

REI DA ESTRADA

ANO VIII N° 40

NOVEMBRO/DEZEMBRO 1990



SCANIA
600.000

SC

ANIA

0.000

O SCANIA 600.000




UM MOMENTO HISTÓRICO



Arne Karlsson, presidente da Scania do Brasil Ltda.

Estamos vivendo um momento muito importante, tanto para nós, da Scania do Brasil, como também para a Scania mundial. É que, de nossas linhas de produção, aqui em São Bernardo do Campo, acaba de sair aquele que é o 600.000º veículo já produzido na história da marca Scania em todo o mundo. É um marco histórico que consolida a Scania como um dos maiores fabricantes de veículos pesados e que, com segurança, nos abre os horizontes do futuro.

A escolha do Brasil para produzir o 600.000º veículo Scania se justifica plenamente: em primeiro lugar, porque a história da Scania do Brasil se confunde com a própria evolução dos transportes rodoviários brasileiros. Aqui começamos em 1957 e nestes já quase 34 anos nos transformamos em um dos principais agentes do desenvolvimento e da integração nacional brasileira, ao oferecermos caminhões pesados e ônibus para o transporte de produtos e pessoas aos mais distantes pontos do País, além de motores que ajudam na mineração, na irrigação ou

mesmo iluminando cidades inteiras na Amazônia, por exemplo.

Em segundo lugar, porque o Brasil é o maior mercado interno do mundo para a marca Scania, tanto nos segmentos de caminhões e ônibus, quanto de motores.

O terceiro argumento que reforça esta escolha do Brasil para produzir o 600.000º Scania é o conceito de tecnologia e qualidade que alcançamos em nossos produtos. Tecnologia e qualidade que fazem com que os veículos ou os motores Scania produzidos no Brasil sejam os mesmos fabricados pela empresa na Suécia ou em qualquer parte do mundo. E aqui há de se destacar e reconhecer a criatividade e a eficiência de nossa qualificada mão-de-obra, sempre em constante busca de desenvolvimento.

Esta histórica conquista do 600.000º, é fruto da filosofia e da determinação com que nós, da família Scania, tanto lá fora, como aqui, fizemos a nossa história: a filosofia de que uma empresa se faz com capital, tecnologia e trabalho, caminhando em harmonia.

- Os Novos Ônibus Scania - Pg. 3
- Região Centro-Oeste - Pg. 7
- Transportadora Tomé - Pg. 8
- 600.000: Um Marco Histórico - Pg. 10
- Engenharia de Vendas - Pg. 12
- Mercado Externo - Pg. 13
- Registro - Pg. 14
- Cartas - Pg. 15
- Scania T 112 HK 6x6 - Pg. 16
- Salão do Automóvel - Pg. 18

REI DA
ESTRADA

Publicação da Scania do Brasil Ltda.
Editada pela Divisão de Assuntos Legais e Institucionais

Diretor:
Mauro Marcondes Machado

Assessor de Comunicação Social:
Ademar Cantero

Editor Responsável:
Márcio Siqueira Stéfani
(MTb nº 18.644)

Redator:
Mauro Sérgio Cassane
(MTb nº 19.786)

Fotografia:
Eduardo Mello

Arte, Diagramação, Composição e Impressão:
Centro Gráfico Scania do Brasil

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151
São Bernardo do Campo - SP - CEP 09810
Fone (011) 752-9131 - Publicação filiada à Aberje.
É autorizada a reprodução de qualquer matéria editorial desde que citada a fonte.

Tiragem desta edição:
35.000 exemplares.

DISTRIBUIÇÃO BIMESTRAL

O Brasil é o mais importante mercado para a Scania no segmento de ônibus. Atenta a esta situação e seguindo sua filosofia de constante aprimoramento tecnológico dos produtos que aqui fabrica, a Scania do Brasil acaba de lançar sua Linha 113 de ônibus rodoviários, urbanos e interurbanos, com novos produtos e importantes inovações que permitiram aos veículos da marca acompanhar os mais recentes avanços internacionais deste tipo específico de transporte.



**AQUI, OS MAIS
AVANÇADOS ÔNIBUS
DO BRASIL**

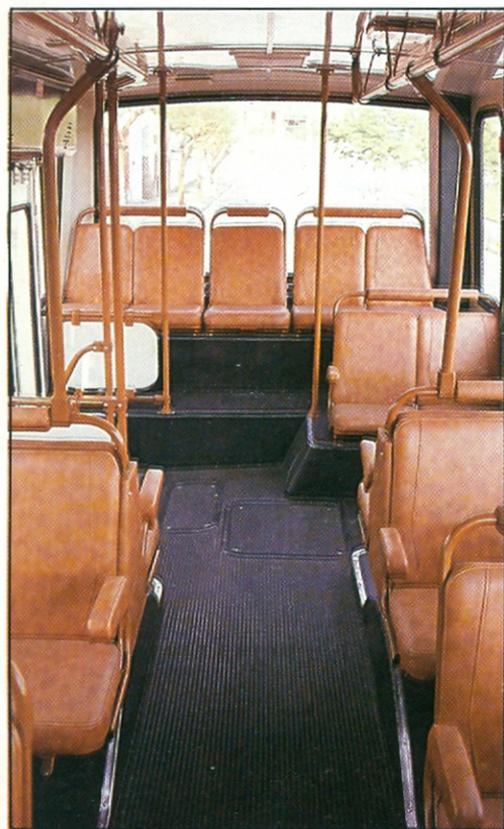
Lançamento



AQUI, OS MAIS AVANÇADOS ÔNIBUS DO BRASIL



O L 113 é o mais avançado chassis para ônibus urbanos do Brasil.



O novo chassis L 113 possibilita aproveitamento total do salão de passageiros.

O perfil do transporte de passageiros no Brasil, tanto no que se refere ao segmento rodoviário como urbano, está se aproximando cada vez mais do que hoje acontece nos países do primeiro mundo. Ou seja, existe uma grande tendência de utilização cada vez maior de veículos pesados.

Esta tendência já está consolidada no segmento de ônibus rodoviários. Só para se ter uma idéia, atualmente os veículos pesados absorvem cerca de 98% do mercado — cerca de 3 mil unidades/ano —, e desse total, a Scania aparece com cerca de 35% de participação.

Esta mudança de perfil também já está ocorrendo no segmento de veículos destinados ao transporte urbano. Os ônibus pesados começaram a participar mais efetivamente deste mercado a pouco tempo, cerca de quatro anos, e hoje cerca de 15% do total de ônibus vendidos por ano no Brasil pertencem a esta categoria, com perspectivas de que esta participação possa ampliar-se substancialmente até o final da década. Do total de ônibus pesados vendidos para este segmento, a Scania também aparece com uma participação de mais de 40%.

Ou seja, em resumo, o Brasil é um dos mais importantes mercados mundiais de ônibus pesados. E para a Scania, em particular, é o seu principal mercado, com cerca de 35% das vendas globais da em-

presa no segmento. Atenta a esta situação e seguindo sua filosofia de constante inovação tecnológica, a empresa acaba de lançar no mercado brasileiro a sua nova linha de chassis para ônibus — a Linha 113 dos ônibus K, KT, S e S Articulado para rodoviário e interurbano; e L e F para ônibus urbano —, apresentando uma série de inovações que possibilitaram aos veículos da marca acompanhar as mais recentes evoluções ocorridas no mercado internacional.

Em dia com a Europa

A principal estrela da Scania neste ano no segmento de ônibus destina-se ao mercado urbano. Trata-se do L 113, cujo lançamento realizado durante o último Salão do Automóvel e de Autopeças aconteceu de maneira praticamente simultânea à Europa. O modelo, que foi desenvolvido especialmente para atender à crescente demanda de ônibus urbanos, principalmente no mercado brasileiro, é o mais avançado chassis para ônibus urbanos do Brasil.

Este novo chassis leva motor longitudinal traseiro, inclinado a 60°, com distância entre eixos de 6,25 metros para ônibus de 12 metros de comprimento. Tais características possibilitam novas opções de encaçoamento, uma vez que a inclinação do motor permite um aproveitamento total do salão de passageiros, com ótimas soluções de lay-out na parte traseira do

veículo a nível de espaço para assentos e circulação de passageiros.

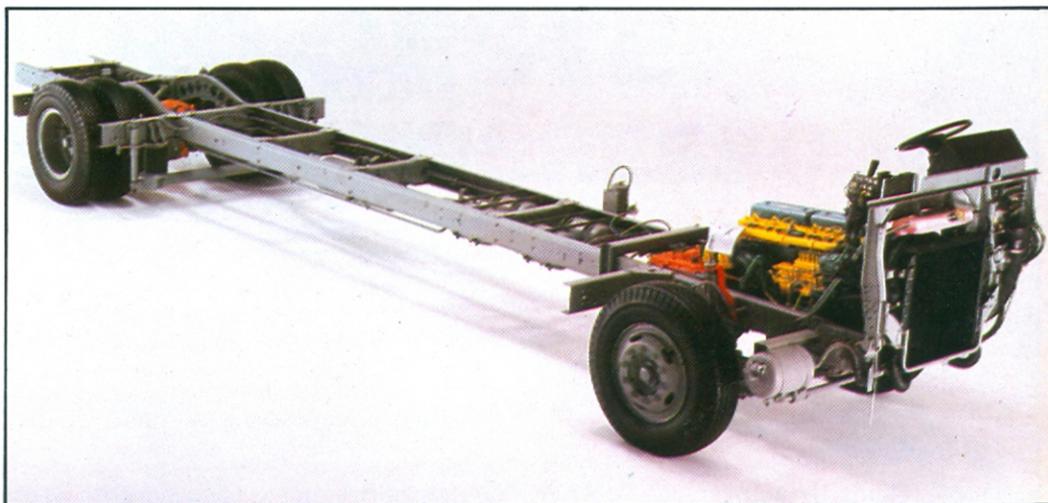
Ainda entre suas principais características, o L 113 possibilita a instalação de portas duplas tanto nos balanços traseiro e dianteiro como no entre-eixos. Além disso, o freio motor é acionado no próprio pedal do freio de serviço e um novo dispositivo o desliga automaticamente quando em velocidades inferiores a 3 km/h ou com o veículo parado.

Uma outra característica importante do L 113 é o fato do posto do motorista ser projetado, assim como nos demais produtos Scania, segundo conceitos ergonômicos (estudo das condições de trabalho), o que proporciona o máximo de conforto e o mínimo de fadiga, fatores fundamentais para a segurança do veículo e dos passageiros.

Do motor à suspensão as muitas inovações

O motor traseiro com posicionamento longitudinal é um novo conceito bastante apropriado para ônibus urbanos. O motor do Scania L 113 tem uma inclinação de 60° para a esquerda na direção longitudinal do veículo. A construção do chassis permite um encarroçamento com piso baixo, que, em conjunto com o lay-out, facilita e propicia maior conforto aos passageiros na entrada e saída do veículo.

Com o lançamento do novo modelo L 113, uma nova família de motores foi introduzida para a substituição do seu "power train". Dessa forma, o novo ônibus pode ser equipado com motor de aspiração natural, com potência de 203 cv a 2.200 rpm e torque de 77 KgFm a 1.200 rpm; ou então turbinado, com potência de 254 cv a 2.000 rpm e torque de 109 KgFm a 1.000 rpm. Estes novos motores têm sua construção padronizada com os



demais motores fabricados pela Scania do Brasil.

A caixa de câmbio que equipa o novo ônibus Scania é do tipo G 777, padronizada em toda a linha de chassis de ônibus, com cinco velocidades sincronizadas à frente, uma a ré e perfeito escalonamento para as diversas situações de operação. Estão disponíveis três opções de redução do diferencial: 4,86:1; 4,38:1 e 3,89:1.

O eixo dianteiro é um AM 60 igual ao utilizado no Scania K 113, porém dotado de um novo braço de direção. A carga do eixo traseiro é estampada em chapa de aço de 12 mm de espessura, com o suporte de fixação na parte superior do banjo, permitindo a individualização das barras de reação. O equipamento de freio, partes da roda e semi-eixos são também padronizados com os demais modelos fabricados pela Scania.

Um maior espaço de acesso foi obtido na região da porta dupla atrás do eixo traseiro. A capacidade de carga admissível

Todos os novos chassis Scania, inclusive o S 113, possuem novas caixas de câmbio do tipo G 777.

no eixo traseiro é de 12 toneladas, sendo que os bolsões de ar da suspensão foram colocados por baixo das longarinas. Uma nova viga reta e simétrica fixada com grampos ao eixo traseiro sustentam as câmaras de ar da suspensão.

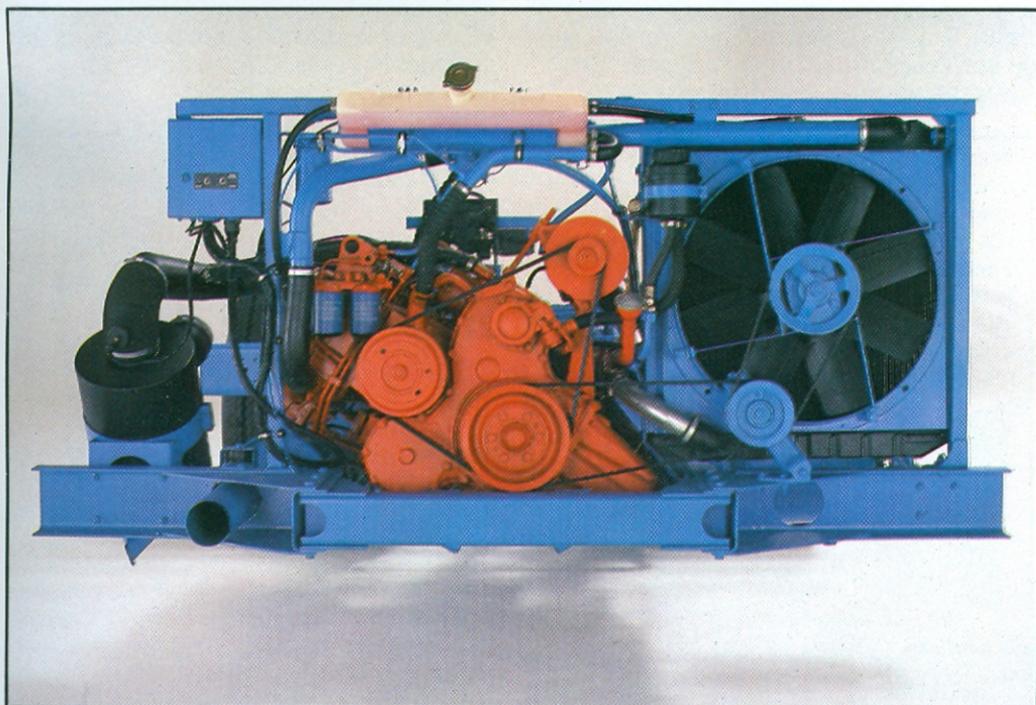
Os bolsões de ar utilizados na suspensão traseira são os mesmos da suspensão dianteira, padronizando os componentes. E o balanço dianteiro é de 2,47 metros, permitindo um melhor espaço para a instalação da porta dianteira dupla à frente do eixo.

F 113 HL: ainda mais forte

Também apresentado oficialmente durante o Salão do Automóvel, o F 113 HL é um chassis para ônibus de motor longitudinal dianteiro, próprio para condições mais severas de operação, podendo ser adquirido nas versões urbano ou rodoviário. No segmento urbano, por sinal, este modelo já mostrou seu valor e hoje é o "carro chefe" das vendas da Scania neste tipo específico de transporte.

Em sua linha 113 apresenta várias inovações tecnológicas que representam importantes avanços para o setor de transporte de passageiros. A versão urbana deste modelo é equipada com motor de aspiração natural, com 203 cv de potência e torque de 77 KgFm a 1.200 rpm; e a versão rodoviária recebeu novas potências, assim como nos demais modelos Scania destinados para este tipo de transporte (ver a seguir). Sua nova caixa de câmbio também é Scania G 777, que proporciona um desempenho mais favorável nas diversas situações de trânsito.

Ainda para o segmento urbano, diversos aprimoramentos foram introduzidos no F 113 HL, entre os quais pode ser destacado o novo entre-eixos de 6,96 metros, que permite o encarroçamento do ônibus com 13,20 metros de comprimento,



O L 113 tem motor longitudinal traseiro, com inclinação de 60°.

Lançamento

AQUI, OS MAIS AVANÇADOS ÔNIBUS DO BRASIL

sem necessidade de alongamento no entre-eixos do chassis. Além disso, modificações nas travessas das caixas de mudança permitiram rebaixar o piso do ônibus ao nível das longarinas. Também foi redimensionado o feixe de molas traseiro, permitindo um maior conforto, menor altura do piso e com o mesmo nível de segurança.

Foram introduzidas, também, modificações na parte frontal do chassis, com reposicionamento do volante, radiador, tanque de expansão, pedais de acionamento, alavanca de mudanças e outros, possibilitando maior ângulo de visão para o motorista e ótimo posicionamento com relação aos controles. Tudo isto facilita a dirigibilidade, com segurança e conforto.

Os mais avançados do mercado

Já no que se refere ao segmento rodoviário e interurbano, a Scania também apresentou recentemente a nova linha 113 dos ônibus K, KT, S e S Articulado (este último para aplicações urbanas). Estes novos chassis apresentam um conjunto de modificações de engenharia que possibilitaram aos veículos da marca acompanhar a evolução havida nas tendências nacionais e internacionais no campo da tecnologia de materiais, no desenvolvimento de novas legislações relativas ao meio ambiente, novas demandas técnicas do setor

de transportes, novas técnicas de encarroçamento e outras exigências visando a racionalização da operação e custos do setor.

Entre as novidades da linha 113, estão os novos motores que apresentam, além dos maiores níveis de potência — de 303 e 354 cv, esta última a maior potência do mercado brasileiro de ônibus —, níveis de torque mais elevados (de 136 KgFm, também os maiores do mercado brasileiro), e reduzidos consumos específicos.

Acompanhando os novos motores, uma série de outras modificações foram introduzidas, entre elas, por exemplo, a nova caixa de câmbio G 777, desenvolvida através de um amplo estudo específico para as condições brasileiras de topografia, velocidades operacionais e padrões brasileiros de encarroçamento e que, entre outras vantagens apresenta melhor durabilidade e um mais perfeito escalonamento de marchas.

Além disso, nos ônibus da linha K 113 foi introduzida uma nova carcaça de eixo traseiro reprojeta e de chapas de aço mais espessas, permitindo um aumento na capacidade de carga técnica admissível nos ônibus equipados com suspensão a ar integral ou molas. Também para a linha K 113, os novos eixos cardan são de construção mais robusta e com cruzeiras reforçadas.

Especificamente para os ônibus S 113, está sendo introduzida uma nova redução central do tipo R 770, para atender ainda melhor a aplicação em ônibus articulados e que apresenta como principais vantagens uma maior robustez e nova gama de relações de redução.

Um outro detalhe importante e que deve ser ressaltado, é que todos os ônibus da linha 113 — incluindo o L 113 — foram projetados para estarem rigorosamente de acordo com as mais exigentes regulamentações técnicas e ambientais da comunidade internacional, inclusive as prescrições da Resolução nº 18 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). A rigor, os novos motores Scania já se antecipam em alguns anos, atendendo as prescrições do PROCONVE para 1995 quanto a emissão de gases de escape.

Uma história de liderança

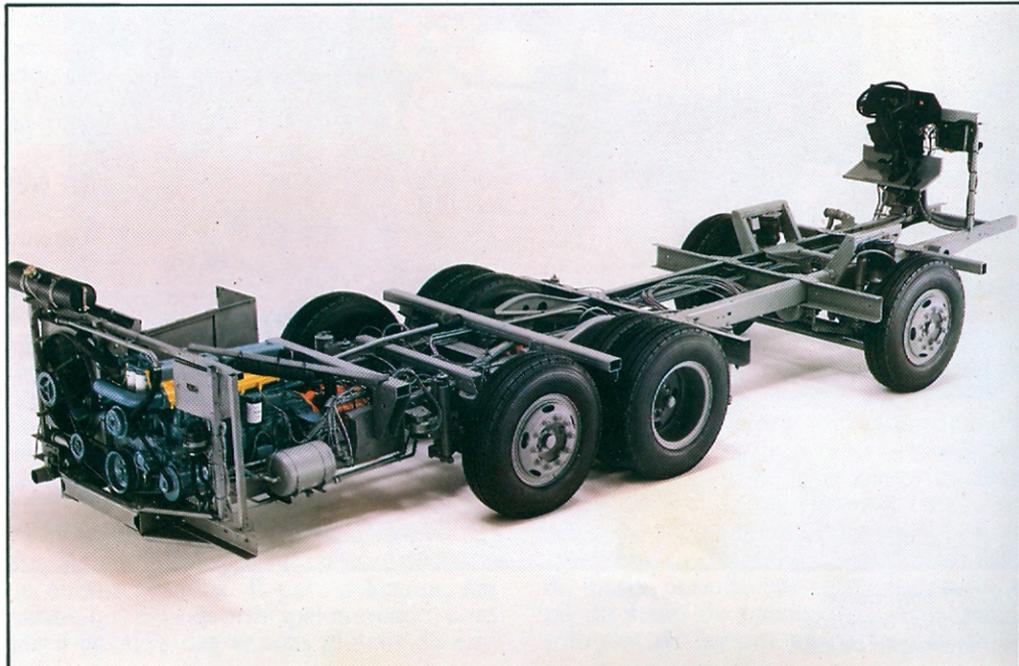
Em 1952 a Scania trouxe para o Brasil os seus quatro primeiros chassis de ônibus, na condição de CKD, para serem montados nas instalações da Vemag. Sete anos mais tarde, os ônibus montados no Brasil já somavam 180 unidades.

A partir de 1960, a empresa iniciou a produção nacional de chassis para ônibus e, neste mesmo ano, 136 unidades já foram comercializadas. Hoje no Brasil, a Scania é a líder absoluta no mercado de ônibus rodoviários pesados. E no segmento de urbanos, já marca sua presença em quase todas as capitais e grandes cidades brasileiras, consolidando a tendência de crescimento também neste mercado.

A Scania foi pioneira na introdução de uma série de novas tecnologias no Brasil, no segmento de ônibus. A empresa lançou, por exemplo, o primeiro chassis para ônibus pesados do mercado nacional, a primeira suspensão a ar, o primeiro chassis para tróleibus, o primeiro ônibus de dois andares e o primeiro articulado, além de outras dezenas de inovações pioneiras ao longo de seus 33 anos de Brasil.



O novo entre-eixos de 6,96 metros do F 113 HL possibilita encarroçamento de 13,10 metros.



Os novos chassis Scania (na foto um K 113) são equipados com motores de 303 e 354 cv de potência, esta última a maior do mercado brasileiro de ônibus.

Reportagem

CENTRO-OESTE: NO PASSO DO PROGRESSO

Os Estados da região Centro-Oeste encontraram na agricultura o passaporte de entrada no rol dos mais ricos Estados do País. A região, hoje, já é a segunda colocada no ranking das principais regiões produtoras de grãos, com uma participação de 25% do total produzido no Brasil. Atenta a esta situação, a Scania executa, atualmente, uma política de atendimento aos clientes desta importante região brasileira.



A região Centro-Oeste já é a segunda maior produtora de grãos do País.

Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Tocantins compõem a região Centro-Oeste brasileira. Os dois primeiros Estados se dividiram em 1979: a parte norte manteve a antiga capital, Cuiabá, e o segundo estabeleceu a cidade de Campo Grande como capital. Tocantins surgiu depois de sacramentada a nova Constituição do Brasil, e sua capital, temporariamente, é Miracema do Norte. Ao Sul de Tocantins, fica Goiás, cuja capital é Goiânia.

A região Centro-Oeste também abriga a capital do País, Brasília, que foi oficialmente fundada em 21 de abril de 1960, no governo de Juscelino Kubitschek. É do Distrito Federal que partem as grandes decisões econômicas e políticas que ditam os destinos do Brasil.

O maior Estado da região é Mato Grosso, com uma área de aproximadamente 881.100 km², o terceiro maior do País. Suas principais atividades econômicas são a indústria de alimentos, exploração de madeira e borracha e a indústria metalúrgica. Mato Grosso, pela sua própria dimensão, tem um potencial muito grande para o desenvolvimento da agricultura e já se coloca como um dos grandes produtores de grãos do País.

É exatamente neste segmento agrícola que os produtores da região Centro-Oeste vem investindo muito e obtendo excelentes resultados. Tanto é que, nos últimos anos, a região passou a ocupar a segunda colocação no ranking nacional dos produtores de grãos, ficando apenas atrás do Sul do País. Neste ano, Goiás, Tocantins e Mato Grosso do Sul esperam atingir a produção de 16 milhões de toneladas de grãos, que representa 25% da produção brasileira.

Escoamento da safra, o segredo do sucesso

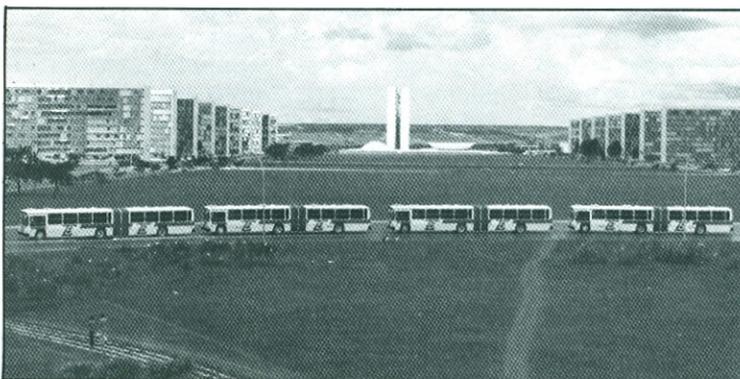
Por estar distante dos grandes centros transformadores consumidores e exportadores, a região Centro-Oeste necessita escoar sua safra de grãos com velocidade e precisão, para poder competir à altura nos mercados interno e externo. Neste sentido, os produtores locais estão seguindo o exemplo dos tradicionais produtores sulistas e operando basicamente com caminhões pesados para transportar com eficiência sua produção.

Para atender a este novo e importante centro produtor, a Scania do Brasil vem executando na região uma política de descentralização de seus serviços e assistência técnica, para assegurar que seus clientes sejam atendidos com total eficiência. Prova disto é que, nos últimos anos, cinco novas concessionárias da marca foram inauguradas, estando programadas mais uma dezena de casas nos próximos anos.

Em Mato Grosso do Sul, a Scania está

presente, por exemplo, na capital, Campo Grande, e em Dourados, com a concessionária Movema. Cuiabá e Rondonópolis, ambas em Mato Grosso, ficaram por conta da concessionária Irmãos Lopes. Ainda em Cuiabá, a Battistella comercializa motores industriais e marítimos, encontrando seus principais clientes no segmento pesqueiro. No Estado de Goiás, a revenda Vepesa atua na cidade de Aparecida de Goiânia, com a comercialização de motores. No novo Estado de Tocantins, por enquanto, só há a concessionária Vepesa, na cidade de Gurupi.

Os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul mostram suas garras e saltam, com a agilidade da onça, que tanto se popularizou com a novela "Pantanal", para participar efetivamente no cenário econômico nacional. Tocantins, o caçula da região, juntamente com Goiás, completa o quadro do Centro-Oeste brasileiro, bonito por natureza e suficientemente forte para competir de igual para igual, em breve, com os Estados do Sul e Sudeste. ■



É do Centro-Oeste, mais precisamente de Brasília, que partem as decisões que ditam os destinos do Brasil.

Aplicação

Transportar cargas super pesadas ou especiais é um trabalho para empresas altamente especializadas. E neste segmento, uma das empresas que mais se destacam é a Transportadora Tomé, vizinha da Scania em São Bernardo do Campo, e que tem como lema inovar sempre e transportar com o máximo de segurança e eficiência.



Transportar cargas industriais de grandes dimensões . . .

Transportar equipamentos industriais indivisíveis de dimensões gigantescas é uma das especialidades da Transportadora Tomé. O que parece ser uma missão impossível, como deslocar um iate de 100 pés de uma cidade para outra, sem contar com a abençoada ajuda do mar, também é outra especialidade da empresa.

Há 17 anos atuando nos segmentos de transportes pesados, super pesados e especiais, a Tomé adquiriu "know how" para transportar grandes estruturas, fazer a desmontagem do equipamento e instalá-lo no destino final. "Somos a única empresa no País que faz os três trabalhos: desmontamos, transportamos e entregamos o material montado", diz Laércio Tomé, diretor-presidente da transportadora.

Uma operação de guerra

A Tomé, através do seu Departamento de Engenharia, desenvolveu equipamentos especiais para transportar diferentes tipos de carga. Isto porque, neste segmento de transporte, cada carga tem características bem específicas, tais como dimensão e, o mais complicado, formato. "Um reator de 70 toneladas é diferente de um iate de 100 pés", exemplifica Laércio.

Para se transportar esse tipo de carga especial é necessário uma verdadeira operação de guerra. A epopéia começa com o conhecimento antecipado de todas as dificuldades que o trajeto possa apresentar, para uma programação exata do tempo que durará a viagem. "As vezes somos obrigados a fazer um desvio de quase 200 quilômetros por causa de uma passarela", explica Alex Adalberto de Andrade, gerente geral da empresa e responsável por toda logística de transporte.

Feito o mapeamento da estrada, que leva em consideração a dimensão da carga (largura e altura), o próximo passo é adequar o produto transportado à carreta, para permitir maior segurança ao equipamento, melhor aproveitamento do cami-

. . . é uma das especialidades da Transportadora Tomé.



nhão e menor atrito na camada asfáltica. Nesta fase, decide-se quantas linhas de eixo a carreta deve ter para que o peso seja uniformemente distribuído.

Depois disso, a empresa enfrenta algumas burocracias junto aos órgãos federais e estaduais responsáveis pelas estradas. A partir deste sinal verde, a Tomé ativa seu batalhão pesado que entrará em ação para transportar o equipamento. Daí em diante, o trabalho fica por conta de 50 caminhões, todos modelos T 142 6x4, comandados por motoristas especializados, "Optamos pelos Scania para os serviços extra-pesados por apresentarem melhor desempenho e maior economia de

combustível", explica Tomé.

Removendo obstáculos

O transporte super-pesado exige uma grande versatilidade das empresas transportadoras. Para cada tipo de carga é montada uma operação diferente. Alguns tipos de transportes, como, por exemplo, o de dois conjuntos hidráulicos, que foram produzidos em Araraquara, interior de São Paulo, levados até o Porto de Santos e embarcados em navios, demandaram os serviços de 10 cavalos-mecânicos Scania, que foram escoltados por 28 carros da própria Tomé e mais 28 da polícia rodoviária,

TRANSPORTANDO GIGANTES PELO BRASIL

numa operação que mobilizou 52 pessoas.

Para dar apoio ao comboio, a Tomé coloca um caminhão guindauto (com um motorista e mais um operador de equipamento hidráulico) para o caso de haver, durante o percurso, algum obstáculo que impeça a passagem devido a altura da carga. O trabalho de levantamento de uma placa, por exemplo, é rápido. A Tomé, por sinal, é uma das poucas empresas no Brasil autorizadas pelo Dersa a fazer este tipo de serviço.

Levantamento de placas e eventuais desvios, porém não são os principais problemas enfrentados pela transportadora durante uma viagem. Existe o perímetro urbano que só pode ser transposto à noite, eventuais chuvas que param a operação — e isto é uma orientação da empresa por motivos de segurança —, além da entrega de cargas em locais onde não existem cidades e, muito menos, estradas.

Para viabilizar a missão "quase impossível", a Tomé conta com o eficiente auxílio de um trator D-8, uma retro-escavadeira e um rolo compactador, que trabalham na linha de frente para abrir estradas onde "nem mula passava", conta Alex. Neste tipo de operação, invariavelmente, a Tomé também faz a montagem do equipamento. Para isso, seguem no comboio guindastes industriais, também equipados com motor Scania, que realizam o trabalho.

Diversificando as atividades

A Transportadora Tomé está instalada em uma área de 37 mil m² em São Bernardo do Campo, onde é vizinha da Scania, e tem mais uma área de 22 mil m² para expansão futura. A empresa conta ainda com mais cinco filiais, — Rudge Ramos, Belo Horizonte, Araraquara, Curitiba e Rio de Janeiro — e está instalando uma outra na Bahia. Seu quadro de funcionários é formado por 400 pessoas, muitas das quais trabalham na empresa desde sua fundação.

Procurando sempre inovar e de olho vivo nas necessidades inerentes a esse filão de transporte, a Tomé se lançou na frente

e concretizou, nesses poucos anos de existência, projetos audaciosos. É por exemplo, a única empresa de transporte superpesado que engloba desde a desmontagem do equipamento industrial até a remontagem no destino final. Oferece, também, serviços de locação de equipamentos como guindastes e empilhadeiras.

Não falta fôlego financeiro e nem, tampouco, segurança tecnológica para dar suporte ao empreendimento. A Tomé vem investindo firme no sentido de aprimorar e ampliar sua frota de guindastes que hoje conta com 54 unidades divididas entre auto-propelidos e auto-propulsores, o maior deles com capacidade para erguer 150 toneladas.

Esses guindastes e mais 32 empilhadeiras com capacidade de 2,5 a 12 toneladas são utilizadas pela empresa para remo-

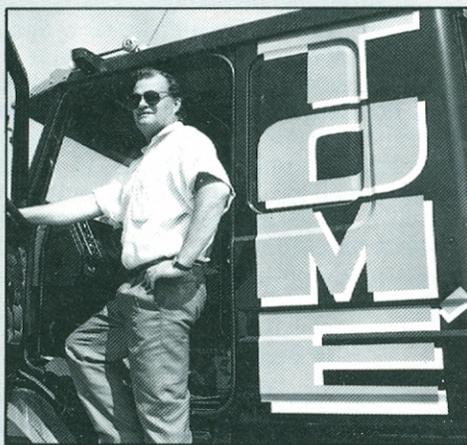
ção industrial. Recentemente, por exemplo, a Tomé montou uma antena de mais de 30 metros de altura no topo de um edifício na Avenida Paulista, centro de São Paulo, numa operação extremamente delicada.

Outro investimento importante que a empresa vem fazendo ao longo de anos, é apostar no ser humano. Com esta política de valorização de mão-de-obra, tem obtido ótimos resultados tais como, por exemplo, um índice de acidentes bem próximo a zero. Isso devido a um treinamento altamente especializado dos motoristas da empresa e algumas dicas básicas dadas pelo próprio Laércio Tomé: 1) não beber, 2) ter paciência (às vezes, para se rodar 20 quilômetros, demora-se dois dias de viagem), 3) ter consciência de seus atos para não gerar acidentes. ■



A Tomé está instalada em uma área de 37 mil m², em São Bernardo do Campo, onde é vizinha da Scania.

UM CAMINHONEIRO DA PESADA



Aos 16 anos, ainda garoto, Laércio Tomé deixou de lado a escola e uma porção de sonhos típicos da idade para se engajar de corpo e alma na boléia de uma caminhão GM. Isso foi em 1963, época do "rock'n roll" e dos incrementados carros americanos. Sua realidade porém era outra. Acordava de madrugada para transportar óleo da caldeira de Utinga para Santo André.

Para não ter problemas com a polícia, por causa da idade, "enterrava o chapéu na cabeça e fazia cara de bravo", recorda o empresário com a satisfação e simplicidade de quem aproveitou cada momento de sua escalada para o sucesso. Aos 18 anos, Laércio foi aprovado definitivamente no

vestibular da estrada: comprou um FNM, ano 57, com tanque reboque e colocou um motorista para trabalhar no GM.

Continuou a trabalhar ainda puxando óleo, fazendo o trajeto de Cubatão a Paulínia, "ficava 18 horas na boléia do caminhão", lembra. Com sangue empreendedor nas veias e com a tenacidade de um jovem com objetivo certo, Laércio comprou outro caminhão, desta vez um menor, e começou a trabalhar na distribuição de petróleo por todo o Estado de São Paulo. Colocou outro motorista para trabalhar com o FNM e já fincava aí os alicerces para uma sólida empresa transportadora.

Alimentando o sonho de conhecer o Brasil, juntou sua sobra de caixa, comprou um cegonheiro e foi distribuir veículos pelo interior do País. Dois anos mais tarde, sem vender nenhum caminhão (colocou motoristas para continuar as atividades) assumiu um auto-elétrico em Rudge Ramos, ABC paulista. Adquiriu experiência administrativa e, sob a influência de um cliente que fazia transportes especiais, (hoje um de seus principais concorrentes), resolveu adaptar sua frota de velhos caminhões em veículos para trabalhar nesta atividade específica.

Em março de 1974, Laércio conseguiu seu primeiro cliente: a Cosipa. Daí para frente, o que valeu para projetar a empresa como uma das mais importantes do Brasil no segmento de transportes especiais, foram a perspicácia e obstinada busca pela inovação a que Laércio Tomé sempre se pautou.



O transporte de cargas especiais é uma verdadeira operação de guerra.

Fatos

O BRASIL ESCREVENDO



O Brasil é hoje o maior mercado interno do mundo para a marca Scania, tanto no que se refere à caminhões, como ônibus e motores. Por esta razão, a Scania do Brasil foi escolhida para sediar a produção do 600.000º veículo mundial da marca, um caminhão T 112 HW que foi doado à Legião Brasileira de Assistência (LBA). É o Brasil ajudando a escrever a história da Scania mundial.

No momento em que saia da linha de produção da fábrica da Scania do Brasil, em São Bernardo do Campo, no último dia 25 de outubro, um pesado caminhão branco pérola T 112 HW 360, sob aplausos de todos os funcionários da empresa que colaboraram na sua produção, dirigentes, autoridades e jornalistas de todo o Brasil, o Grupo Scania estava comemorando a produção de 600 mil veículos em toda sua história mundial.

A produção do 600.000º veículo constituiu um marco histórico para a Scania mundial. Às vésperas de completar 100 anos de existência no próximo ano, a Scania é hoje a quarta maior marca de caminhões pesados no mundo e a sétima maior fabricante mundial de ônibus. O volume de produção de caminhões e ônibus da Scania é de 36 mil veículos por ano nas fábricas da empresa na Suécia, Holanda, Brasil e Argentina, que são comercializados em mais de 80 países.

O Brasil como sede

O fato do Brasil ter sido escolhido para sediar este marco não foi coincidência. Segundo o presidente da Scania do Brasil, Arne Karlsson, a escolha do País para produzir o 600.000º veículo da marca se justifica plenamente, uma vez que o mercado brasileiro é atualmente o maior mercado interno do mundo para a marca Scania, tanto nos segmentos de caminhões pesados e ônibus, quanto de motores.

Por outro lado, ainda de acordo com Arne Karlsson, a Scania do Brasil deverá responder por parte significativa dos planos de expansão do grupo Scania — que prevêem elevar em 50% sua capacidade de produção nos próximos anos — principalmente no que se refere ao fornecimento de componentes brasileiros para as fá-

bricas da Scania na Europa. Os planos da Scania mundial prevêem um aumento de capacidade de produção para 45 mil veículos por ano nas fábricas europeias e para 10 mil veículos na América Latina — além de maior produção de motores e outros componentes para exportação, principalmente no Brasil.

A escalada da Scania

O primeiro caminhão Scania foi produzido em 1902 e o primeiro ônibus em 1911. E aí começou a escalada: em 1916 foi produzido o 1.000º veículo (caminhões

TRANSPORTA



Leif Östling, presidente mundial da Scania, entrega à Sra. Rosane Collor.

600.000 - Um trabalho de mais de 3.600 funcionários.





REI DA
ESTRADA



A HISTÓRIA DA SCANIA



e ônibus); o 10.000º em 1946; o 100.000º em 1966 e o 300.000º em 1979. O veículo Scania nº 500.000º, um T 92, foi produzido em 1979 na Suécia.

Do total de 600.000 veículos Scania produzidos até hoje, cerca de 530 mil são caminhões e o restante ônibus. E desse total, aproximadamente 86 mil foram fabricados no Brasil. O modelo de caminhão mais produzido no mundo foi o L 110, com 48.875 unidades fabricadas durante 12 anos, no período de 1968 a 1980. O modelo de ônibus mais produzido foi o LB 110/111, com 35.299 unidades, tam-

bém fabricadas a partir de 1968.

Os veículos Scania são comercializados em todos os continentes. Historicamente, os maiores mercados são a Suécia, com 115 mil veículos até 1989, Brasil com 73 mil veículos e Grã-Bretanha, com 36 mil unidades. Atualmente, o Brasil é o maior mercado interno do mundo para a Scania. Calcula-se que hoje existam em operação no mundo cerca de 300.000 veículos Scania e estima-se que esses veículos percorram anualmente uma distância equivalente a 900 mil voltas ao redor da Terra.

Política tecnológica

A Scania mundial prioriza os investimentos em tecnologia e em novos produtos, adotando uma política de rápida transferência tecnológica para as suas subsidiárias no mundo. Isto permite um alto grau de complementação industrial entre as fábricas da Scania no mundo, com um elevado intercâmbio de peças e componentes, uma vez que os veículos produzidos pela Scania são, na verdade, veículos mundiais, com alto grau de atualização. Dessa forma, por exemplo, os caminhões, ônibus e motores produzidos pela Scania do Brasil são os mesmos produzidos na Suécia, enquanto que essa política de tecnologia adotada pelo grupo também permite à Scania brasileira fornecer motores para equipar os caminhões produzidos nas fábricas suecas da empresa e exportados para o mercado internacional.

Por outro lado, em decorrência da prioritária política de desenvolvimento tecnológico, a Scania tem sido, historicamente, pioneira na introdução de grandes inovações no setor de veículos pesados, como o uso de transmissões por eixo cardan, por exemplo, ainda no início do século; o primeiro motor veicular turbo-alimentado e a primeira cabina desenhada segundo critérios ergonômicos.

As mais recentes pesquisas ou lançamentos tecnológicos da Scania já em uso ou em testes na Europa são a caixa de câmbio computadorizada; o motor V8 com EDC (Eletronic Diesel Control), que permite um maior desempenho do motor e maior economia; a suspensão totalmente a ar e o motor turbo composto, em que os gases de escape são reciclados através de uma turbina para aproveitamento de sua energia, agregando potência ao motor.

ANDO PARA A LBA

O caminhão Scania nº 600.000 foi doado à Legião Brasileira de Assistência (LBA), equipado com carreta baú, para ser utilizado no transporte de produtos necessários à população mais carente do Brasil, dentro dos programas assistenciais da entidade. Segundo a LBA, inicialmente o veículo será usado para atender as regiões carentes de Brasília e Goiás, sendo deslocado quando necessário para as demais regiões brasileiras.

O veículo foi oficialmente entregue à presidente da LBA, Rosane Collor, no dia 31 de outubro em cerimônia que contou com as presenças do presidente mundial da Scania, Leif Östling; do presidente da Scania do Brasil, Arne Karlsson; e de outros dirigentes da empresa.

Na ocasião, a presidente da LBA elogiou a

iniciativa da Scania e disse que o veículo estava sendo doado no momento exato em que a entidade necessitava de um caminhão desse porte para transportar produtos necessários à população brasileira carente. Após isto, a Primeira Dama do Brasil desejou conhecer o caminhão e quebrou o protocolo, dirigindo o Scania nas proximidades da sede da LBA. A doação do veículo à LBA faz parte da filosofia da Scania de doar à entidades assistenciais os veículos que constituem marcos históricos para a empresa. Assim, por exemplo, o Scania número 500.000 foi doado à UNICEF, um órgão assistencial da Organização das Nações Unidas (ONU) aos países pobres, e utilizado desde então em um projeto assistencial na Guiné-Bissau, na África.



o caminhão

Serviço

ENGENHARIA DE VENDAS: TODO APOIO AO CLIENTE

A Scania do Brasil mantém um Departamento que tem como finalidade principal apoiar seus clientes em uma série de importantes decisões. Trata-se da Engenharia de Vendas, uma ferramenta essencial que o frotista pode usar a qualquer momento e que visa, sobretudo, fazer com que o cliente Scania obtenha o melhor rendimento operacional do seu veículo.

Foi-se o tempo em que o caminhoneiro, através da pura experiência, testando vários veículos e acumulando, sem outra saída, prejuízos, conseguia chegar ao veículo mais adequado para o transporte que realizava. Isso é coisa do passado, pelo menos para os clientes da Scania, que há 15 anos contam com o assessoramento do Departamento de Engenharia de Vendas da empresa.

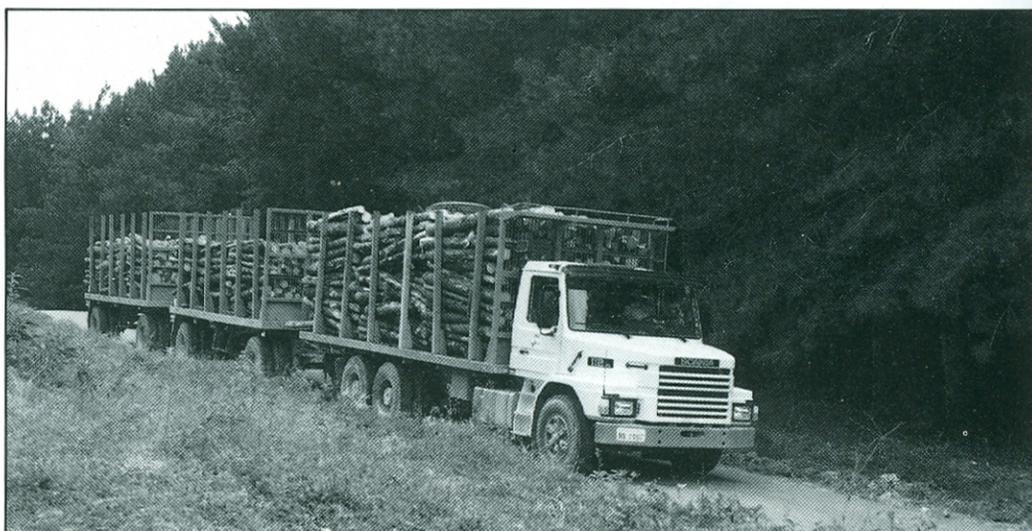
Neste ponto, a Scania foi, mais uma vez, pioneira no mercado brasileiro, introduzindo esse serviço que, efetivamente, não tem interesse comercial. Tudo começou quando a empresa se antecipou às mudanças no perfil dos clientes. "A nova geração de frotistas se preocupa com eficiência e qualidade e não somente mais com a tradição de uma determinada marca", afirma Alexandre Berger, responsável pela Engenharia de Vendas da Scania.

Hoje, as empresas de transportes estão se profissionalizando cada vez mais e algumas, inclusive, contam com o auxílio de engenheiros especializados em caminhões para efetuar uma compra. Os que ainda não têm este serviço recorrem ao departamento de Engenharia de Vendas do fabricante para obter um estudo objetivo do veículo mais adequado a seu trabalho.

O Departamento de Engenharia de Vendas da Scania funciona no pré venda. Através de uma vasta literatura técnica, didaticamente elaborada, disponível em todas as concessionárias da marca, o cliente encontra todas as informações inerentes ao produto, desde um minucioso estudo sobre como calcular o custo operacional do veículo até a adequação dos produtos Scania, que leva em consideração as características de operação do cliente.

Ênfase à lucratividade

Procurando oferecer aos usuários todo apoio específico, diretamente dentro de suas necessidades, a Engenharia de Vendas funciona como uma importante ferramenta de trabalho. O cálculo do custo, por exemplo, um dos itens mais importantes para o frotista não contabilizar perdas, pode ser feito através de um simples telefonema à Scania, onde o cliente fornece os dados do veículo e as condições de operação. Em seguida, o custo poderá ser enviado por fax ou telex.



Com o apoio da Engenharia de Vendas da Scania, os clientes da marca conseguem um melhor aproveitamento dos veículos.

É nos segmentos mais especializados de aplicação do produto que a Engenharia de Vendas é mais solicitada. Os clientes que trabalham com cana, madeira e minérios, por exemplo, além de basculantes e betoneiras, recebem completa assessoria técnica da Scania que lhes mostra, antes de efetuarem a compra do veículo, comparativos que analisam diferentes caminhões dentro das suas condições de operação. Para dar maior confiabilidade aos comparativos teóricos, a Scania prova, com demonstrações práticas, onde seu produto é o mais adequado.

O maior objetivo da Engenharia de Vendas da Scania é trabalhar junto ao cliente para que este obtenha o melhor aproveitamento do caminhão, conseguindo, assim, aumentar seu rendimento. Em outras palavras, isto se traduz em lucro garantido. Como parte desse esforço, está o curso de Gerência Operacional, preparado especialmente para proprietários, diretores ou gerentes de frotas, que versa sobre todos os assuntos relacionados ao transporte rodoviário de carga.

As visitas técnicas aos clientes são, também, outra atividade importante, pois procura solucionar seus problemas "in loco". Palestras públicas para entidades, sindicatos e universidades completam o objetivo da Engenharia de Vendas em informar e esclarecer os profissionais do transporte sobre assuntos pertinentes a seu setor.

Na era da informática

Em meados de agosto deste ano, a Engenharia de Vendas lançou no mercado

mais um aliado do transportador no sentido de incrementar seus lucros otimizando sua frota. O SISC — Sistema de Simulação de Custos Operacionais — é um disquete de computador acompanhado de um manual de instrução que auxilia o empresário, de maneira simples e dinâmica, nas decisões gerenciais de sua empresa em relação a tudo que se refere a custos operacionais.

Atualmente mais de 600 frotistas já estão sendo beneficiados pelo sistema. E muitos outros projetos estão em andamento convergindo para um único ponto: indicar a forma de se extrair o melhor aproveitamento de veículos que contam com um século de tradição. Esta é uma das principais filosofias da Scania, crescer caminhando sempre ao lado de seus clientes.



Alexandre Berger é o responsável pela Engenharia de Vendas da Scania.

Mercado Externo



Um ônibus Scania K 112 viajou da Costa Rica ao México . . .

ÔNIBUS SCANIA É SUCESSO NO MÉXICO

mostrando sua alta tecnologia a empresários de vários países centro-americanos,



para, depois, ser exposto na Expo Foro e entusiasmar os mexicanos.

A Scania do Brasil esteve presente, pela primeira vez, numa feira de transportes no México. O evento, — a Expo Foro — é um dos principais do país e foi realizado na Cidade do México. O stand da Scania foi uma das estrelas da exposição, apresentando um ônibus K 112 Intercooler, com carroçaria Busscar 360, da Nielson, que chamou atenção principalmente pelo design elegante e robustez do chassi e motor.

O ônibus, emprestado pela Transnasa, empresa costa riquenha que opera no transporte de turismo por toda a América Central, foi rodando da Costa Rica até o México, num trajeto de aproximadamente 3 mil quilômetros, passando por países como Nicarágua, Honduras e Guatemala. Durante a viagem, que durou quatro dias, Cid de Almeida, condutor do veículo e responsável pela área de Assistência Técnica da Scania no Exterior, aproveitou para demonstrar a performance do ônibus a vários empresários da América Central.

Chegando ao México, o Scania foi avaliado por um grupo de empresários do setor de transporte de passageiros, que fez questão de provar sua dirigibilidade e potência. O mercado mexicano, assim como o centro-americano, conheceu de perto, pela primeira vez em sua história, um dos mais modernos ônibus rodoviários feitos no Brasil. Aprovou o produto e espera vê-lo rodando em breve por suas estradas. ■

Registro



ATÉ DEBAIXO DA NEVE

Transportador que é transportador e ainda por cima gaúcho não deixa para depois na hora de receber seu caminhão Scania. José Joecy Pereira Couto, proprietário da Trans-Júnior Transportes Ltda., não se fez de rogado com a neve, botou seu ponche e foi receber as chaves de seu quarto Scania, um potente T 112 HW 310, que no mesmo dia roncou os motores para pegar pesado no transporte da safra de grãos.



MAIS DE 100 PESADOS

A Concessionária Mevepas, do Grupo Mecânica, filial de Passo Fundo, entregou mais cinco unidades dos caminhões T 112 HW 4x2 Intercooler à Transportadora Boqueirão que já conta com uma frota de 100 pesados Scania. No comando da empresa estão nomes conhecidos dos transportadores: Ivo Bertol, Alziro Bertol, Demétrio Bertol e Nelci Battezzini.



RALLY ECOLÓGICO

A concessionária Movema, seguindo sua tradição de dar todo apoio ao esporte, patrocinou seus representantes de vendas no Rally da Ecologia, que aconteceu em Mato Grosso. Duilio Aloiz Junior, de Campo Grande, e Marcio Cruz, de Dourados, alcançaram o 1º lugar da competição após percorrerem 1.000 quilômetros.

MAIS URBANOS SCANIA

A capital do Ceará, Fortaleza, está dinamizando seu sistema de transporte urbano e renovando sua frota por pesados Scania. Uma nova realidade e concepção de mercado verificada no mundo todo e, agora, no Brasil. Os pesados Scania permitem maior capacidade de passageiros e maior economia de combustível por passageiro transportado. A empresa Autoviária São Vicente de Paulo tomou a iniciativa e já está trabalhando com três pesados K 112 e colhendo bons resultados, inclusive o elogio dos passageiros que se surpreenderam com o conforto dos veículos. A Empresa Iracema resolveu apostar nos veículos da série F, conhecidos nacionalmente por sua robustez e flexibilidade, capazes de rodar tranquilamente nas estradas mais precárias. A concessionária Cequip presta toda a assistência técnica aos veículos além de treinar os motoristas que pilotam os Scania.



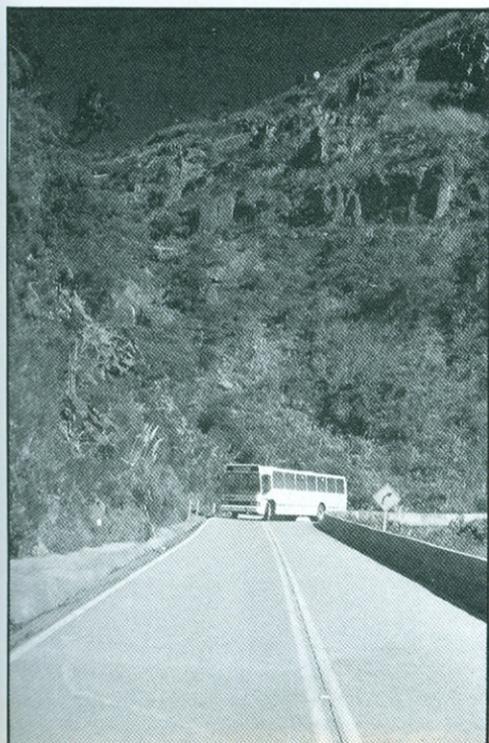
PRIMEIRO SCANIA

Esse é o primeiro Scania da Rodoviário Mineiro, tradicional transportadora de Minas Gerais. Trata-se de um T 112 HW 310 entregue na concessionária Covepe, de Muriaé. Na foto, da direita para a esquerda Antônio Augusto Souza Neto, diretor da Rodoviário Mineiro, Gilberto Baldanza, assessor de vendas da Covepe, José Sergio também assessor de vendas da Covepe e Wellington de Souza, da transportadora.



EXPRESSO COLETIVO

A Ediba, de Lages, entregou um F 112 HL urbano à Expresso Coletivo Forquilha. É o primeiro ônibus F da empresa que resolveu testá-lo na Serra do Rio do Rastro.



EXPOBUS

Paralelamente ao Salão do Automóvel, também aconteceu em São Paulo, no princípio de novembro, a I Expobus, uma feira voltada exclusivamente para o setor de ônibus. O evento recebeu a visita de aproximadamente 12 mil pessoas que re-

presentaram cerca de duas mil e quinhentas empresas de ônibus de todo o País. A Scania esteve presente na Expobus com um veículo urbano K 112 encarroçado pela Marcopolo com 5 portas e que será usado pela CMTC de São Paulo.



Cartas Ao Rei

Amcel

Agradecemos seu empenho para publicação do artigo sobre a Amcel na revista "Rei da Estrada", bem como a abertura de espaço para divulgação de empreendimento na Amazônia. Antonio F. Kauffmann, diretor da Amcel.

Agradecemos nós o esmero e atenção da empresa em nos fornecer toda informação e material necessário, além de nos receber com as gentilezas típicas do povo amazonense.

Brasdiesel 30 anos

Queremos agradecer a lembrança da passagem das três décadas de nossa empresa como concessionário Scania. Os resultados obtidos pelos 30 anos de trabalho, são absolutamente gratificantes. Contamos hoje, em nossa área de atuação, com a elite do transporte pesado. Clientes fiéis à marca Scania, muitos dos quais nos acompanham desde os primeiros anos de nossa nomeação. São empresas bem suce-

didadas que se desenvolveram e colaboraram decisivamente na formação das riquezas de muitos municípios de nosso território. É o caso de São Marcos, hoje conhecida como Cidade Scania, numa prova eloquente do reconhecimento e do carinho que a população daquele município tem pela marca Scania. Por tudo isso, ao atingirmos tão importante marco, sentimos perfeitamente recompensados e podemos afirmar que os trinta anos de trabalho dedicados à marca, é apenas uma etapa do muito que pretendemos realizar em prol do nome Scania.

Agradecemos a compreensão e colaboração recebidas da fábrica nessas três décadas e esperamos continuar merecendo a sua confiança para que, juntos, possamos manter a liderança do transporte pesado em nossa área de atuação e no Brasil. Olinto Luiz Biazus, diretor-presidente da Brasdiesel.

Carta de agradecimento da Brasdiesel à Scania, que a homenageou em seu trigésimo aniversário.

Lançamento

A Scania está lançando no mercado brasileiro um novo caminhão especialmente projetado para operar em qualquer terreno. Trata-se do modelo T 112 HK 6x6, com tração nos três eixos e que foi uma das principais atrações do último Salão do Automóvel realizado em São Paulo.



O novo caminhão Scania T 112 HK 6x6 foi projetado para operar sob severas condições...

Dentro de sua prioritária política de desenvolvimento de novas tecnologias e produtos, a Scania do Brasil está lançando no mercado um novo tipo de caminhão, concebido para operar sob severas condições em qualquer tipo de terreno. Trata-se do modelo T 112 HK 6x6, com tração nos três eixos e especialmente projetado para trabalhos em praticamente todos os tipos de aplicações "fora-de-estrada", com carga útil de até 17 toneladas e que foi oficialmente apresentado ao público durante o último Salão do Automóvel recentemente realizado em São Paulo.

O novo caminhão Scania foi duramente testado durante cerca de um ano, enfrentando as mais difíceis situações de operação e condições de terreno, desde areiais, aclives e declives, até barreiras de lama e água. É um veículo extremamente robusto e com características inéditas — é o primeiro caminhão desenvolvido no Brasil especialmente para as atividades mais severas de operação — tais como a tração nos três eixos (6x6), que possibilita sua operação em rampas de até 60% de aclive; a trava de diferencial também nos três eixos (inclusive no dianteiro), que faz com que o veículo consiga sair praticamente de qualquer tipo de atoleiro; a suspensão tipo tandem (Bogie Balance), que se adapta às dificuldades do terreno; e a posição do motor, câmbio e saída do cano de escapamento, que é mais alta que nos caminhões convencionais, e que faz com

que transponha com facilidade barreiras de água de mais de um metro de profundidade.

Todas estas características fazem com que o Scania T 112 HK 6x6 seja o caminhão ideal para uma série de difíceis aplicações, tais como mineração, pedreiras, canaviais, reflorestamento, canteiros de obras, construção de estradas, policiamento e manutenção florestal, operações militares e operações de salvamento (bombeiros, tanto metropolitano como florestal), emergência em aeroportos e etc.

A tecnologia em detalhes

O motor do novo caminhão Scania T 112 HK 6x6 é o DS 11 34 turbo-alimentado, com 310 cv de potência a 2.000 rpm e torque de 136 KgFm a 1.100 rpm. O veículo, com tração em todas as rodas, é equipado com direção hidráulica para facilitar sua operação. A caixa de mudanças é do tipo GR 871, com transmissão de 10 marchas à frente sincronizadas e 2 à ré, com engrenagens submetidas ao tratamento "shotpeening" (tratamento superficial por jateamento com granalha de aço a frio para aumentar sua resistência).

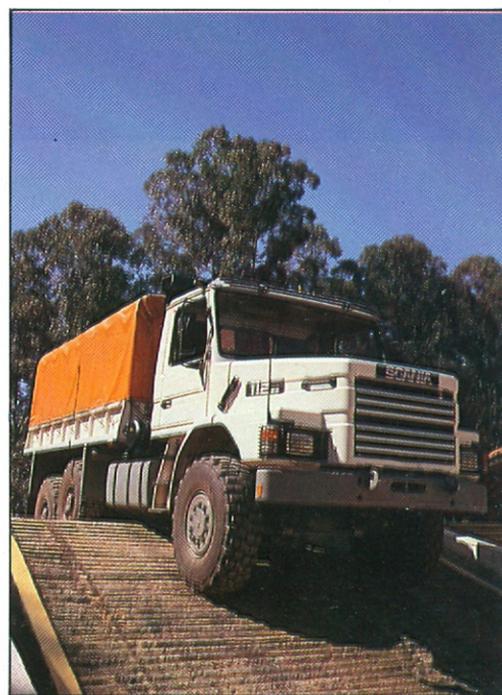
Um de seus equipamentos mais importantes é a caixa de transferência Scania tipo GT 811, com duas reduções para estrada e fora-da-estrada e com transmissão dianteira desacoplável. Esta caixa tem três eixos, um de entrada (superior), um

... em qualquer tipo de terreno.

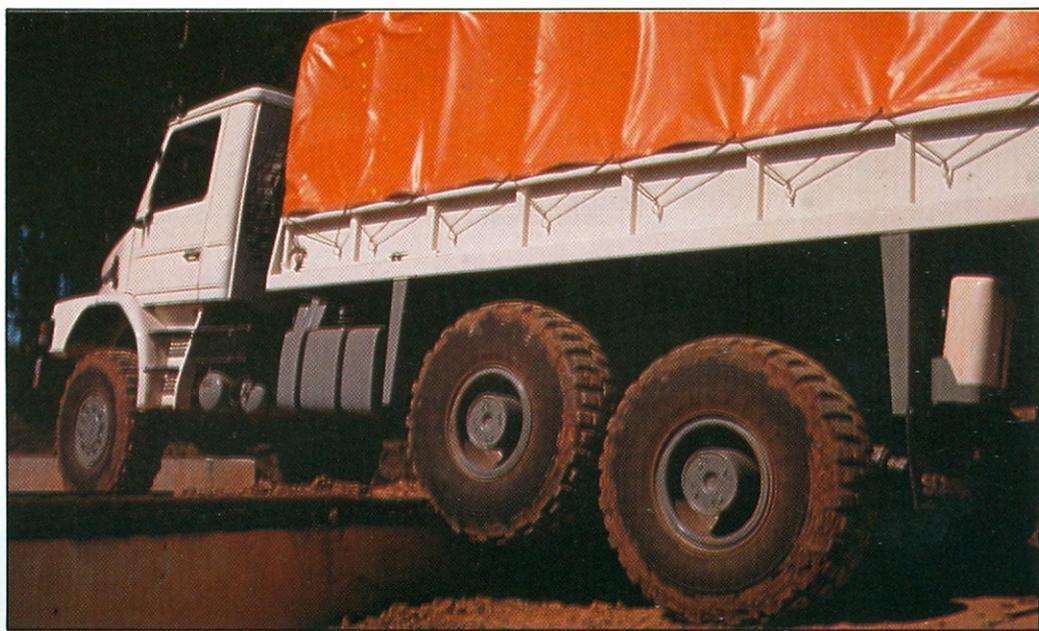


ESTE É O 6x6 UM NOVO SCANIA PARA QUALQUER TERRENO

A tração nos três eixos possibilita que o novo caminhão Scania possa ser operado em rampas de até 60% de aclive.



Degraus de 50 cm não constituem obstáculos para o Scania T 112 HK 6x6.



intermediário e um de saída (inferior), com acoplamento para transmissão dianteira e traseira.

Os eixos tracionados têm mancais com rolamentos cilíndricos e todas as engrenagens são de aço contínuo, com dentes helicoidais. No eixo de saída dianteiro existe um garfo de engate controlado por um servo-pneumático para engate e desengate da transmissão dianteira. Um dispositivo no painel de instrumentos, válvulas solenoides na carcaça e um cilindro na caixa de transferência são usados para engate da transmissão dianteira e redução fora-de-estrada, e luzes indicadoras sob os interruptores acendem quando este tipo de operação é acionada.

No que se refere ao diferencial, o do primeiro eixo é do tipo Scania RBP 831 e o do segundo eixo é do tipo Scania RP 831, ambos com redução do cubo. O primeiro eixo traseiro está equipado com uma caixa de transferência que distribui a tração entre os dois eixos do bogie. Esta caixa de transferência também tem incorporado um diferencial do tipo planetário. A trava do diferencial é acionada eletropneumaticamente por válvulas eletromagnéticas, com comando e luz indicativa no painel de instrumentos do veículo.

O chassi do novo caminhão é do tipo F 958, com longarinas duplas e travessas de perfil "U" de profundidade constante, moldadas em chapas de aço e prensadas a frio. As longarinas internas se estendem desde a região do eixo dianteiro até pouco

além do eixo traseiro. O eixo dianteiro é do tipo AMD 105 e os traseiros do tipo AD 100, com carcaça manufaturada em aço prensado e suspensão em tandem, tipo BB (Bogie Balance), que propicia desvio e movimentos no chassi de até 120 mm de tolerância de balanço sem alterações da distribuição de carga entre eixos, 240 mm de movimento máximo vertical e 16 graus de torção sem alteração da distribuição da carga entre as rodas. Para melhor estabilidade, o veículo é equipado, ainda, com barra estabilizadora dianteira, com alto centro de gravidade. O eixo dianteiro também é equipado com redução do cubo e com trava do diferencial.

A suspensão do novo veículo é por feixes de mola semi-elípticas, feitas de aço silício-manganês. E os amortecedores são hidráulicos, telescópicos e de dupla ação no eixo dianteiro. O equipamento de freio é posicionado mais alto que o convencional e o de estacionamento é equipado com "spring brake" nos três eixos.

O novo Scania T 112 HK 6x6 é equipado, ainda, com o kit "Heavy Duty" (serviços pesados), que inclui revestimento interno em vinil, suportes de amortecedores reforçados, suportes para lanternas, trava dupla para capô e suportes de tanques de

ar reforçados, eixo cardan intermediário reforçado, placa de proteção entre radiadores, e grades de proteção para faróis e lanternas.

Desenvolvimento tecnológico

A Scania, ao longo de sua história de mais de 33 anos de atividades no Brasil, foi a responsável pela introdução de uma série de novos conceitos e tecnologias no País. Foi da Scania, por exemplo, o primeiro caminhão com motor turbo-alimentado e o primeiro Intercooler. Isto sem contar que a empresa foi a primeira a introduzir conceitos de ergonomia (estudo das condições de trabalho) no design de seus caminhões.

Tudo isto possibilitou à Scania firmar-se como uma das principais fornecedoras de veículos para transporte, tanto de carga como de passageiros e como líder no segmento de caminhões pesados, com uma participação acima de 40% no mercado nacional. Só para se ter uma idéia, a frota circulante de caminhões da marca, hoje, no Brasil, é de aproximadamente 45 mil veículos que correspondem à quase 50% da frota de caminhões pesados em operação no País. ■

Fotos



O SUCESSO NO SALÃO DO AUTOMÓVEL

Durante o último Salão do Automóvel e Autopeças realizado no princípio de novembro no Parque Anhembi, em São Paulo, a Scania do Brasil foi um dos grandes destaques, recebendo a visita de um grande público em seu stand, onde estavam expostos os últimos lançamentos da marca.

O Salão do Automóvel e de Autopeças realizado no início de novembro no Parque Anhembi, em São Paulo, foi uma das melhores mostras automobilísticas realizadas no Brasil nos últimos anos. E uma prova incontestável disto, é o fato do evento ter sido visitado por mais de 800 mil pessoas, recorde absoluto em seus mais de trinta anos de história.

E entre as diversas novidades, tanto nacionais como importadas, a Scania do Brasil apareceu com destaque, apresentando ao público todos os produtos recentemente lançados, entre os quais a nova linha de ônibus urbanos — L e F 113 —, o caminhão T 112 HK 6x6 “fora-de-estrada”, e os novos motores industriais e marítimos da linha HT (High Technology).

Durante os onze dias de realização do Salão, o stand da Scania foi um dos mais disputados pelo público. Somente do segmento de ônibus, foram recebidos mais de 450 clientes, isto sem contar os transportadores de carga, autoridades, imprensa e funcionários. Calcula-se que a área vip do stand da Scania tenha recebido mais de 4 mil pessoas.

Atrações para o grande público

Para o grande público, a Scania reservou duas atrações especiais: uma réplica do 600.000 : veículo mundial, um caminhão T 112 HW 360, produzido no Brasil na última semana de outubro, e que estava colocado sobre um pedestal a dois metros do solo, e o caminhão 6x6. O caminhão 600.000, visível de praticamente todo o pavilhão onde foi realizada a feira, chamou a atenção de todos os visitantes. Era normal, por exemplo, pessoas posarem embaixo dele para uma fotografia.

Uma outra atração muito disputada foi o caminhão T 112 HK 6x6. O veículo, que foi exposto simulando uma operação “fora-de-estrada”, também despertou bastante curiosidade e durante toda a mostra, milhares de pessoas se aproximaram para examiná-lo com mais atenção e assistir ao vídeo que mostrava os testes a que foi submetido.

Também os ônibus — uma plataforma L 113, um L 113 encarroçado pela Caio e um F 113 HL encarroçado pela Ciferal — receberam a visita de milhares de pessoas durante o evento e, durante todo o tempo, estiveram com sua lotação praticamente tomada.

CENAS DO SALÃO



Ozires Silva, ministro da Infraestrutura.



Mailson da Nóbrega, ex-ministro da fazenda.



Leif Östling, presidente mundial da Scania.



Chitãozinho, astro da música sertaneja.



Sula Miranda, cantora e “Rainha dos Caminhoneiros”.



SCANIA

Scania do Brasil Ltda.
Av. José Odorizzi, 151 - Tel.: (011) 752-9333
Telex (11) 44066 - Caixa Postal 188 - CEP 09810
São Bernardo do Campo - SP - Brasil

CONCESSIONÁRIAS DE VEÍCULOS

ALAGOAS

Maceió (Rio Largo)
Novope Nordeste Veículos Pesados Ltda.
BR-101, Norte, km 75 - Tel. 241.6833

AMAZONAS

Manaus
Arapaima Motores e Veículos Ltda.
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo - Tel. 237.4043

BAHIA

Feira de Santana
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Av. Sudene, 2735 - C.I.S. - Tel. 221.3434

Salvador

Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-324, km 11,5 - Tel. 594.9911 - 594.7003

Vitória da Conquista

Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-116, km 837
Tel. 422.5135 - 422.5136

CEARÁ

Fortaleza
Caquip Importação e Comércio Ltda.
BR-116, nº 7200 - Cajazeiras
Tel. 239.4433 - 239.4437

DISTRITO FEDERAL

Brasília
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
Setor IA/S - Quadra 2, nº 251 - Tel. 233.6755

ESPIRITO SANTO

Vitória (Viana)
Venac Veículos Nacionais Ltda.
BR-262, km 9 - Tel. 236.1544

GOIÁS

Aparecida de Goiânia
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-153, km 14 - Tel. 249.0666

Goiânia

Vepesa Veículos Pesados Ltda.
Av. Aderup, quadra 224, nº 235 - Cid. Jardim
Tel. 271.6044 - 271.6055

Rio Verde

Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-060, km 420 - Tel. 621.3233

MARANHÃO

Imperatriz
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
BR-010, km 1349, nº 506
Tel. 721.6821 - 721.6801

São Luís

Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Av. São Cristóvão s/nº - Quadra 65 - Tirirical
Tel. 225.1060 - 225.1513

MATO GROSSO

Cuiabá
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-364, km 6,5 - nº 623 - Tel. 361.3260 - 361.3460

Rondonópolis

Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-364, km 204 - Distrito Industrial - Tel. 421.3555

MATO GROSSO DO SUL

Campo Grande
Movema Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.
Rod. M. da Costa Lima (BR-163), km 1
Tel. 387.3277

Dourados

Movema Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.
BR-163, km 9 - Tel. 421.0133

MINAS GERAIS

Contagem
Itaipu Com. de Veículos e Equipamentos Ltda.
Rod. Fernão Dias, BR-381, nº 4000 - Tel. 396.1822

Governador Valadares

Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.
Av. Um, nº 59 - Vila Isa - Tel. 21.3130

Juiz de Fora

Itaipu Com. de Veículos e Equipamentos Ltda.
Av. Pres. Juscelino Kubitschek, km 201
Tel. 212-1819 - 212.1761

Muriae

Covepe Com. de Veículos Pesados Ltda.
BR-116, km 706 - Tel. 721.3474 - 721.3444

Uberlândia

Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-050, km 73 - Tel. 232.4950 - 232.4965

PARÁ

Belém (Ananindeua)
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. 235.3011

PARAIBA

João Pessoa (Bayeux)
Novope Nordeste Veículos da Paraíba Ltda.
BR-101, Norte, km 158 - Tel. 222.0688

PARANÁ

Cascavel
Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-277, km 588 - Tel. 23.4611

Curitiba

Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-116, km 400, nº 7484 - Tel. 262.4422
Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-116, km 106,5, nº 1749 - Tel. 247.2244

Foz do Iguaçu

Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
Rua Padre José de Anchieta, 1261
Tel. 73.1774 - 73.1143

Guarapuava

Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-277, km 350 - Bairro Trevo - Tel. 23.7945

Londrina

Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
Av. Brasília, 3126 - Tel. 29.0780

Maringá

Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-376, km 120 - Parque Industrial - Tel. 28.5757

Pato Branco

Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-158, km 339 - Tel. 24.2598 - 24.2841

Ponta Grossa

Cofrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
Av. Souza Naves, 2801 - Tel. 22.2366

PERNAMBUCO

Recife
Novope Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 2160 - Tel. 339.3911

PIAUI

Terezina
Itaim Veículos e Motores Ltda.
BR-316, km 03, nº 4785 - Tel. 227.1777 - 227.1767

RIO DE JANEIRO

Barra Mansa
Equipo Máquinas e Veículos S.A.
Rod. Presidente Dutra, km 265,5 - Tel. 42.2332

Rio de Janeiro

Equipo Máquinas e Veículos S.A.
Rod. Presidente Dutra, 2351 - Pavuna
Tel. 371.5454

RIO GRANDE DO NORTE

Parnamirim
Carajás Veículos Ltda.
BR-101, km 109,5 - Tel. 272.2693

RIO GRANDE DO SUL

Canoas
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Rua Liberdade, 1051 - Tel. 76.2211 - 76.2012

Carazinho

Brasdieisel S.A. Comercial e Importadora
Av. Flores da Cunha, 5200 - Vila Fay
Tel. 331.1122 - 331.1292 - 331.1597 - 331.1785

Caxias do Sul

Brasdieisel S.A. Comercial e Importadora
Av. Júlio de Castilhos, 350 - Tel. 222.5344
Brasdieisel S.A. Comercial e Importadora
Rod. BR 116, nº 12.500 - Tel. 222.5577 - 222.5870

Eldorado do Sul

Suvesa Super Veic. Ind. Com. Transportes Ltda.
BR-116, km 285 - V. Medianeira - Tel. 80.1900 - 80.1563

Ijuí

Brasdieisel S.A. Comercial e Importadora
BR-285, km 337, s/nº - Tel. 332.3155

Lajeado

Brasdieisel S.A. Comercial e Importadora
BR-386, km 347, s/nº - Tel. 714.1481 - 714.1822

Palmeira das Missões

Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mepal
Rod. RS-569, km 1 - Tel. 342.1770 - 342.1771

Passo Fundo

Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mevepas
BR-285, km 181, Valinhos - Tel. 312.3601

Pelotas

Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
BR-116, km 519,5 - nº 4646 - Tel. 23.0144

Santa Maria

Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
BR-392, km 351, nº 2425 - Tel. 221.4309

São Leopoldo

Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Av. Senador Salgado Filho, 2857 - Scharlau
Tel. 92.3144 - 92.3678

Uruguaiana

Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Rua Dr. Maya, s/nº B. Cidade Nova
Tel. 412.4141 - 412.4994

Vacaria

Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mecacil
BR-116, nº 8523 - Tel. 231.1433 - 231.1434

RONDÔNIA

Porto Velho
Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.
BR-364, km 2 - Tel. 222.2766 - 222.1211

Vilhena

Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.
BR-364, Quadra 81 - Setor 06 - Tel. 321.3715

SANTA CATARINA

Chapecó
Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR-282, km 538 - Colonia Cella
Tel. 22.5522 - 22.5098

Concórdia

Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR-153, km 95 - Tel. 44.2411 - 44.2565

Itajaí

Mecânica de Veículos Pçarras Ltda. - Mevalle
BR-101, km 117 - Tel. 46.1442

Joinville

Mecânica de Veículos Pçarras Ltda. - Meville
BR 101, km 39 - Tel. 25.2597 - 22.4499

Lajes

Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR 116, km 248 - Area Industrial - Tel. 22.3411

Piçarras

Mecânica de Veículos Pçarras Ltda. - Mevepi
Rod. BR-101, km 101 - Tel. 45.0577 - 45.0776

Tubarão

Sobrave Soc. Brasileira de Veículos Ltda.
Rod. BR-101, km 335, B. Humaitá - Tel. 22.3511 - 22.3132

SÃO PAULO

Araçatuba
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rod. Marechal Rondon, km 534,5
Tel. 23.2118 - 23.2119

Araraquara

Tarrá Filhos & Cia. Ltda.
Av. Tarrá, 1086 - Rod. W. Luis, km 269
Tel. 22.5766 - 22.5800

Bauru

Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rod. Marechal Rondon, km 336
Tel. 23.2944 - 23.2690

Caçapava

Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Presidente Dutra, km 131
Tel. 52.1611 - 52.1645

Guarulhos

Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Presidente Dutra, km 228,1 - Tel. 940.2422

Marília

Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rua Alcides Nunes, 1020 - Tel. 22.4144

Osasco

Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
Av. Presidente Kennedy, 2559 - Tel. 701.9900

Ourinhos

Movema Motores e Veículos de São Paulo S.A.
Rod. Raposo Tavares, km 379,5
Tel. 22.2933 - 22.2521

Paulínia

Quinta Roda Com. e Repres. Ltda.
Rua Estocoolmo, 1520 - Tel. 74.3618

Presidente Prudente

Movema Motores e Veículos de São Paulo S.A.
Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 569,4
Tel. 33.4522

Registro

Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
BR-116, km 449 - Tel. 21.1711

Ribeirão Preto

Tarrá Filhos & Cia. Ltda.
Av. Brasil, 3939 - V. Anhangüera, km 318
Tel. 626.9900 - 626.9910

Santo André

Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
Av. dos Estados, 2257 - Utinga - Tel. 447.2755

Santos

Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
Marginal direita da Via Anchieta, 2645
Tel. 30.2978 - 30.2980

São José do Rio Preto

Tarrá Filhos & Cia. Ltda.
Av. Tarrá, 3210 - Tel. 33.0200

São Paulo

Codema Comercial e Importadora Ltda.
Praça Gaúcha, 81 - Moimho Velho - Tel. 272.7155
Codema Comercial e Importadora Ltda.
R. Prof. Ulipiano Pinto de Souza, 54
Tel. 954.0422 - 954.0056

Codema Comercial e Importadora Ltda.
Av. Raimundo Pereira Magalhães, 1780 - B. Piqueri
Tel. 875.0109 - 875.8867

Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rua Campopoli de Minas, 739 - Vila Maria
Tel. 291.7961 - 292.9433

Sorocaba

Supercar Comercial e Importação de Veículos Ltda.
Av. Dr. Armando Pannunzio, 844
Tel. 31.2067 - 32.2203

Sumaré

Quinta Roda Com. e Representações Ltda.
Via Anhangüera, km 114,5 - Tel. 64.1890

SERGIPE

Aracaju (Nossa Senhora do Socorro)
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-101, km 93 - Tel. 224.2184 - 224.1204

TOCANTINS

Gurupi
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-153, km 624 - Tel. 851-1440 - 851-1564

CONCESSIONÁRIAS DE MOTORES

ALAGOAS

Maceió
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Av. Durval de Góes Monteiro, 7777
Tel. 324.1926 - 324.1851

AMAZONAS

Manaus
Arapaima Motores e Veículos Ltda.
Av. Pres. Costa e Silva, 95
Tel. 237.4043 - 237.5710

BAHIA

Salvador
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
BR-324, km 0 - Retro - Tel. 244.3344

CEARÁ

Fortaleza
Ceauto Motores Peças e Serviços Ltda.
Av. da Abolição, 4140 - Tel. 244.9166

ESPIRITO SANTO

Vitória (Viana)
Venac Veículos Nacionais Ltda.
BR-262, km 9 - Tel. 236.1544

GOIÁS

Goiânia
Euminas Máquinas e Equipamentos Ltda.
Av. Santos Dumont, 2298
V. Negão de Lima - Tel. 261-2155

MARANHÃO

Imperatriz
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
BR 010, km 1349, nº 506
Tel. 721.6821 - 721.6801

São Luís

Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Av. São Cristóvão, s/nº, Q 65 - Tirirical
Tel. 225.1060 - 225.1513

MATO GROSSO

Cuiabá
Battistella Indústria e Comércio Ltda.
Av. Fernando Correa da Costa, 3.201
Tel. 361.1605 - 361.1650

MINAS GERAIS

Belo Horizonte
Euminas Máquinas e Equipamentos Ltda.
R. Itapetinga, 4086 - Tel. 441.2400

PARÁ

Ananindeua
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. 235.3011

Belém

Guatapará Motores e Veículos Ltda.
R. São Boaventura, 429 - Cidade Velha
Tel. 233.6761 - 224.3351

Santarém

Guatapará Motores e Veículos Ltda.
Av. Tapajós, 906 - Tel. 522-3030

PARANÁ

Curitiba
Battistella Indústria e Comércio Ltda.
BR 116, km 400, Alto Cajuru - Tel. 262.4323

PERNAMBUCO

Recife
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Estrada PE 18, km 1, Abreu e Lima - Tel. 531.0694

Recife

Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Estrada dos Remédios, 1462 - Tel. 445-2855

RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro
Battistella Indústria e Comércio Ltda.
Av. Paris, 408, Bonsucesso - Tel. 280.5346

RIO GRANDE DO NORTE

Natal
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Rua Senador Salgado Filho, 1904
Tel. 831.0611 - 831.9043

RIO GRANDE DO SUL

Porto Alegre
Orbid S.A. Indústria e Comércio
Av. Farrapos, 4303 - Tel. 42.0827 - 42.0027

Rio Grande



Oficina.ar

UMA HISTÓRICA CONQUISTA.

De nossas linhas de produção em São Bernardo do Campo acaba de sair o 600.000º veículo Scania produzido até hoje em todo o mundo. Como poderia ter saído na Suécia ou em qualquer outro país onde a empresa produz veículos. Seria o mesmo Scania. Com a mesma atualização tecnológica, o mesmo desempenho operacional, a mesma força econômica. Conceitos de qualidade

que tornaram os veículos Scania reconhecidos como os mais modernos e eficientes.

A escolha do Brasil para produzir o 600.000º veículo é natural e se justifica plenamente, já que a história da Scania brasileira se confunde com a própria evolução do transporte rodoviário nacional: somos pioneiros em introduzir no País os maiores avanços da tecnologia de

caminhões pesados e ônibus. Scania 600.000º.

Marco histórico que consolida a Scania como um dos mais destacados fabricantes de veículos de transporte. Aqui e lá fora.

SCANIA