

REI DA ESTRADA

ANO XI Nº 54



NOVEMBRO/DEZEMBRO 1993



CAMINHÕES DE PRIMEIRO MUNDO

PORQUE FABRICAMOS AQUI CAMINHÕES DE PRIMEIRO MUNDO



Ake Brännström, presidente da Scania do Brasil

O Brasil é um dos mais importantes mercados mundiais de veículos de transporte. E esta importância e o nosso respeito a este mercado exigem que fabriquemos aqui o que existe de mais moderno e avançado em veículos de transporte.

Exatamente por esta razão, a Scania mais uma vez está se antecipando às necessidades do mercado e lança uma nova linha de caminhões pesados com uma série de novidades tecnológicas que novamente irão revolucionar o conceito de veículos de transportes no Brasil, seguindo a filosofia de respeito ao País, fabricando aqui o que existe de mais moderno no mundo.

Os novos caminhões Scania da linha 1994 são veículos de Primeiro Mundo, produzidos no Brasil, que se equiparam aos mais atualizados fabricados na Europa, em termos de tecnologia, segurança e ergonomia. Quero, inclusive, enfatizar este ponto: são caminhões de Primeiro Mundo, fabricados aqui mesmo no Brasil, com mão de obra nacional e com materiais nacionais, dentro da filosofia da Scania de contínua expansão e de contínuos investimentos no País. É dentro dessa filosofia que investimos US\$ 40 milhões no Brasil em 1993 e investiremos US\$ 120 milhões até 1996.

Este nosso novo lançamento representa o resultado da filosofia de pioneirismo e vanguarda da nossa marca. Uma filosofia que prioriza constantemente o lançamento de veículos atualizados com a mais avançada tecnologia, buscando sempre oferecer ao mercado soluções eficientes, modernas e competitivas, dentro da realidade brasileira. Ou seja, a já famosa tecnologia na medida certa. Assim, os novos caminhões Scania 1994 são a proposta da marca para um mercado cada vez mais competitivo e que busca novas e eficientes soluções de transportes, em termos de produtividade e competitividade.

Temos a convicção de que estes novos caminhões corresponderão plenamente às expectativas e necessidades do mercado e serão um novo marco para a modernização dos transportes rodoviários de carga no Brasil. E mais: colocam efetivamente o Brasil entre os principais e mais avançados fabricantes de caminhões no mundo.

LANÇAMENTO



Já circulam por nossas estradas os novos caminhões lançados pela Scania do Brasil. Esses veículos reúnem um pacote de inovações tecnológicas que aliam o que há de melhor em termos de conforto, segurança e desempenho, seguindo sempre a filosofia da Scania de produzir no Brasil veículos de Primeiro Mundo.

4

MOTORISTAS

Responsáveis pelo transporte de, aproximadamente, 70% de tudo que se produz no País, os motoristas deveriam ser considerados uma elite em nossa sociedade, mas não são. Muitos deles são até discriminados. Mas os sinais de mudanças vão sendo sentidos, principalmente, entre as grandes transportadoras que vêm colhendo bons resultados com uma consistente política de valorização desses profissionais.



Foto: Divulgação

8

CORDILHEIRAS

índice



Foto: Eduardo Mello

Ouvir o silêncio no topo das Américas. É essa a impressionante sensação de cruzar a majestosa Cordilheira dos Andes, terra sagrada do condor. Nesse mundo misterioso e inóspito, caminhões e ônibus Scania trafegam com o humilde respeito digno dos "Reis da Estrada".

12

RODOMAR



A Rodomar é um exemplo a ser seguido. Surgiu modesta como prestadora de serviço do conglomerado Battistella e hoje consta entre as 20 maiores transportadoras do País. O segredo? Uma vigorosa política de parceria com os carreteiros agregados, um eficiente centro de treinamento e constante renovação da frota.

16

BOA VIAGEM



Foto: Emanuel A. P.

Com uma frota impecável e uma política de trabalho onde os passageiros são considerados "clientes especiais", a Boa Viagem é o exemplo baiano de uma empresa de transporte urbano bem administrada, com todas suas operações monitoradas por computador.

20

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)

Diagramação e Arte:
Aldo Luiz Ambrozio

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151
São Bernardo do Campo — SP — CEP 09810-902
Fone (011) 752-9131 — Publicação filiada à Aberje.
É autorizada a reprodução de qualquer matéria
editorial desde que citada a fonte

Tiragem desta edição:
55.000 exemplares.

lançamento

CAMINHÕES SCANIA

Só existe uma maneira para se definir a nova linha de caminhões pesados que a Scania acaba de lançar no mercado brasileiro: são veículos de Primeiro Mundo, que se equiparam aos mais atualizados produzidos na Europa, em termos de tecnologia, desempenho, segurança e ergonomia.

Com destaque para a cabina "Topline" — a mais alta e espaçosa cabina de caminhão fabricada no Brasil, a nova linha Scania 1994 alia as já tradicionais características de potência, torque, desempenho e baixo consumo às novas condições de conforto, segurança e facilidade operacional da cabina dos veículos.

E o que é mais importante: são veículos de Primeiro Mundo, fabricados no Brasil, com mão-de-obra e materiais nacionais. O Brasil é um dos maiores mercados mundiais de veículos de transporte, e esta importância exige que a Scania fabrique aqui o que existe de mais avançado no mercado internacional de caminhões.



1994

UM AVANÇO DE PRIMEIRO MUNDO



Num verdadeiro passe de mágica do ilusionista internacional Issao e da tecnologia de comunicação, cerca de 15 mil transportadores de todo o Brasil assistiram simultaneamente, via satélite, em outubro, em todas as concessionárias da Scania, ao lançamento da nova linha de caminhões pesados Scania 1994, que estava acontecendo em São Paulo.

A nova linha de caminhões Scania 1994 (modelos T e R, 113 e 143, nas versões H 4x2 e E 6x4, com potências de 310, 320, 360 e 450 cv) incorpora uma série de modificações que mais uma vez atualiza os caminhões da marca a nível internacional, equiparando-os aos caminhões atualmente fabricados na Europa, com destaque para a nova cabina do tipo "Topline", 22,5 cm mais alta que a cabina convencional; o novo visual da linha T (com capô); e o novo interior de cabina para toda gama de caminhões, com novo painel de instrumentos, coluna de direção ajustável, ar condicionado, novas isolações termo-acústicas, etc.

Nos novos caminhões Scania, todos os esforços de engenharia foram centrados de modo a aumentar a produtividade e reduzir ainda mais os custos operacionais dos produtos da marca, aliando a já tradicional característica de qualidade e desempenho técnico dos produtos às novas condições de conforto, segurança e facilidade operacional da cabina dos veículos.

Cabina mais alta

Dentro disso, a principal novidade dos novos caminhões Scania 1994 é a cabina "Topline" como opcional para as linhas T e R, elevada 22,5 cm em relação à cabina convencional, proporcionando maior espaço interno útil para o motorista e para guarda de volumes (permite, inclusive, que o motorista possa trocar de roupa em pé na própria cabina) e melhor conforto térmico. Com esse novo teto, a cabina ficou com uma altura

interna de 173 cm, a mais alta cabina fabricada no Brasil.

Como um avião

Ainda em termos de ergonomia, igual destaque merece o novo painel de instrumentos recurvado e envolvente que equipa toda linha Scania ("Topline" e convencional), e que foi especialmente desenhado para que cada grupo de instrumentos se situe o mais próximo possível da visão e acionamento do motorista.

Neste novo painel, todos os instrumentos, interruptores e regulagens são iluminados e situados em grupos, e os botões de acionamento dos faróis, ventilação e aquecimento são do tipo giratório. Um novo tacôgrafo, agora de acionamento eletrônico, e novas alavancas de freio de estacionamento e freio reboque reposicionadas sobre o novo console de válvulas completam o conjunto, assegurando operação mais fácil e cômoda.

Os indicadores de nível de combustível, temperatura da água, pressão do óleo lubrificante, carga do alternador e pressão do ar nos dois circuitos de freios estão agrupados à esquerda do conta giros e todos os ponteiros "crescem" no mesmo sentido, numa filosofia de desenho herdada da indústria aeronáutica, ou seja, se qualquer ponteiro "cair" repentinamente, irá destoar do



Foto: Eduardo Mello

conjunto, chamando imediatamente a atenção do motorista para a falha.

Maior harmonia

O interior da cabina apresenta ainda outras novidades que tornam o ambiente interno mais confortável e agradável. Uma nova isolamento termo-acústica, com novos materiais de isolamento, espessuras aumentadas e válvulas de drenagem em todos os furos de escoamento de água melhoram a isolamento acústica e térmica. Um novo teto interno, totalmente reciclável, feito de fibras naturais e revestido em tecido de poliéster, também foi introduzido.

O revestimento interno das portas também foi modificado. As maçanetas de levantamento dos vidros e abertura das portas foram redesenhadas e harmonizadas com os demais novos detalhes de estilo. Dutos nos painéis de revestimento possibilitam ventilação dos vidros das portas, evitando embaçamento e melhorando a segurança. Foram colocados também novos apoios para braços mais anatômicos, e no painel da porta direita foi adicionado um interruptor para acionamento do vidro elétrico.

Os veículos com a cabina "Topline" são equipados com uma prateleira porta-objetos dupla, com a adição de mais dois compartimentos dotados de tampa, com muito mais espaço para armazenagem por parte do motorista de seus itens de conveniência.

Direção ajustável, ar condicionado e suspensão a ar

Além de todas estas modificações, a nova linha de caminhões Scania 1994 oferece coluna de direção ajustável, ar condicionado e suspensão a ar da cabina também para os modelos T (disponíveis até agora somente para os modelos cara-chatas), como opcionais.

Com a coluna de direção ajustável, o volante pode agora ser regulado em altura e inclinação, permitindo ao motorista adaptar o posto de condução da maneira mais confortável possível. Em termos de climatização, a nova linha Scania oferece ar condicionado com um consumo de potência inferior a 7 cv (intermitentes). É importante salientar que este equipamento é totalmente inofensivo ao meio ambiente, uma vez que não utiliza clorofluorcarbono, que foi substituído pelo hidrofluorcarbono, que não prejudica a camada de ozônio.

Maior conforto, segurança e facilidade operacional.

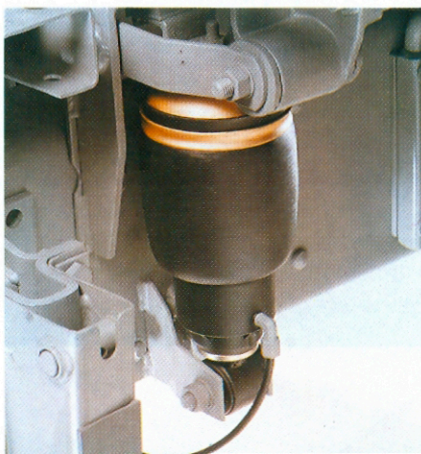


O mais bonito caminhão fabricado no Brasil

A nível externo, os caminhões Scania, que já eram considerados os mais bonitos caminhões brasileiros, ganharam uma série de novos detalhes de estilo que atualizaram ainda mais o seu visual, conferindo-lhes um "design" mais moderno e arrojado.

Na linha T, o estilo da grade dianteira foi atualizado, tendo agora quatro travessas de 65 mm. Além disso, o pára-choques dianteiro também ganhou novo desenho, sendo agora envolvente e aerodinâmico, incorporando a função de "spoiler". Esse opcional pára-choques envolvente incorpora, também, faróis auxiliares (dois de neblina e dois de longo alcance), montados no seu defletor de ar que, combinados com os faróis principais, iluminam realmente mais longe, proporcionando maior visão e segurança.

Além disso, novas cores de cabina (Azul Streamline, Branco e Vermelho), combinadas com novas faixas decorativas (Azul degradê e Cor de Rosa), fazem parte das opções oferecidas pela linha 94, compondo o conjunto.



Maior robustez

A nível mecânico, a linha Scania 94 está oferecendo, para os tipos 320, 360 e 450, a redução do diferencial R 780, que substitui o R 770. Esta nova redução central é mais robusta e apresenta durabilidade de rolamentos muito maior. Com essa modificação, foram introduzidas as novas relações de redução 3,40:1 e 3,80:1, concebidas de modo a sincronizarem-se perfeitamente com o regime de rotação dos veículos.

Também em termos de modificações mecânicas, o comprimento das lonas de freio e de sapatas foi reduzido, fazendo com que o ângulo de contato entre lona e tambor diminuísse, propiciando contato mais homogêneo e distribuição de pressões mais uniforme. Com isto, obtém-se melhor durabilidade das lonas de freio, assim como menor susceptibilidade à ocorrência de fadiga térmica ou "fading" (envidramento das lonas). Tudo isso se traduz em intervalos entre manutenções mais alongados, redução de custo operacional e mais segurança.

Dessa forma, com o lançamento de sua linha 1994 — os mais modernos caminhões fabricados no Brasil —, os veículos Scania mantêm sua tradição de contínua evolução tecnológica frente às exigências do mercado, uma verdadeira especialização da marca que agora atinge o seu ponto máximo: caminhões de Primeiro Mundo, cujo desenvolvimento de ponta está inteiramente voltado para a mais alta produtividade e que coloca o Brasil no mesmo nível tecnológico dos países mais evoluídos na produção de veículos de transporte



Os mais modernos caminhões fabricados no Brasil



Foto: Emanuel A. P.

UM SUCESSO O LANÇAMENTO DA LINHA SCANIA 1994

A solenidade de lançamento da nova linha Scania 1994 pôde ser vista ao vivo em todo o Brasil, via satélite, através do sistema de TV Executiva, em 70 concessionárias da marca que programaram festividades simultâneas ao evento que estava sendo realizado em São Paulo. Dessa forma, mais de 15 mil pessoas puderam acompanhar o evento, num verdadeiro sucesso em termos de público.

Na ocasião, cinco clientes que prestigiaram o lançamento foram presenteados, através de sorteio, com uma viagem à Suécia no

próximo ano para visitar as instalações da Scania Trucks and Buses. São eles: Almir Brustolin, da Transp. Brustolin Ltda., cliente da concessionária Cotrasa, de Cascavel (PR); José Carlos R. Rodrigues, da Rodoviário Araçá Ltda., cliente da Transcam, de Araçatuba (SP); Euclides Otoni Vieira, da Skala Transportes Ltda., cliente da Vepesa, de Uberlândia (MG); Abel Pereira Guterres (autônomo), cliente da Mecânica, de Passo Fundo (RS); e Onos Xavier de Souza (autônomo), cliente da Vespesa, de Goiania (GO).



MOTORISTA: FATOR DE PRODUTIVIDADE

É possível que poucos imaginem a importância de um motorista profissional de caminhão para o Brasil. Pois para quem não imagina bastam dois dados: são eles os responsáveis pelo transporte de 70% de tudo que se produz no País e depende também deles o bom ou mal desempenho de uma transportadora num mercado extremamente competitivo.



A tualmente, o setor de transporte rodoviário vem voltando suas atenções para um item de suma importância que, por ser óbvio, correu o risco de ser perigosamente considerado secundário. Se, por exemplo, esse item apresentar problemas, os prejuízos para o transportador podem ser drásticos, com pesados danos financeiros e, pior, sociais. Claro que não estamos falando de nenhuma peça ou componente, mas sim do elemento humano, mais especificamente, dos motoristas de caminhão, esses profissionais da estrada que têm sob sua responsabilidade direta o transporte de 70% de tudo que se produz no País.

É uma pesada carga de responsabilidade. Os motoristas viajam, invariavelmente, sozinhos. São heróis anônimos nessa odisséia que é o transporte rodoviário de carga no Brasil. Transportando valores que, muitas vezes, ultrapassam centenas de milhares, ou mesmo milhões, de dólares, esses profissionais devem estar atentos tanto com a carga, como com o veículo e, principalmente, com sua própria vida. Acidentes e assaltos, não raro com vítimas, já há muito tempo fazem parte do cotidiano dos carreteiros.

Vida dura e arriscada. Sem contar o peso psicológico de estar periodicamente a milhas do afeto do lar. Sob todos esses aspectos, deve-se considerar, e bem, a importância do motorista para uma efetiva melhoria na produtividade no segmento de transporte rodoviário de carga. E a busca da excelência é uma tendência mundial, com certeza a mais eficiente arma na batalha campal de um mercado competitivo. Grandes transportadoras já estão atentas ao assunto

e há algum tempo vêm investindo pesadamente no fator motorista.

50% do custo

Naturalmente que as transportadoras não têm condições de reverter a realidade dos problemas que cercam os motoristas. Mas existem meios de amenizá-los e, o que é mais importante, lucrar com isso. E o principal desses meios é o treinamento.

"O motorista é a variável mais importante para se estabelecer os custos dos veículos", afirma José Henrique Senna, da engenharia de vendas da Scania. Segundo ele, a atitude do motorista frente ao caminhão determina o consumo de importantes itens como pneus e combustível, cujos pesos no custo de um caminhão podem chegar a 40% do total. "O desempenho do motorista determina, também, os gastos com manutenção", explica.

Pneu, combustível e manutenção representam 50% do custo total de um caminhão. "Estamos falando de uma cifra excessivamente alta para ser desconsiderada", afirma o engenheiro. Recentemente, a Scania fez uma campanha com "tést drive" para divulgar as vantagens operacionais dos caminhões da linha R, os conhecidos "cara-chatas". Além dos resultados obtidos (1.400 motoristas profissionais testaram os veículos), constatou-se, também, uma outra realidade: sob as mesmas condições (trajetos, tipo de veículo, monitoramento e peso) observou-se uma grande variação quanto a forma de condução.

A título de exemplo, para se ter uma idéia melhor, em São Paulo, pilotando um R 113 H 360, um motorista obteve a média de 2,57 km/l, enquanto outro, em condições absolutamente iguais, conseguiu uma média de

1,58 km/l. Vale ressaltar que ainda nesse caso a situação era atípica visto que havia uma premiação para a condução mais econômica e o motorista era sempre acompanhado por um técnico da empresa que monitorava o trajeto, orientando-o, inclusive, se houvesse algum tipo de excesso.

Única preocupação: dirigir

Mas a experiência valeu para mostrar, na prática, como um motorista pode ser importante para a composição dos custos. "Investir no motorista é retorno rápido e garantido", garante Pedro Pompeio, gerente-geral da transportadora Dom Vital, filial de São Paulo.

A empresa, inclusive, recebeu, recentemente, o reconhecimento público por um bom trabalho realizado com seus motoristas: Ricardo Lipolis Pinto, há oito anos pilotando um Scania de sua frota, ficou em terceiro lugar na eleição do Motorista Padrão Paulista deste ano, promovida pela Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo). A primeira colocação ficou para José Luiz Furtado, motorista da Transportadora Americana, que também dirige um Scania R 112 HW.

A valorização dos motoristas vem proporcionando uma série de vantagens aos transportadores e, por conseguinte, à sociedade. "Um motorista satisfeito, operando em condições ideais, garante segurança nas estradas. O risco de acidente, nesse caso, é consideravelmente diminuído", observa Senna. Segundo Pedro Pompeio, da Dom Vital, com um consistente programa de treinamento e assistência a seus profissionais da estrada, o índice de acidentes nos últimos anos foi praticamente zero. "A única preocupação de nossos motoristas é conduzir os veículos", afirma.

produtividade

Harmonia entre o homem e a máquina

Hoje em dia, grandes e bem sucedidas transportadoras colhem bons resultados com uma fórmula simples de valorização de motoristas: tranquilidade social (assistência à família); plano de rotas e revezamento nos veículos com o objetivo de evitar sobrecarga de trabalho; remuneração adequada e, por fim, um habitáculo operacional em conjunto com uma máquina perfeita que proporcione plena satisfação.

Nesse último item, a Scania saiu na frente e colocou no mercado sua nova linha de caminhões que, entre outras inovações tecnológicas, prima pela mais perfeita solução ergonômica, inclusive com a maior cabina nacional de caminhões pesados (veja matéria nesta edição).

Com este lançamento, a Scania dá um importante e definitivo passo rumo à valorização do motorista. "A cabina do caminhão é onde o motorista passa a maior parte do tempo, por isso a Scania se preocupou em proporcionar o máximo em conforto e praticidade na condução", garante Senna. E esse novo lançamento veio para ratificar a preferência dos motoristas pelos caminhões da marca. Segundo Pedro Pompeio, da Dom Vital, a grande maioria dos motoristas da empresa prefere os Scania, "por ser mais potentes e confortáveis", diz.

Naturalmente que qualquer profissional trabalhando num ambiente agradável e prático produz melhor. Com os motoristas não é diferente, mas as exigências e problemas são maiores. Para vencer os trancos e barrancos das estradas brasileiras, obviamente sem comprometer os nervos, faz-se necessário um caminhão robusto, potente e, principalmente, confortável. A Scania vem fazendo sua parte com uma política de constante inovação tecnológica. Ganha o mercado de transporte, com produtos mais eficientes e competitivos e ganham, também, os motoristas, que podem contar com um caminhão à altura de suas necessidades.



Foto: Eduardo Mello

PORQUE A SCANIA É A LÍDER DO MERCADO DE CAMINHÕES PESADOS

Rene Perroni(*)

A Scania é a líder absoluta em vendas nacionais de caminhões pesados equipados com cabina avançada. Ora estatísticas, isto é absolutamente óbvio. Somente a Scania fabrica no Brasil caminhões pesados com esse tipo de cabina, similar às que são atualmente utilizadas na Europa. E somente a Scania sentiu as reais possibilidades desse tipo de cabina no mercado brasileiro, desencadeando a partir de 1990 uma campanha que possibilitou um aumento considerável da participação desse tipo de veículo nas vendas totais da marca, que hoje já chega aos 25%, despertando, inclusive, olhares de cobiça da própria concorrência.

Além disso, somente a Scania teve a ousadia de desenvolver e fabricar aqui mesmo no Brasil as mais modernas cabinas avançadas. E com a vantagem adicional de poder adaptá-las às condições de utilização e operação dos transportadores brasileiros, agregando ao produto uma tecnologia sensata, ou seja, lançando somente componentes técnicos que trouxessem reais vantagens econômicas para os seus clientes.

As modificações constantes, não só no modelo R, mas também no modelo T, distanciaram os produtos da marca de seus concorrentes, não só pelos menores consumos específicos de combustível, maior produ-

tividade, desempenho e facilidade de manutenção e operação, mas também e principalmente pelo elevado valor de revenda obtido no mercado.

Em um mercado competitivo, só um produto pode ser líder, e é natural a disputa acirrada entre os demais concorrentes. Mas uma coisa é bem clara, pelo menos para a Scania: por mais que outros tentem produzir uma imagem de suposta liderança, prevalecerá sempre a imagem já conquistada, não só pelo histórico da marca e de sua rede de concessionários, mas também pela crescente satisfação dos clientes pelos produtos oferecidos e seus benefícios, além de um importante relacionamento de parceria entre marca-clientes.

Em outras palavras, a Scania acredita que o transportador brasileiro já atingiu um nível técnico suficiente para poder escolher cer-

to, constatando vantagens que vão muito além de um simples comparativo sobre investimentos iniciais, não acreditando em jogo de palavras ou mesmo em artigos técnicos falaciosos. Ou seja, a Scania prefere acreditar que o transportador já tenha aprendido a comparar custos operacionais, produtividade, considerar como investimento inicial não só o preço de compra, mas a diferença entre este e o valor de revenda; e a dedicação total de uma rede de concessionários não só nas gentilezas que antecedem a uma venda.

Toda esta situação talvez tenha sido um dos principais motivos que fizeram a concorrência trazer para o Brasil veículos fabricados em outros países, com tecnologia para tentar fazer frente aos Scania. Mas o "Rei da Estrada" não perderá a sua liderança conquistada já há muitos anos.

Haja visto que nos dez primeiros meses deste ano a Scania participou com mais de 38% das vendas de caminhões pesados do País, um percentual, por sinal, que tende a fortalecer-se, uma vez que a marca é a única que, acreditando no transportador e no potencial do mercado brasileiro, colocou no mercado novos modelos de fabricação nacional, com importantes inovações que tornaram ainda mais rentáveis e confortáveis os atuais caminhões aqui fabricados.●



(*) Rene Perroni é gerente de marketing da Scania do Brasil.



Foto: Emanuel A. P.

reportagem



CARGAS PERIGOSAS: CONSCIENTIZAÇÃO NECESSÁRIA

No final deste milênio, o homem volta sua atenção para o meio-ambiente. Ecologia não é mais assunto restrito a pequenos e barulhentos grupos ecológicos. A Eco 92, realizada no País no ano passado, provou isso. A necessidade de sobrevivência levou pessoas e governantes de todas as partes do planeta a se preocuparem não só com a preservação de seu habitat mas com todo o ecossistema. Nasceu, assim, a expressão Desenvolvimento Sustentado, que quer dizer uma perfeita integração entre a tecnologia, o progresso e a natureza. Um sonho impossível no passado, mas que atualmente começa a se tornar realidade.

O setor químico é um dos mais visados pela opinião pública como agente degradador do meio-ambiente. E o transporte dos produtos desse setor é tão delicado quanto problemático. Mas é mais do que óbvio que ambos são imprescindíveis para o desenvolvimento de qualquer nação. Calçada nessa temática, a Associação Brasileira das Indústrias Químicas — Abiquim —, promoveu no ano de 1991 o 1º Seminário do Transporte de Produtos Perigosos que, segundo Marcelo Kós, gerente de assuntos técnicos da entidade, teve como principal objetivo

a conscientização de todos os envolvidos no processo da importância da profissionalização no transporte deste tipo de carga.

Foram levantados problemas e apresentadas soluções. Nesse ano, em meados de novembro, a Abiquim, com o patrocínio da Trans-Aço, transportadora especializada no escoamento de produtos químicos, promoveu o 2º Seminário do Transporte de Produtos Perigosos, com as discussões voltadas, desta vez, à atuação responsável. "Nosso objetivo é a constante busca da qualidade total, enfatizando a integração e parceria entre todos os setores envolvidos", afirma Kós. E o primeiro sinal de parceria foi a efetiva participação da Trans-Aço no evento. "Montamos nosso estande aqui por considerarmos esse seminário de fundamental importância para a profissionalização do setor", diz João Antonio Chagas, gerente geral da transportadora.

Estradas, um item vital

Há 15 anos atuando no transporte de produtos químicos, a Trans-Aço é uma empresa padrão para o setor. "Durante esse tempo todo só registramos um único acidente com produtos químicos e, ainda assim, não hou-

ve vítimas nem perda do veículo", emenda João Antonio Zarpellon, diretor da empresa. Para garantir um trabalho de acordo com as normas de segurança que norteiam o setor químico, um extenso programa de cursos específicos para motoristas é periodicamente ministrado na sede da empresa, em Porto Alegre/RS, e na filial de São Paulo/SP. "O sucesso desses cursos é tão grande que, inclusive, somos procurados por outras empresas para treinar seus motoristas", conta Chagas.

Mas, como o objetivo principal do 2º Seminário do Transporte de Produtos Perigosos é a busca da parceria entre todos os setores envolvidos no processo, onde as empresas químicas discutem, junto às transportadoras, formas e critérios de uma atuação responsável no transporte de produtos de tamanho perigo ao meio-ambiente, uma frase, proferida por Margaret Cantergiani, diretora do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado do Rio Grande do Sul — Setcerg — ecoou como um alerta: "As condições das estradas sobre as quais se processa o transporte de carga perigosa é um item vital, que necessita urgente atenção".



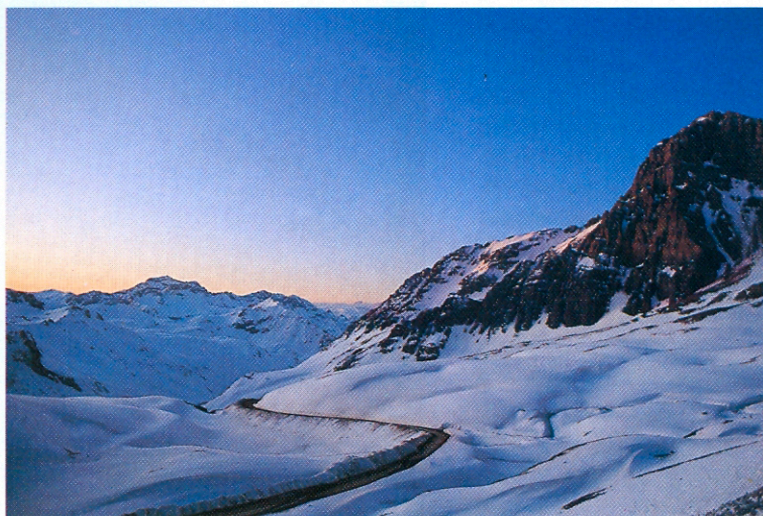
N O CORAÇ
CORDILHE



A Cordilheira dos Andes é majestosa.
Nela, centenas de “Reis da Estrada” exportados pela
Scania trafegam todos os anos rumo ao Chile e
ao Peru, além de outros milhares de veículos da marca
transportando cargas e passageiros de um lado
para o outro da América do Sul.
É uma paisagem impressionante, onde
convivem lado a lado o mistério das montanhas, o
perigo da estrada, o charme das estações
de esqui e a riqueza das maiores
minas de cobre do mundo.



Fotos: Eduardo Mello



CÃO DA
EIRA

A Cordilheira dos Andes é majestosa. Sua simples visão já impõe respeito a mais de cem quilômetros de distância. E não é para menos: essa imensa cadeia de montanhas que corta toda América do Sul é uma das maiores do planeta, abrigando pelo menos três dos mais elevados picos do mundo, entre eles o Aconcagua, na divisa da Argentina com o Chile, a terceira mais alta montanha do mundo, com seus 7010 metros de altitude, e nada menos que oito entre os dez maiores vulcões mundiais.

E é justamente em meio à esta paisagem selvagem e misteriosa de montanhas e vulcões, que serpenteia a rodovia de aproximadamente 300 quilômetros ligando os dois lados da América do Sul, do Atlântico ao Pacífico, e que é a passagem obrigatória para algumas centenas de caminhões e ônibus exportados pela Scania todos os anos para o Chile e para o Peru e outros milhares de veículos da marca que cruzam o continente nos dois sentidos transportando cargas e passageiros.

Perto de Deus e do diabo

A sensação de se estar no meio das montanhas é singular e somente quem por lá já esteve é capaz de avaliar o que se sente quando se vê, por exemplo, uma grande planície cercada de montanhas por todos os lados e onde o único som que se escuta é o do silêncio, com o vento assoviando pelos picos gelados. É algo assim como se fosse um naufrago sozinho em uma ilha perdida no meio do oceano.

Só para se ter uma idéia de como a paisagem no meio das montanhas realmente impõe respeito, alguns motoristas que normalmente realizam a viagem levando veículos Scania exportados para o outro lado da América do Sul costumam dizer: "se o diabo existe, com certeza mora aqui". E outros se sentem realmente mais próximos de Deus, nos pontos mais altos da estrada, a cerca de 3.200 metros de altitude.

E este tipo de sensação é ainda mais forte no inverno, que acontece entre os meses de junho e agosto, quando as montanhas



Foto: Emanuel A. P.

Foto: Emanuel A. P.



ficam cobertas de neve e a temperatura chega a algo próximo a 12 graus negativos em alguns trechos da estrada. No final de agosto, o pior mês da estação, é normal grandes nevascas fecharem a estrada por alguns dias, interrompendo o fluxo de trânsito enquanto máquinas especiais tiram a neve do asfalto.

Somente para exemplificar a dificuldade da viagem nesta época do inverno, em 1987 — um dos mais rigorosos invernos dos últimos anos —, o trânsito esteve impedido na estrada por praticamente dois meses, obrigando os motoristas a cruzarem a Cordilheira pela região de Bariloche, o que aumenta o trajeto em mais de 2.200 quilômetros.

Todo cuidado é pouco

Normalmente, com bom tempo, a travessia da Cordilheira desde Mendoza, na Argentina, até Los Andes, no Chile, demora aproximadamente oito horas. No inverno, com um pouco de sorte, o percurso é feito em quatorze horas. Durante todo o tempo é necessário muito cuidado, no inverno, porque a neve cobre a estrada com uma fina camada de gelo com o perigo constante de uma derrapagem; e no verão, porque o vento faz com que grandes pedras ocasionalmente rolem das montanhas para a rodovia.

A descida da Cordilheira, já do lado chileno, é igualmente impressionante, pois é feita praticamente de uma vez só em uma sequência de 36 degraus de doze quilômetros batizados de "Caracoles". É algo muito parecido com uma "montanha russa" de um parque de diversões, onde os veículos obrigatoriamente tem de descer com velocidade muito reduzida.

No final dos Caracoles, a estrada continua com muitas curvas, mas já com menos dificuldades. A visão das montanhas já parece mais um cartão postal, nada demonstrando dos perigos existentes no caminho. No meio dessa região tão inóspita, é possível encontrar uma convivência harmoniosa entre o selvagem das montanhas, o charme de várias estações de esqui e a vasta riqueza de seus minérios.

A BUSCA CONSTANTE DA MODERNIZAÇÃO

A Rodomar se utiliza da constante atualização para aprimorar suas operações. Na verdade, é uma empresa modelo e alavancadora de tecnologia de processos no transporte rodoviário de cargas, otimizando cada vez mais seus serviços.

Texto: Fred Carvalho

A Rodomar, empresa do conglomerado Battistella, está balizada em três princípios básicos de uma operação de sucesso: qualidade, produtividade e parceria com funcionários, clientes, fornecedores, agregados, carreteiros, empresas de transporte e comunidade. "Somos, na verdade, alavancadores de processo no transporte rodoviário de cargas", explica seu diretor-geral, Rui Perrone.

A própria origem da Rodomar permitiu a sua transformação em uma empresa modelo, tanto de administração como de operação. Surgiu como uma prestadora de serviços ao conglomerado Battistella, há cerca de 30 anos, e seu crescimento sempre foi constante a ponto de transformar-se em uma empresa independente há 18 anos. Atualmente, está entre as 20 maiores no segmento de carga geral e entre as 50 maiores do transporte rodoviário, segundo levantamento da revista "Transporte Moderno".

Os principais mercados da empresa são os de papel e celulose, ferro e aço, alimentos e material de limpeza. Com mais de 60 mil toneladas transportadas mensalmente e uma frota própria de 135 Scania, a Rodomar ainda utiliza constantemente serviços de 83 carreteiros agregados e, eventualmente, dependendo do volume de trabalho, autônomos cadastrados. "Nossa meta é trans-



Fotos: Emanuel A. P.

portar com frota própria 30% do volume mensal. Atualmente, estamos em 40%", afirma Rui Perrone.

Projeto agregado

A idéia de aprimorar continuamente o trabalho dos carreteiros agregados levou a Rodomar a desenvolver um projeto específico de parceria. "Temos de dar melhores condições aos que trabalham com a nossa empresa", enfatiza Perrone. Seguindo essa filosofia, a empresa, que costuma renovar sua frota de caminhões com 30 a 36 meses de uso, dá preferência de venda a seus agregados mais fiéis. "E financiamos através do banco do conglomerado Battistella, com aval de referência e garantia de carga", diz Perrone acrescentando que, dessa forma, é possível garantir uma frota auxiliar cada vez mais nova além de ampliar a demanda por veículos Scania.

Mas as vantagens não páram por aí. Ao adquirir os Scania usados da Rodomar, os

agregados passam a contar com o status de frotista frente aos fornecedores de pneus, peças e serviços. "Com isso, a maioria dos agregados fazem revisões nas concessionárias autorizadas, o que aumenta o valor de revenda de seus veículos", comenta Perrone. Todo esse bom relacionamento com os agregados continua sendo aperfeiçoado pela Rodomar, que agora vem trabalhando na padronização das cores dos veículos, na utilização dos uniformes da empre-



sa, na conta-corrente carreteiro, no cartão de abastecimento com o aval da empresa, entre outras novidades.

O objetivo principal de todas essas facilidades para o carreteiro é mudar o conceito de transporte rodoviário de cargas e criar uma imagem adequada da importância dos profissionais e empresas deste setor. "Para nós, o motorista é o cartão de visita da empresa. Ele é quem faz o contato com os clientes, com outras empresas e com a comunidade", afirma Perrone.

Não é só com o relacionamento com seus agregados que a Rodomar está inovando. Trabalha muito, também, na desmistificação de velhos e arraigados conceitos do setor rodoviário de cargas. Um deles, por exemplo, é o da segurança. Nesse item, a Rodomar não mede esforços e investimentos para ter uma equipe de motoristas altamente qualificada. Um moderno centro de treinamento foi montado em Curitiba/PR para ministrar cursos para motoristas que vão compor os quadros da empresa.

Os cursos têm duração de aproximadamente 110 dias e as exigências para os candidatos são muitas: primeiro grau completo, idade entre 25 e 30 anos, boa aparência, experiência em caminhões, estado de saúde adequado, etc. Até uma assistente social é utilizada para identificar o perfil da vida familiar do candidato. Passando-se essa fase, os candidatos passam por diversos treinamentos, tanto teóricos quanto práticos, tanto na área de direção defensiva e manual de procedimento, quanto na de manutenção básica de um veículo. Depois disso, mais 30 dias viajando com um monitor especializado para avaliar o aprendizado.

Esta escola de treinamento de motoristas

atende tanto aos candidatos da Rodomar como, também, treina motoristas de agregados e outras transportadoras que normalmente solicitam treinamento para seus funcionários. "A idéia é aumentar o nível dos profissionais das estradas. E esta escola está dando excelentes resultados para a Rodomar", relata Perrone. Dos resultados mais práticos, Perrone ressalta a redução no número de acidentes com perda de veículos que eram de três a quatro por ano e caíram para uma média de um neste ano.

Ainda sobre a questão de segurança, a Rodomar acredita que, mais do que treinar motoristas na direção defensiva, é importante os profissionais trabalharem em rotas fixas, pois dessa forma o motorista terá uma vida familiar tranquila sem o "stress" de vários dias longe do lar. "Estamos estudando maneiras de acabar com esse negócio de que a cabina é a casa dos motoristas. Este profissional precisa ter o direito de ter efeti-

vamente um lar. Ele pode sair da cidade para retornar no mesmo dia, ou, se for o caso, no dia seguinte. O caminhão, no entanto, segue viagem no dia seguinte com outro motorista que, por sua vez, também terá uma rota fixa e carga horária definida. Queremos derrubar esse sistema antigo. Afinal, por que não operar como os bons motoristas das empresas de ônibus?" indaga.

Racionalidade administrativa

Apesar de estar entre as maiores empresas rodoviárias do País, a Rodomar tem uma estrutura administrativa muito enxuta: são 282 funcionários distribuídos pela matriz - Curitiba -, as 16 filiais e oito agências de carga. São 135 motoristas, 84 nas áreas de operações e comercial e mais 63 no setor de controle. Os ganhos em produtividade são também consequência da autonomia dos funcionários das filiais e da contínua informatização da empresa.

Os serviços informatizados da empresa permitem desde um absoluto controle de sua frota e dos agregados até o feito do imposto de renda de cada um de seus motoristas. Através dos computadores, a Rodomar faz um mapeamento e análise de todas as suas rotas. Com os resultados colhidos, está nos planos da empresa a completa informatização de todos os escritórios.

Constante atualização tecnológica é a palavra de ordem da empresa para o sucesso. O caminho, pavimentado com ousadia e pioneirismo, a Rodomar já traçou. E o resultado, como está registrado, vem sendo colhido e, o que é mais importante, dividido entre todos os participantes do processo. ●



SCANIA, AGORA TAMBÉM NO MÉXICO

Até o final do próximo ano a Scania estará montando caminhões pesados no México. Para tanto, foi criada, no final de setembro, a Scania México S/A de CV, uma subsidiária da Scania do Brasil que será instalada na região de São Luís de Potosi, 400 quilômetros ao norte da cidade do México, e que terá capacidade para produzir 600 caminhões por ano.

Os investimentos previstos para instalação da Scania México são de US\$ 10 milhões e, inicialmente, a unidade deverá produzir cerca de 200 caminhões por ano, com componentes fornecidos pelas fábricas do Brasil e da Suécia, além de componentes a serem adquiridos diretamente de fornecedores locais mexicanos.

Um grande mercado

O principal fator que levou a Scania a decidir pela instalação de uma linha de montagem de caminhões no México é o fato daquele país representar um grande mercado potencial para os veículos da marca. Somente no segmento de caminhões pesados, calcula-se que o mercado mexicano seja hoje de aproximadamente cinco mil unidades/ano, com perspectivas de crescimento no futuro, em virtude de estar se desenvolvendo um processo de renovação e expansão da frota local de caminhões.

Além disso, a nova unidade poderá vir a atender, no futuro, os mercados de exportação da América Central e, se comercialmente for interessante, mais alguns países da América do Sul que necessitem de cami-



nhões com tração do tipo 6x4 que, por cultura e tradição dos transportadores mexicanos, será a especialidade dessa fábrica. Esses caminhões, por sinal, são os mesmos que atualmente são fabricados no Brasil.

Conhecimento regional

A Scania do Brasil foi escolhida para administrar a fábrica do México em função da empresa tradicionalmente já manter contato com todos os mercados latino-americanos e, em virtude disso, conhecer mais profundamente os detalhes e características regio-

nais. Os negócios da empresa com aquele país foram iniciados no ano passado, quando para lá foram exportados 600 ônibus rodoviários. E foi essa experiência, aliada ao potencial do mercado mexicano, que levou a Scania a decidir sobre a instalação de uma montadora local.

A Scania México S/A de CV será presidida por Ulf Grevesmühl, que exercia o cargo de diretor da Divisão de Exportação da Scania do Brasil e que foi substituído por Hans W. Schluepmann. Grevesmühl já assumiu a direção da filial mexicana no início de novembro.

CENTRO DE TREINAMENTO "AKE BRÄNNSTRÖM"

A Transbrasiliana, uma das maiores empresas de ônibus rodoviário do Brasil, sediada em Goiânia/GO, inaugurou, recentemente, um moderno centro de treinamento que ministrará tanto cursos para motoristas como para pessoal técnico. O novo centro de treinamento, batizado de "Ake Brännström", uma homenagem ao presidente da Scania do Brasil, fará cursos de motores, transmissão, sistema de freios, manutenção preventiva e instrução para motoristas.

Esses cursos atenderão todos funcioná-

rios da Transbrasiliana e, inclusive, outras empresas interessadas na região de Goiânia. A Scania, em apoio à iniciativa da empresa, doou um motor DS11, uma caixa de câmbio, diferencial e todo ferramental adequado à manutenção dos ônibus da marca.

Além disso, os instrutores que ministrarão os cursos na Transbrasiliana foram treinados na própria Scania. A Transbrasiliana possui uma frota de 800 ônibus, 300 dos quais, da marca.



Foto: Divulgação

Das linhas de produção da Scania Trucks and Buses, na Suécia, saiu aquele que é o 700.000º veículo já produzido em toda história da Scania mundial. O veículo, um caminhão modelo P 113 6x2, foi entregue à empresa Evergreen, da Tailândia, uma das maiores transportadoras de contêineres do mundo.

A produção de 700.000º veículos é um marco histórico para a Scania mundial. Com pouco mais de cem anos de existência, a empresa é, hoje, a quarta maior produtora de caminhões pesados do mundo e a sexta maior fabricante de ônibus. Com fábricas completas em cinco países (Suécia, Brasil, Holanda, Argentina e França) e linhas de montagem em mais de 20 outros países, seus produtos são comercializados em cerca de 80 países. A nível histórico, os maiores mercados da Scania são, respectivamente, a Suécia, o Brasil e a Grã-Bretanha.

Calcula-se que hoje existam em operação no mundo mais de 300.000 veículos Scania

SCANIA COMEMORA A PRODUÇÃO DE 700.000 VEÍCULOS



PRÊMIO PARA GERENTE DA SCANIA

Roberto Cury, gerente de vendas de ônibus da Scania do Brasil, foi agraciado com o prêmio "The Erik Nilsson Scholarship of 1993", concedido anualmente pela Scania mundial às pessoas que se destacam em suas atividades na organização.

O prêmio, que é uma bolsa de estudos para um curso de aperfeiçoamento dentro da especialidade e escolha do agraciado, foi entregue em solenidade realizada no City Hall, em Estocolmo, na Suécia, em novembro.

Roberto Cury está na Scania do Brasil desde 1977 e vem desenvolvendo um trabalho de conquista e expansão do mercado de ônibus para a marca no País.

e estima-se que esses veículos percorram anualmente uma distância superior a 900 mil voltas ao redor da Terra. Do total produzido, cerca de 80% são caminhões e 20% ônibus.

Brasil, o mais importante mercado

O Brasil, onde a Scania é a tradicional líder do mercado de caminhões pesados, com 38% de participação, representa atualmente o maior mercado doméstico para os produtos da marca. Instalada no país desde 1957, a Scania do Brasil já produziu mais de 103 mil veículos entre caminhões e ônibus, ou seja, cerca de 15% do total fabricado pela empresa em todo o mundo.

Responsável pelo atendimento de todo o mercado latino-americano, com exceção da Argentina, que possui uma fábrica da marca, a Scania do Brasil é a maior instalação industrial da Scania Trucks and Buses fora da Suécia.



BOA VIAGEM, COM SCANIA

Sob o forte sol de Salvador, capital baiana, reluz o ônibus vermelho e branco da Boa Viagem Transportes. O nome da empresa é, também, seu slogan. Transportando 150 mil passageiros por dia, a Boa Viagem usa dessa máxima para proporcionar a "seus clientes" o melhor. Ônibus bem cuidados e atenção especial para detalhes do tipo limpeza e aparência dos motoristas são itens tão relevantes como a manutenção preventiva. "Acreditamos que um ônibus impecavelmente limpo atrai mais o passageiro e é um forte fator psicológico para o motorista cuidar com mais carinho da máquina", afirma Iran Guimarães, gerente de manutenção e um entusiasta por transporte urbano de passageiros.

Na garagem da empresa os funcionários da Boa Viagem mantêm um ambiente limpo, mesmo nas áreas mais críticas como as oficinas de manutenção. E nessas oficinas, a rotatividade diária de veículos é muito grande. "Fazemos manutenção numa média de 10 veículos por dia", conta Guimarães. Com uma frota de 174 ônibus, dos quais 112 Sca-

nia da linha F, os veículos da Boa Viagem são considerados novos para o padrão brasileiro, com idade média em torno de 1,8 ano. Mesmo assim, a empresa leva muito a sério a manutenção preventiva mantendo, inclusive, um estoque de peças de reposição originais dimensionado às suas reais necessidades.



Manifestação pelos Scania

Para chegar a esse nível estrutural, a Boa Viagem atravessou um período de reformas. "Em 1988 tínhamos uma frota de 150 veículos com idade média de sete anos", conta Guimarães. Dois anos depois, a empresa experimentou os Scania F. "Aprovamos tecnicamente os veículos logo nos primeiros contatos, mas faltava a aprovação da população", lembra Guimarães. O sinal verde veio de forma inusitada: fizeram uma manifestação exigindo ônibus Scania nas outras linhas da empresa. "Desse episódio em diante só renovamos nossa frota com veículos da marca", ressalta.

Os ônibus da Boa Viagem rodam praticamente por toda grande Salvador. São 19 linhas onde a de maior distância tem 34 quilômetros. Na de maior fluxo operam 21 Scania que fazem, aproximadamente, 116 viagens por dia. Diariamente, a empresa coloca uma média de 158 carros na rua e, através de uma central de computadores, acompanha o fluxo de passageiros e o desempenho de cada veículo, monitorando toda a frota.

Segundo Guimarães, o monitoramento diário também permite um melhor gerenciamento dos custos. "Só para se ter uma idéia, gastamos 565 mil litros de diesel por mês. Como poderíamos fazer prejeções financeiras sem um acompanhamento informatizado e diário de nossa frota?" Mas ao se tratar da saúde financeira da empresa, a Boa Viagem não abre mão de manter sua frota, "de preferência" conforme Guimarães, com Scania. "O investimento em ônibus Scania compensa devido ao custo operacional ser infinitamente menor", assegura. "Além disso, o Scania transporta mais passageiros em menor tempo", conclui.

Os ônibus da linha F são concebidos para enfrentar dificuldades de terreno e, em especial em Salvador, fizeram seu mais duro vestibular. Foram aprovados ao encarar morros, barrancos, vias e auto-estradas com uma performance impecável e, o que é mais importante, conquistando a estima do público. "Os veículos da marca tiveram um papel fundamental para a grande virada da Boa Viagem, principalmente como instrumento para valorizar os passageiros, preocupação primordial", finaliza Guimarães. Com esses ônibus a Bahia fica ainda mais bonita, e colorida.



E aí está um dos novos R 143 H já pronto para pegar no batente. Essa unidade foi entregue pela Irmãos Lopes, de Rondonópolis/MT, à Oeste Agropecuária e Transportes, localizada na região de Primavera D'Leste.



Esses três Scania da linha T foram entregues, respectivamente, a três grandes transportadoras da região de Santa Maria/RS pela Suvesa. São elas: Brambila Transportes, Transall e Mineração Monego.



Esse R 113 foi entregue à Transportadora Rodi pela Codema Santo André/SP. O L 101 novinho em folha, de Leodoro Calixto, outro tradicional cliente da concessionária, foi totalmente reformado dentro do lema "Novo de novo".



Mais um R 113 da nova linha sendo entregue pela Ediba, da região de Concórdia/SC, ao cliente Ivo Rinaldi, de Ibicaré/SC.

clientes



A Movema, de Dourados/MS, entregou esse R 113 4x2 360 à Transcosta Junior, especialista no transporte de cereais para todo o Brasil.



Antes mesmo do lançamento, a Transportadora Comandolli, de Dourados, já estava adquirindo seu R 113.



A Transportes Nico, de Nova Andradina/MS, recebeu seu T 113 360 que vai operar no transporte de madeira.



Esse é o primeiro Scania da Transreal Rio Preto entregue pela Tarraf, de São José do Rio Preto.



A Cevepe, de Fortaleza/CE, participou da grande Festa do Caminhoneiro de Tabuleiro do Norte, uma cidade com tradição no transporte de carga. Pelo sucesso da festa e a quantidade de Scania na região, pode estar surgindo uma nova "Cidade Scania", desta vez no Nordeste.



Mais três gigantes no transporte de cana entregues pela Irmãos Lopes, Maringá, à Sabarácool.



E a Cocamar incrementa sua frota com mais quatro R 113, também adquiridos da Irmãos Lopes.



Um T 113 da linha nova foi entregue pela Suvesa à Transportes Três Fronteiras cuja frota é composta unicamente por Scania.



Sucesso absoluto de público a 39ª "Exposição Agropecuária e Industrial do Ceará" - Expocece/93.



Toda rainha quer sua majestade. Jayne, a rainha do rodeio, adquiriu seu Scania BR 116 e adaptou-o para fazer shows por todo o País.

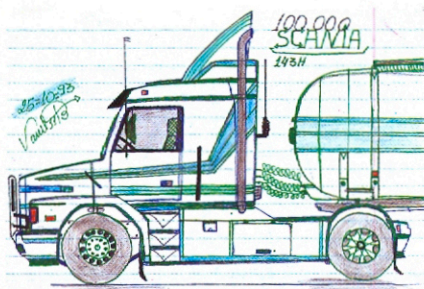


A Expresso Queiróz vem ampliando sua frota com ônibus Scania. Esse K 113 foi entregue pela Movema, Campo Grande.

Um mundo de cores e o caminhão, uma singela homenagem do garoto Cleverson Neuburger, de Mafra/SC.

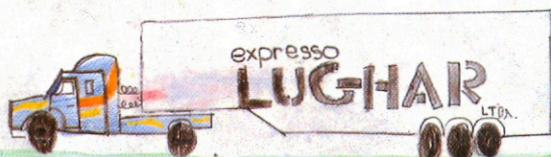


clube do rei



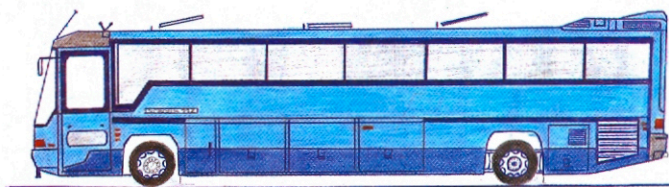
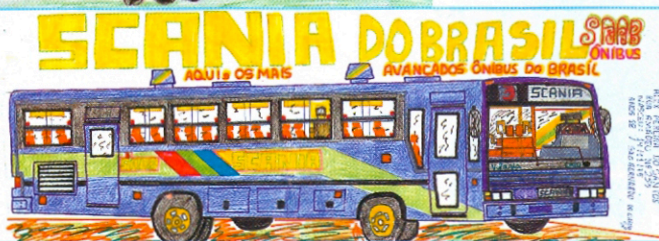
Vamberto Arnaldo da Cruz, de Belo Horizonte/MG, envia seu desenho e questiona por que não foram publicados outros dois que ele enviou numa outra ocasião. É fácil explicar: recebemos centenas de desenhos todas as semanas, por isso não é possível publicar todos. Mas, com certeza, todos são guardados com muito carinho. E aí está o seu, prá todo mundo ver!

Esse é o Papa-Estrada que o garoto Erik Patrik Santos, de Santa Luz-BA, enviou e fez questão de frisar que foi feito totalmente a mão livre sem régua ou compasso. Também, com esse nome de artista.



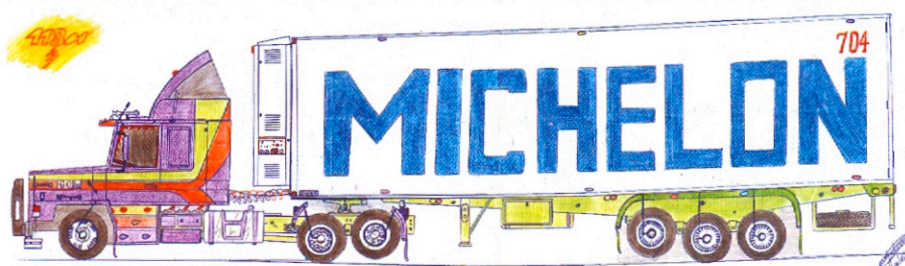
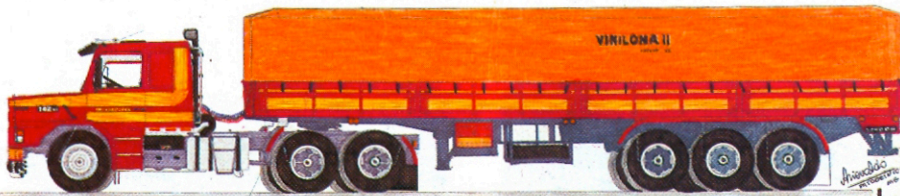
Mais uma homenagem. Desta vez, o garotinho Eduardo Alexandre, 9 anos, de Volta Redonda/RJ, fez esse desenho para seu pai, Irson de Alexandre e, também, para a Scania do Brasil.

Preparando-se para o carnaval, Alex Pereira dos Santos, de São Bernardo do Campo/SP, fez a festa das cores.



Com linhas sóbrias e um azul marítimo, o garoto Deomar Hiuton da Rocha, filho de um grande cliente da Cotrasa, de Cascavel/PR, compôs esse discreto rodoviário Scania.

O caprichado T 142 do Ariovaldo Garcia Rosa, de Patrocínio/MG, vem até com ficha técnica.



Há pouco tempo, Juliano Lopes dos Santos, 13 anos, de Campo Tenente/PR, conheceu e gostou da revista Rei da Estrada. Segundo Juliano, o visual é muito apurado. Para dar sua colaboração, resolveu enviar seu melhor desenho. Obrigada.

C O N C E S S I O N Á R I A S - B R A S I L

SCANIA DO BRASIL LTDA. - Av. José Odorizzi, 151 - Tel.: (011) 752-9333 - Telex (011) 44066 - Caixa Postal 188 - CEP 09810-902 - São Bernardo do Campo - SP - Brasil

VEÍCULOS

ALAGOAS

Maciel (Rio Largo) — CEP 57100-000
Noveve Nordeste Veículos Pesados Ltda.
BR-101, Norte, km 75 - Tel. (082) 241.6833

AMAZONAS

Manaus — CEP 69073-040
Arapaima Motores e Veículos Ltda.
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo - Tel. (092) 237.4043

BAHIA

Feira de Santana — CEP 44063-640
Movessa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Av. Sudene, 2735 - C.I.S. - Tel. (075) 221.3434

Salvador — CEP 41305-280
Movessa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-324, km 11,5 - Tel. (071) 594.9911 - 594.7003

Vitória da Conquista — CEP 45100-000
Movessa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-116, km 837
Tel. (073) 422.5135 - 422.5136

CEARÁ

Fortaleza — CEP 60864-190
Cerveja - Ceará Veículos Pesados Ltda.
BR-116, nº 7200 - Cajazeiras
Tel. (085) 295.5355

DISTRITO FEDERAL

Brasília — CEP 71200-020
Vespa Veículos Pesados Ltda.
Setor IAS - Quadra 2, nº 251 - Tel. (061) 233.6755

ESPÍRITO SANTO

Vitória (Viana) — CEP 29135-000
Venac Veículos Nacionais Ltda.
BR-262, km 9 - Tel. (027) 336.7944
Cachoeiro do Itapemirim — CEP 29306-010
Venac Veículos Nacionais Ltda.
Rua João Valdivino, 14 - Tel. (027) 522.1044

GOIÁS

Aparecida de Goiânia — CEP 74984-903
Vespa Veículos Pesados Ltda.
BR-153, km 14 - Tel. (062) 283.6363

Rio Verde — CEP 75901-570
Vespa Veículos Pesados Ltda.
BR-060, km 420 - Tel. (062) 621.3233

MARANHÃO

Imperatriz — CEP 65903-390
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
BR-010, km 1349 - nº 506
Tel. (098) 723.1922
São Luís — CEP 65051-070
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Av. Guajará s/nº - Quadra 65 - Tiririca
Tel. (098) 245.1919

MATO GROSSO

Cuiabá — CEP 78090-000
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-364, km 6,5 - nº 623 - Tel. (065) 361.3260 - 361.3460
Rondonópolis — CEP 78745-000
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-364, km 200 - Dist. Ind. - Tel. (065) 421.3555 - 421.3642

MATO GROSSO DO SUL

Campo Grande — CEP 79063-000
Movessa Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.
Rod. M. da Costa Lima (BR-163), 3341
Tel. (067) 787.3277
Dourados — CEP 79841-000
Movessa Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.
BR-163, km 9 - Tel. (067) 421.0133

MINAS GERAIS

Contagem — CEP 32280-680
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Rod. Fernão Dias, BR-381, nº 4000 - Tel. (031) 396.1622
Governador Valadares — CEP 35044-050
Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.
Av. Um, nº 59 - V. V. - Tel. (0332) 21.3130
Juiz de Fora — CEP 36085-000
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 2955
Tel. (032) 221.3092 - 221.3694
Muriae — CEP 36880-000
Covepe Com. de Veículos Pesados Ltda.
BR-116, km 706 - Tel. (032) 721.3474 - 721.3444
Uberlândia — CEP 38406-267
Vespa Veículos Pesados Ltda.
BR-050, km 73 - Tel. (034) 212.2511

PARÁ

Belém (Ananindeua) — CEP 67100-000
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. (091) 255.3011

PARAIBA

João Pessoa (Bayeux) — CEP 58309-600
Noveve Nordeste Veículos da Paraíba Ltda.
BR-101, Norte, km 158 - Tel. (083) 232.1686

Representantes Latinoaméricana

BOLÍVIA

Sia, Cruz de la Sierra
Coral Corporation Automotriz Ltda.
km 3 Carretera Norte - Casilla 3571
Tel. (005913) 42.1444-42.1555-42.1800-42.2229-42.2091
Telex 4361 - Telefax (005913) 42.0677

CHILE

Santiago
Kleinopf Autos S.A.
Alameda 333
Tel. (00562) 639.3055-639.3056-639.3057
Telex 340022 - Telefax (00562) 639.2197
Scania Servicios S.A.
Vicuna Mackenna, 1796
Tel. (00562) 555.3496-555.2644-555.0480
Telefax (00562) 555.1945

PARANÁ

Cascavel — CEP 85803-650
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-277, km 588 - Tel. (0452) 23.4611

Curitiba

Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda. — CEP 82590-400
BR-116, km 400, nº 7484 - Tel. (041) 362.1515
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda. — CEP 81690-300
BR-116, km 106,5, nº 1749 - Tel. (041) 346.2525

Foz do Iguaçu — CEP 85854-250
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
Rua Carlos Sotelo Major, 1011 - J. Jupira
Tel. (0455) 22.2022 - 22.2205

Guarapuava — CEP 85030-230
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-277, km 350 - Bairro Trevo - Tel. (0427) 23.7945

Londrina — CEP 86025-440
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
Av. Brasília, 3126 - Tel. (0432) 29.0780

Maringá — CEP 87045-000
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-376, km 120 - Parque Industrial - Tel. (0442) 28.5757

Pato Branco — CEP 85603-300
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-158, km 339 - Tel. (0462) 24.2598 - 24.2841

Ponta Grossa — CEP 84062-000
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
Av. Souza Naves, 2601 - Tel. (0422) 22.2366

PERNAMBUCO

Recife — CEP 51170-001
Noveve Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 2160
Tel. (081) 339.3911

PIAUÍ

Terezina — CEP 64022-200
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
BR-316, km 03, nº 4785 - Tel. (086) 227.1777 - 227.1767

RIO DE JANEIRO

Barra Mansa — CEP 27335-640
Ecopu Máquinas e Veículos Ltda.
Rod. Pres. Dutra, km 265,5 - Tel. (0243) 42-2332

Rio de Janeiro — CEP 21535-500
Ecopu Máquinas e Veículos Ltda.
Rod. Presidente Dutra, 2351, km 2 - Pavuna
Tel. (021) 474.5040

RIO GRANDE DO NORTE
Parnamirim — CEP 59150-000
Carajas Veículos Ltda.
BR-101, km 109,5 - Tel. (084) 272.2693 - 272.2849

RIO GRANDE DO SUL
Canas — CEP 92020-240
Suvepa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Rua Liberdade, 1051 - Tel. (081) 476.2211

Carazinho — CEP 95500-000
Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora
Av. Flores da Cunha, 5200 - Vila Fay
Tel. (054) 331.1122 - 331.1292 - 331.1785

Caxias do Sul — CEP 95010-000
Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora
Av. Júlio de Castilhos, 350 - Tel. (054) 222.5344

Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora — CEP 95055-180
BR-116, km 12,500 - Tel. (054) 222.5577 - 222.5870

Eldorado do Sul — CEP 92990-000
Suvepa Super Veic. Ind. Com. Transportes Ltda.
BR-116, km 285 - V. Medianeira - Tel. (051) 481.1900

Ijuí — CEP 98700-000
Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora
BR-285, km 337, s/nº - Tel. (055) 332.3155

Lajeado — CEP 95900-000
Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora
Rod. BR-386, km 341, s/nº - Tel. (051) 714.1481 - 714.1822

Palmeira das Missões — CEP 98300-000
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mecal
Rod. RS-569, km 1 - Tel. (055) 342.1770 - 342.1771

Passo Fundo — CEP 99001-970
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mevepas
BR-285, km 181 - Valinhos - Tel. (054) 312.3692 - 312.3000

Pelotas — CEP 96070-560
Suvepa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
BR-116, km 519,5 - nº 4646 - Tel. (0532) 23.0144

Santa Maria — CEP 97070-160
Suvepa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
BR-392, km 351, nº 2425 - Tel. (055) 222.2544

São Leopoldo — CEP 93115-640
Suvepa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Av. Senador Salgado Filho, 2857 - Scharlau
Tel. (051) 592.3144

Uruguaiana — CEP 97500-162
Suvepa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Rua Dr. Maya, s/nº - B. Cidade Nova
Tel. (055) 412.4141 - 412.4994

Vacaria — CEP 95200-000
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mecacil
BR-116, km 8523 - Tel. (054) 231.1433 - 231.1434

RONDÔNIA

Porto Velho — CEP 78900-000
Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.
BR-364, km 2 - Tel. (069) 222.2766 - 222.1211

Vilhena — CEP 78995-000
Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.
BR-364, Quadra 81 - Setor 06 - Tel. (069) 321.3715

COSTA RICA

San José
Eurobus S.A.
Calle 40, Avenidas 5 y 7 P.O. Box 33.1005 - Barrio Mexico
Tel. (00506) 21.7037 - Telefax (00506) 57.1321

ECUADOR

Guayaquil
Mecanos S.A.C.
Av. de las Américas (Ed. Mecanos) Apartado 5608
Tel. (005934) 289100
Telex 43264 - Telefax (005934) 280351

NICARAGUA

Managua
NIMAC - Nicaragua Machinery Company
km 7,5 Carretera Norte Apartado 469
Tel. (005052) 31.151 a 31.159
Telex 1058 - Telefax (005052) 31.541 31.661

SANTA CATARINA

Chapeco — CEP 89801-960
Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR-282, km 538 - Colônia Cella
Tel. (0497) 28.0111

Concórdia — CEP 89700-000
Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR-153, km 95 - Tel. (0499) 44.2411 - 44.2556

Itajaí — CEP 88311-550
Mecânica de Veículos Picarras Ltda. - Mevale
BR-101, km 117 - Tel. (0473) 46.1447

Joinville — CEP 89217-001
Mecânica de Veículos Picarras Ltda. - Meville
BR 101, km 37 - Tel. (0474) 25.2597 - B. Costa e Silva

Lages — CEP 88514-400
Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR 116, km 248 - Área Industrial - Tel. (0492) 22.3411

Picarras — CEP 88380-000
Mecânica de Veículos Picarras Ltda. - Mevepi
Rod. BR-101, km 101 - Tel. (0473) 45.0577 - 45.0776

Tubarão — CEP 88708-352
Sobrave Soc. Brasileira de Veículos Ltda.
BR 101, km 335, B. Humaitá - Tel. (0486) 22.3511 - 22.3132

SÃO PAULO

Araçatuba — CEP 16021-000
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rua Marcos Toquetão, 50
Tel. (0186) 23.2118

Araçatuba — CEP 14808-095
Tarrat Filhos & Cia. Ltda.
Av. Tarrat, 1086 - Rod. W. Luis, km 269
Tel. (0162) 22.5766 - 22.5800

Bauru — CEP 17001-970
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rod. Marechal Rondon, km 336
Tel. (0142) 23.2944

Caçapava — CEP 12280-000
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Presidente Dutra, km 131
Tel. (0122) 52.1611 - 52.1645

Guarulhos — CEP 07034-906
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Presidente Dutra, km 2281 - Tel. (011) 940.2422

Marília — CEP 17520-010
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rua Alcides Nunes, 1020 - Tel. (0144) 22.4144

Osasco — CEP 06298-190
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Av. Presidente Kennedy, 2559 - Tel. (011) 705.9900

Ouro Preto — CEP 19900-000
Movessa Motores e Veículos de São Paulo S.A.
Rod. Raposo Tavares, km 379,5
Tel. (0143) 22.2933 - 22.2521

Presidente Prudente — CEP 19067-550
Movessa Motores e Veículos de São Paulo S.A.
Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 569,4
Tel. (0182) 21.4522

Registro — CEP 11900-000
Codema Comercial e Importadora Ltda.
BR-116, km 449 - Tel. (0138) 21.1711

Ribeirão Preto — CEP 14077-210
Escandinávia Veículos Ltda.
Av. Brasil, 3939 - V. Anhanguera, km 318
Tel. (016) 626.9900 - 626.9910

Santo André — CEP 09220-570
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Av. dos Estados, 2257 - Utinga - Tel. (011) 447.2755

Santos — CEP 11090-001
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Marginal direita da Via Anchieta, 2645
Tel. (0132) 30.2978 - 30.2980

São José do Rio Preto — CEP 15057-430
Tarrat Filhos & Cia. Ltda.
Av. Tarrat, 3210 - Tel. (0172) 24.0200

São Paulo — CEP 04247-020
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Av. Raimundo Pereira Magalhães, 1780 - B. Piqueri
Tel. (011) 876.4777

Sorocaba — CEP 18001-970
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Raposo Tavares, km 102 - B. Vossoroca
Tel. (0152) 21.1611

Sumaré — CEP 13177-070
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Via Anhanguera, km 114,5 - Tel. (0192) 64.1890

SERGIPE
Aracaju (Nossa Senhora do Socorro) — CEP 49160-000
Movessa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-101, km 93 - Tel. (079) 224.2184 - 224.1204

TOCANTINS

Gurupi — CEP 77402-210
Vespa Veículos Pesados Ltda.
BR-153, km 624 - Tel. (063) 851.1440 - 851.1564

PANAMÁ

Panamá 5
Euro Motor S.A.
Via Simon Bolívar-Ed. Euro Motor Frente al Ed. 16 de Marzo
de la Caja de Seguro Social P.O. Box 8821
Tel. (00507) 61.4317-61.4285 - Telefax (00507) 61.4233

PARAGUAI

Assunção
Diesa S.A.
Av. Eusebio Ayala, km 4,5 - Casilla de Correo 2523
Tel. (0059521) 50.3921 a 50.3928 50.3720
Telex 25005 - Telefax (0059521) 50.3721

PERU

Lima
Scania del Peru S.A.
Av. República de Panamá, 4679 Apartado 3190
Tel. (005114) 45.9190-45.0585
Telefax (005114) 45.1718

MOTORES

ALAGOAS

Maciel — CEP 57061-000
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Av. Durval de Goes Monteiro, 7777
Tel. (082) 324.1926 - 324.1851

AMAZONAS

Manaus — CEP 69073-040
Arapaima Motores e Veículos Ltda.
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo
Tel. (092) 237.4043 - 237.5710

BAHIA

Salvador — CEP 41150-170
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
BR-324, km 0 - Retiro - Tel. (071) 244.3344

CEARÁ

Fortaleza — CEP 60165-082
Ceauto Motores Peças e Serviços Ltda.
Av. da Abolição, 4140 - Tel. (085) 263.1166

ESPÍRITO SANTO

Vitória (Viana) — CEP 29135-000
Venac Veículos Nacionais Ltda.
BR-262, km 9 - Tel. (027) 336.8353

MARANHÃO

Imperatriz — CEP 65903-390
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S/A.
BR 010, km 1349 - nº 506
Tel. (098) 723.1922

São Luís — CEP 65051-070
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Av. Guajará s/nº - Quadra 65 - Tiririca
Tel. (098) 245.1919

MATO GROSSO

Cuiabá — CEP 78080-000
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.
Av. Fernando Correa da Costa, 5.221
Tel. (065) 661.1605

MINAS GERAIS

Belo Horizonte — CEP 31150-170
Eummas Máquinas e Equipamentos Ltda.
R. Itapetinga, 4086 - Tel. (031) 441.2400

PARÁ



LINHA DIRETA COM O PRIMEIRO MUNDO

Há 36 anos, a Scania trouxe para o Brasil um novo conceito de veículos de transporte - os caminhões e ônibus pesados. A partir daí, teve início uma profunda revolução nos transportes rodoviários brasileiros.

Inovação à frente de inovação. Esta é a filosofia da Scania. Uma filosofia de pioneirismo e constante avanço tecnológico, colocada a serviço do Brasil, que sempre se traduziu em veículos modernos e verdadeiras soluções, que mudaram definitivamente o

conceito de economia de escala e eficiência dos transportes rodoviários de carga e passageiros do País.

A Scania, em outras palavras, representa para o Brasil uma linha direta permanente com a tecnologia automotiva do Primeiro Mundo. E o que é mais importante, com constantes investimentos no País, com caminhões e ônibus de Primeiro Mundo fabricados aqui, e valorizando sempre a mão-de-obra e os materiais nacionais.

SCANIA

avanço tecnológico transportando o desenvolvimento