CD ou SÉRIE 3. Usando outro tipo, ocorrerá desgaste prematuro do motor.

É preciso estar atento, ainda, à viscosidade do óleo que será colocado no carter do caminhão. O recomendado pela Scania é o óleo SAE 30, que penetra melhor nas folgas dos componentes do motor.

Vale lembrar, enfim, que o uso do óleo lubrificante correto é fundamental para reduzir o atrito, auxiliar o arrefecimento, limpar os componentes e evitar a corrosão nas partes internas do motor. As trocas podem ser feitas em postos de abastecimento - onde o motorista deve permanecer atento às recomendações citadas anteriormente - ou nas concessionárias Scania espalhadas pelo País.

## Cursos

### Para 84, mais cursos técnicos na Scania

O setor de Treinamento de Serviços da Scania tem pronto a sua programação de cursos técnicos para o ano de 84. São 22 cursos dirigidos a mecânicos, motoristas e pessoal administrativo dos frotistas e concessionários da marca. Através de métodos adequados eles oferecem, a quem já tem formação básica sobre o assunto, uma completa especialização dos produtos Scania.

Os cursos são gratuitos, com uma média de 5 dias de duração, e as inscrições devem ser feitas através dos concessionários com um mês de antecedência. Os frotistas devem procurar a rede, que os orientará na escolha do curso mais adequado à sua equipe de trabalho. A Scania oferece gratuitamente condução do centro de São Bernardo (SP) para a fábrica, almoço em seus restaurantes, além de material didático.

A programação de cursos para o próximo ano é a seguinte: Motor DN e DS 11, Transmissão (todos modelos) Direção, Suspensão e Revisões; Motor DS 14; Sistema de Freios; Fibra de vidro; Ônibus, Suspensão, Direção, Freios e Articulação; Ônibus Transmissão; Motores Marítimos, Industriais e Reversores; Especialização do Sistema de Freios;



Transmissões LK, LKT, T e R 6 x 4; Eletricidade Veicular; Instrutor de Motoristas; Trólebus; Informativo dos produtos Scania; Bomba injetora (Bosch/Campinas); Atualização de Motores; Atualização de Transmissões; Chefe de Oficina de Frotistas; e cursos administrativos dirigidos exclusivamente aos concessionários, Gerentes e Chefes de Oficinas; Planejador e Apontador de Mão-de-Obra; e Consultor Técnico.

Para a inscrição e informações sobre datas e disponibilidade de cursos, consulte os concessionários Scania.

## Serviço

### Como alongar a vida dos pneus?

Tanto o transportador que acompanha atentamente os custos operacionais de sua frota, como o caminhoneiro que sente bem de perto e no seu dia-a-dia as despesas que acompanham um frete, passaram a conviver com o alto custo dos pneus. Naturalmente, esse problema não pode ser completamente eliminado, porém se o operador recorrer à Geometria de Direção, conforme as especificações da fábrica, conseguirá de fato alongar a vida dos pneus e, com isso, gerar economia.

Geometria de direção é o nome correto do que se chama, popularmente, de "alinhamento de direção". Trata-se de uma revisão, onde são conferidos todos os ângulos que compõem a geometria, como os de convergência, "caster", "camber", de viragem e inclinação do pino-mestre. Se um destes ângulos estiver fora da regularidade, implicará em prejuízo para a vida útil do sistema de direção do veículo. Por outro lado, com a geometria "em dia", o veículo terá



A geometria da direção é feita nas oficinas Scania.

toda a estabilidade direcional e rodará compensando as deformações e demais irregularidades dos pisos, além dos pneus ganharem mais durabilidade.

Em termos de prevenção para que a geometria esteja sempre em perfeitas condições, o ideal é a realização da revisão a cada seis meses ou 60 mil quilômetros. E essa revisão pode ser feita em qualquer oficina da rede de concessionárias Scania no País.

### Lacre garante melhor vida útil ao motor

Desde o dia 21 de novembro passado, a Scania está lacrando a bomba injetora dos veículos, no seu comando de aceleração, com a finalidade de limitar a rotação do motor durante o período de amaciamento.

O lacre deve ser retirado na revisão

de entrega - nunca inferior aos 500 km -, pelo concessionário que vendeu o veículo, ou até 5.000 km, caso o comprador assim o deseje. Esta extensão até 5.000 km garante vida útil ainda mais satisfatória ao motor.

## Na Tarraf, criatividade ganha prêmio

Lucimar de Fátima Canteiro, secretária da Superintendência do Grupo Tarraf – um dos grandes concessionários Scania do Estado de São Paulo –, venceu recentemente o Concurso Transbrasil em homenagem às secretárias. Tudo começou no dia 30 de setembro, quando Lucimar viu o anúncio publicado na “Folha de São Paulo”, pedindo que as secretárias criassem uma frase que identificasse sua função. “Secretaria eficiente é aquela que supera as expectativas de sua Chefia, sem esgotar as suas próprias”, foi a frase preparada por ela e que depois de concorrer com aproximadamente 15 mil outras, acabou vencedora. No dia 18 de novembro, a Transbrasil ofereceu um coquetel, em São José do Rio Preto (sede da Tarraf), para entregar o prêmio: uma viagem de ida e volta, com uma acompanhante, para a Ilha de Itaparica, na Bahia, com hospedagem por uma semana no hotel Méditerranée. E tudo correndo por conta da Transbrasil, é claro! Lucimar e sua colega Maria Aparecida Nascimento, também da Tarraf, viajarão em março próximo.



Lucimar com o chefe Faez Tarraf: sua frase venceu 15 mil concorrentes.

## Futebol na fábrica ajuda nordestinos

A exemplo do movimento de ajuda aos flagelados do Sul do País, desenvolvido em meados do ano, o pessoal da fábrica da Scania também esteve empenhado – em outubro passado – na campanha de solidariedade aos nordestinos, fortemente atingidos pela seca. Assim, foram arrecadados e doados gêneros alimentícios, através de intensa campanha, que culminou com uma verdadeira maratona esportiva, onde o destaque foi o jogo de futebol, no campo do Grêmio da Scania, entre o time da fábrica e a equipe do “Milionários”, formada por craques do passado, como Paulo Borges e Ivair. No gramado, houve o empate de 1 a 1, mas, fora dele, a vitória ficou com os nordestinos, já que o ingresso para esta disputa era um donativo e a arrecadação ajudou a aumentar o volume de gêneros levados para o Nordeste.



O T 112 com Intercooler despertou a atenção de adultos e crianças.

## Assobrasc na Feira do Alcool é atração com Intercooler

A Feira do Automóvel a Alcool, realizada de 11 a 20 de novembro, no Anhembi, em São Paulo, mostrou duas grandes novidades para o público – o carro Santana da Volkswagen e o caminhão com Intercooler da Scania. Com um estande de 1.400 metros quadrados, a Scania par-

ticipou da mostra através da Assobrasc – Associação Brasileira dos Concessionários Scania, que expôs um T 112 E 6x4, o chassi do K 112, lançado em junho passado, além do T 112 prata com Intercooler, que despertou a atenção de todos que visitavam a Feira.

## O nascimento de um Scania na TV Curitiba

Há tempos que Aldir Buiar vem apresentando, na TV Curitiba Canal 2, o único programa televisado do País, exclusivamente destinado aos caminhoneiros. Naturalmente, o pioneirismo tem garantido grande sucesso ao jornalista paranaense e sua equipe, que buscam imagens e depoimentos dos profissionais do setor em vários cantos do Brasil, como aconteceu, há poucos meses, em Governador Valadares, onde se realizou a VIII Festa do Carretei-

ro. Todavia, em novembro passado, Aldir Buiar chegou ainda mais longe: mostrou nos vídeos paranaenses como nasce um caminhão. E para realizar essa reportagem especial, o jornalista e sua equipe percorreram toda a fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo, registrando flagrantes incríveis da produção dos caminhões. No final, foram mais de 30 minutos de reportagem, que muito curitibano tratou de gravar em seu vídeo-cassete!

## Codema homenageia clientes tradicionais



A concessionária Codema, de São Paulo, homenageou recentemente, com uma placa de prata, dois tradicionais clientes de ônibus, Pedro Motta, da Viação Motta, de Presidente Prudente (SP); e, Manoel Casquel, da Empresa Auto Ônibus São Manoel, de São Manoel (SP). Na foto, Newton Del Tedesco, assessor da Divisão Comercial da Scania; Heriodes Battistella, da Codema; Roberto Cury, chefe de vendas de ônibus da Scania; Aldir Bertuol e José Roberto, da Codema; os homenageados Pedro Motta e Manoel Casquel; e Emilio Battistella, presidente das Organizações Battistella.

# REGISTRO

## Empresários de ônibus visitam a fábrica

A Scania recebeu em novembro a visita de um grupo de empresários de transporte de passageiros, acompanhados por José Carreira Filho e Jandir da Silva, respectivamente, presidente e vice-presidente da ASSOCIATUR, Associação dos Transportadores de Turismo, Industriários, Colegiais e Similares do Estado de São Paulo. Na ocasião os empresários fizeram uma visita técnica à fábrica, observando com detalhes o trabalho de Controle de Qualidade desenvolvido pela Scania.

Na ocasião os empresários fizeram uma visita técnica à fábrica, observando com detalhes o trabalho de Controle de Qualidade desenvolvido pela Scania.



No auditório, os empresários conheceram detalhes dos novos ônibus.

## Mais um Scania para a frota da Teixeira



A empresa M. Teixeira Transportes, de Ourinhos (SP), acaba de receber mais um R-112-MA, da concessionária Movepa. O veículo vai integrar a frota de mais sete caminhões da empresa que transporta grãos a granel para várias partes do País. Na foto, momento de entrega das chaves para Mário e Maury Teixeira, proprietários da Transportadora.

## Petrobrás recebe treinamento de motores

O departamento de Assistência Técnica da Scania continua desenvolvendo seu programa de treinamento externo. No mês de outubro, Paulo Massucatto, instrutor técnico, ministrou dois cursos de Manutenção de Motores Marítimos e Estacionários

aos mecânicos da Petrobrás, em Salvador e Aracaju. A Petrobrás é o mais antigo cliente de motores Scania. Ela mantém seu primeiro motor, de número 002, adquirido em 1963, em operação até hoje, em Salvador.

# SÃO MARCOS É UMA FESTA!

A história se repete e cada vez mais animada: a grande festa do caminhoneiro Scania é mesmo em São Marcos. Desde 1972, a festa em homenagem à Nossa Senhora Aparecida movimenta os 11 mil habitantes e demais visitantes da simpática cidadezinha gaúcha. E este ano, a empolgação chegou a varar a noite e fazer com que os caminhoneiros Scania realizassem vários desfiles por conta própria, saudados por todos. No desfile da bênção, mais de 300 caminhões Scania passaram diante da Igreja Matriz. Lá estavam desde os velhos L-76, L-110, Lk-110, L-111 e LK-111, até os novíssimos T 112, R 112 e R 142, muitos portando faixas e enfeites alusivos à comemoração. A concessionária Scania de Caxias do Sul, Brásdie sel, ofereceu concorridos churrascos nos dois clubes locais, onde foram realizados, ainda, leilões com acessórios para caminhões. Outra boa novidade deste ano foi o lançamento da rifa de um Scania R 112, com números vendidos até para carreteiros do Norte do País, conforme informavam os motoristas de São Marcos. No Estádio Municipal teve de tudo: futebol mirim, feminino e a disputa do tradicionalíssimo Troféu Scania, que sempre acende a velha rivalidade esportiva, entre as cidades da região. No Futebol Feminino, as "Maluquetes" de Vacaria venceram as garotas de São Marcos por 2 a 0. Pelo Troféu Scania, com muita torcida, oito times participaram das disputas e a partida final reuniu Bento Gonçalves e Flores da Cunha. No tempo normal de jogo, o resultado foi 1 a 1. E na decisão por pênaltis, já sob a garoa da noite, Bento Gonçalves levou a melhor. No final, a classificação foi esta: 1º) Bento Gonçalves; 2º) Flores da Cunha; 3º) Caxias do Sul; 4º) Antônio Prado.



O desfile dos veículos é acompanhado com entusiasmo.



A praça se transforma em estacionamento.



Scania e Brásdie sel foram homenageadas com placas.



Junto à imagem da santa, a bênção aos caminhões.



Bento Gonçalves, campeão da festa de 1983.



O futebol faz reavivar a velha rivalidade esportiva da região.



Também nos jardins das casas, tudo lembra a Festa.



O capitão vencedor e o Troféu Scania.



No futebol feminino, Vacaria venceu S. Marcos.



O Troféu Scania só foi decidido à noite, nos pênaltis.

**"Bodas de Prata" com o caminhão Scania**

Nélson Antoninho Michelin, 49 anos, foi o primeiro morador de São Marcos a ter um caminhão Scania. O seu L-75, importado pela então Vemag, foi adquirido a 21 de dezembro de 1958, para transportar carga seca, em sociedade com um amigo. Eram tempos duros aqueles, a ponto de levar cinco dias em estradas de terra, para o frete chegar até São Paulo. Hoje, ajudado pelos quatro filhos (um deles estudante de Administração de Empresas), Michelin tem frota com 11 caminhões e é também proprietário da empresa Expresso São Marcos Ltda. com 18 ônibus. Na festa deste ano, Nélson Michelin não escondia o seu contentamento. Afinal, a ele coube a tarefa de conduzir o recém-lançado T 112 com "Intercooler", que puxou a carreta com a imagem de Nossa Senhora Aparecida. E Michelin estava sempre comentando de sua Bodas de Prata: "Estou fazendo 25 anos de casamento e não é com a minha mulher. É com o caminhão Scania!"



Nélson Michelin

A aperte os cintos, senhor passageiro. Vamos fazer nesta página do "Rei da Estrada" uma viagem por dentro dos calendários Scania, conhecendo o que aconteceu de março até dezembro deste ano, quando eles estão chegando à rede de concessionárias.

O embarque para esta viagem é na fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo. Mais precisamente no Departamento de Comunicação de Mercado, onde são escolhidos os temas. Armando Fantini, do departamento, explica que folclore e regiões pitorescas serão os motivos para o calendário de veículos. É do Depto. de Vendas de Motores já vêm o tema definido: "Vamos mostrar um rebocador Rucker-Yuken, com motor Scania, tração Air-Bus da Vasp". "Para Peças de Reposição, sempre procuramos mostrar manequins em poses artísticas - nunca pornográficas -, lembrando a manutenção do veículo. A lavagem do caminhão, um dos itens mais abrangentes em manutenção, foi o escolhido para este ano", diz Armando. Esse calendário é editado pela Assobrasc - Associação Brasileira dos Concessionários Scania, mas a pedido dela, a própria Scania cuida de sua produção.

### Pé na estrada, Câmera na mão

Agora, continuamos a viagem até o estúdio fotográfico de German Lorca, no tranquilo bairro da Vila Mariana, em São Paulo. Lá, J. Henrique Lorca começa a contactar as agências de modelos, para encontrar as modelos ideais para o calendário de Peças: "Conseguimos ver fotos de quase 40 candidatas e partimos para a pré-seleção, verificando atentamente as formas estéticas das garotas, beleza facial, pose nua e fotogenia. Das 40, ficamos com 15, que foram convocadas para um teste e o resultado levado para a Scania, através de slides". Voltamos, então, ao Depto. de Comunicação de Mercado da Scania, onde o gerente, Eurico Barreiros Netto, juntamente com Armando Fantini e o fotógrafo, das 15 manequins fotografadas, escolhem duas.

Enquanto a escolha envolve o pessoal da fábrica, vamos desembarcando - em nossa "viagem" - em Belém do Pará. No Mercado de Ver-o-Peso, atração da capital paraense, German Lorca se prepara para fazer a foto do caminhão Scania. Mas tem muita gente no local e ele precisa esperar os feirantes saírem para a multidão diminuir. "Quando ia começar o trabalho, o tempo fechou. Ai, surgiu a idéia de fazer a foto mos-

trando o amanhecer, e aproveitando a chuva mesmo. Com o tempo fechado, acabou sobressaindo a parte pictórica e a foto ganhou um realce especial. Com o tempo bom, talvez não desse tão certo", comenta Lorca.

Berimbau na mão, estamos indo, agora, para Salvador, na Bahia, onde o fotógrafo contrata um grupo de Capoeira, para fazer a foto típica da região: diante da Igreja do Bonfim ou na Lagoa de Abaeté. Fim de tarde, balanço do berimbau e a foto pronta diante da bonita lagoa.

De lá, a nossa viagem prossegue até o Centro de Tradições Gaúchas, no Rio Grande do Sul. Numa velha fazenda, em meio ao verde contagiante do Sul, Lorca comanda o churrasco, passa a cuia de chimarrão para outro e se prepara para mais uma foto. "O mate era mate mesmo. O pessoal dançava como numa apresentação típica, normal. E fomos fotografando tudo".

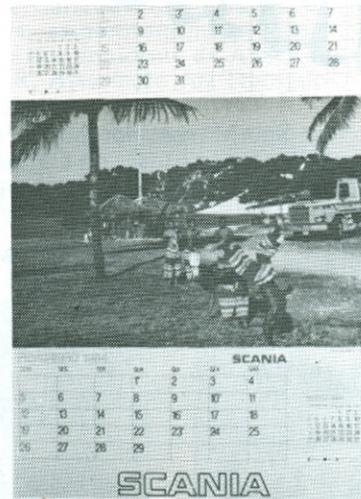
Agora, a hidroelétrica de Itaipu. "A intenção era mostrar o grande empreendimento e, por isso, optamos inicialmente por uma foto aérea, enfocando principalmente um vertedouro, com páteo e mirante. Mas a água cobria o local por várias vezes. Fizemos, então, a foto no chão, aparecendo o veículo da empresa de transportes que trabalhou no local desde o início da obra. A pressão da água, ali, era tão forte que ela chegava a espirrar até a 30 metros de altura. A foto ficou linda!"

Senhor passageiro, vamos fazer uma parada! Estamos no Posto Petrobrás do km 36 da Rodovia dos Trabalhadores, São Paulo. Lorca explica o motivo da parada: "Imaginamos um posto bem moderno, com os dois caminhões Scania pintados por Sid Mosca (com efeitos especiais) abastecendo no local. Montamos a cena, reunindo 10 pessoas e 5 veículos, mais refletores e luzes-ambiente. Cada foto leva de 1 a 3 horas para ser feita e, no final, tínhamos 30 delas".

Agora, estamos de volta a São Paulo. Ou melhor, no coração de São Paulo: no Viaduto do Chá, será feita a sexta e última foto do calendário de veículos. O fotógrafo se posiciona no alto terraço de um banco às 6:00 horas da manhã, e espera a betoneira chegar ao viaduto. Começam a chegar, também, os paulistanos com a sua pressa costumeira. A máquina fotográfica registra tudo.

Do centro de São Paulo, vamos até o Aeroporto de Congonhas, na Zona Sul da cidade. "A Vasp nos ajudou muito - conta Lorca -, acionando todo o seu pessoal de limpeza e de bordo do Air-Bus, para fazermos a foto da manobra noturna. Acompanhamos, com fotos, o rebocador levando o avião do páteo até o hangar".

# CALENDRÁRIO DE VEÍCULOS



### As manequins tiram roupa

Já que estamos em São Paulo, vamos dar um pulinho até o estúdio fotográfico, na Vila Mariana, para sabermos o que anda acontecendo por lá.

No enorme salão, o caminhão Scania (o mais recente pintado por Sid Mosca) já foi novamente lavado e vão começar as fotos para o calendário de Peças de Reposição. Tranquilamente, as manequins Márcia e Vanessa começam a tirar as roupas e, completamente nuas, colocam os bonês e tênis para a sequência fotográfica do caminhão sendo lavado. Há muita espuma no capô do veículo e bolinhas de sabão no ar.

Como será que se comporta um fotógrafo profissional, no momento de fazer esse tipo de foto? J. Henrique Lorca, 29 anos, responde: "Encaro como qualquer outro trabalho profissional. O mais importante é ser bem natural, de modo a não ter um relacionamento que iniba as modelos. Se for prejudicada a relação fotógrafo-modelo, o resultado do trabalho estará todo prejudicado. Enfim, a modelo tem que se sentir como se estivesse com roupa, apesar de nua". Assim, foram batidas cerca de 60 fotos, numa maratona que começou cedo e foi até as 23:00 horas de um sábado do mês de agosto.

Mas, agora, vamos fazer um

pequeno intervalo em nossa "viagem" para conversarmos um pouquinho com as manequins. Naturalmente que nem precisamos falar da beleza delas... A Márcia, que é a morena que aparece mais ao fundo na foto do calendário de Peças, tem apenas 19 anos e está no segundo ano da faculdade. É pequena, parece uma boneca, com seus olhos azuis e pele bem bronzeada. Ela já desfilou anteriormente, fez comerciais de televisão e fotos de publicidade.

Parece incrível, mas a Márcia confessou que sente vergonha de ficar nua diante de seus familiares. Sobre essa questão de fazer foto nua, ela esclarece que "depende do nível do trabalho", ou seja, "se for foto artística, tudo bem; mas, erótica, nada feito". De fato, o seu jeito é muito mais, digamos, romântico, que sensual. "Sempre achei o nu bonito, mas existe muito preconceito. Acho que o nu suave, delicado, inocente, demonstra na verdade muita paz de espírito. Gostaria, por exemplo, de fazer uma foto nua no Ceará, na caatinga, com aquele visual aberto ao redor", disse.

E a Vanessa, o que acha disso tudo? Bem, ela - que na verdade se chama Zilda Cristina Alves Pinto - é atriz e já fez 15 filmes, embora tenha só 21 anos. Estrelou, entre outros, "A Filha de Emanuel", "Amor Estranho Amor", "Pecado Horizontal" e "O Motorista do Fuscão Preto",

tendo, portanto, muita experiência em aparecer nua. Ela já saiu de corpo inteiro na Revista Status, de julho passado, e, agora, posa pela primeira vez pra um calendário, com pleno consentimento de seu noivo, o ator Flávio Guarnieri.

"Acho que quem trabalha numa oficina - opina ela - olha para esse tipo de calendário e sonha um pouco. Isso é bom, mas é preciso ver também as mulheres como pessoas normais, que fazem essas fotos como um trabalho normal. Acho até, que muita gente nos vê como uma espécie de monstro - na tela, ou na foto, parecemos ótimas, enormes. Eu, por exemplo, tenho só 1,64 metro".

### Quase 35 mil calendários

Muito bem, vamos deixar as meninas no estúdio e retornar à nossa viagem. Aliás, estamos chegando à reta final: com as fotos entregues - para os três calendários -, todo o material é apreciado pela Diretoria da Scania, em São Bernardo do Campo. Após a aprovação, inicia-se o duro trabalho de produção gráfica, que costuma consumir aproximadamente três meses. Em um estúdio, em São Paulo, começa a surgir a arte-final dos calendários - com os textos, números, datas e logotipos das concessionárias.

Em 20 dias, está pronta a arte-final e depois de mais 20, os fotolitos, que serão utilizados na impressão do material. Todos os calendários são impressos no Centro Gráfico Scania, instalado nas dependências da própria fábrica.

Aí, termina a nossa "viagem". O Centro Gráfico Scania faz os despachos, por via terrestre ou aérea, de 3.000 calendários de Motores, 8.000 de Peças de Reposição e 23.000 de Veículos. Logo, logo, eles chegam às concessionárias e a partir do primeiro dia do ano, já estarão nas paredes das empresas dos clientes Scania e até mesmo na boléia de muito caminhão.



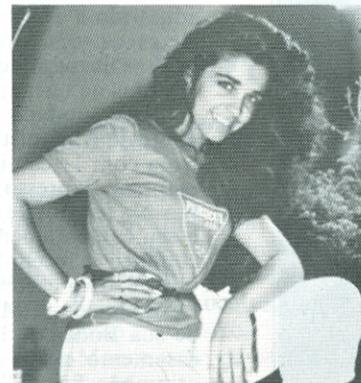
J. Henrique Lorca, fotógrafo.



Vanessa, modelo.



German Lorca, fotógrafo.



Márcia, modelo.