

REI DA ESTRADA

Ano III

JULHO - 1985

Nº 11

Um rei bem brasileiro



Scania completa 28 anos no País

Desde o primeiro caminhão L-75 até o atual T 112 Intercooler, a Scania firmou, no Brasil, o conceito de Transporte Pesado com qualidade avançada e assistência técnica permanente. Os 28 anos da Scania no Brasil são mostrados e comentados nas Páginas 2, 6 e 7.

O procuradíssimo caminhão T 112 Intercooler que já conta com 1.000 unidades rodando pelo País, acaba de chegar ao Uruguai, exportado em conjunto CKD (Página 3) O Intercooler também é destaque em reportagens com clientes de Belo Horizonte, Londrina, Bauru, Lages, Assis... Verifique!

Ainda nesta edição:

- A empresa Redenção renova com o ônibus K 112 Pág. 5
- Tudo sobre a animada Festa do Carreteiro..... Pág. 8
- Novidade: chega de diesel sujo! Pág. 9
- Motor Scania recupera trator Caterpillar Pág. 9

No extremo sul do Estado do Mato Grosso do Sul surge uma nova e completa concessionária Scania. É a Movema-Dourados, que já nasceu grande e disposta a garantir o desenvolvimento do transporte nessa importante região do Novo Brasil.

Página 12.

Opinião

O rei brasileiro

Estamos comemorando neste mês de julho os 28 anos de instalação da Scania no Brasil, uma data que – por si só – já seria motivo suficiente de satisfação para todos que estão ligados, direta e indiretamente, às atividades e serviços prestados por esta indústria do setor automobilístico. Afinal, ao firmar sua presença no País, em 2 de julho de 1957, a então Scania-Vabis ajudava a avalizar os passos iniciais do parque automobilístico nacional, tão necessários para impulsionar o ensaiado processo de desenvolvimento brasileiro.



Talvez seja difícil imaginar como era a produção agrícola e o escoamento de cargas neste País, antes da chegada da indústria automobilística à região do ABC. Os mais velhos, todavia, costumam dar um retrato aproximado dessa época, ao falarem das dificuldades encontradas em estradas de chão-batido e por tantas vezes improvisadas que às mecânicas, para alcançarem seu demorado destino. Não há a menor dúvida que a malha rodoviária nacional se expandiu intensamente e ganhou padrões internacionais de qualidade, em decorrência da instalação da indústria automobilística.

Nesse contexto, pode-se creditar à Scania uma participação fundamental, já que foi ela que trouxe ao País, naquele longínquo final da Década de 50, o futurista conceito de Transporte Pesado com tecnologia avançada. A chegada do então caminhão L-75 genuinamente nacional mostrava que o Brasil, por suas dimensões continentais e farta possibilidade de efetivação de sua vocação agrícola, já podia deslocar sua produção com mais segurança e rapidez, amparado por um completo serviço de assistência que garantiria o compromisso de continuidade das operações rodoviárias.

Da mesma forma como assegurou o surgimento do Transporte Pesado no País, a Scania adotou – desde o início de suas atividades – o firme propósito de oferecer tecnologia atualizada com os seus lançamentos na Europa. E investiu, também desde o início, na instalação e expansão de sua rede de concessionárias, para que o caminhoneiro jamais ficasse desamparado pelas longas rotas deste País. Assim, se o nosso caminhoneiro sabe hoje que o chamado "Rei da Estrada" é um veículo idêntico aos demais Scania que circulam no mundo todo, tem certeza também que esse caminhão jamais pára por falta de assistência. E tal situação, por vezes, nos leva a crer que "Rei da Estrada" é o próprio caminhoneiro, seguro e confiante ao volante de seu Scania.

AKE NORRMAN

(Presidente da Saab-Scania do Brasil)

Exterior

Na Europa, uma medalha para o eficiente R 142

O Instituto Britânico de Produtores de Carroçarias e de Fabricantes de Automóveis premiou a Scania, com a medalha de ouro, pela cabina do caminhão R 142. O prêmio foi entregue há poucos meses e a escolha ocorreu durante a última Exposição Internacional do Automóvel, na Europa, onde o júri observou aspectos de "design", funcionalidade, conforto e acabamento dos veículos concorrentes.

Essa premiação veio, de fato, a reconhecer os resultados práticos de um projeto bem desenvolvido. Afinal, a linha de caminhões R – de cabina avançada – foi cuidadosamente projetada para alcançar uma aerodinâmica eficaz, que proporciona mais economia de combustível e maior velocidade comercial. Após detalhados projetos e longos períodos de testes, incluindo experiências em túnel de vento, chegou-se a uma excelente



Scania R 142: econômico, seguro, confortável – e premiado!

penetração aerodinâmica para esses veículos. A partir da cabina com pára-brisa inclinado a 20 graus e o uso de defletores de ar no teto e nas

laterais, é possível vencer – em boa parte – a pressão da massa de ar que atinge toda a área frontal dos veículos.

A resistência e segurança da cabina foi também testada e aprovada, antes do lançamento no mercado, de acordo com os padrões suecos, que são reconhecidamente os mais rigorosos do mundo. Esse teste consiste no lançamento de um bloco com peso de uma tonelada, da altura de 3 metros, até as partes dianteiras, traseira e lateral dos veículos. Depois, o teto recebe uma carga estática de 15 toneladas. Após os impactos, o teste requer que as deformações sejam mínimas e que seja possível abrir as portas da cabina sem esforço, o que realmente aconteceu com o caminhão Scania da Linha R.

Brasil, o maior mercado

O Brasil foi o maior mercado mundial de caminhões pesados do Grupo Saab-Scania em 1984, com a comercialização de 2.667 unidades e desempenho 40% superior ao de 1983 (1.907 unidades), conforme revelou o relatório anual do grupo sueco. O segundo maior mercado foi a Inglaterra, com 2.491 unidades, seguida do Irã (2.002 unidades) e da própria Suécia (1.937 unidades).

A Divisão Scania do grupo

sueco produz caminhões em seis países, incluindo o Brasil, para cerca de 80 diferentes mercados. No ano passado, a Scania comercializou 24 mil veículos – sendo cerca de 22 mil caminhões pesados – e registrou crescimento de 25% sobre as vendas de 1983. A comercialização para mercados fora da Suécia representou 91% do total das vendas e evoluiu sensivelmente junto a países da Europa e América do Sul.

Faturando Alto

Ainda com relação aos negócios de 1984, o relatório revela que, naquele período, a Saab-Scania mundial teve faturamento de US\$ 3,1 bilhões. Somente as vendas no Exterior apresentaram incremento de 31%, representando 62% do total comercializado. Assim, em 1984, os investimentos do grupo alcançaram US\$ 225 milhões. E os investimentos específicos em pesquisas tecnológicas chegaram a US\$ 230 milhões.

São Paulo vai testar trólebus articulado

A Scania do Brasil, a Tectronic e a Marcopolo estão desenvolvendo, conjuntamente, projeto para a produção do primeiro trólebus articulado do País, cujo protótipo deverá entrar em operação já no segundo semestre deste ano. O veículo tem capacidade para 170 passageiros e será testado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, em corredores de transporte de alta demanda de passageiros, como as avenidas Nove de Julho e Celso Garcia, no chamado centro expandido de São Paulo.

Após o período de testes, tanto a CMTC como a Cia. do Metrô de São Paulo poderão encomendar 30 unidades desse articulado, para a expansão do Programa de Trólebus da Grande São Paulo, com entrada em operação prevista para o início de 1987. Entretanto, o projeto do trólebus articulado não se limita a uma nova e arrojada concepção do veículo: para sua perfeita operação, afirmam os técnicos envolvidos no assunto, será necessária a adequação do sistema viário, como, por exemplo, a implantação de vias exclusivas para os coletivos.

A operação com trólebus articulado representa, evidentemente, sensível economia, já que elimina o consumo de derivado de petróleo – e propicia o uso de energia elétrica, a custos bem inferiores –, ao mesmo tempo que implica no deslocamento de maior número de passageiros por



Articulado diesel: atração no congresso da ANTP.

viagem. Para os usuários, outros benefícios estão associados: há mais espaço nos coletivos e maior conforto nos deslocamentos.

Articulado na ANTP

O ônibus articulado convencional – movido a diesel – foi lançado pela Scania no mercado brasileiro em 1978, transformando-se na opção ideal para o transporte de massa, em corredores de alta demanda de passageiros. Pelas suas dimensões e flexibilidade, esse tipo de veículo permite a movimentação mais rápida de passageiros ao longo dos períodos de pico do transporte, principalmente em grandes centros urbanos, como

ciudades brasileiras que optaram por essa alternativa. Atualmente, os ônibus articulados Scania encontram-se em operação em Brasília, Goiânia, São Luiz e nas cidades paulistas de São José do Rio Preto, Americana e Guaratinguetá.

Durante o 5º congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, realizado no início de junho, em Belo Horizonte (MG), a Scania manteve em exposição um ônibus do tipo que, de fato, chamou a atenção tanto dos técnicos presentes, como do público em geral. Ainda nesse evento, muita gente esteve no estande da Scania para obter maiores informações sobre o articulado diesel.

REI DA ESTRADA

Publicação da Saab-Scania do Brasil S/A, editada pela Divisão de Assuntos Governamentais e Institucionais
Diretor de Assuntos Gov. e Institucionais: Mauro Marcondes Machado
Chefe Com. Social: Ademar Cantero

Editor Responsável e Redator: José Eduardo Ramos Gonçalves (MTb 12.120-SP)
Colaboração: Valter Aparecido dos Santos
Fotografias: José Oliveira

Ilustrações: Gilmar Godoy (Gil)
Diagramação: Wilson Camargo Silva
Composição Fotolitos: Diário Gde. ABC
Impressão: Centro Gráfico Scania
Correspondência: Av. José Odorizzi, 151 –

São Bernardo do Campo (SP) – CEP 09700 – Fone (011) 452-9131

● Publicação filiada à Aberje. É autorizada a reprodução de qualquer matéria editorial, desde que citada a fonte.

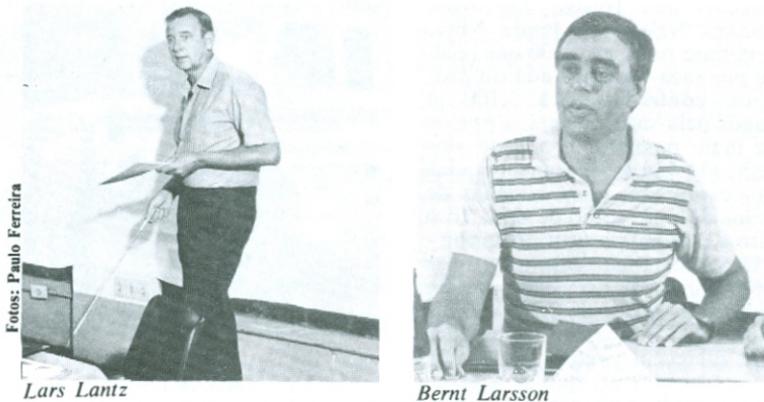
Convenção de Angra dos Reis: Scania enfatiza a importância dos mercados latino-americanos

Assuntos ligados à comercialização de produtos e serviços Scania na América Latina, com vistas à incrementação das vendas nos vários mercados, foram amplamente discutidos na "Convenção Scania dos Agentes Gerais Latino-Americanos de 1985", realizada no início de abril passado, sob a organização da Divisão de Exportação da Scania do Brasil.

A convenção foi oficialmente aberta pelo Presidente Ake Norman e contou com a participação de representantes Scania do Equador, Panamá, Uruguai, Argentina, Paraguai, Chile, Peru e Bolívia. Participou, ainda, o vice-presidente Mundial do Grupo Saab-Scania, Lars Lantz.

Em sua palestra, Lars Lantz destacou que a Divisão Scania produz caminhões em seis países, incluindo o Brasil, para cerca de 80 mercados. Durante o ano passado - segundo o vice-Presidente Mundial -, foram entregues 21.800 caminhões, representando um incremento de 25% nas vendas e alcançando o melhor resultado na história do grupo.

Por sua vez, o gerente-geral da Divisão de Exportação da Scania do Brasil, Bernt Larsson, lembrou aos presentes que a fábrica brasileira vem mantendo programa de exportações aos mercados latino-americanos desde o início da década passada, contando, no mesmo período, com completo serviço de assistência técnica aos veículos de seus clientes. Larsson ressaltou, ainda,



Lars Lantz

Bernt Larsson



A convenção reuniu representantes de 9 países.

que apesar dos problemas econômicos enfrentados por esses países, a Scania tem se esforçado em manter o mais completo atendimento e acredita que as dificuldades de comercialização poderão ser contornadas a médio prazo, a partir da já esperada retomada do crescimento em muitos países do continente.

Tanto os organizadores, como os participantes da convenção,

expressaram a sua satisfação com o encontro, que serviu para um intercâmbio de experiências dos vários mercados. Houve um consenso de que o evento deve ser repetido dentro de dois anos.

Após a realização dos trabalhos, a convenção serviu também para a confraternização dos dirigentes da rede Scania na América Latina, que puderam apreciar as belezas naturais de Angra dos Reis.

Angola recebe lote de caminhões-tanque

A Scania do Brasil embarcou no final de maio passado, através do Porto de Santos (SP), lote de 32 cavalos-mecânicos T-112 E 6 x 4 com semi-reboques Randon, para Angola. Os veículos serão utilizados no transporte de combustíveis e integram um lote total de 92 unidades, no valor de aproximadamente US\$8 milhões. Há, ainda, a possibilidade de um novo negócio de exportação da Scania do Brasil com Angola, envolvendo 261 caminhões.

Angola é tradicional mercado da Scania e conta, atualmente, com mais de 4 mil veículos da marca em operação. A participação da Scania naquele mercado aumentou consideravelmente a partir de 1976, com o fornecimento de 162 caminhões e a instalação, em Luanda, de um centro de treinamento e assistência técnica, administrado por técnicos brasileiros e suecos. A partir daí, também passaram a funcionar várias oficinas Scania no território angolano.



O lote inicial de 32 caminhões seguiu em maio.

Uruguai recebe o seu primeiro Intercooler

O primeiro Scania T 112 Intercooler do Uruguai pertence à empresa "Lepra Y Garcia", tradicional transportadora de produtos frigoríficos e líquidos a granel, com sede em Montevideo. O veículo pioneiro foi exportado pela Scania do Brasil em conjunto CKD e montado já no território uruguaio, pelo agente geral Duran S/A, que realizou um concorrido coquetel - em meados de maio - para a sua apresentação e entrega.

Muita gente compareceu ao salão da Duran S/A, para conhecer o novo veículo, que agora passa a ser exportado regularmente, em CKD, para o Uruguai. Durante o evento comemorativo, o presidente do grupo Duran, Eduardo Sojo Durán, fez a entrega oficial do Intercooler pioneiro aos dirigentes da "Lepra Y Garcia" - Jorge Garcia, Héctor Lepra e Adhemar Lepra.

A transportadora, que está

em atividade desde 1959 e que ingressou no transporte internacional - com um Scania L 111 - em 1977, possui atualmente 8 caminhões Scania em sua frota, percorrendo rotas que incluem a Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, além do Uruguai. A viagem mais frequente, entre Montevideo e Punta Arenas (Chile), totaliza 7 mil quilômetros de ida-e-volta.

Na opinião dos dirigentes da "Lepra Y Garcia", a opção pelo Scania na atual ampliação da frota internacional é baseada em vários motivos: "Esse tipo de caminhão - afirmam - tem apresentado os melhores resultados, com pouco consumo de peças de reposição, baixíssimo índice de paralisação, motor econômico e potente, apto para todo tipo de terreno, larga vida útil e completa assistência após a entrega, tanto no Uruguai, como em qualquer outro país integrante de nossas rotas".



Duran e "Lepra Y Garcia" com o Intercooler pioneiro.



O veículo chegando no Uruguai, com muita festa!

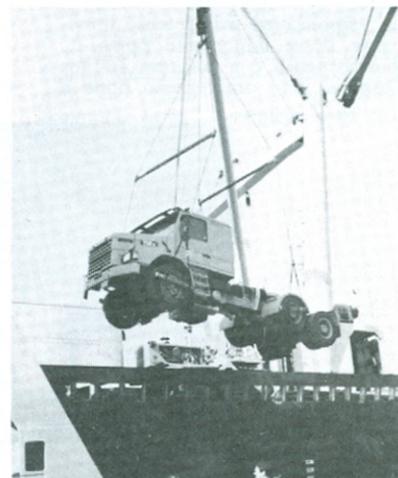
Na Colômbia, o duro trabalho dos T 112!

Em junho passado, a Scania do Brasil embarcou, pelo Porto de Santos, lote de 16 caminhões T 112 E 6x4, destinado à Colômbia, numa operação que totalizou aproximadamente US\$ 1 milhão. Os veículos foram adquiridos pela empresa Techint International Corporation - Tenco, para trabalharem em terreno superacidentado - em plena selva colombiana -, onde encontra-se em construção um oleoduto de 182 quilômetros de extensão.

Os T 112 E 6 x 4 estarão em ação, nessa obra, em constantes operações fora-de-estrada, transportando dutos e carga geral do canteiro. Nessa região colombiana, que fica entre as cidades de Cucuta e Tibu - região fronteiriça com a Venezuela -, a altitude varia de zero a 1.760 metros do nível do mar, enquanto a temperatura oscila entre 30 e 35 graus centígrados.

A Techint é uma empresa de origem italiana, especializada na construção de dutos para o transporte de petróleo e que, na América Latina, atua junto aos mercados do Brasil e Argentina, usando os caminhões Scania para serviços

semelhantes, que exigiam igualmente grande desempenho operacional.



Os caminhões embarcaram pelo Porto de Santos.

No Paraná, a delicada e rendosa arte de se transportar o café

Durante muito tempo, o Estado do Paraná conservou a invejável posição de grande produtor de café, o pomposo chamariz da Exportação nacional. Depois, foi a vez da soja conquistar, palmo a palmo, o vasto terreno da agricultura brasileira. Hoje, quem transporta esses dois produtos sabe, com certeza, que vai ter carga o ano inteiro. É o caso da próspera Transportadora Newani, sediada em Londrina (cliente da concessionária Irmãos Lopes) e com filial em Vitória (ES), que transporta soja, café e, ainda, adubos, através de sua frota de 32 caminhões, dos quais 18 Scania e três deles, Intercooler.

"O café representa atualmente 50% de nossa carga", revela o sócio-proprietário da Newani, Nelson de Paula Nery. Em seguida, ele dá os números: "A cada mês, transportamos 150 mil sacas, o que equivale a 9 mil toneladas, que circulam do Norte do Paraná ao Porto de Paranaguá, e do Interior do Espírito Santo para a região portuária de Vitória."

No trajeto paranaense, os caminhões percorrem sofridos 500 quilômetros, com cargas máximas permitidas pelas balanças rodoviárias. A quilometragem pode ser chamada de "sofrida" em razão das condições de operação dos caminhões: a estrada é bastante acidentada, devido aos intermináveis trechos de serra - com curvas acentuadas -, e ao tráfego intenso.

"Como o café é uma carga delicada, temos que operar com caminhões próprios e em boas condições mesmo", comenta Nelson de Paulo Nery, justificando a frota tão diversificada que foi montando ao longo de seus 15 anos de trabalho com esse tipo de transporte. Atento aos avanços tecnológicos dos veículos, que determinam maior economia de



Nelson de Paula Nery: Intercooler faz 2,2 km/litro.

operação, a transportadora chegou ao Scania Intercooler e os números registrados por Nelson de Paula Nery comprovam o motivo da escolha: "Nas 12 horas de viagem - ele explica -, o Intercooler tem consumo de 2,2 km/litro, contra 2,0 km/litro do T 112 convencional; 2,0 km/litro também do N 12 e do 1929; e 1,8 km/litro tanto do L 111 como do 1924."

Apesar do trabalho puxado, os Scania T 112 têm demonstrado grande facilidade de manutenção, na opinião do transportador. Ele possui, por exemplo, dois T 112 ano 81, um deles, inclusive, carinhosamente comemorado como "o primeiro da região de Londrina". Com quatro anos de operação, esses caminhões já alcançaram - cada um - a marca dos 400 mil quilômetros rodados, passando "apenas por revisões de câmbio/diferencial e troca de bronziņas". Segundo o proprietário, um desses veículos apresentou problema inicial de embreagem, "mas isto foi rapidamente resolvido pelo pessoal da oficina da Irmãos Lopes".

Intercooler e Yoshida, trabalhadores do Ceasa

Todo grande centro urbano do País tem seu Ceasa, abastecendo a população com os produtos hortifrutigranjeiros. Em Londrina, a progressiva cidade paranaense, o Ceasa fica na BR-369 - a conhecida "Rodovia do Café" -, a praticamente 7 quilômetros do centro. Uma das responsáveis pelo intenso movimento desse importante posto de abastecimento é a empresa Irmãos Yoshida, uma organização onde a

família trabalha junto pra valer, desde as primeiras horas da madrugada, sob o comando do casal Jorge e Joana Yoshida.

Com 10 caminhões - dos quais três Scania e um deles, Intercooler -, os Yoshida são clientes da concessionária Irmãos Lopes e trabalham com todo tipo de hortifrutigranjeiros, mas principalmente maçã, uva, banana, tomate, alface e pepino, vindos dos Ceasas de São Paulo, Campinas (SP),



Jorge e Joana: lucrando com as maçãs de julho.

Se a manutenção não costuma amargar o transporte de café, o mesmo não se pode afirmar em relação aos fretes, conforme declara Nelson de Paula Nery, com base nos Cr\$ 4.500 que recebe por saca transportada do produto, contra os Cr\$ 5.100 já pagos pela saca de soja, a preços de maio passado. E a cada viagem, são 420 sacas transportadas por caminhão, tanto repletas de grãos de café, como de soja. "E o pior - desabafa o transportador - é a concorrência desonesta feita por muita gente, que prefere abaixar o preço do frete e levar dinheiro por fora. Há até aqueles que oferecem preços tão baixos para transportar, que se a gente fizer a conta no papel, não consegue entender de onde sai o lucro ou como eles conseguem colocar um caminhão na estrada".

Uma coisa o proprietário da Transportadora Newani já tem certeza com relação a custos: nos últimos meses, o chamado otimismo econômico da Nova República vem influenciando no arremate de seu faturamento. "Antes - fala -, 65% do faturamento por viagem acabava ficando na estrada; agora, só 40% é que se destinam aos custos de operação e, com isso, dá para se trabalhar."

Tanto dá, que a Transportadora Newani já vai alinhavando com satisfação os seus planos para o segundo semestre deste ano, período em que pega a safra do café em cheio, além de ficar com o final da safra de soja e o início do alto escoamento de adubos. "Esse será um período de muito trabalho e, possivelmente, bons resultados, principalmente para nós, que estamos firmemente empenhados na expansão da nossa sede, com a construção de uma oficina inteiramente nova", conclui o transportador.

São Joaquim (SC), Fraiburgo (SC), Registro (SP) e Goiânia. Agora em julho, por exemplo, é época do grande movimento de maçã, cenoura, uva-índia e carga mista.

Na realidade, é até difícil afirmar de onde vem o quê, já que as rotas mudam conforme as safras das frutas ou verduras. "Quando chega a safra de determinado produto - explica Jorge Yoshida, 30 anos -, nós tiramos o caminhão pequeno ou médio daquele serviço e já colocamos a carreta, para dar conta do transporte todo. E assim vamos trocando".

No cômputo geral, cada caminhão dos Yoshida faz em média 12 viagens por mês, na rota Londrina-São Paulo, com suas 27 toneladas de carga. Já no trajeto de Londrina para Santa Catarina ou Goiás, são de 9 a 10 viagens mensais. Com a máquina de calcular na mão e a habilidade nipônica para fazer contas, Jorge Yoshida comenta sobre o consumo dos caminhões na rota paulista: "Em média, com a carga de 27 toneladas, o Intercooler está fazendo 2,5 km/litro".

No Sul, supermercado já tem o Intercooler



Um churrasco de confraternização no melhor estilo gaúcho marcou a entrega de mais um caminhão T 112-H Intercooler para Sonda Supermercado Exportação e Importação Ltda., sediada na simpática cidade de Erechim (RS), pela Mecânica Comercial e Importadora Ltda - concessionária Scania de Passo Fundo e região. Os dirigentes da Sonda Supermercados vêm seguindo uma política de melhoria no atendimento aos seus clientes, principalmente no que diz respeito a entrega. A empresa está procurando ampliar

sua frota de caminhões de transportes de mercadoria, "escolhendo o que há de mais moderno, hoje, no mercado de caminhões pesados", na opinião de Alcides Sonda, diretor do supermercado.

A entrega ocorreu dia 27 de março passado e a foto registra o instante em que Luiz Carlos Covolan - gerente da Mecânica - e Gerônimo Miguel da Silva, representante de vendas do grupo, passam as chaves do Scania Intercooler a Alcides Sonda, na presença de seus representantes Elemar Kerstins e Clodoveu Pethold.

A "virada" da Transbet, do asfalto ao petróleo!



Paulo Benevides Filho: compras em até 6 pagamentos.

A empresa nordestina Transportes de Betume - Transbet surgiu em 1971, para trabalhar exclusivamente com cargas ligadas ao asfalto. Mas a inesperada e intensa desaceleração do programa de pavimentação de Fortaleza e outras cidades, verificada a partir de 1982, acabou alterando demasiadamente os rumos da empresa, a ponto dela passar a trabalhar diretamente com derivados de petróleo da Petrobrás e, com isso, reencontrar seus melhores dias, chegando até mesmo a expandir sua frota.

Cliente da concessionária Cequip, de Fortaleza, a Transbet possui 46 caminhões Scania, de uma frota total de 59 veículos, para levar os produtos Petrobrás até Pernambuco, Maranhão, Pará e outros Estados do Norte e Nordeste. "O caminhão mais velho, entre os Scania, é um ano 73", explica Paulo Benevides Filho, dirigente da transportadora, ao relembrar o crescimento da frota: "No início, nossa frota era de Alfa-Romeo na maioria. A partir de 1973 é que começamos a adquirir Scania, com

três veículos inicialmente. Aliás, dois deles ainda estão rodando e já tem, cada um, aproximadamente 2 milhões de quilômetros de estrada!"

Paulo Benevides Filho destaca ainda que "o caminhão Scania é muito bom" e, como os negócios com petróleo continuam a crescer, a tendência é manter a expansão da frota. Somente em 1984, sua empresa adquiriu mais de 12 veículos e, na mesma ocasião, já havia o objetivo de colocar de 2 a 4 novos caminhões, mensalmente, em operação. O dirigente deixa claro que, em seus negócios, "não entra nada de correção monetária": "Gosto de adquirir caminhões em 6 pagamentos, no máximo", afirma.

Ainda no ano passado, a Transbet adquiriu mais 8 mil metros quadrados de terreno junto às suas instalações, programando a futura expansão. Até a ocasião, as instalações da empresa ocupavam 3 mil m², numa área total de 9.600 m², onde contava com o trabalho de mais de 80 funcionários.

Fortaleza

Redenção opta pelo K-112 para ganhar na manutenção

Exatamente neste dia 7 de julho, a empresa de ônibus Redenção sediada em Fortaleza e cliente da concessionária Cequip - comemora seu 51º aniversário de fundação. E aproveita para comemorar, também, o primeiro ano de operação com o ônibus rodoviário Scania K 112. A empresa optou por colocar os Scania em linhas de longo percurso, com mais de 500 quilômetros de extensão e que são cumpridas regularmente em 8 ou 9 horas (incluindo as paradas), com mais de 70% de ocupação por veículo/viagem.

A facilidade de manutenção tornou-se a principal razão para que a empresa deixasse de renovar sua frota com os coletivos que tinha até então e passasse a optar claramente pelos ônibus Scania, conforme relata o presidente Ludgero Guilherme Costa: "O que aconteceu para mudarmos foi uma coisa muito interessante. Antes usávamos um tipo de ônibus que, embora gostássemos muito, tinha um motor grande e que não era devidamente encamisado. Então, um carro, daquele porte, quando dava um problema, tínhamos que tirar o motor e levar até uma retífica para cortar a camisa defeituosa e colocar a nova. Dava um trabalho muito grande! E como já conhecíamos o carro Scania, que se pode substituir a camisa do motor com facilidade em qual-

quer lugar que ele esteja, acabamos fazendo a mudança na escolha. Além disso, gosto muito do modelo Scania, porque sei que é uma máquina incansável".

Tempos Difíceis

Atualmente, a empresa Redenção reúne mais de 105 ônibus em sua frota e atende a aproximadamente 70 cidades do Nordeste. Ludgero Guilherme Costa conta como foi difícil a escalada desses 51 anos de atividades, já começando pela própria fundação: "A empresa surgiu em julho de 34, e não em janeiro, porque não tínhamos estradas em condições para circular qualquer veículo. Depois fomos para a estrada com dois trabalhadores que

cortavam o mato, fazendo até uma semana de sacrifícios, para um ônibus poder rodar".

E foi com apenas um ônibus, fazendo a rota Fortaleza-Redenção, que surgiu a empresa, fundada por José Guilherme Costa. "Mais tarde, em 1942 - em plena época da Guerra -, faltou gasolina e ele, como técnico e bom mecânico de máquina pesada, construiu um gasômetro, para que o serviço não parasse e os ônibus cumprissem os mesmos horários e itinerários de viagem", recorda Ludgero Costa.

Foi em 1948 que ocorreu a associação entre Ludgero e José Guilherme, dando origem a atual empresa Redenção. "Quando houve a associação - diz Ludgero -, eu trabalhava apenas com o nome de pessoa física.

Foto: Eduardo Queiróz



"Há muita burocracia por aí" diz Ludgero

Aí, nós da Redenção, fomos ampliando, comprando mais ônibus e indo para novas cidades. Mais tarde, a organização se dividiu em duas empresas, ficando o nome da Redenção comigo".

Com a frota numerosa e estradas bem diferentes daqueles tempos iniciais, Ludgero Guilherme Costa comenta, com a típica ironia nordestina, que atualmente o que assusta é a burocracia apenas: "Se hoje a estrada é asfaltada e a coisa mudou, por outro lado perdemos uma vantagem de antes - naquela época, ninguém

pagava o que se paga agora! Tem tudo para cobrar a gente, de pedágios aos postos rodoviários! Até no preço tem interferência: antes ninguém dizia para a gente quanto teria que custar o bilhete! Hoje é tanta burocracia, que até para emplacar o veículo eu chego a ficar horrorizado", complementou o experiente empresário.

Além de Ludgero Guilherme Costa, a empresa é dirigida, no momento, por Carlos Moraes Guilherme (Diretor Financeiro) e Ludgero Guilherme Costa Filho (Diretor de Manutenção).

O velho L-75 ainda não rejeita trabalho pesado

Nesta ocasião de comemoração dos 28 anos de instalação da fábrica da Scania no Brasil, nada melhor que verificarmos que um dos primeiros caminhões produzidos aqui ainda se encontra em plena operação. Trata-se de um L-75 ano 59, pertencente à Transportadora Armênio Queiróz (sediada em Ouro Preto/MG e cliente da concessionária Itaipu), que trabalha direto no interior de uma usina da região, transportando carvão vegetal, e só pára aos domingos. "Esse caminhão é o nosso 'xodó': até hoje ele não dá manutenção, só lavagem e lubrificação", garantem os satisfeitos proprietários.

De fato, esse caminhão já se incorporou à família Queiróz, que dirige a transportadora. A empresa, que foi fundada em 1950 por Armênio Queiróz, em Ouro Preto (MG), para transportar alumínio, recebeu em 1956 o seu primeiro Scania, um L-71 importado. Entre 1959 e 1960, mais três Scania reforçaram a frota, entre eles o histórico L-75 genuinamente nacional.

Transporte Exigente

Desde 1974, a empresa atende exclusivamente à produção da Alcan. E, atualmente, a frota reúne 40 caminhões, a metade sendo Scania, para transportar - além do alumínio - alumina (óxido de alumínio), carvão-coque, cabos de alumínio (fios condutores), ferro silício e bauxita. A trans-

portadora mantém seu escritório, garagem e oficinas instalados a 23 quilômetros do complexo de extração da Alcan, em Saramenha, e tem muito trabalho. Aliás, vale lembrar que, além de grande produtora de alumínio, a Alcan comemorou em março passado 40 anos de funcionamento, comprovando sua posição de pioneira na chamada "corrida do alumínio" no País.

O trabalho dos caminhões a Transportadora Armênio Queiróz começa nas regiões de Cataguases e Poços, onde recebem a matéria-prima, que segue para Saramenha e Ouro Preto. Na usina da Alcan, a transportadora é encarregada de toda a circulação de matérias. E nas entregas do produto, ela está bastante empenhada: leva o alumínio de Saramenha para São Paulo; traz de São Paulo o fletete e o coque de petróleo, que é usado nos fornos de Saramenha; desloca a alumina de Saramenha até a usina da Alcan de Salvador; e, ainda, transporta cabos condutores para São Paulo e Salvador.

"Cada Scania faz de 9 a 12 mil quilômetros por mês e pega muita serra pela frente", comenta o proprietário Armênio Queiróz, acrescentando que são 50 mil toneladas movimentadas por mês, com a ajuda de terceiros, que se encarregam de 35% desse transporte. Somente de Saramenha a São Paulo (Utinga) são 680 quilômetros; de Cubatão a Saramenha mais 720 quilômetros de estrada.



Marcio Queiróz, "Zé das Botas" e Armênio Queiróz.

"Esse tipo de transporte exige muito do operador. Somos obrigados até a fazer a manutenção da pista da estrada, para podermos trabalhar melhor. No trecho entre Itamarati e Cataguases, por exemplo, a estrada municipal tem 14 quilômetros de terra, e 13 quilômetros de asfalto que estão totalmente sob nossa responsabilidade! Levamos retroescavadeira, carripa e caminhões com cascalho para lá e tratamos de baixar a poeira e arrumar a pista, como se fosse uma área nossa. Assim, garantimos o transporte!", informa Armênio Queiróz.

A transportadora, que já tem dois T 112 Intercooler em sua frota e pretende "renovar de agora em diante só com esse tipo de caminhão", é dirigida também por Marcio Nagib Barbosa Queiróz (Manutenção), José Sérgio Barbosa Queiróz (Finanças), José Sávio Barbosa Queiróz (Administração), José Lopes Lomas - o conhecido "Zé das Botas" (Carregamento e Produção) e Idelfonso das Neves (Responsável Geral pela Manutenção).

Postão 30: "Intercooler é o caminhão do futuro"

"O Scania Intercooler é o caminhão do futuro para o Brasil, principalmente devido à temperatura e distâncias em que os veículos operam". Essa opinião é de Arildo dos Reis Júnior, que juntamente com Mário Douglas Barbosa André Cruz, dirige a empresa Postão 30 - Comércio e Transportes, sediada em Bauru (SP) e cliente há seis anos da concessionária Transcam.

A empresa conta com 17 caminhões - todos Scania e com idade média de 3 anos -, para transportar carga seca a granel e líquidos, entre álcool, óleo vegetal e melão. Com álcool, o Postão 30 está presente na região de Paulínia; o óleo vegetal segue do Paraná para Santos e São Paulo; e o melão sai de Ribeirão Preto para chegar até o Porto de Santos e, daí, abastecer o mercado externo.

"Estamos trabalhando com o caminhão Scania desde o início - explica Arildo dos Reis Júnior -, devido à influência do pessoal que operava no posto. Antes de montarmos a transportadora, tínhamos somente o posto de abastecimento, na Av. Rodrigues Alves, e os caminhoneiros que por lá passavam sempre falavam bem do Scania. Hoje, com a experiência que temos pessoalmente, permanecemos exclusivamente com esse caminhão pelo rendimento obtido. É a história do Time que ganha, não se mexe! E ele é satisfatório sob todos os aspectos."

A manutenção preventiva da frota do Postão 30 é feita na Transcam, enquanto os serviços corretivos são realizados nas próprias oficinas da transportadora que, inclusive, conta com dois mecânicos treinados na Fábrica.

Melão é Alternativa

Desde março passado, a transportadora opera com o T 112 Intercooler

para puxar soja de Goiás e Mato Grosso. "Nesse trabalho - diz Arildo dos Reis Júnior -, o caminhão vai vazio e volta com 38 a 40 toneladas de carga, circulando por estradas boas e de movimento médio. O Intercooler ainda está amaciando, mas já faz 2,4 km/litro, por enquanto semelhante ao T 112 convencional".

"Todavia, nessa experiência inicial - complementa Mário André Cruz -, o Intercooler já mostrou que puxa mais, sobe melhor. E também apresenta menos mudanças de marcha, ultrapassa com maior facilidade e tem aceleração mais rápida, ou seja, responde mais imediatamente quando se pisa no acelerador".

Pisando ou não, o Postão 30 vai bem mesmo é no transporte de álcool que, segundo os operadores, "tem estrutura de frete bem melhor, a ponto de render 30% a mais que o trabalho com óleo vegetal e melão. E o álcool oferece, ainda, maior volume de serviço, embora, muitas vezes de maneira descontínua e gerando grande concorrência entre os transportadores", conforme relata Mário André Cruz, lembrando que em Paulínia (SP) chegam a se concentrar, num dia, de 200 a 300 caminhões à espera do carregamento.

"Já com o óleo vegetal, enfrentamos as dificuldades típicas da entressafra, no período de dezembro a maio. Nesta passagem de 84 para 85, o transporte de melão foi a alternativa, pra cobrirmos a entressafra até fevereiro. Depois, em março passado, tivemos pela frente a indefinição da política econômica federal, que acabou nos deixando, também, na espera do que poderíamos realmente fazer", complementou Arildo dos Reis Júnior.



Mário e Arildo: "Time que ganha, não se mexe"



O Scania L-75 ano 59 só descansa aos domingos!

Foto: Marcos Amiola

Scania completa 28 a

No dia 2 de julho, a Scania comemorou seus 28 anos de produção no Brasil. Atualmente, a fábrica – presidida por Ake Norrman – produz 19 veículos/dia, reúne cerca de 2.600 funcionários, mantém mais de 90 concessionárias (incluindo de motores) cobrindo todo o território nacional e atende, com exportações, países da América Latina, África e parte da Europa, entre outros. No mercado interno de caminhões, a Scania é líder isolada, com mais de 40% de participação. E o mais recente lançamento, o T-112 Intercooler, resultado de avançada tecnologia, já conquistou definitivamente seu mercado, com mais de 1.000 unidades rodando pelo País.

SCANIA-VABIS B75

CHASSI PARA
ÔNIBUS DE
QUAISQUER
TIPOS DE
CARROCERIAS



Anúncios do início da Década de 60:
a estrada já tinha um rei!



Empresas que transportam
muita carga comprovam:



caminhões SCANIA-VABIS

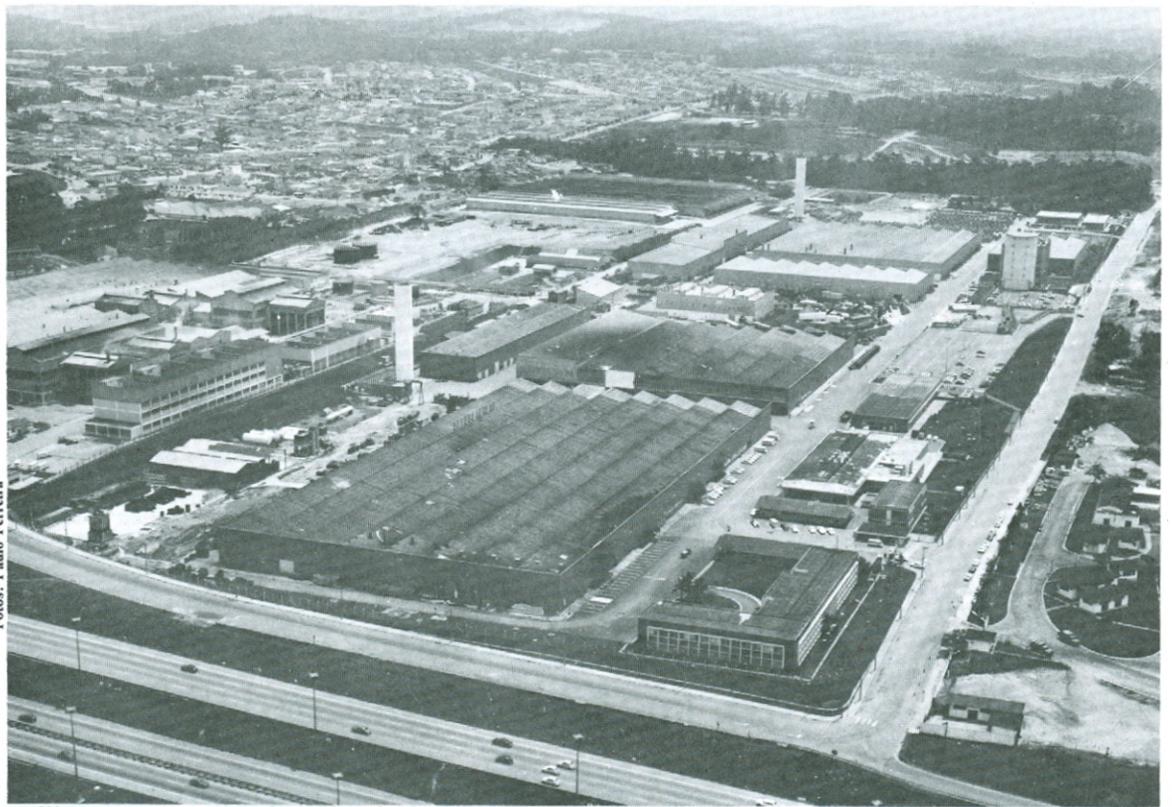
Robustos, resistentes, com elevada capacidade de carga e baixo consumo de combustível, os Caminhões-Scania-Vabis são mundialmente famosos por sua excepcional economia de operação. Também no Brasil, um elevado número das mais importantes empresas utiliza Caminhões-Scania-Vabis para transportar mais carga em menos viagens, com maior segurança e com muito menor custo-por-viagem.

ALGUMAS DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS ESPECIAIS DO ATUAL MOD. L-75, QUE ASSEGURAM SUA PREFERÊNCIA PELOS GRANDES FROTISTAS:
Moderno motor Diesel de injeção direta, com grande potência (165 HP a 2.200 r.p.m.) e elevado torque (63 kgm a 1.200 r.p.m.) • Caixa de câmbio G 660, de 5 marchas, sincronizada • Caixa de câmbio auxiliar, também sincronizada, que aumenta a força de tração em 40% e torna as mudanças mais eficientes • Eixo traseiro de dupla redução, reforçado, provido de engrenagens em espiral e helicoidais • Trava diferencial operada a ar permite ao L-75 vencer as mais adversas condições de estradas e terrenos • Freios a ar comprimido, de ação direta, sistema Bendix-Westinghouse, com área de frenagem não inferior a 4.500 cm² • Rodas raçadas, reforçadas, de 22", como equipamento standard



SCANIA-VABIS DO BRASIL S.A.
— Veículos e Motores —

Fábrica e Escritório Geral: Rua Guararã 322 — Ipiranga
— Fones: 63 117/8 (rede interna) — Caixa Postal: 8037 —
End. Telé: SCANIAVABIS — São Paulo — Est. de S. Paulo



Fotos: Paulo Ferreira

A fábrica, em S. Bernardo: 349 mil m² de área total.

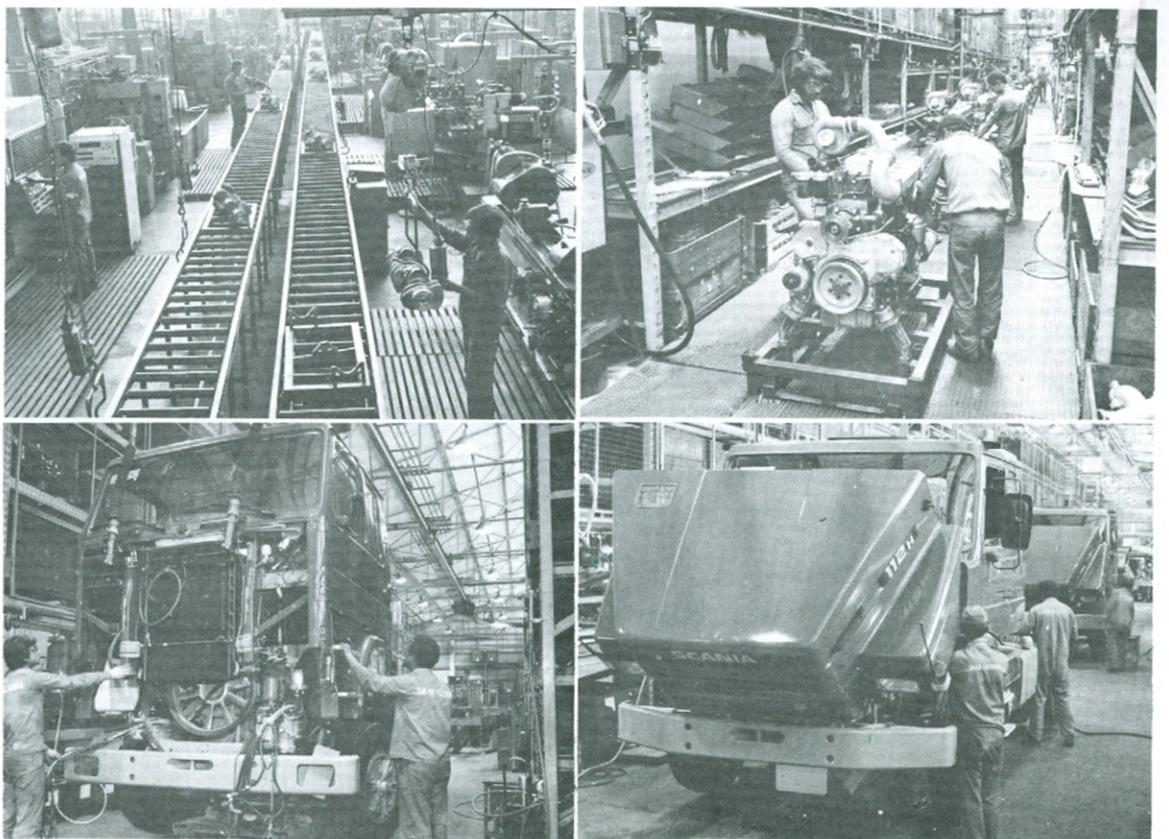
Desde o início da Década de 50, os caminhões Scania percorrem grandes distâncias dentro do território nacional. Na época, os veículos Scania-Vabis chegaram importados em jogos CKD, vindos da fábrica de Sodertälje, Suécia, através de navios, até o Porto de Santos, onde eram recebidos pelo pessoal da Vemag, a

empresa responsável pela montagem e comercialização dos produtos da marca no Brasil.

Esse procedimento continuou até 1957, com o surgimento da Scania-Vabis Motores Diesel S/A, a pequena subsidiária da matriz sueca, que começou fabricando unicamente moto-

res, em suas instalações no bairro do Ipiranga, em São Paulo. Três anos depois, a fábrica passou a produzir o veículo completo e, a partir daí, também dirigia suas próprias vendas e serviços, até então a cargo da Vemag.

Por ser um caminhão forte e resistente, que aguentava qualquer parada, a fama do



Uma produção quase artesanal garante a qualidade dos produtos Scania.

anos de Brasil

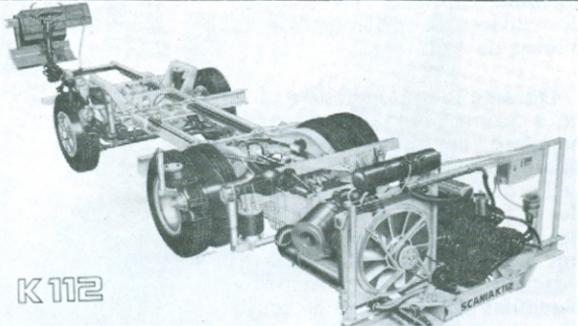
Scania-Vabis L 65, Ano 51: o primeiro a rodar no Brasil.



Em 1981, a despedida da Linha L.



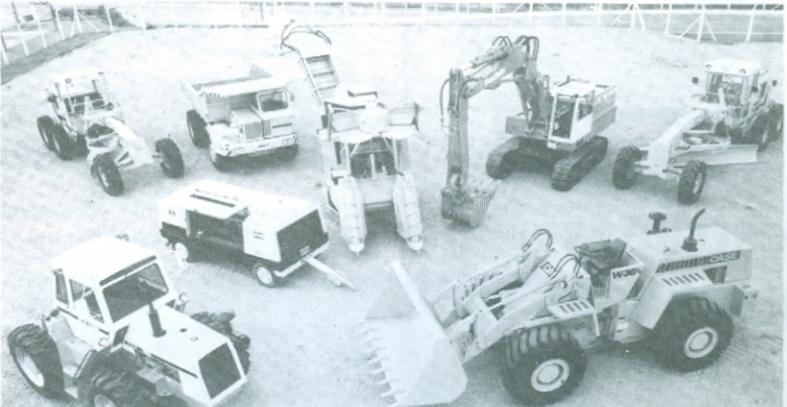
Scania Intercooler: 1.000 unidades circulando no País.



Chassis de ônibus: aplicações urbana e rodoviária.



Exportação: garantindo a captação de recursos.



Cientes "OEM": motores Scania movimentam outros equipamentos.

Scania-Vabis se espalhou rapidamente. Aliás, até hoje, muita gente se refere ao caminhão como "Scania-Vabis", tal a forma como a marca ficou identificada entre os brasileiros. O primeiro Scania genuinamente nacional, o L-75, foi lançado em 1960 e rodou muito pelo País, até surgir o L-76, em 1963 e o L-110, em 1969. Os ônibus B-75, de 1960, não ficavam atrás em fama e qualidade, sendo superados somente em 1964, pelo B-76.

A ampla e atual fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo, foi inaugurada - com muita confiança - em 1962, numa solenidade que reuniu importantes personalidades da vida política da época, como o então Presidente da República, João Goulart, o Governador de São Paulo, Carvalho Pinto, e o Prefeito de São Bernardo, Lauro Gomes. No mesmo prédio há, até hoje, uma placa em

homenagem a Juscelino Kubitschek, pelo incentivo à implantação da indústria automobilística nacional.

Na realidade, a própria história das grandes transportadoras brasileiras pode ser contada através da evolução dos caminhões Scania. A partir da década de 70 e já com o nome de Saab-Scania do Brasil, a fábrica procurou aperfeiçoar ainda mais os seus produtos e consolidar a expansão de sua eficiente rede de concessionárias. Em 1975, foi lançado o caminhão LK-140, com motor V-8. Poucos anos depois, entrou no mercado brasileiro o LK-141, firmando o conceito de caminhão sem capô.

O primeiro ônibus B-110 foi produzido em 1971, enquanto o B-111 surgiu cinco anos mais tarde. Também em 1971, a Scania lançava a grande novidade das estradas brasileiras: o ônibus rodoviá-

rio BR-115. Em 1976, a empresa inaugurou a era dos famosos e confortáveis ônibus BR-116.

No início dos Anos 80, a Scania introduziu no Brasil, quase simultaneamente com o mercado europeu, a primeira geração de caminhões programados, composta pelas Linhas T e R. Esses veículos já alcançam índice de nacionalização de componentes de 98% e têm mais de 40 diferentes aplicações no transporte de carga pesada.

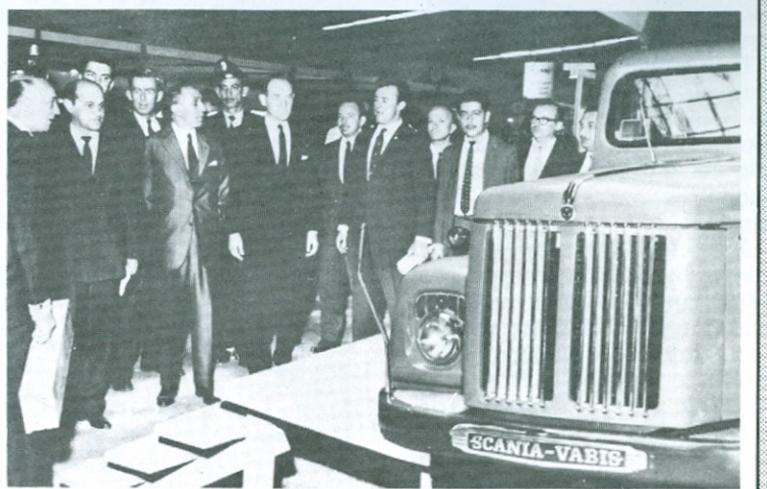
E o Programa Scania continuou apresentando suas novidades: vieram os chassis de ônibus K-112 (motor traseiro) e S 112 (motor dianteiro), além de uma completa e potente geração de motores, com aplicações marítimas, industriais e como geradores de energia.

Momentos Históricos



Fotos: Arquivo Scania

Em 1962, a Scania inaugurou sua atual fábrica de São Bernardo do Campo. Na foto, o então Presidente da República - João Goulart -, ao lado do governador Carvalho Pinto, prepara-se para descerrar a placa inaugural.



Ainda em 1962, a Scania participava do 2º Salão do Automóvel, expondo o seu caminhão L-75. Na foto, uma importante personalidade do cenário político nacional: o então primeiro-ministro parlamentarista, Tancredo Neves (o segundo, da esquerda para a direita).

VEÍCULOS PRODUZIDOS

ANO	PRODUÇÃO	MERCADO INTERNO	MERCADO EXTERNO
1962	813	815	-
1970	993	1.051	1
1975	3.517	3.300	263
1980	4.481	3.301	1220
1981	3.585	2.690	806
1982	3.327	2.689	556
1983	2.289	2.438	105
1984	3.373	3.287	120
1985	1.043	922	38*

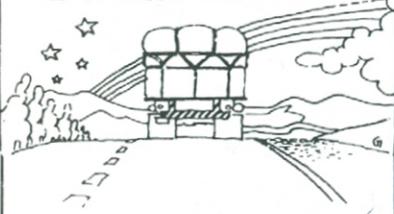
* Até Abril

MOTORES SEPARADOS

ANO	PRODUÇÃO
1962	5
1970	309
1975	1.393
1980	3.272
1981	2.321
1982	1.532
1983	696
1984	1.292
1985	111*

* Até abril

Pé na Estrada



Nesta página, tudo o que caminhoneiro precisa - e deve - saber.

Anote esta "dica":

Nossas estradas estão ganhando mais segurança

A organização de um sistema de segurança para o caminhoneiro nas estradas vem provar que "assim dá para trabalhar", como desabou recentemente o caminhoneiro Luiz Araújo, que roda de São Paulo para Mato Grosso do Sul e algumas vezes para o Paraná. Isto vem acontecendo no Estado do Paraná, com a "Operação Caminhoneiro", que surgiu com base na "Operação Ouro-verde", para dar cobertura aos caminhões que levam café das fazendas para o porto de Paranaguá.

Depois, foi a vez do Estado de S. Paulo colocar mais policiamento nas estradas. Surgiu a "Operação Estrada", com duas blitz realizadas na Via Dutra. Mas o trabalho da Polícia paulista não fica nesses bloqueios esporádicos. O coordenador da "Operação Estrada", Benedito Chiaradia, afirma que as blitz serão realizadas com frequência, também, nas estradas estaduais. E uma delegacia já funciona no prédio do Deic, em São Paulo, somente para atender casos de desvio de carga e roubos de caminhões.

Este trabalho refletiu junto às autoridades policiais do Estado do Rio de Janeiro, que já anunciam a "Operação Três Estados", que vai dar proteção aos caminhoneiros nas rodovias fluminenses.

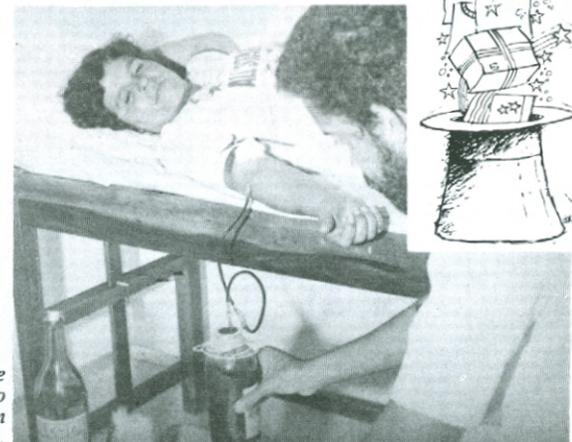
Mas, não fica por aí. O Governo do Estado do Mato Grosso do Sul anunciou que vai, inclusive, criar junto à Polícia Militar do Estado, o Batalhão de Policiamento das Estradas. Ou seja, vai criar a Polícia Rodoviária e aí então começa pra valer o trabalho de proteção ao caminhoneiro nas pistas.

Outros Estados estão somando aos do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro nessa tarefa de espantar das estradas os gatunos, assassinos de caminhoneiros e demais fantasmas do transporte rodoviário de bens.

Está chegando a hora da nossa grande festa



Estande Scania: caminhão com pintura especial.



Doações de sangue, como ocorreu em Valadares.

Já está tudo pronto para mais uma Festa do Carreiro, o tradicional encontro do pessoal da estrada, que a revista "O Carreiro" promove todos os anos. Como no ano passado, a festa será realizada em Guaratinguetá, junto à Via Dutra, entre os dias 25 e 30 deste mês de julho. E este ano tem uma novidade a mais: vai funcionar oficialmente o "Acampamento do Carreiro", promovido pela ABCam numa área junto ao recinto da festa e cheia de atrações noturnas para os caminhoneiros e suas famílias, com churrasco, vinho e muita música ao vivo.

Nesta "Festa do Carreiro", a Scania estará presente com um amplo e bem montado estande, onde os caminhoneiros serão atendidos por cinco belas recepcionistas. No estande, permanecerão expostos dois caminhões T 112, um deles com efeitos visuais

especialmente pintados por Sid Mosca - o famoso artista que costuma caprichar no colorido dos capacetes e carros de grandes pilotos da Fórmula 1.

Durante todo o período da festa, a Scania manterá em funcionamento, em seu estande, uma sala de projeção, para a apresentação de filmes sobre as atividades e produtos do grupo Saab-Scania no mundo inteiro e, ainda, um audiovisual dando todas as "dicas" sobre o Consórcio Nacional Scania. Após as projeções, em todas as sessões haverá sorteio de ótimos brindes.

E a exemplo da iniciativa que teve em 1983, quando a festa foi realizada em Governador Valadares (MG), a Scania manterá um posto de coleta de sangue, em seu estande, para que os colegas caminhoneiros possam fazer doações para o Hospital do Câncer.



"Estrada em Jornal": mostrando o melhor da festa.

coleta e, após a doação, o caminhoneiro levará de lembrança uma miniatura do caminhão T 112.

Outra atração já garantida pela Scania na festa deste ano é o "Estrada em Jornal", a mais tradicional publicação desse evento e que vai cobrir tudo que acontecer de melhor durante a promoção, através de edições diárias. Para você pegar seu exemplar, todos os dias, basta dar um pulinho até o estande da Scania, onde funcionará inclusive uma autêntica redação do jornal. E tem mais, igualmente como já aconteceu anteriormente, o "Estrada em Jornal" vai sortear muitos brindes interessantes, todas as tardes. Para concorrer, basta depositar um cupom que você encontrará em cada edição, em qualquer uma das duas urnas existentes no estande da Scania.

Vamos repetir estas cenas?



A Festa do Carreiro é a grande oportunidade de lazer e confraternização entre os amigos da estrada. E não faltam atrações incríveis, como as corridas de saco, os caminhoneiros "gays", futebol feminino (e tem futebol pra marmanjo barbado

também!), música ao vivo, eleição do rei, rainha e princesas da festa e muita gente bonita nos estandes. É o momento do caminhoneiro conviver alegremente com sua família, num ambiente descontraído e muito saudável!

Repotenciamento na Vale do Rio Doce:

Motor Scania reduz consumo no trator D8 K Caterpillar

Um trator Caterpillar modelo D8 K está trabalhando na mina de Cauê da Companhia Vale do Rio Doce, a quase 100 quilômetros a leste de Belo Horizonte, há praticamente um ano e meio com um motor Scania DS 14. Com a substituição do motor original, um Cat D 342, pelo Scania, o trator passou a consumir 12 litros a menos de diesel por hora trabalhada e teve sua manutenção simplificada, conforme atesta o Setor de Manutenção de Equipamentos Móveis de Cauê, com base em dados de computador. Até o início de abril, de acordo com a mesma fonte, o motor Scania completou 1.675 horas de trabalho, sem apresentar qualquer problema, comprovando esse bem sucedido repotenciamento.

No ano passado, os três complexos de extração de minérios da Companhia Vale do Rio Doce produziram 70 milhões de toneladas, resultando no lucro total de Cr\$ 1,7 trilhão. Para este ano, as previsões são ainda mais animadoras, principalmente porque somente a mina de Cauê, localizada na cidade mineira de Itabira, deverá gerar 30,5 milhões de toneladas - 6 milhões de hematita e 24,5 milhões de itabirito -, além de 20,3 milhões de toneladas de rejeito (terra estéril). A produção de Cauê segue direto para o

Porto de Tubarão, no Espírito Santo, onde 12% dos minérios são distribuídos ao mercado interno e 88% partem para o Exterior, abastecendo importantes mercados mundiais, como o Japão, Alemanha Ocidental, Estados Unidos e Coreia.

Lá em Cauê estão, no momento, 5 mil dos 20 mil funcionários que compõem o quadro de pessoal da Vale do Rio Doce. É lá está, também, o trator Caterpillar D8 K repotenciado com o motor Scania DS 14, trabalhando mais de 150 horas por mês na chamada "ponta de aterro" (empilhamento de minérios), no acerto da base de escavadeira (nivelamento e na abertura de novas estradas da mina.

Redutor Adaptado

O repotenciamento do trator ocorreu em novembro de 1983, quando o Setor de Manutenção de Equipamentos Móveis da Cauê enfrentava o alto custo de manutenção do motor original, dependente de importação. Na ocasião, a concessionária Scania de motores que atende à região, a Euminas, propôs o teste com o motor Scania, que acabou resultando na preparação de

um autêntico projeto completo. Isso porque o motor Scania alcança 2.100 rpm, contra as 1.300 rpm do equipamento original.

Foi apresentada, então, a alternativa de se adaptar um redutor para funcionar acoplado à saída do novo motor e a um divisor de torque do trator. Esse redutor consiste num conjunto de pequenas engrenagens, acomodado numa caixa de tamanho pequeno e com manutenção bastante simples, já que o cuidado básico se resume na verificação do nível de óleo lubrificante. A partir desse projeto, foi fabricado o redutor que, no final de 1983, já possibilitava o repotenciamento do trator nas condições exigidas.

Mais Econômico

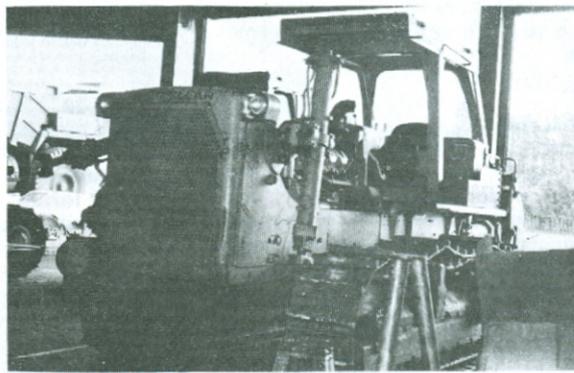
A experiência desse repotenciamento foi acompanhada com muita ansiedade na mina. "No começo, quebrou o cubo da hélice, mas a fábrica imediatamente reprojeteu esse componente e o problema foi totalmente resolvido", lembra José Carlos Araújo Vidigal, gerente do Setor de Manutenção de Equipamentos Móveis da Cauê. "Passado isso - acrescenta o gerente -, não tivemos mais qualquer tipo de problema e,

até o início de abril passado, ele completou 558 horas sem falhas".

Durante todo o período de trabalho, o trator - com o novo motor e mais o redutor - foi muito exigido, conforme relata José Carlos: "Nas paradas normais, havia a recomendação de agilizar ao máximo a manutenção, para que o trator voltasse rapidamente ao trabalho e, com isso, pudéssemos observar até quanto ele aguentaria".

Com base em registros do Processamento de Dados da mina, o gerente faz a análise da experiência: "O desempenho do trator com o novo motor Scania é muito satisfatório e não apresenta problemas. O consumo com o Scania está em média, em 32 litros/hora, contra 44 litros/hora do motor original Caterpillar. O mesmo está acontecendo com um veículo-tanque (tanque d'água móvel), que antes tinha o motor Detroit 8V 71 consumindo 32 litros/hora e, agora, com o Scania faz 22 litros/hora."

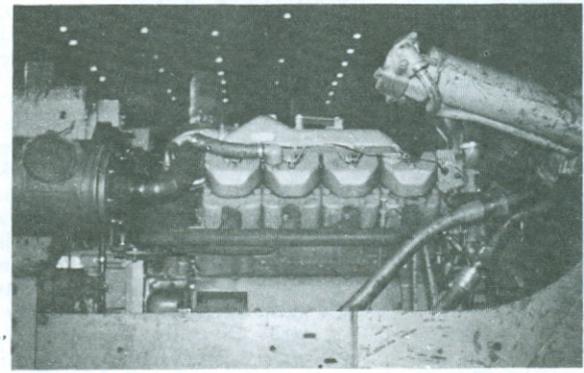
Considerando a facilidade de adaptação, o bom desempenho e o baixo consumo verificado, os técnicos da Cauê já acreditam que nas futuras reformas dos equipamentos Caterpillar, devam aderir novamente aos motores Scania.



O velho trator, repotenciado, trabalha duro!



José Carlos: "Com o motor Scania, o trator consome menos."



Motor Scania no Caterpillar: 1.675 horas sem problemas

Serviço

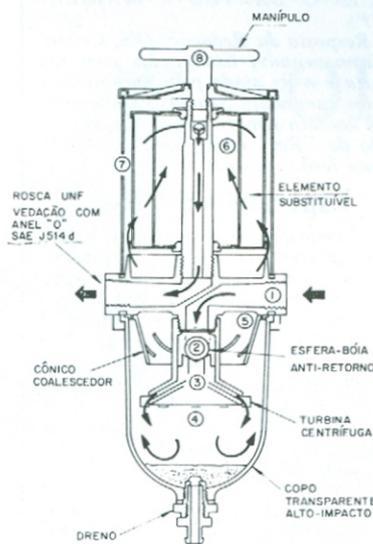
Filtro separador, para limpar de vez o diesel!

Desde junho, a rede de concessionárias Scania tem à disposição de seus clientes o novo filtro separador, um componente importantíssimo que ajuda a eliminar as impurezas do óleo diesel, que costuma atacar as partes metálicas do motor e diminuir a vida útil do bico e da bomba injetora.

O separador é, na verdade, um segundo filtro, que fica instalado logo após o filtro convencional do veículo. Desta forma, ele está entre o tanque e a bomba injetora, com a função adicional de eliminar toda contaminação prejudicial de matérias - sólida ou líquida -, tornando o combustível mais limpo. Outra função muito importante é a de eliminar a água produzida pelo adensamento de volume de ar no tanque.

Na prática, o filtro separador é formado por um cartucho e funciona em três etapas. Na primeira, os contaminantes líquidos e sólidos acima de 30 microns de diâmetro se separam do combustível, mediante a força centrífuga aplicada pela turbina. Como os contaminantes são mais pesados que o combustível, eles caem ao fundo do copo transparente do cartucho, onde ficam visíveis e podem ser drenados pela válvula-dreno existente na parte inferior da unidade.

Na segunda etapa, ocorre o que se chama de "Coalescência", ou seja, junção das partes que se encontravam separadas. Isso ocorre porque muitos contaminantes são mais leves e, mesmo depois da primeira separação, ainda continuam presentes no combustível. Nesta etapa, as partículas diminutas acabam fluindo até o cônico de coalescência, ou, uma espécie de funil, e acabam se agrupando até formarem partículas de maior peso, que final-



Este é o filtro separador, visto em corte.

mente caem para o fundo do copo transparente do cartucho.

Na terceira etapa, acontece a filtração final: o combustível entra no cartucho todo, ficando retidas as últimas impurezas, acima de 2 microns.

Segundo orientações dos fabricantes, o separador deve ter seu elemento filtrante trocado quando o vacuômetro indicar entre 200 e 380 mmHg.

Para realizar a troca, deve ser observado o seguinte procedimento: 1) desligar o motor; 2) fechar o registro de saída do tanque de combustível; 3) drenar completamente a unidade pelo copo transparente; 4) remover a tampa e o elemento filtrante gasto, e limpar internamente o cartucho (não desmonte o cartucho, sob qualquer hipótese!); 5) substituir o elemento filtrante e a guarnição; 6) encher a unidade com óleo diesel e fechá-la; 7) abrir o registro de saída do tanque de combustível; 8) acionar o motor e verificar o sistema.

Teste do Governo comprova:

Defletores economizam mais de 5% no consumo de combustível



Defletores provaram na prática, a economia da teoria.



Os dados foram controlados por instrumentos precisos.

Um caminhão equipado com defletores de ar - no teto e nas laterais - registra economia de combustível de 5,2%, em relação a outro idêntico, porém sem os equipamentos, nas mesmas condições de operação.

Esse importante resultado, que prova mais uma vez a economia proporcionada na prática pelos defletores de ar, consta na conclusão do relatório de um detalhado teste do Projeto Prodel, realizado recentemente por técnicos do Geipot (órgão do Ministério dos Transportes), Instituto de Pesquisas Tecnológicas (da Universidade de São Paulo) e Scania do Brasil.

O teste foi desenvolvido com a ajuda do Expresso Araçatuba,

que cedeu dois caminhões Scania T 112 de sua frota, com semi-reboques de 2,88 metros de altura. O trajeto teve como ponto de partida um posto de abastecimento localizado no km 15 da Rodovia dos Imigrantes, seguindo até a estrada de interligação Imigrantes-Anchieta (km 40), onde os caminhões trafegaram em ida-e-volta, e retornando pela Imigrantes até a Av. Ricardo Jafet, na Zona Sul de São Paulo, para fazer a volta e chegar novamente ao posto do km 15 da Imigrantes. Ao todo, foram 81 quilômetros de percurso.

Durante o teste, sempre um caminhão estava equipado com os defletores e outro, não. Os técnicos tiveram o cuidado de, inclu-

sive, trocar os defletores de um caminhão para o outro, com a finalidade de evitar distorções proporcionadas pelo desempenho de um único veículo. E tudo foi medido pela aparelhagem precisa do IPT.

No final, os técnicos tinham dados completos sobre tudo o que aconteceu na estrada, desde a temperatura no momento do teste à velocidade média e o consumo dos veículos. Como se esperava, os defletores "deram um banho" de economia, provando que, apesar de representarem um equipamento a mais, pesam a menos no bolso do operador quando o caminhão pára na bomba de diesel de qualquer posto.

Boqueirão renova frota com lote de Intercooler



Boqueirão recebe Intercooler: renovação com economia.

A Transportes Boqueirão Ltda. - integrante do Grupo Bertol S/A - é tradicional cliente da Mecânica Comercial e Importadora Ltda, concessionária Scania com sede em Passo Fundo (RS), foi contemplada no final de março com duas unidades de um pedido inicial de dez caminhões Scania T112-H Intercooler.

Claudio Zanotto, diretor de Transportes Boqueirão, recebeu as chaves dos econômicos Intercooler das mãos de Luiz Carlos Covolan, gerente da Mecânica - Passo Fundo, em solenidade que reuniu ainda Alziro e Ivo Bertol,

diretores do Grupo Bertol, acompanhados de Podalirio de Azambuja Santos, Antoninho J. Argenta e Ilso Bertuol, diretores do grupo Mecânica.

Menor custo

Atualmente a Transportes Boqueirão conta com mais de 40 caminhões em sua frota sendo, em sua maioria, veículos Scania, que operam no transporte de líquidos e grãos, contribuindo em muito para o rápido escoamento da safra agrícola de sua região.

Para Claudio Zanotto, "a empresa está colocando em prática a idéia de renovar sua frota

visando, sobretudo, minimizar seu custo operacional e obter maior eficiência e rapidez no transporte de suas cargas", esclarecendo ainda que esse foi o principal motivo que levou sua empresa a optar pelos novos Scania Intercooler, "que seguramente trarão os resultados desejados".

Depois da solenidade, representantes do concessionário e amigos comemoraram a entrega com um suculento churrasco, que contou ainda com a participação dos principais clientes de Passo Fundo e Região.

Maurizio Sala aprimora projeto da Saab na F-3

Problemas mecânicos não permitiram que o piloto brasileiro Maurizio Sala, que mostramos na última edição do "Rei da Estrada", obtivesse melhores rendimentos na prova do início de junho, em Silverstone, pelo Campeonato Inglês de Fórmula 3, onde compete com um carro Reynard, equipado com o novo motor Saab. Apesar dos problemas, o piloto brasileiro ocupa posição de destaque na categoria, principalmente pelo entusiasmo em aprimorar seu novo carro, cada vez mais competitivo.

Aliás, desenvolver e acertar o novo motor Saab para a Fórmula 3 é o principal objetivo de Maurizio Sala na atual competição, depois de conquistar o título da temporada passada. "A Saab está investindo muito neste motor, porque quer fazer dele um campeão em 1986. E, de certa forma, fico recompensado, pois sei que estou desempenhando um papel importante neste projeto", declarou recentemente o piloto brasileiro.

Segundo especialistas em competições, o motor Saab é potencialmente bom e, se bem desenvolvido, poderá inclusive vir a ser usado futuramente em outras categorias mais fortes do Automobilismo Mundial. Esta é a primeira vez que o motor produzido pela Saab-Scania da Suécia chega a uma competição do gênero e o esforço de toda equipe para deixá-lo competitivo em pouco tempo tem levado Sala a



Sala: investindo no novo motor Saab.

fazer inúmeros testes nas pistas inglesas.

Em maio, a Saab alugou por três dias o circuito de Donnington Park, mas a chuva ininterrupta acabou atrapalhando os testes. De qualquer forma, durante essa bateria de provas, Maurizio Sala detectou algumas melhorias no carro, principalmente no revolucionário sistema de injeção de combustível - controlado por computador -, que é a grande novidade do motor Saab em relação aos outros concorrentes da Fórmula 3.



Cartas ao Rei

Como já é característica dessa coluna, recebemos cartas dos mais variados pontos do País, através de nossos leitores que nos solicitam informações, assinaturas, dão sugestões; enfim, batem um papo muito gostoso com a gente. Agradecemos a participação dessas pessoas que já tornaram-se amigas do "Rei da Estrada". A palavra é sua, leitor!

Interesse dos Caminhoneiros

"Um dia desses tive a oportunidade de ler o "Rei da Estrada" e achei ótimo. Muito interessante para nós, caminhoneiros. Por isso, quero parabenizá-los por esse excelente trabalho. Também ficaria muito feliz e agradecido se pudesse receber normalmente o "Rei". Um abraço."
DERLI PILLOM TASCHETTO - JAGUARI (RS)

Resposta da Redação: Derli, nós é que estamos agradecidos pela sua simpática carta e, sobretudo, felizes com a repercussão do "Rei" junto aos caminhoneiros. Afinal, esse é nosso objetivo! Vamos enviar-lhe o "Rei da Estrada" normalmente. Outro abraço para você!

Paixão pelos Personalizados

"Estou escrevendo para o "Rei da Estrada" para saber se é possível recebê-lo em meu endereço. Ganhei um exemplar de um amigo e gostei muito dos caminhões Scania e queria saber tudo sobre eles, por isso peço panfletos, posters e, se tiverem algum livro que tenha Scania com personalização BEPO e pintura Sid Mosca, peço que me mande, pois sou apaixonado por eles (...). Escrevi também para a Scania

da Suécia e espero que atendam a meu pedido." CLÁUDIO ROBERTO FARIAS PRESTES - CAMAQUÃ (RS).

Resposta da Redação: Prezados Cláudio, vamos atender aos seus pedidos de acordo com nossas possibilidades. Sobre os caminhões personalizados com pintura Sid Mosca, vamos enviar-lhe o "Rei" nº09, onde você poderá encontrar - a cores - o veículo de sua paixão com maiores detalhes. Esperamos que receba boas notícias da Scania da Suécia. Boa sorte!

Menor de Idade

"Estou escrevendo para vocês pedindo que me enviem prospectos de ônibus e caminhões e também o jornal "Rei da Estrada", pois gosto muito dos Scania. Quando eu completar maioridade pretendo ter um, pois meu pai transporta bananas de Santa Catarina a Jaguarão, num 1519 truck turbinado 84." GILBERTO ANTÔNIO PEGANI - CAMAQUÃ (RS).

Resposta da Redação: Gilberto, ficamos contentes em receber sua carta também e, principalmente, por saber que pretende seguir o mesmo caminho de seu pai: a estrada. Na medida do possível vamos enviar-lhe os materiais, para que obtenha maiores informações sobre os Scania que você tanto gosta. O "Rei" segue junto; até breve!

Leitor do Ceará

"Agradeço-lhe por enviar-me regularmente o "Rei", pois é um ótimo jornal e me mantém atualizado. Gostaria que me enviassem posters ou folhetos de caminhões Scania e, se possível, uma miniatura..." GINALDO BRASILLIANO DE SOUZA - TABULEIRO DO NORTE (CE).

Resposta da Redação: Caro Ginal-

do, agradecemos de verdade sua participação e os cumprimentos pelo nosso trabalho. O seu "Rei" já está seguindo e passaremos a atendê-lo rotineiramente. Abraços!

Chefe Camarada

"Estou escrevendo para saber como adquirir o jornal "Rei da Estrada", pois na firma onde trabalho, eu consigo ler o número 8 porque meu chefe emprestou e adorei as reportagens. Minha função é "Controle de Qualidade" e algumas peças da Scania sou eu quem controlo (...). Gostaria de receber o "Rei" em minha casa, se possível. Muito obrigado." EDSON MANOEL DOS SANTOS - GUARULHOS (SP).

Resposta da Redação: Edson, agora você não precisa mais pedir o "Rei" emprestado ao seu chefe para sua leitura, pois vamos enviar-lhe rotineiramente. É bom saber que você tem "intimidades" com peças da Scania, isso pode facilitar algumas leituras mais técnicas e dar-lhe outras informações que poderão ter utilidade em seu trabalho. Até breve!

Contatos com o "Rei"

"Somos uma assessoria de comunicação, onde exercemos a atividade de propaganda e assessoria de imprensa, para diversas empresas. Para tanto necessitamos receber seu veículo, tabela de preços, promoções, para estarmos em contato permanente. Cordialmente." SÔNIA MARIA BELLOTO - SÃO PAULO (SP).

Resposta da Redação: Sônia, agradecemos o interesse de vocês e desde já estão incluídos entre os amigos que recebem o "Rei" rotineiramente. Quanto aos materiais, enviaremos na medida do possível. Aguarde!

Melhor do Mundo

"Tomei conhecimento do jornal "Rei da Estrada" através de um amigo. Como eu adoro ler jornais e principalmente revistas de caminhão, e este jornal fala a respeito do melhor caminhão do mundo e também do mais lindo da Terra, gostaria de recebê-lo regu-

larmente e também folhetos sobre os caminhões Scania. Sem mais..." CELINO SANTOS - MARÍLIA (SP).

Resposta da Redação: Olá, Celino! Ficamos muito lisonjeados com sua carta e mais ainda pelo seu interesse pelos caminhões Scania. Vamos estar em contato sempre que uma nova edição do "Rei" estiver pelas estradas. Você lerá o seu em breve.

Esperando o "Rei"

"Venho através desta parabenizá-los pelo excelente jornal (...) Gostei muito do "Rei" nº 02 e 07 e, como aqui é difícil de arrumar, gostaria de recebê-lo regularmente e também folhetos sobre os caminhões. Gostaria também de saber se na Suécia, a Scania faz caminhões de até 300 T. Sem mais..." HISSAO SAITO - MARÍLIA (SP).

Resposta da Redação: É bom saber que o "Rei" te agrada, Hissao. Sobre os caminhões fabricados na Suécia, esclarecemos que eles têm a mesma força que o Scania brasileiro, ou seja, capacidade de tração de até 140 toneladas (no caso de carretas) e 36 toneladas por chassis (no caso de basculante), conforme informa nossa área técnica. Seu "Rei" segue regularmente, via correio. Até breve!

Privilegiados

"Solicito a gentileza de incluir em meu nome na relação de pessoas privilegiadas que recebem o "Rei da Estrada". Agradeço sua atenção." OSVANDIR AUGUSTO VIEIRA - FLORIANÓPOLIS (SC).

Resposta da Redação: Caro Osvandir, fique sabendo que o privilégio é todo nosso em poder atendê-lo. Você já está incluído em nossa relação para entrega do "Rei". É só aguardar!

Amor pelo Scania

"Olá, "Rei da Estrada"! Meu nome é Lídio Hanemann e aposto que ninguém gosta mais de caminhões Scania do que eu. Gosto também do seu atual presidente Ake Norrman e gostaria de receber todo mês o jornal, porque sou apaixonado pelos caminhões da Scania.

Meu pai é carreteiro e seu caminhão só poderia ser um Scania, modelo 111 (...). Cordialmente." LÍDIO HANEMANN - JARAGUÁ DO SUL (SC).

Resposta da Redação: Adoramos ler sua carta, Lídio, e vamos gostar mais ainda de poder enviar-lhe rotineiramente o "Rei", pois temos certeza que você o lerá com muito carinho. Um grande abraço!

Calendário 85

"Fiquei muito contente em receber sua carta e agradeço também por enviar-me o "Rei da Estrada". Li no "Rei" que vocês estão distribuindo calendários de 1985 e peço que me enviem um no próximo número. Vocês estão de parabéns, porque o "Rei" é muito bom. Obrigado." GUSTAVO HEKER DE SOUZA - FRANCA (SP).

Resposta da Redação: Gustavo, agradecemos os elogios e já providenciamos seu calendário. Ele segue junto com a próxima edição do "Rei", em seu endereço. Até breve!

Estudante e o "Rei"

Vimos através desta, solicitar a gentileza de nos remeterem exemplares do jornal "Rei da Estrada". Nosso Estado de Rondônia é muito novo na Federação, conta com apenas três anos de existência e estamos muito distantes dos grandes centros (...). Solicitamos a fineza de nos remeterem revistas para fins de pesquisa bibliográfica de nossos professores e alunos..." AMÉLIA GOMES DE SOUZA - VILHENA (RO).

Resposta da Redação: Para nós, que trabalhamos no "Rei da Estrada", é sempre um prazer muito grande colaborar com escolas, principalmente de regiões distantes, como é o caso da sua, prezada Amélia. Segue seu exemplar do "Rei" e esperamos que ele seja sempre útil para vocês de Rondônia.

Continuamos à disposição de todos que nos escrevem, para batermos um bom papo nessa coluna. Até a próxima edição!

REGISTRO

Grupo Mecânica faz convenção de vendas



Mecânica: orientação e integração para a equipe.

Com muito sucesso, o Grupo Mecânica – concessionário Scania que mantém casas em Vacaria (RS), Piçarras (SC), Passo Fundo (RS) e Palmeira das Missões (RS) – realizou em maio passado a sua primeira convenção anual de vendas. Representantes da área de vendas de todas as casas do grupo participaram do encontro, ocorrido em Vacaria, para discutir resultados comerciais do ano passado,

programar os trabalhos para o atual ano e, ainda, participar de importante oportunidade de integração. Após os trabalhos do encontro – palestras, exibição de filme didático e debates –, os participantes partiram para uma animada disputa de futebol de salão, seguida de um descontraído churrasco, onde foram entregues os troféus esportivos. A iniciativa deu “i-bope”!



Movepa na Faive: caminhões “badalados”!

Movepa vira atração da festejada Faive

O nosso amigo Luiz Carlos Lazzarotto, da concessionária Movepa (Presidente Prudente-SP), anda realmente cada vez mais criativo e bem relacionado. Pois não é que na última Feira Agropecuária e Industrial de Presidente Venceslau – Faive, realizada em abril, ele colocou à mostra, no estande da Movepa/Scania, três belos caminhões já vendidos e faturados. Como é que os caminhões estavam lá? Simples. Com muito jeitinho e amizade, o Luiz Carlos emprestou os veículos junto aos seus “assegurados” proprietários, para que mais pessoas pudessem apreciá-los.

A iniciativa do Lazzarotto foi um sucesso. Por estar muito bem localizado na Feira, o estande com os caminhões expostos – um T 112 Intercooler, um T 112 H 4 x 2 convencional e um T 112 movido a álcool (próprio para o transporte de cana) – acabou se transformando na grande atração, recebendo boa parte do público e até elogios da imprensa local. Depois do evento, foi uma maravilha os clientes rodarem por aí com caminhões “badalados”.

Olha ele aí outra vez!



Esse tipo de foto já virou moda no Brasil inteiro: o Scania Intercooler reforçando a frota de mais um cliente. Desta vez, o veículo foi recebido por José Sebastião Nucci, sediado em Assis – no Interior de São Paulo – e cliente da concessionária Movepa/Ourinhos, que acabou contemplado pelo Consórcio Nacional Scania, em março passado. Na foto, da esquerda para a direita: Carlos Alberto Santilli (Movepa), José Sebastião Nucci (proprietário) e Antônio Prado Sanches (Chefe da Oficina de Nucci). Agora, o “bruto” já está na estrada!

Londrina treinará 500 profissionais este ano

No final do ano passado, o pessoal do Centro de Treinamento de Londrina, da concessionária Irmãos Lopes, previa para 1985 o atendimento de 200 funcionários de clientes, através dos cursos para motoristas e mecânicos, com instruções teóricas e práticas. Todavia, já no final de maio passado, a previsão anual tinha sido totalmente cumprida, comprovando, mais uma vez, o sucesso daquele centro.

“Agora, esperamos atender a 500 alunos até o final de 85”, informa a coordenadora, Regina Barros, satisfeita com os resultados do 1º semestre. Mais satisfeitos ainda estão os clientes de Irmãos Lopes, que encontram, no Centro de Treinamento de Londrina, salas bem montadas, todos os equipamentos e ferramental Scania e até um confortável auditório, além de assistirem aos cursos com os mesmos instrutores da fábrica.



T 142 da Vieiro: transportando papel.

A potência do T 142 chega a Fraiburgo

O Scania T 142 H 4x2 (foto) já está circulando – pela primeira vez – na cidade de Fraiburgo (SC), prestando serviços para a Vieiro Transportes Ltda., de propriedade de Vitor Vieiro. A empresa foi fundada em 2 de janeiro de 1978 e conta atualmente com uma frota de 13

caminhões. Seu primeiro Scania foi entregue pela Ediba – Eletro Diesel Battistella Ltda., concessionária Scania de Lages, para transportar bobinas de papel e celulose por rotas que incluem Porto Alegre, São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte.

Até um “moto-home” pode ser econômico

Na edição passada do “Rei da Estrada”, página 3, mostramos o interessante trabalho que a empresa Hometur, de Belo Horizonte, vem fazendo, na produção de “moto-homes” (casas sobre rodas), a partir do chassi do ônibus Scania K112. A respeito do aumento da procura por esse tipo de veículo de lazer, que já atrai inclusive a atenção de gente do Exterior, o proprietário da Hometur – engº Willian Maia Fernandes – tem uma opinião que, praticamente, define sua filosofia de traba-

lho: “Comecei a criar sofisticação para o setor de ‘moto-homes’. Minha intenção é, sempre, atrair pessoas excêntricas, que gostam de coisas diferentes e procuram se projetar pelo exótico”. A única coisa que não é diferente nesse veículo, em relação aos demais Scania, é o bom desempenho: “Trafegando por estradas asfaltadas, o “moto-home”, com o chassi K 112 está fazendo 4 km/litro e, ainda, no amaciamento”, declarou, satisfeito, o proprietário da Hometur.



Willian Maia: veículo exótico; desempenho econômico.

Há praticamente 10 meses, a Movema já atendia com bastante eficiência aos seus 150 clientes da região de Dourados, no extremo sul do Estado do Mato Grosso do Sul. Todavia, na noite de 23 de maio passado, os clientes tiveram um motivo – e grande – a mais de satisfação: nessa data, a concessionária inaugurou oficialmente suas amplas e bem equipadas instalações, imponentes no km 9 da Rodovia BR-163.

Com a presença de diretores da Scania, como Hans Schluopmann, e do Grupo Mottin, como João Antonio Mottin Filho e Luiz Carlos Lazzarotto, a festa de inauguração reuniu cerca de 700 convidados, numa noite memorável, que começou com um impecável coquetel e prosseguiu com ótimo churrasco, muito chope e animadas apresentações de um conjunto de música regional e gaúcha.

Investimento na Região

O pessoal da Movema e seus clientes de Dourados têm, de fato, muito o que comemorar. Afinal, distante a 220 quilômetros de Campo Grande – a capital do Estado –, Dourados vem registrando notável desenvolvimento econômico, a partir da pecuária e da agricultura, destacando-se a soja, em primeríssimo lugar, e, ainda, o trigo e o arroz. Com isso, mais de 50% do ICM arrecadado em Mato Grosso do Sul surge das terras douradenses, conforme atestou o próprio secretário municipal de agricultura, Agrecir Gonçalves Soares, ao participar da festa da Movema.

As necessidades de transporte numa região desse porte justificam, plenamente, o oportuno e avantajado investimento feito pela Movema ao instalar sua concessionária numa área de nada menos que 24 mil metros quadrados, com 10 mil m² somente para pátios de estacionamento de veículos e outros 2,5 mil m² destinados às edificações. Lá estão trabalhando, no momento, 50 funcionários, que ocupam os escritórios térreo e superior, recepção e "show-room", setor de peças de reposição, vendas de veículos (caminhões e ônibus) novos e usados e assistência técnica.

Aliás, o setor de Assistência Técnica merece inclusive atenção especial, devido à quantidade e eficiência dos equipamentos. A oficina, por exemplo, conta com 18 boxes de serviços, para prestar todo tipo de reparo nos veículos dos clientes. Um almoxarifado muito bem organizado facilita o controle e fornecimento de peças e componentes. Há, ainda, depósito de pneus, borracharia, unidade de funilaria e pintura e lavadores de peças de veículos. Uma sala equipada com vídeo-cassete e outros sistemas audiovisuais já possibilita o pleno treinamento de motoristas e mecânicos dos clientes locais.

Os motoristas, com certeza, não reclamam enquanto seus veículos são reparados! Afinal, na mesma área da concessionária, têm à disposição um espetacular alojamento, que reúne uma suíte completa, com TV a cores e geladeira, além de um apartamento – também com televisor – e uma bem montada sala de lazer, onde não faltam mesas de jogos, como pingue-pongue, pebolim e sinuca, além de mais um aparelho de TV.

Se os clientes não têm do que reclamar, também os funcioná-

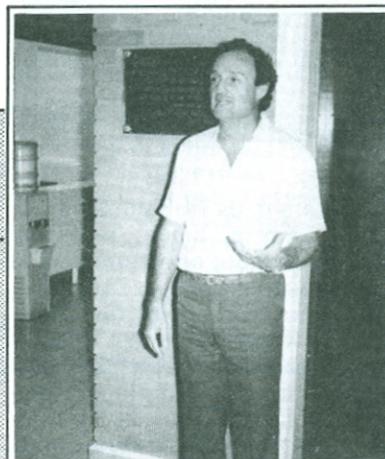
Dourados

MOVEMA

A nova concessionária que já nasce grande!



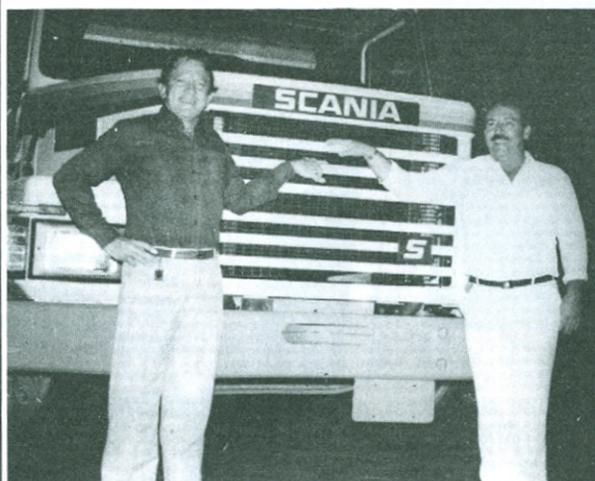
Grupo Poveda: frota Scania com 2.400 toneladas/mês.



João Mottin Filho: investindo com muita qualidade.



Hans Schluopmann: destacando o crescimento da região.



Paulo Radeke e Aldonso Lima



A música regional animou a noite festiva

rios da Movema se encontram na mesma situação. Para eles, há um grêmio esportivo em funcionamento, com campo de futebol prontinho para as grandes disputas. E há até uma horta, com as mais variadas plantações, que garante o abastecimento interno.

Outro detalhe que o Grupo Mottin observou atentamente foi a preparação e colocação, na Movema/Dourados, de profissionais altamente especializados para os cargos de chefia. Tendo na Gerência Geral o experiente e tarimbado João Augusto Mar-

ques, que também cuida das vendas de veículos, a concessionária conta ainda com os eficientes trabalhos de Antônio Cruzeiros (Peças de Reposição), Alfredo Cipriano Filho (Assistência Técnica) e Lidiomar Valério (Administração).

Clientes Satisfeitos

Enfim, o desenvolvimento econômico da região, somado à inauguração oficial da Movema/Dourados, já está estimulando completamente o trabalho dos operadores locais. "A concessionária chegou realmente na hora certa, pois agora acreditamos ainda mais na manutenção de nossos veículos nas melhores condições. A presença de um concessionário da marca sempre dá mais segurança para a frota do cliente, que não pode parar", declara Paulo Roberto Radeke, proprietário das empresas Comércio de Bebidas Radeke e Transportadora de Mercadorias Transdisener, que mantém 32 caminhões, para o transporte de carga própria Brahma.

A Transdisener já começa a renovar sua frota com caminhões pesados e possui 4 Scania, um deles Intercooler, "um veículo que faz 2,2 km/litro na ligação Dourados-Agudos (760 quilômetros), levando 30 toneladas de engradados". A cada mês, a transportadora douradense fatura Cr\$ 300 milhões e, na opinião do proprietário, não tem problemas de manutenção. "O caminhão Scania é o mais potente e o que tem maior valor comercial, além de tudo", comenta Paulo Roberto Radeke.

Outro douradense satisfeito com seu Intercooler e com a chegada da Movema à região é Aldonso Chaves de Lima, proprietário da Transportadora Rio Grande e responsável pelo faturamento mensal de Cr\$ 750 milhões. Aldonso possui 2 Intercooler em sua frota de 70 veículos e afirma que o veículo faz 2,5 km/litro – "garantidos pelo tocógrafo" – na ligação de 220 quilômetros entre Dourados e Campo Grande, transportando combustíveis. "Pretendo adquirir mais Scania Intercooler, porque vi, na prática, que esse caminhão rende mais e é mais econômico. Vou renovar minha frota com o Scania Intercooler", declara. Além do Intercooler, Aldonso também anda encantado com a boa terra da região de Dourados e, com isso, o futuro promissor da região: "Veja só – disse –, eu que nunca tinha mexido com soja antes, plantei 100 hectares e já colhi 3.900 sacas".

Se ele que nunca mexeu com a soja está contente, imagine só como andam, nesta época do ano, aqueles que já trabalham há tempos com o cereal! É o caso do Grupo Poveda, dirigido pelos irmãos Célio, Hélio e Celso, com sede em Itaporã, distante a 17 quilômetros de Dourados. O grupo compra cereais – como a soja e o milho – há apenas 4 anos, mas já está há 16 anos no ramo de transporte de cereais, através da Transpoveda, que reúne 8 caminhões, todos Scania, para levar 2.400 toneladas/mês.

"Ha 6 anos que só temos caminhões Scania – fala Celso Poveda –, porque é o veículo que dá mais lucro, entre todos que conhecemos. Com a chegada da nova concessionária Movema, ganhamos então um benefício ainda maior, já que somos atendidos por um pessoal competente e interessado no ramo de transporte. Temos certeza que tudo isso leva a gente a acreditar cada vez mais nesta região. Agora, para ficar tudo realmente bom de vez, só falta o Governo incentivar a produção e o transporte da soja, tanto nos juros, como no preço real da mercadoria".