

Rei da Estrada

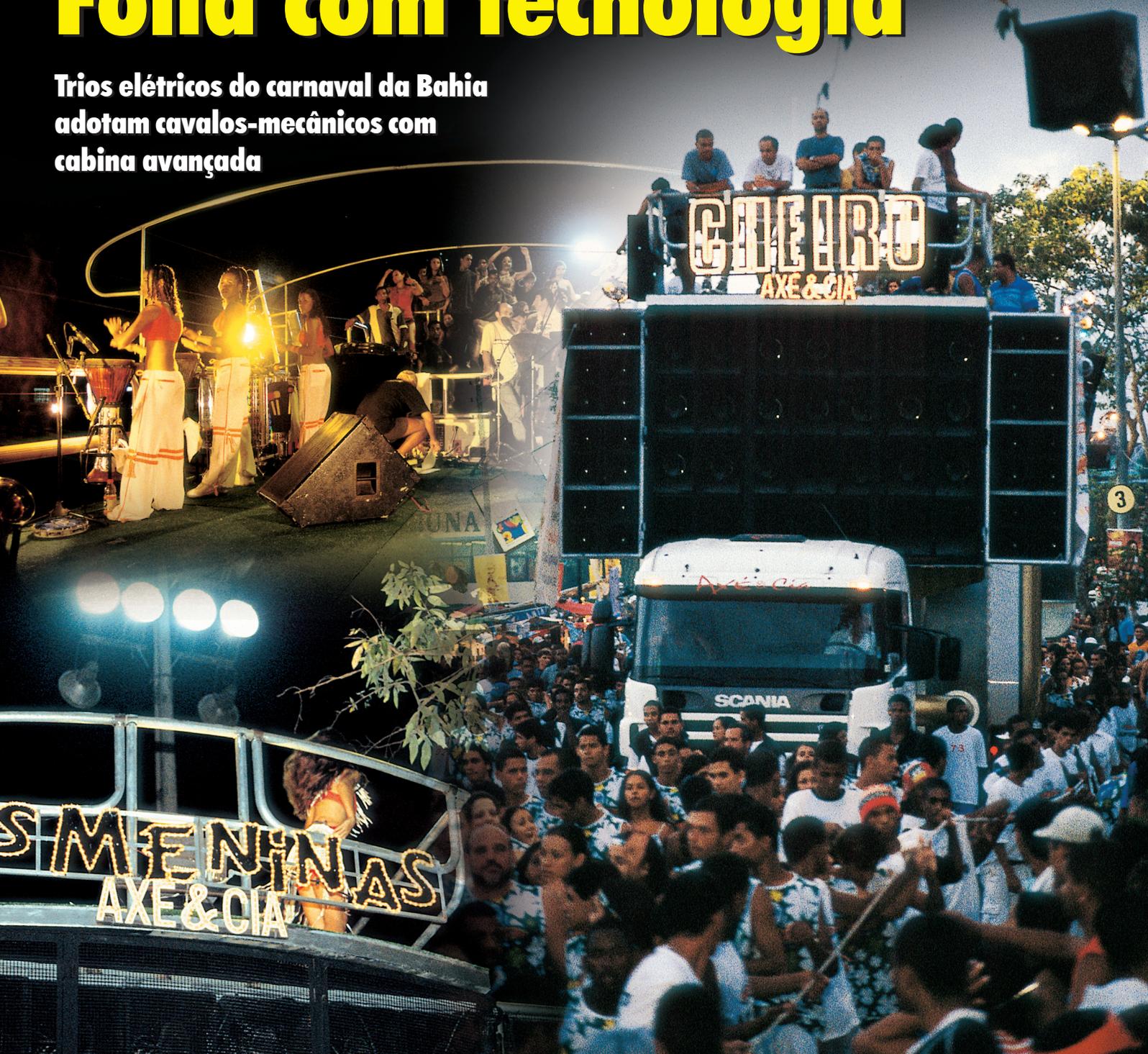
ANO X, NÚMERO 91



MARÇO/ABRIL 2001

Folia com tecnologia

Trios elétricos do carnaval da Bahia adotam cavalos-mecânicos com cabina avançada





Publicação bimestral
da Scania Latin America.
Editada pelo Departamento
de Comunicação Social

Gerente de Comunicação:
Luiz Carlos de Medeiros

Editor Responsável:
Maurício Jordão
(Mtb 28.568)

Colaboradora:
Lais Chita

Revisão:
Vicente dos Anjos

Fotos Capa:
Emanuel A. P.

**Diagramação,
Editoração e Produção:**
Technoart Propaganda Ltda.

Fotolitos:
AWA

Impressão:
Takano Editora Gráfica Ltda.

Tiragem desta Edição:
33.000 unidades



Correspondências:
Av. José Odorizzi, 151
São Bernardo do Campo - SP
CEP 09810-902

Home page:
www.scania.com.br



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



SCANIA
Scania Latin America Ltda.

A responsabilidade do líder

Flávio Mermejo - Diretor Geral da Scania Brasil

A palavra Scania tem sido sinônimo de caminhão pesado no Brasil ao longo dos últimos 40 anos. Mais ainda, sinônimo de robustez, qualidade e durabilidade. Tais atributos, nacionalmente reconhecidos por todos aqueles ligados ao universo dos caminhões pesados, posicionaram a Scania como líder absoluta de vendas.

Quando, em 1981, introduzimos no Brasil o conceito modular ao lançarmos nosso caminhão programado - que proporcionava ao cliente a oportunidade de escolher o caminhão mais adequado para seu trabalho específico - estávamos algumas décadas adiantados. Colhemos, então, os frutos do pioneirismo e o Brasil tornou-se o maior mercado da Scania em todo o globo.

Entretanto, nunca nos acomodamos com essa situação. Ao contrário, procuramos sempre corresponder às expectativas de nossos usuários, trazendo para cá, na hora certa, os mais modernos avanços tecnológicos disponíveis no mundo. Hoje, quando alguns concorrentes perdem força justamente por relutar em trazer para o País as tecnologias de ponta, em alguns casos restritas sempre aos mercados do antigo primeiro mundo, a Scania demonstra flexibilidade e capacidade de rápida adaptação às oscilações de mercado. Prova disso são os veículos com tração 8x4, que a princípio foram importados da matriz sueca, mas que, assim que o mercado sinalizou favoravelmente, foram nacionalizados. Não há mais nichos indevassáveis. Não há mais reservas de mercado.



Mônica Zanoni

No início do ano 2000, tivemos nossa liderança de mercado seriamente ameaçada. A agressividade da concorrência evidenciou-se de maneira danosa, pois colocou o cenário da disputa no mais baixo nível de preços existente no planeta. O caminhão que nós fabricamos no Brasil é cem por cento igual a qualquer outro Scania fabricado na

Europa, porém o preço praticado aqui é pouco maior que a metade daquele negociado no velho continente.

Nossa estratégia no segundo semestre de 2000 procurou ignorar essa situação. Lançamos a série especial Millennium e criamos condições mercadológicas favoráveis a nossos clientes, agregando valor a nossos produtos.

A receptividade a essas ações foi espantosa. Nossa participação de mercado no último trimestre do ano passado foi superior a 37%. A liderança no último ano do século estava, assim, assegurada. Continuamos líderes de vendas, líderes de qualidade e líderes de valor de venda e da confiança de nossos clientes.

Sabemos que temos os clientes mais exigentes do mundo. Sabemos que aqueles que compram Scania, embora muito movidos pela paixão, têm uma análise crítica aguçada. Sabem, acima de tudo, o que querem e do que precisam. Esses clientes podem estar seguros de que a Scania fará sempre o possível para atendê-los, não apenas com produtos, mas com soluções completas de transporte, iguais às disponíveis em qualquer lugar do planeta.

4 Reportagem de Capa

Depois de 50 anos de carnaval dos trios elétricos na Bahia, os cavalos-mecânicos com cabina avançada e alta tecnologia chegam definitivamente à festa

8 Pós-Venda

Após um ano do lançamento do Contrato de Reparo e Manutenção Scania, R&M, três transportadoras contam suas experiências com a terceirização da manutenção dos veículos

10 Logística

Por trás dos palcos do Rock in Rio, um afinado time de profissionais e veículos foi responsável pelo abastecimento de cerveja para a multidão durante os shows

12 Ônibus

A Viação Cidade do Aço, de Barra Mansa (RJ), aposta nas linhas executivas com o objetivo de atrair os passageiros que se utilizam do automóvel para ir ao trabalho

14 Cliente

A Superpesa, do Rio de Janeiro (RJ), diversifica seu transporte de cargas indivisíveis e inicia atividades com frota dedicada de contêineres

16 Aventura

Um casal parte para a travessia das Américas a bordo de um caminhão. Na bagagem, o manifesto da Unesco pela tolerância entre os povos do mundo

18 Aplicação

Veículos pesados entram na operação de transbordo de lixo da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro (RJ)

19 Parceria

Scania e Kibon animam as férias em diversas praias do litoral brasileiro

Empresa

A Cooper carga, de Concórdia (SC), completa 11 anos de existência e prepara-se para atuar como operadora logística

20 Gente & Fatos

24 Raio-X

Caminhão P114CB8x4NZ330

Axé, tecnologia e profissionalismo

*Há 50 anos, uma velha
“Fobica” de 1929.*

*Hoje, modernos
cavalos-mecânicos
com cabina avançada.
O Carnaval da Bahia
não pára de evoluir*

Muita alegria. Muita animação. Muitos milhões de reais também. O carnaval da Bahia é uma festa, mas também é um negócio. As pessoas que vivem profissionalmente da “folia”, como blocos, trios elétricos e bandas, investem pesado durante todo o ano. E lucram bastante com isso. Afinal, com as micaretas e carnavais fora de época, há apresentações praticamente durante todo o ano, em diversos locais do País.

Neste ano de 2001, o trio elétrico baiano, da forma como foi idealizado por

Dodô e Osmar, comemora 50 anos. De lá para cá, inúmeras alterações modificaram o projeto original, feito sobre um velho carro Ford ano 1929, conhecido como “Fobica” (veja quadro). Mas a maior prova de que os trios elétricos deixaram de lado o romantismo e partiram para o profissionalismo de fato está no surgimento de modernos cavalos-mecânicos com cabina avançada nos desfiles, alguns especificados e adquiridos exclusivamente para esta função.

É o que aconteceu com o trio elétrico baiano Axé & Cia, que em novembro



do ano passado comprou um P124, de 360 cavalos, direto da concessionária Scania de Salvador, com especificação orientada pelos analistas da fábrica da Scania. O trio, que conta também com uma carreta cheia de novidades, debutou no pré-carnaval de Itabuna, interior da Bahia, realizado entre 15 e 18 de fevereiro, e seguiu para Salvador, desfilando com bandas como Araketu, Cheiro de Amor e As Meninas.

Carretas maiores – Assim como as transportadoras de carga, os trios elétricos baianos perceberam as vantagens da cabina avançada, como maior facilidade de manobras e, principalmente, o ganho no comprimento total da carreta, que é onde ficam os músicos e as caixas de som. “Com a cabina avançada, obtivemos um ganho de 1,8 metros, que foram transferidos para o projeto da carreta. Conseguimos aumentá-la, permanecendo dentro dos limites de comprimento da legislação nacional”, revela Robério Oliveira, um dos sócios do trio Axé & Cia.

A nova carreta do trio de Robério não é só uma das maiores do carnaval. Ela apresenta uma série de novidades. Além de toda a estrutura de som e palco de um trio elétrico de primeira linha, o carro conta com luxuoso camarim com banheiro, televisor, ar-condicionado e isolamento acústico. A plataforma frontal, onde ficam os cantores e bailarinos, é móvel. Sobe e des-

ce, proporcionando maior propagação do som na avenida e visibilidade aos artistas, desviando, quando necessário, dos fios de telefone e eletricidade que cruzam o caminho.

A mesma plataforma também possui movimento giratório, o que possibilita que as caixas de som permaneçam viradas na direção do bloco de foliões quando o caminhão faz uma curva. “Pensamos em detalhes que fazem desse carro algo inédito no carnaval baiano”, comemora Robério.

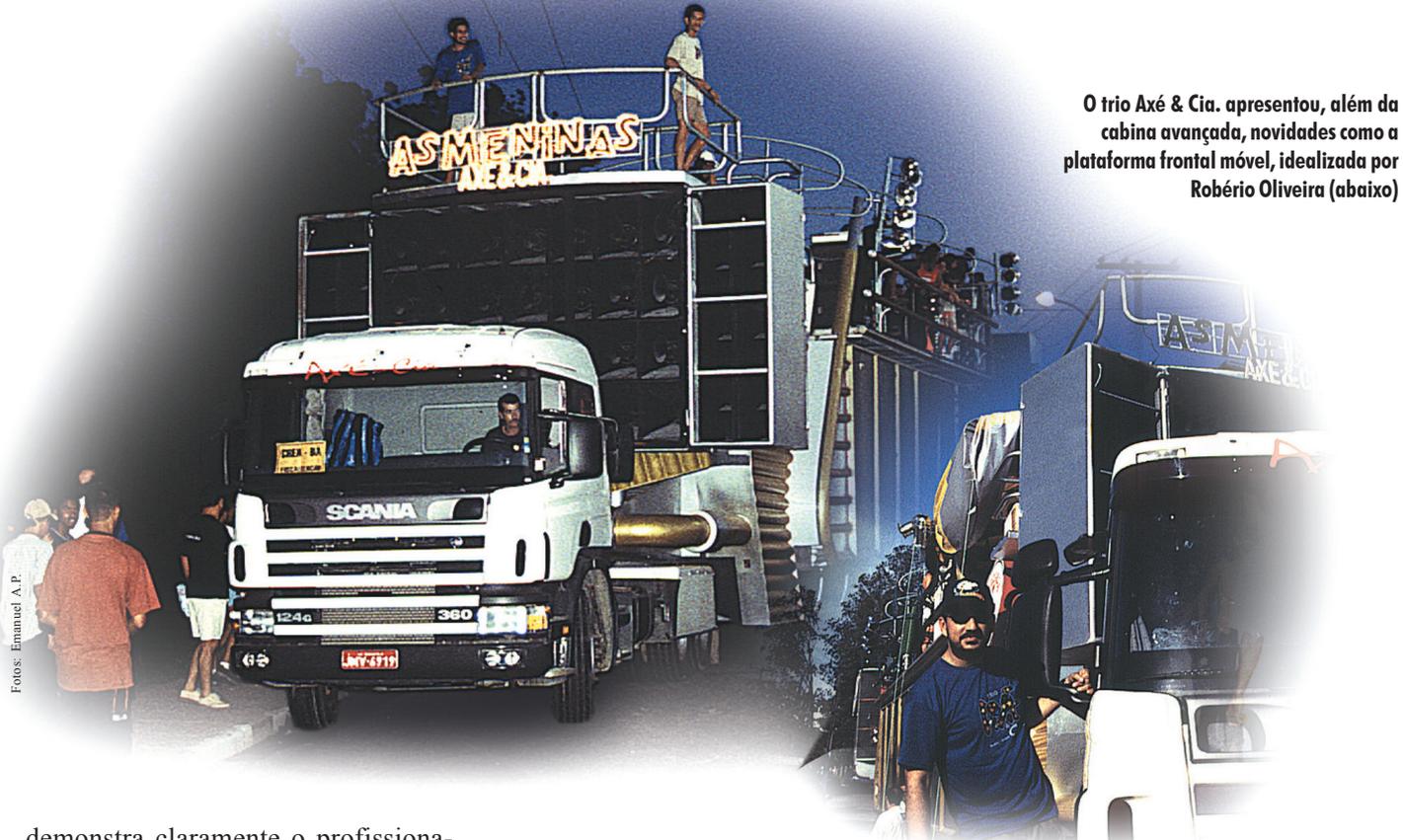
Devido às maiores dimensões da carreta, outro ponto chama a atenção. As paredes laterais são móveis. Como a largura total do trio é de 4 metros e a legislação rodoviária determina a dimensão de 3,20 metros como máxima, a saída encontrada foi fazer com que, hidraulicamente, as paredes do camarim recuassem, causando o “estreitamento” do trio na hora de trafegar pelas estradas.

O novo trio custou cerca de R\$ 500 mil e foi desenvolvido por engenheiros e técnicos em programas de computação, como o Autocad, sendo construído nos galpões da Axé & Cia. O produto final foi aprovado e vistoriado pelos órgãos governamentais competentes.

A forma com que o cavalo-mecânico foi encontrado por Robério Oliveira

Festa de debutante:
trio com cabina avançada
estréia no carnaval de Itabuna (BA)





O trio Axé & Cia. apresentou, além da cabina avançada, novidades como a plataforma frontal móvel, idealizada por Robério Oliveira (abaixo)

Fotos: Emanuel A.P.

demonstra claramente o profissionalismo que orienta hoje os trios do carnaval baiano. O empresário identificou nos cavalos-mecânicos da transportadora Gafor, de São Paulo (SP), que atuam no Estado da Bahia na movimentação de toras de madeira para fábricas de papel e celulose, o produto ideal

para um trio elétrico com dimensões maiores na carreta.

“Ao ver os caminhões puxando madeira, percebi a cabina avançada e baixa. Era algo que vinha buscando, pois pretendia construir um novo trio, cuja frente avançaria sobre a cabina”, diz ele, que completou a pesquisa pelo veículo por meio da Internet, consultando as páginas das montadoras.

Ao especificar o caminhão junto à Scania, Robério incluiu opcionais de linha que, entretanto, jamais haviam sido pensados para um trio elétrico: caixa de mudanças com 14 velocidades

e uma marcha super-lenta para os desfiles, espelhos retrovisores angulares com visão de 360 graus para possibilitar ao motorista o acompanhamento dos foliões próximos ao veículo e freio auxiliar Scania Retarder, que proporciona velocidade uniforme sem o uso dos freios ou da embreagem.

Há 6 anos no negócio de trios elétricos, a Axé & Cia. conta com mais dois outros carros para os desfiles de blocos, que, segundo Robério, vão de Belém (PA) até São Paulo (SP), numa média de 20 por ano. Completa a frota

uma outra carreta, que atua como carro de apoio nos blocos maiores. Nela, o folião encontra bar, banheiro masculino e feminino, posto de atendimento médico e pode subir e acompanhar o desfile lá de cima.

Robério Oliveira, natural de Prado (BA), começou a trabalhar no carna-

val há 15 anos, na sonorização dos carros. Em 1995, criou em sociedade o Axé & Cia. e passou a desfilar principalmente com a banda Araketu. “Como são os blocos carnavalescos que escolhem os artistas e estes, os trios, a parceria com o Araketu ajudou a tornar o Axé & Cia. conhecido”, comenta.

Com o sucesso do negócio, a empresa resolveu partir para um trio inovador. “Queríamos algo em que ninguém nunca tivesse pensado”, diz Robério. O novo carro levou 3 meses para ser construído e ficou pronto a tempo para o pré-carnaval de Itabuna e o carnaval de Salvador.

Depois de Dodô e Osmar, aqueles que vivem do carnaval da Bahia acostumaram-se à inovação constante. No próximo carnaval outras novidades, é certo, surgirão. Acompanhando a criatividade dos empresários do setor estarão, provavelmente, mais cavalos-mecânicos com cabina avançada e, quem sabe, caixa de mudanças automática ou suspensão pneumática, num novo nicho de mercado identificado pelas montadoras desse tipo de veículo.



Conforto para os músicos: camarim com banheiro, televisor, ar-condicionado e isolamento acústico

Cavalo-mecânico: do transporte de cargas para o desfile de blocos

Motor

Potência: 360 cavalos

Torque: 1.665 Nm

Consumo específico: 189 g/kWh

Faixa de rotação econômica:

1.200 – 1.550 rpm

Caixa de câmbio

Caixa com 14 velocidades, sendo 12 sincronizadas e duas super-lentas, com refrigeração. Possibilita velocidade econômica a partir de 4 km/h, sem risco de superaquecimento. Em viagens, pode desenvolver até 88 km/h dentro da faixa econômica de rotações e velocidade máxima de 110 km/h, fora da faixa econômica.

Suspensão

Molas parabólicas na dianteira e molas trapezoidais na traseira.

Pneus

Rodas e pneus radiais sem câmara.

Dimensões: 295 R80 x 22,5”

Freios

Sistema de freios a tambor com freio auxiliar hidráulico Retarder Scania.

Diferencial

Relação de redução 3,40:1, com capacidade de tração de 66 toneladas.

Cabina

Cabina avançada baixa, leito, totalmente em aço zincado e com pintura a pó. Pára-brisas laminado. Espelhos retrovisores angulares, com 360 graus de visibilidade, coluna de direção ajustável, banco do motorista com suspensão a ar, faróis de milha e neblina.

50 anos de trios elétricos na Bahia

1930 – A história dos trios elétricos baianos remonta aos anos 30 do que, agora, já é chamado de século passado. À época, faziam parte de um conjunto musical de Salvador conhecido como Três e Meio, duas pessoas que, mais tarde, tornariam-se figuras célebres da música nacional: Adolfo Nascimento, o Dodô, e Osmar Macedo.

1950 – Após assistirem a uma apresentação em Salvador do grupo de frevo recifense “Vassourinhas” dias antes do carnaval, Dodô e Osmar dariam luz ao embrião do trio elétrico. Restaurariam um velho carro



Ford de 1929, conhecido como “Fobica”, e desfilariam no mesmo ano com seus instrumentos de cordas eletrificados, chamados “paus elétricos”.

1951 – Um ano depois, aos dois se juntaria Temístocles Aragão. Estava formado o trio. A velha Fobica seria trocada por um veículo maior, com mais alto-falantes e eletricidade fornecida por geradores. No novo carro também seriam acrescentadas luzes coloridas.

1962 – O trio elétrico estava definitivamente incorporado ao carnaval baiano. No ano de 1962 seria criado o primeiro grande bloco de carnaval, Os Internacionais, com a participação restrita apenas aos homens. Junto com Os Internacionais surgem as mortaldas (tipo de vestimenta para o desfile) e as cordas para proteger os integrantes do bloco do chamado folião “pipoca”, aquele que pula em todos os blocos.

1963 – Um ano depois, o já conhecido Trio Elétrico de Dodô e Osmar sairia às ruas novamente inovando. Desta vez em cima de um carro alegórico montado sobre uma carreta e puxado por um caminhão. Na banda, a presença do jovem filho de Dodô, Armandinho, com apenas nove anos de idade.

1979 – Ao final da década de 70, o trio elétrico encontraria o Afoxé, manifestação musical de origem africana. Aos instrumentos eletrificados seriam acrescentados tambores e atabaques. Pouco tempo depois, os alto-falantes dariam lugar às caixas acústicas. A evolução dos trios elétricos passaria, durante os anos 80, a exigir engenheiros tanto para a elaboração das carretas como para o ajuste do som.

1988 – Mais dez anos se passariam e a estrutura do carnaval baiano chegaria bem próximo ao que vemos hoje. Os blocos assumiriam a contratação das bandas, das carretas e dos seguranças, vendendo o direito de desfilar aos foliões. Embora completamente diferentes da Fobica do Carnaval de 1950, as carretas puxadas por caminhões não mais se desassociariam do nome de trios elétricos.

2001 – Trios elétricos de ponta passam a contar com orientação das montadoras para escolher os cavalos-mecânicos mais adequados.

Doze meses depois...

Após um ano da implantação do Contrato de Reparo e Manutenção Scania, R&M, clientes com frotas de diferentes tamanhos falam dos resultados que obtiveram com o acordo

Há exatamente um ano, a Scania lançava o seu primeiro Contrato de Reparo e Manutenção no Brasil baseada nas boas experiências de países europeus, como a Inglaterra. Com o R&M o cliente paga mensalmente direto para a Scania um valor estabelecido por quilômetro rodado. O preço varia conforme as condições de operação e a rota dos caminhões. A duração dos contratos é de, no mínimo, três anos tanto para veículos novos como usados.



A Rodoviário Morada do Sol, de Araraquara (SP), a McLane Serviços de Distribuição Brasil, de Barueri (SP), e a Yogui Transportadora, de São Bernardo do Campo (SP), são empresas que se encaixam nos perfis de grande, médio e pequeno transportador, respectivamente. Elas se utilizam do R&M desde a implantação deste no País e afirmam que a terceirização dos reparos preventivos e corretivos é, hoje, a saída para quem busca reduzir os custos operacionais.

Como os caminhões da Morada do Sol trabalham 24 horas, todos os dias da semana, a maior preocupação da empresa estava em transferir a manutenção de sua frota das próprias oficinas de uma só vez para terceiros. “O que mais nos surpreendeu foi que, da noite para o dia, estávamos com toda a frota sendo atendida pelas concessionárias da Scania”, comemora Renato Magnani, diretor comercial do Rodoviário Morada do Sol. A empresa foi uma das primeiras a adotar o sistema

de contratos de manutenção em parceria com a concessionária da região, há cerca de quatro anos, quando a possibilidade de cobertura nacional ainda estava em estudo pela montadora.

Custos fixos – Com a introdução do R&M na vida do transportador, as oficinas próprias passam a ser desnecessárias. A Morada do Sol realizava antes do R&M toda a manutenção da frota em suas instalações, que foram desativadas. A McLane e a Yogui nunca tiveram estrutura própria para manutenção. “Com a modernização dos veículos fica cada vez mais difícil a qualificação da mão-de-obra, além do alto custo dos equipamentos necessários para dar o atendimento”, comenta Genesio Kazuharu Otaka, sócio-proprietário da Yogui. O

Empresa:
Rodoviário Morada do Sol

Atividade:
Transporte de suco de laranja concentrado

Sede: Araraquara (SP)

Contratos R&M: 51 caminhões

Terê Viviani

Alberto Murayama





dinheiro que antes era destinado à manutenção dos veículos está sendo investido em outros setores. “Hoje, como os custos são praticamente fixos, já podemos deixar reservado o recurso para pagamento do R&M, utilizando o restante para novos investimentos”, diz Otaka.

Lembrando que o Contrato de Reparo e Manutenção tem cobertura nacional, os veículos podem ser atendidos em qualquer concessionária da rede Scania no País, fato que torna o R&M bastante valorizado pelas transportadoras que operam por diversas regiões do território brasileiro. “Uma vez, tivemos um imprevisto com um caminhão nosso em Minas Gerais. E, mesmo

Empresa:
McLane Serviços de Distribuição Brasil

Atividade:
Operador Logístico

Sede: Barueri (SP)

Contratos R&M: 10 caminhões

sendo em um domingo, a concessionária responsável pela região nos atendeu prontamente”, conta **Amilcar Fryszman**, gerente de transportes da McLane.

Renato Magnani, da Morada do Sol, por sua vez, acredita que a cobertura nacional do R&M tende a evoluir cada vez mais. “Com mais transportadoras e concessionárias participando do R&M, há a formação de um padrão de atendimento único. Cada casa atende o cliente da outra sabendo que o seu pode passar pela mesma situação”.

A experiência com o R&M na Morada trouxe outros benefícios além da economia dos custos operacionais. “Identificamos uma melhora no foco de nossos ne-



Empresa:
Yoguri Transportadora

Atividade:
Transporte de Yakult (lactobacilos)

Sede: São Bernardo do Campo (SP)

Contratos R&M: 2 caminhões

gócios. Sem a preocupação com a manutenção da frota, também constatamos uma maior disponibilidade dos veículos”, comenta Magnani.

Valor de revenda – A McLane e a Yoguri compartilham o mesmo pensamento. “A valorização da revenda é outra vantagem que temos observado. A procura está sendo muito grande devido ao fato de esses veículos apresentarem manutenção preventiva em dia e realizada pelas concessionárias”, aponta Otaka.

Para os três empresários a tendência do mercado é que haja, no futuro, um maior número de serviços confiados à estrutura do fabricante de veículo. As maiores expectativas são o aluguel de equipamentos e o gerenciamento dos pneus.

Respaldada pelos depoimentos dos transportadores que utilizam o Contrato de Reparo e Manutenção, a Scania prevê para os próximos cinco anos que o R&M atinja 30% da frota a ser vendida. A estratégia da montadora é fornecer soluções completas para o transporte, o que inclui, além do veículo, o financiamento e a manutenção. 🌿

Rock'n roll de peso

Sete dias de muita música em pleno verão carioca. Gente de todos os cantos. Oportunidade ideal para consumir milhares de litros de cerveja, numa afinada operação logística



Transportar cerveja para um dos maiores eventos de rock dos últimos anos, com público superior a 1 milhão de pessoas, foi tarefa de muita responsabilidade. Afinal, o público predominantemente jovem era o alvo certo da empresa fabricante de bebidas. Pensando nisso, a Schincariol, fornecedora oficial de chope, cerveja e água mineral do Rock in Rio escolheu, meses antes, as empresas parceiras desse mega projeto. Uma delas, a Gafor, ficou responsável por todo o abastecimento da bebida para os shows.

Para participar do evento, a Gafor comprou 20 cavalos-mecânicos Scania R124LA 6x2 e, destes, disponibilizou 8, além de 16 contêineres e 16 porta contêineres. “A compra de veículos novos foi essencial para ganhar a licitação e firmar contrato com a Schincariol”, conta Sérgio Maggi Júnior, diretor executivo da empresa.

Para enfrentar o desafio, um esquema sofisticado foi montado para os sete dias do festival, que ocorreu de 12 a 21 de janeiro, no local que ficou conhecido como a Cidade do Rock, em Jacarepaguá, no Rio de Janeiro (RJ).

Praticamente um mês antes do início dos shows, a partir de 18 de dezembro do ano passado, dois comboios circularam por cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, divulgando o evento. Os contêineres, embora vazios, estavam devidamente adesivados com a marca da cerveja e o logotipo do Rock in Rio.

Os caminhões saíram da fábrica da Schincariol, em Itu (SP), e passaram por Campinas, Araras, Ribeirão Preto e São Carlos, seguindo depois pela via Dutra até o Rio de Janeiro. Lá, a divulgação aconteceu a partir do dia 5 de janeiro, com comboios realizados em pontos turísticos, como o Corcovado, o Pão de Açúcar e toda a orla marítima, do Leme ao Recreio dos Bandeirantes. Os veículos passaram, também, pelas principais ruas e avenidas da cidade.

O assistente da gerência da Gafor, Orlando Spigolone, responsável pela parte operacional do

evento, estima que, só na etapa de divulgação, cada caminhão tenha percorrido 5 mil quilômetros. Mas, isso era apenas o começo.

Em uma segunda etapa, quinze dias antes do início do Rock in Rio, os 8 veículos saíram de São Paulo diretamente para a fábrica da Schincariol em Cachoeiras de Macacu, no Estado do Rio de Janeiro, onde seria baseado todo o abastecimento de bebidas do festival.

Lá, um dia antes do início do Rock in Rio, começou, de fato, o transporte diário de cerveja. Os contêineres, com 21 mil litros cada, saíram de Cachoeiras de Macacu, durante a tarde, e seguiam para a Cidade do Rock. A viagem, de 120 quilômetros, durava 2 horas.

Dentro do Rock in Rio, uma equipe da Schincariol, composta por mais de 60 pessoas, entre técnicos e operadores, ajudava no descarregamento da bebida. Para garantir sua qualidade, o chope saía a zero grau dos contêineres térmicos e seguia para 80 chopeiras elétricas com capacidade de extração de 100 litros por hora, onde era devidamente calibrado.

De acordo com Luiz Claudio Taya de Araújo, gerente de Marketing da Schincariol, a presença da marca em um evento como o Rock in Rio justificava todo o esforço. “Tratava-se de uma oportunidade ímpar de divulgação. Nada poderia sair errado”, diz.

Abastecimento - Estrategicamente, 10 contêineres permaneceram dentro da Cidade do Rock para que fosse realizada a reposição do produto conforme o ritmo de consumo, ao mesmo tempo que o merchandising da marca de bebidas era praticado. “Nosso contrato estabelecia não só o abastecimento do chope no local do show, mas também a divulgação da Schincariol”, revela o diretor executivo da Gafor, Sérgio Maggi.

A partir do dia 12 de janeiro, o primeiro dia de show, os contêineres com cerveja saíram da fábrica de Cachoeiras de Macacu, à meia-noite, e estacionavam em frente ao autódromo de Jacarepaguá, num percurso de 120 quilômetros.



Entre 3 e 5 horas da madrugada, iniciava-se o trajeto de apenas 2 quilômetros até a Cidade do Rock, que demorava em torno de 2 horas, devido às dificuldades de locomoção no local.

O abastecimento era feito entre 5 e 11 horas da manhã, único horário em que os portões permaneciam abertos para esta finalidade. Depois das 11 horas da manhã, a circulação de veículos não era mais permitida. O público começava a entrar a partir das 13 horas.

“Lembro que quando os caminhões chegavam à Cidade do Rock com cerveja, alguns jovens que já estavam da plantão na fila faziam festa – batiam palmas e subiam na traseira do veículo. A preocupação era constante, pois o pessoal poderia, na euforia, arrebentar os lacres e abrir as válvulas. Como os contêineres estavam pressurizados, toda a cerveja poderia ser jogada rapidamente no chão”, comenta Spigolone.

Em comboio, os veículos retornavam à fábrica, em Cachoeiras de Macacu. Numa velocidade média de 60 km/h, eram monitorados por rádios e um carro de apoio, onde um funcionário da Gafor fazia a segurança.

Como precaução a qualquer tipo de imprevisto, os veículos só paravam em postos determinados. O abastecimento de combustível era feito a cada dois dias e durava cerca de 30 a 40 minutos.

Durante todos os dias, os horários foram seguidos rigorosamente. A primeira etapa terminou no dia 14 de janeiro. No dia 15, os caminhões voltaram para Cachoeiras de Macacu para uma pausa de dois dias. O festival recomeçou no dia 17, com os caminhões seguindo a mesma programação.

“Os resultados para a marca foram excelentes”, analisa Luiz Claudio de Araújo, da Schincariol. Segundo ele, durante os shows, uma pesquisa foi realizada com consumidores e, de tão satisfatória a reação do público, a empresa decidiu editar alguns depoimentos e transformá-los em filme publicitário, que foi levado ao ar durante dez dias, em rede nacional de televisão.

Por Cecília Negrão, do Rio de Janeiro (RJ)

Rock in Rio em números

(de 12 a 21 de janeiro/01)

Público total 1 milhão e 235 mil pessoas

Horas de música Palco Mundo 43h10 min

Todos os palcos 160h40 min

Consumo:

630 mil sanduíches 600 mil litros de chope

435 mil litros de refrigerante 105 mil energéticos

280 mil copos de suco 910 mil garrafas de água

140 mil lasanhas

Lixo 270 toneladas

Atendimento médico 7709 ocorrências (nenhuma grave)



Segundo o Sindicerv, Sindicato Nacional da Indústria da Cerveja, os venezuelanos lideram o ranking de consumo de bebidas na América Latina. Bebem, em média, 76 litros de cerveja por ano, enquanto o consumo per capita do brasileiro chega a 50 litros/ano, ocupando o segundo lugar. Os norte-americanos também estão na nossa frente e atingem a marca de 86 litros/ano. No entanto, ninguém supera, no mundo, os australianos, que têm o consumo per capita de 102 litros/ano. Vale destacar que, no continente africano, a África do Sul lidera, com nada modestos 61 litros/ano. O Sindicerv acredita que a indústria da cerveja é responsável por 120 mil empregos diretos e indiretos no País. São 55 fábricas com uma rede de 1.500 revendedores e cerca de 1 milhão de pontos de venda. O pico das vendas ocorre justamente nos meses de dezembro e janeiro, auge do verão e das férias no País.



Para deixar o carro em casa

Empresa de Barra Mansa (RJ) valoriza linhas executivas para conquistar passageiro do automóvel



O serviço oferece jornais e revistas, cafezinho, água mineral em embalagem personalizada e carregadores de bateria para telefones celulares. No embarque, tapete vermelho e balinhas de boas vindas. Tudo para

apenas 40 passageiros, confortavelmente acomodados em poltronas com descanso para os pés, num ônibus de 13 metros com ar condicionado e janelas panorâmicas.

Essa realidade existe desde junho de 1997, na linha Executivo Non-Stop da Viação Cidade do Aço, da cidade de Barra Mansa (RJ). São 16 carros em quatro linhas, ligando São Lourenço (MG), Cruzeiro (SP), Resende (RJ), Barra Mansa (RJ) e Volta Redonda (RJ) ao Rio de Janeiro (RJ).

“Nosso objetivo é atrair aquele passageiro que se desloca a trabalho, utilizando meios próprios de transporte”, revela Joel Fernandes Rodrigues, diretor executivo, há 36 anos na empresa. “Oferecemos conforto e pontualidade ao passageiro, que ao adquirir o bilhete elimina os gastos com gasolina, pedágio e estacionamento. Sem falar no estresse do trânsito e no desgaste de seu automóvel”, acrescenta.

Desde o início da operação da linha de ônibus executivos, a Cidade do Aço identificou um aumento considerável de passageiros por carro em relação às linhas convencionais, comprovando a boa aceitação do serviço. “Até mesmo os usuários tradicionais das linhas convencionais migraram para os carros executivos”, informa Rodrigues.

Preocupada com a satisfação dos usuários, a empresa realiza frequentemente pesquisas para aprimorar o serviço oferecido. Uma dessas pesquisas identificou, por exemplo, a necessidade da redução de lu-

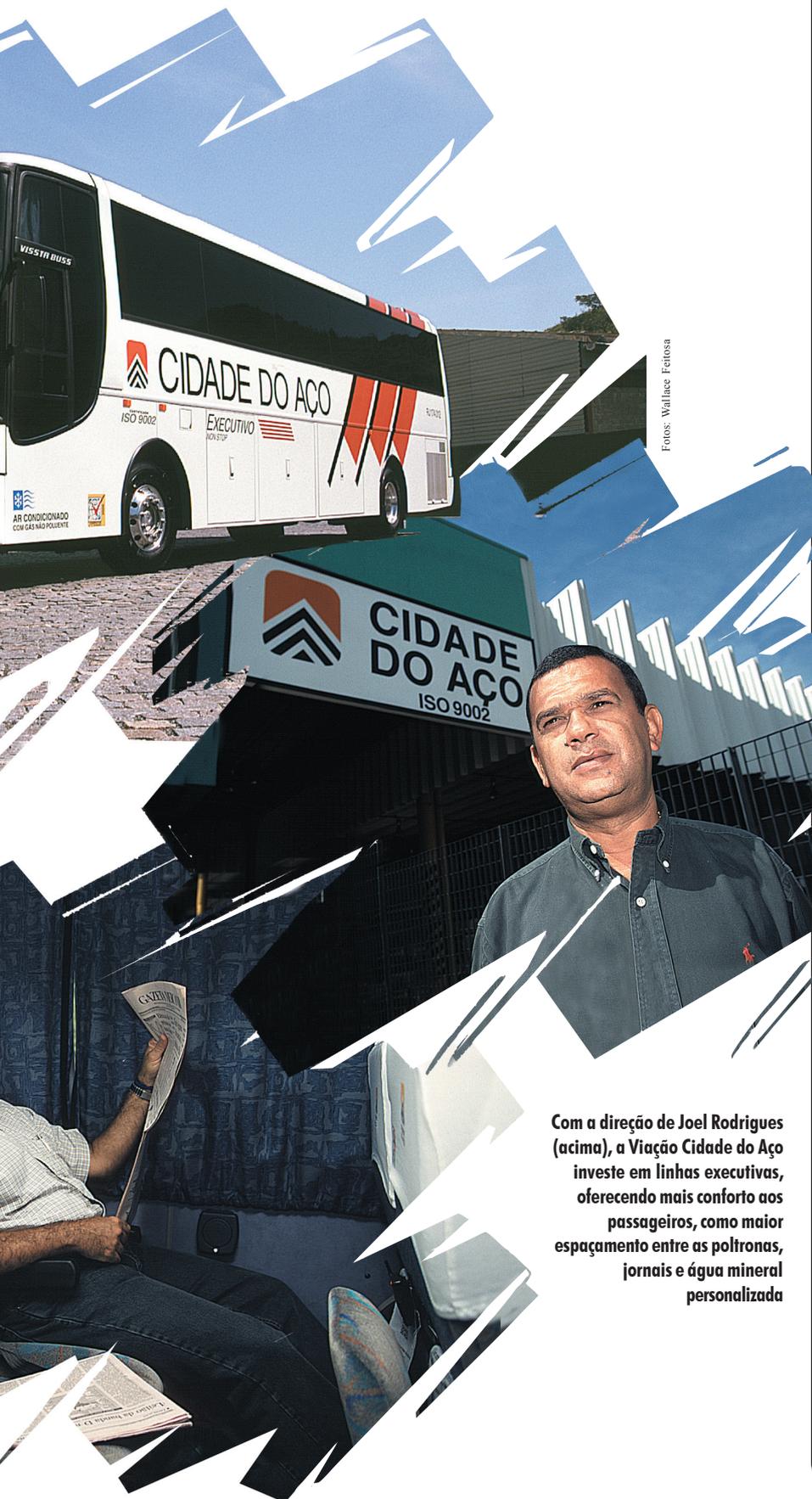
gares em favor de um maior espaçamento entre as poltronas. Os primeiros carros apresentavam 46 lugares, que foram posteriormente reduzidos para 42 e, finalmente, para os atuais 40.

“As pesquisas também estimularam o serviço de leitura de bordo. Firmamos parcerias com o jornal Gazeta Mercantil e com revistas da editora Globo, que são gratuitamente ofertados aos passageiros”, conta o diretor da Cidade do Aço, que não esconde o interesse em atrair para suas linhas profissionais liberais e executivos que, a trabalho, deslocam-se do sul de Minas Gerais e do interior do estado carioca até a cidade do Rio de Janeiro.

Segunda geração de ônibus – Nas linhas executivas operam veículos Scania K124IB 4x2, com motor de 360 cavalos, equipados com caixa de câmbio com Comfort Shift, que facilita a troca de marchas e elimina os solavancos para os passageiros. Rodas de alumínio completam a estética dos carros, já premiados em concursos de pintura de frota, e o volante com regulagem de inclinação e altura beneficia o conforto da condução para o motorista.

Os ônibus Scania fazem parte de uma segunda geração de carros executivos. Junto com eles, mudanças como as janelas maiores e os vidros colados foram implementadas nas carrocerias. “Acreditamos que a participação desse tipo de veículo em nossa frota deve aumentar nos próximos anos”, diz Rodrigues. Ele reconhece nos usuários da linha Executivo Non-stop clientes exigentes mas fiéis, que valorizam a qualidade do serviço oferecido. 





Fotos: Wallace Feitosa

A busca constante pela qualidade

A Viação Cidade do Aço foi fundada em julho de 1951 a partir de uma frota de 4 lotações que ligavam o município carioca de Barra Mansa ao seu então distrito de Volta Redonda. Praticamente 20 anos depois, em 1972, os irmãos Curvello assumiram o controle acionário da empresa e implantaram uma política administrativa voltada, principalmente, para a qualidade dos serviços prestados.

No ano de 1994, a profissionalização do comando da Cidade do Aço colocou em prática a chamada política de qualidade total, o que resultaria na certificação ISO 9002 ao final da década. Desde 1995, a empresa está instalada em uma moderna sede às margens da Rodovia Presidente Dutra, na cidade de Barra Mansa (RJ), num terreno de 62 mil metros quadrados, com uma área construída de 6 mil metros quadrados. Lá, funcionam os setores de Tráfego, Manutenção, Administração, Recursos Humanos e Encomendas, numa estrutura que inclui refeitório e áreas de lazer e treinamento, além de dormitório para os motoristas. Em sua oficina passam, em média, 80 carros por dia para as revisões antes de cada viagem. Atualmente, a Cidade do Aço conta com 490 funcionários, dos quais 180 são motoristas, e uma frota de 120 carros distribuídos em linhas pelo sul dos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais e o Estado de São Paulo. Quatro outras garagens da empresa estão estrategicamente localizadas nas cidades de Cruzeiro (SP), São Lourenço (MG), Rio de Janeiro (RJ) e Resende (RJ). A empresa atua no transporte de linhas executivas, urbanas, fretamento, excursões e encomendas.

Com a direção de Joel Rodrigues (acima), a Viação Cidade do Aço investe em linhas executivas, oferecendo mais conforto aos passageiros, como maior espaçamento entre as poltronas, jornais e água mineral personalizada

De turbinas a grãos de café

Empresa pioneira no transporte super-pesado no País rompe paradigmas e investe em rodotrens para contêineres de café

Quem acompanha o transporte de cargas no Brasil sabe que o nome Superpesa significa, invariavelmente, o deslocamento de imensas cargas indivisíveis. A empresa, com sede no Rio de Janeiro (RJ), atua há décadas nesse setor, seja com cavalos-mecânicos, seja com balsas-guindastes ou outros equipamentos especiais, muitos de fabricação própria.

Até aí, nenhuma novidade. Mas há cerca de um ano, a Superpesa resolveu arriscar. Vislumbrando uma oportunidade de mercado, adquiriu cavalos-mecânicos novos e entrou de cabeça no transporte dedicado de contêineres. Algo inteiramente novo para a empresa.

A carga, grãos de café com destino à exportação, também parecia nada usual. Entretanto, segundo o vice-presidente da Superpesa, João Alberto Alves, as diferenças terminavam por aí, uma vez que todo o transporte de café seria assumido pela transportadora. “Nosso negócio sempre foi absorver as necessidades de transporte de carga do cliente. Olhando por esse lado não há diferença se você transporta uma turbina gigantesca ou grãos de café”, diz ele.

A Superpesa entrou na operação acrescentando sua experiência como transportadora, acostumada várias vezes a construir ela própria peças para viabilizar o serviço. “No caso do café, tivemos que construir aqui mesmo uma plataforma metálica para que os contêineres pudessem aguardar lá no cliente as carretas na altura adequada”, conta Alves.

Estão envolvidos na operação 3 cavalos-mecânicos R124GA 6x4, com motor de 420 cavalos, freio auxiliar hidráulico Scania Retarder e ar condicionado. Os conjuntos, em composições



Nilton Santos

Mônica Zanoni

tipo rodotrem, estão avaliados em aproximadamente R\$ 200 mil e carregam um total de 46 toneladas, sendo 23 toneladas em cada contêiner.

O ponto de coleta de carga fica localizado na cidade mineira de Varginha, conhecida como importante ponto de consolidação de café do País. De lá, os caminhões seguem para o porto do Rio de Janeiro (RJ), numa viagem de 440 quilômetros. Conforme o contrato firmado entre a Superpesa e a exportadora de café, os veículos têm que sair da sede da transportadora, na capital do Estado, coletar o café em Varginha e retornar ao porto do Rio de Janeiro em, no máximo, 24 horas.

A operação, que respeita uma programação quinzenal, apresenta quatro etapas distintas. A primeira é a coleta dos contêineres vazios no terminal portuário. Depois, é realizada uma vistoria das condições do contêiner, com aten-

ção especial à ausência de odor de qualquer espécie. A Superpesa aguarda, então, a solicitação da viagem, partindo em seguida para buscar a carga e entregá-la no porto.

Troca de informações – “O estudo de toda essa operação consumiu aproximadamente 18 meses, num trabalho constante de intercâmbio de informações entre nós e a empresa responsável pela exportação de café”, informa Jorge Soares, diretor comercial de novos negócios da empresa. Ele acrescenta que a experiência da Superpesa na solução das dificuldades do transporte, oriunda das cargas indivisíveis, foi muito valiosa para a operação com os rodotrens. “Os pontos que mereceram maior atenção foram os extremos, onde a carga é coletada e descarregada, pois como temos que cumprir um horário rigoroso os carros não podem perder tempo nas paradas”, diz.

Com o bom desempenho na operação com o café, a Superpesa iniciou duas outras atividades no transporte de produtos a granel com frotas dedicadas. Primeiro, minérios vindos de São João del Rey (MG), cujo destino é o mesmo do café: o porto do Rio de Janeiro e a exportação. Depois, borracha sintética, que é transportada entre duas unidades de uma mesma indústria, uma em Recife (PE) e outra em Duque de Caxias (RJ).

Nas novas operações, os veículos da Superpesa ganharam regularidade. Percorrem rotas fixas, totalizando médias de aproximadamente 14 mil quilômetros por mês cada um. Os resultados após um ano de atuação animam os executivos da empresa, que se confessam abertos a novas rotas e produtos. No estudo de novas cargas, entretanto, uma única ressalva é feita: a Superpesa prefere sempre absorver sozinha todas as necessidades de transporte do cliente, fazendo questão de implementar melhorias no processo e contribuir diretamente para o seu sucesso. 🌿



Rodotrens com contêineres de café: novidade para a Superpesa

Uma Expedição em nome da Paz

Casal de Cuiabá (MT) inicia viagem de caminhão de ida e volta ao Alasca, percorrendo 17 países do continente americano e divulgando manifesto da Unesco em favor do tolerância entre os povos



O ano de 2001 foi eleito pela Unesco como o Ano Internacional do Diálogo entre as Civilizações, o Ano Internacional dos Voluntários e o Primeiro Ano da Década Internacional da Cultura da Paz e Não Violência para as Crianças do Mundo. Para marcar essa data, o casal Júnior e Tanja Lopes, de Cuiabá (MT), resolveu pôr em prática um antigo sonho: ir de caminhão do Brasil até o Alasca, no extremo norte do continente americano.

O projeto, que foi batizado de Caracol Américas em alusão ao animal que carrega a própria casa, teve início no dia 12 de janeiro deste ano, no Memorial da América Latina, em São Paulo (SP). Ao todo serão 80 mil quilômetros, percorridos em aproximadamente 15 meses, atravessando a América do Sul, a América Central, costa Oeste dos Estados Unidos e do Canadá e o Alasca e retornando ao ponto de partida.

Para ser o meio de transporte e, simultaneamente, a casa de Júnior e Tanja, um veículo Scania P94CB 6x4, de 260 cavalos de potência, foi escolhido e transformado em motor-home. Um baú térmico com cama, cozinha, geladeira, fogão, chuveiro e ar condicionado foi acrescentado à carroceria e uma passagem na cabina, que comunica os dois ambientes, foi estrategicamente providenciada.

“Criamos uma estrutura capaz de enfrentar as condições adversas de estrada e temperatura por onde vamos passar”, diz Júnior, que pretende percorrer uma média de 250 quilômetros por dia. “Parece pouco, mas a idéia não é simplesmente passar pelos lugares e cumprir quilometragens. Nossa intenção é parar e estabelecer contato com as pessoas, trocar informações”, revela ele.

A necessidade do contato pessoal entre diferentes culturas foi, justamente, o que motivou o casal a realizar a expedição. “Vivemos em épocas de Internet. São raras as chances de realmente encontrar e conversar cara a cara com pessoas”, conta Tanja, que interrompeu o curso de Psicologia para participar da viagem.

Caberá a ela, enquanto o marido conduz o caminhão, registrar todos os acontecimentos da expedição. O casal mantém um endereço na Internet (www.projetcocaracol.com.br) e pretende editar um livro ao final da viagem.

No dia 28 de janeiro, a expedição já havia cruzado a fronteira do Brasil com o Uruguai e seguia rumo à capital, Montevidéu. Praticamente quinze dias depois, Buenos Aires, a capital da Argentina, era alcançada, seguindo o itinerário sem problemas (veja quadro).

A permanência em cada localidade não segue um critério rigoroso. Segundo Júnior, cada local merece atenção especial, o que pode resultar em mais ou menos tempo em cada parada. “O importante é estabelecer contato com as pessoas, divulgar o manifesto da Unesco e mostrar um pouco da cultura brasileira. Não há como determinar quanto tempo isso pode levar em cada lugar”, justifica ele.

Fotos: Emanuel A.P.





— Ida
— Volta

Por dentro da "concha" do caracol

- Ⓢ Gerador Diesel de 12 kVA
- Ⓢ Eletrodomésticos de última geração
- Ⓢ Motocicleta de 200 c.c.
- Ⓢ Barco inflável de 3,6 metros com motor de popa de 25 hp
- Ⓢ Tanque de combustível Diesel de 650 litros
- Ⓢ 2 Cilindros de gás (20 kg/cada) para cozinha
- Ⓢ Boiler para aquecimento de ambiente e de água com aproveitamento de calor do motor do veículo, com três dissipadores internos de calor
- Ⓢ Reservatório de água potável de 1.000 litros
- Ⓢ 2 pneus-estepe
- Ⓢ Nivelador hidráulico da carroceria em 4 pontos
- Ⓢ Guindaste hidráulico na parte traseira do veículo para movimentação dos estepes e moto, além de cargas para o bagageiro
- Ⓢ Bagageiro de 3,00 x 1,60 m no teto do caminhão para mais de 2.000 kg
- Ⓢ Calibradores pneumáticos em todos os pneus
- Ⓢ Abertura para acesso interno da cabina ao interior do baú
- Ⓢ Defletor de ar no veículo, melhorando o consumo de combustível
- Ⓢ Faróis de milha
- Ⓢ Ar-condicionado de 50.000 BTUs
- Ⓢ Telefone global com antena veicular que permite a comunicação em movimento de qualquer parte do planeta
- Ⓢ Equipamento de rastreamento por satélite



Os "passos" do Caracol

- **BRASIL:** (Ida) São Paulo - Londrina - Curitiba - Florianópolis - Porto Alegre - Santana do Livramento. (Retorno) Boa Vista - Manaus - Santarém - Belém - São Luís - Parnaíba - Teresina - Fortaleza - Mossoró - Natal - João Pessoa - Recife - Maceió - Aracaju - Salvador - Feira de Santana - Vitória da Conquista - Ilhéus - Canavieiras - Santa Cruz Cabrália - Porto Seguro - Prado - Caravelas - Vitória - Campos - Rio de Janeiro - São Paulo.
- **URUGUAI:** Rivera - Las Piedras - Montevidéo - Fray Bentos
- **ARGENTINA:** Gualequaychu - Buenos Aires - San Rafael - Sta. Rosa - Bahía Blanca - Neuquén - San Carlos de Bariloche - Esquell - Perito Moreno - Mendoza - Córdoba - San Miguel de Tucumán
- **CHILE:** Cochrane - Coihaique - Pto Montt - Osorno - Valdivia - Temuco - Concepción - Chillán - Talca - Santiago - Antofagasta - Iquique - Arica
- **PERU:** Tacna - Arequipa - Puno - Cuzco - Nazca - Lima - Trujillo
- **EQUADOR:** Cuenca - Guayaquil - Quito - Ilhas Galápagos
- **PANAMÁ:** Colón - Cidade do Panamá - David
- **COSTA RICA:** San José - Puntarenas
- **NICARÁGUA:** Manágua - León
- **HONDURAS:** Tegucigalpa - San Pedro Sula
- **EL SALVADOR:** San Salvador
- **GUATEMALA:** Cidade de Guatemala
- **BELIZE:** Belmopán - Belize City
- **MÉXICO:** Chetumal - Chichen Itzá - Mérida - Campeche - Villahermosa - Tuxtla Gutiérrez - Veracruz - Orizaba - Puebla - Acapulco - Mexico City - Tampico - San Luis Potosí - Aguascalientes - Guadalajara - Puerto Vallarta - Mazatlán - Durango - Saltillo - Monterrey - Nuevo Laredo - Torreón - Culiacán - Los Mochis - La Paz - Santa Rosalía - Ensenada - Tijuana
- **ESTADOS UNIDOS:** San Diego - Los Angeles - Grand Canyon - Las Vegas - Bakersfield - Fresno - San Francisco - Yosemite National Park - Reno - Eureka - Eugene - Salem - Portland - Tacoma - Seattle - Boston - New York - Philadelphia - Baltimore - Washington - Richmond - Norfolk - Raleigh - Charlotte - Columbia - Charleston - Savannah - Jacksonville - Daytona Beach - Orlando - Tampa - St. Petersburg - Fort Lauderdale - Miami
- **CANADÁ:** Vancouver - Kamloops - Banff - Calgary - Edmonton - Jasper National Park - Prince George - Dawson Creek - Fort Nelson - Watson Lake - Whitehorse - Fort Simpson - Fort Providence - High Level - Valleyview - Saskatoon - Regina - Winnipeg - Thunder Bay - Sault Ste Marie - Sudbury - North Bay - Toronto - Niagara Falls - Kingston - Ottawa - Montreal - Quebec - Halifax
- **ALASCA (EUA):** Anchorage - Mt. McKinley - Fairbanks
- **VENEZUELA:** San Cristóbal - Maracaibo - Coro - Barquisimeto - Valencia - Caracas - Barcelona - Cumaná - Ciudad Guayana - Ciudad Bolívar

Haja lixo

Caminhões pesados começam a atuar na transferência de lixo da cidade do Rio de Janeiro (RJ), transportando mais de 20 toneladas a cada viagem

O lixo é um dos maiores problemas das grandes cidades. O que fazer com as milhares de toneladas que se formam todos os dias? Vários estudiosos e administradores públicos têm dedicado horas de trabalho na busca por soluções para os dejetos de nosso dia-a-dia. As alternativas apontam para a reciclagem dos materiais, para a utilização de produtos biodegradáveis e para uma maior conscientização das populações quanto à diminuição da quantidade de lixo doméstico.

Enquanto soluções efetivas não são implantadas, o lixo das cidades precisa ser coletado e dispensado, seja em incineradores ou nos chamados aterros sanitários. Para que o processamento do lixo seja eficiente nas grandes cidades, os veículos que o coletam ou transportam desempenham funções importantes e bem distintas.

Na coleta, caminhões menores percorrem as ruas, recolhendo os dejetos domésticos praticamente de porta em

porta. Conduzem a carga, compactada ou triturada, até as estações de transbordo, onde caminhões maiores farão, na maioria dos casos, a transferência para os aterros sanitários, situados normalmente em locais afastados.

Carga disputada – Desde março deste ano, a Della Volpe, transportadora com sede em São Paulo, entrou no negócio do transporte de lixo, num desdobramento inusitado de suas atividades tradicionais. A empresa opera há 45 anos no ramo de locação de equipamentos e no transporte de cargas normais (exceto fracionadas) e especiais (indivisíveis). Após vencer uma licitação na prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, começou a trabalhar com uma

frota de 25 veículos dedicada ao transporte de lixo daquela cidade.

“Trata-se de uma carga como qualquer outra”, diz Gilberto Della Volpe, diretor executivo da empresa. A Della Volpe nunca havia operado nesse tipo de serviço e investiu cerca de R\$ 150 mil em cada conjunto de cavalo e carreta para o transbordo de lixo.

Os veículos carregam nas estações dos bairros de Caju, Jacarepaguá e Irajá. O destino final do lixo é o aterro sanitário de Gramacho, a cerca de 40 quilômetros do centro do Rio de Janeiro. Por mês, cada veículo roda de 9 a 10 mil quilômetros, num regime de 24 horas, de segunda-feira à sábado.

Os cavalos mecânicos são modelo P114GA 4x2, de 330 cavalos, equipados com climatizador de ar da cabina. Tractionam carretas de 45 metros cúbicos basculantes, que recebem cerca de 22 toneladas de lixo a cada viagem. 🌿



Da cidade ao aterro: caminhões pesados são responsáveis pelo transbordo do lixo

PARCERIA



Scania na praia

Caminhão roda cerca de 5.500 quilômetros levando diversão às praias brasileiras

Em época de verão, nada melhor do que se divertir e tomar sorvete. Pensando assim, a Scania e a fabricante de sorvetes e picolés Kibon realizaram, de 29 de dezembro de 2000 a 11 de fevereiro deste ano, o evento itinerante Projeto Coração Kibon, que ofereceu às comunidades litorâneas shows, esportes

radicais e exibição de filmes, além de prestação de serviços.

A Scania disponibilizou um caminhão R124GA 4x2, de 360 cavalos, na cor azul, que foi engatado a uma carreta promocional da Kibon, palco das atrações. O projeto começou pelo litoral fluminense, nas praias da Barra e do Leme, pas-

sando pela praia de Icarai, em Niterói (RJ). Em seguida, dirigiu-se para o litoral paulista, visitando praias em Ubatuba, Praia Grande e Santos. A Praia do Morro, em Guarapari (ES) veio na sequência. O encerramento do projeto aconteceu no litoral sul do País, no Balneário de Camboriú, em Santa Catarina. 🍦

EMPRESA

Onze anos de estrada



Eduardo Marques

A Coopercarga, Cooperativa de Transporte de Cargas do Estado de Santa Catarina, está em festa. No mês de fevereiro foram comemorados onze anos de atuação no mercado, que inclui o Mercosul.

A cooperativa catarinense participa, em conjunto com a Fabet (Fundação Adolfo Bósio de Educação no Transporte) e a Scania, do projeto de implantação do CETT (Centro de Educação e Tecnologia no Transporte), que será inaugurado brevemente em Concórdia (SC).

Para 2001, a transportadora tem como meta a ampliação da sua atua-

ção, transformando-se em operador logístico integrado. Com a construção de uma central de distribuição própria, pretende fazer, além do transporte, a armazenagem e a distribuição das mercadorias de seus clientes.

Atualmente, a Coopercarga conta com treze filiais localizadas em oito estados brasileiros e uma em Buenos Aires, na Argentina. A sua frota tem cerca de 1000 veículos e atende clientes como Sadia, Perdigão, Seara, Gessy Lever, Frigoríficos Aurora, Pamplona, Friboi e Margem, Kibon, Parati, Polieteno, J. Macedo, Danone, Ferrero Rocher, Nestlé e Cargill. 🍦

Computador dentro do caminhão



Jonas Nordin

Os caminhões Scania com motor eletrônico podem sair de fábrica, agora, equipados com computador de bordo. Entre as informações fornecidas pela novidade em tempo real ao motorista estão o consumo de combustível, a temperatura da água do motor e as pressões do óleo e do turbocompressor. Ao pressionar um botão, o

motorista também visualiza o consumo total e por quilômetro rodado do combustível, a velocidade média do veículo e a distância percorrida.

No caso de operações com o veículo parado, como guindastes, betoneiras ou bombas de lançamento de concreto, o motorista verifica por meio do computador de bordo a quantidade de horas que o motor está trabalhando e quanto combustível foi consumido em marcha lenta.

Para o frotista, os dados podem ser acessados posteriormente com seus valores totais, o que possibilita um controle preciso de como o veículo foi conduzido. Como medida de segurança, o computador de bordo conserva os dados armazenados mesmo quando as baterias do veículo são removidas. O novo equipamento também pode ser montado em veículos com motor eletrônico já em operação no mercado.

Mais uma vez na frente

Depois de ser a primeira montadora da América Latina a receber o certificado da norma ambiental ISO 14001, a Scania, novamente, foi a primeira a receber a certificação ISO 9001/2000, versão atualizada da norma internacional de qualidade. A nova certificação atesta a busca constante da empresa pela satisfação de seus clientes, a melhoria contínua através da avaliação do próprio desempenho e a existência de



um sistema de gestão por processos. Os trabalhos para conseguir a certificação começaram no início de 2000, antes mesmo da publicação da versão final da nova norma. Hoje, na Scania, há um Sistema de Gestão Integrado (SGI), que engloba qualidade, meio ambiente, segurança e saúde ocupacional, e promove um trabalho de conscientização e treinamento dos mais de 2.300 funcionários da fábrica de São Bernardo do Campo (SP).

Parabéns pra você...

A Scania Argentina comemora em março deste ano o 25º aniversário de sua unidade industrial situada em Colombres, a 15 quilômetros de Tucumán. A unidade é responsável pela produção e exportação de caixas de câmbio e diferenciais para a América Latina e Europa, além da montagem de caminhões e ônibus para o mercado argentino. Desde a sua implantação, em

1976, até março deste ano, a unidade já produziu 169.859 caixas de câmbio, 53.857 diferenciais e 25.720 veículos, incluindo caminhões e chassis para ônibus. Atualmente, a fábrica da Scania em Tucumán conta com 770 funcionários.



Divulgação

Mercúrio, a melhor em 2000

A Expresso Mercúrio, de Porto Alegre (RS), que foi capa da Rei da Estrada na edição



passada, recebeu o prêmio de melhor transportadora do ano 2000 pela revista Transporte Moderno. Todo ano, essa premiação valoriza as maiores transportadoras do País.

Pintura em recorte nos cavalos Scania

A transportadora Transanta Rita, de Leopoldina (MG), recebeu seus 10 novos caminhões R124GA 4x2, de 360 cavalos, de maneira diferente. Eles foram adesivados na fábrica da montadora, em São Bernardo do Campo (SP), e saíram prontos para rodar.

A Scania contratou um escritório de design, que se responsabilizou pela criação da personalização da frota. O trabalho, que é conhecido como pintura em recorte eletrônico, apresenta facilidade de aplicação e possibilita grafismos mais ousados que a pintura convencional. O projeto de personalização de frota da Transanta Rita incluiu também os semi-reboques tipo sider.

Desde o início de fevereiro, o prefixo dos telefones da Scania foi alterado de 752 para 4344. Os ramais não sofreram qualquer mudança.

Novo prefixo

Desde o início de fevereiro, o prefixo dos telefones da Scania foi alterado de 752 para 4344. Os ramais não sofreram qualquer mudança.



Novos Scania na Sopro Divino

A Transportadora Sopro Divino, de Araras (SP), adquiriu recentemente 10 caminhões Scania para ampliação da frota, que tem cerca de 300 veículos. Os novos caminhões são modelo R124GA 4x2, de 420 cavalos, todos equipados com carroceria tipo sider de 14,80 metros de comprimento. Os caminhões, destinados especialmente para o transporte de produtos da Nestlé, contam com rastreamento por satélite e climatizador de ar da cabina. “A melhoria da economia nacional e o conseqüente aumento de novos compromissos, motivou a compra de novas unidades”, diz Rui César Alves, diretor comercial da transportadora, que também é presidente do Setcesp, Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região.

A Camargo Corrêa, empresa do ramo de construção civil, acaba de colocar em operação quatro novos caminhões Scania modelo P124CB 6x4, de 420 cavalos, equipados com caçamba modelo Tib-cret, com capacidade de carga de 6 metros cúbicos.

Carrinho-de-mão gigante

A grande vantagem desses veículos está no tipo de implemento (Tib-cret), que possibilita despejar de uma só vez todo o concreto transportado. Os veículos, equipados com freio auxiliar Scania Retarder, tomada de força e caixa de câmbio GRS900, estão sendo utilizados na concretagem das barragens da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no Pará.



Divulgação



Mônica Zanoni

Alberto Murayama

Ano novo, área nova



Divulgação

Geocal investe em frota própria

A Geocal Mineração, de Santana do Parnaíba (SP), comprou seus primeiros caminhões rodoviários para o transporte de pedra britada. Ao todo foram quatro caminhões Scania, sendo três modelo R124GA 4x2, de 420 cavalos, equipados com caixa de câmbio GRS900 e freio auxiliar Scania Retarder. O outro veículo é um modelo R124LA 4x2, de 420 cavalos, que além da caixa de câmbio GRS900 e o freio auxiliar Scania Retarder, possui suspensão traseira a ar. Os quatro foram implementados com caçambas basculantes de 25 metros cúbicos.

Os caminhões foram adquiridos pela Geocal para facilitar o transporte de pedra britada para canteiros de obra. Antes, eram os clientes ou empresas terceirizadas que retiravam o material na mineradora.



Emanuel A. P.

Em fevereiro deste ano, a Scania reformulou sua área de motores industriais e marítimos. Agora, a nova área chama-se Unidade de Negócios de Motores Industriais e Marítimos da Scania. Como diretor dessa unidade de negócios foi apontado José Hamilton Sangiuliano, que trabalha há 22 anos na empresa.

Os motores marítimos dividem-se em duas ca-

tegorias, podendo ser utilizados tanto para trabalho como para lazer. Já os motores industriais podem ser usados para geração de energia, além de aplicações na área agrícola e propulsão de equipamentos.

Hoje, os motores saem da produção praticamente prontos, já especificados para a operação a que se destinam. O tempo que leva desde a emissão do pedido até a entrega do produto varia de 45 a 60 dias. Para o futuro, o objetivo da nova área é diminuir esse prazo para 10 dias, mantendo a mesma qualidade sem aumentar o estoque.

“Nossa idéia é que com apenas cinco ou seis motores básicos, que são aqueles que utilizam os mesmos componentes para qualquer aplicação, seja possível montar dezoito a vinte modelos personalizados”, explica Sangiuliano, que acredita que esse objetivo seja alcançado até 2004. A Unidade de Negócios de Motores Industriais e Marítimos conta com as atividades de Marketing, Vendas, Serviços, Engenharias de Produto, de Aplicações e de Produção, Compras de componentes específicos e Logística. Participa da montagem final, embala e fatura para o cliente, controlando custos e definindo estratégias de mercado. A nova unidade também é responsável pela coordenação de todas as atividades relacionadas à comercialização de motores industriais e marítimos na América Latina.

De cara nova

A Supermac Máquinas e Caminhões da Amazônia é a nova concessionária da Scania nos Estados do Amazonas e Roraima. Localizada na Av. Costa e Silva, 95 B, no Bairro do Crespo, em Manaus (AM), ela oferece uma ampla estrutura para a comercialização dos produtos Scania, o que inclui, além de caminhões, ônibus e motores, peças de reposição e assistência técnica.



Divulgação

ALAGOAS

-Rio Largo
Novepe Nordeste Veículos Pesados Ltda.
Tel. (82) 262-1414

AMAZONAS

-Manaus
Supermac Mág. e Caminhões da Amazonia Ltda.
Tel. (92) 237-4043

BAHIA

-Barreiras
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (77) 811-4831

-Feira de Santana
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (75) 622-3434

-Salvador
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (71) 301-9911

-Teixeira de Freitas
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (73) 292-5200

-Vitória da Conquista
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (77) 423-5135

CEARÁ

-Fortaleza
Conterrânea Veículos Pesados Ltda.
Tel. (85) 279-2222

DISTRITO FEDERAL

-Brasília
Varella Veículos Pesados Ltda.
Tel. (61) 394-5000

ESPIRITOSANTO

-Viana
Venac Veículos Nacionais Ltda.
Tel. (27) 346-7900

GOIÁS

-Aparecida de Goiânia
Varella Veículos Pesados Ltda.
Tel. (62) 283-6363

-Rio Verde
Varella Veículos Pesados Ltda.
Tel. (62) 612-3233

MARANHÃO

-Balsas
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste Ltda.
Tel. (98) 541-2431

-Imperatriz
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste Ltda.
Tel. (98) 523-1922

-São Luís
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste Ltda.
Tel. (98) 245-1919

MATOGROSSO

-Cuiabá
Rota-Oeste Veículos Ltda.
Tel. (65) 661-2660

-Rondonópolis
Rota-Oeste Veículos Ltda.
Tel. (65) 421-3555

-Sinop
Rota-Oeste Veículos Ltda.
Tel. (65) 515-9999

MATOGROSSOSUL

-Campo Grande
P. B. Lopes & Cia. Ltda.
Tel. (67) 793-5080

MINAS GERAIS

-Contagem
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (31) 3396-1622

-Governador Valadares
Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.
Tel. (33) 3278-3000

-Juiz de Fora
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (32) 3221-3092

-Montes Claros
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (38) 3213-2700

-Muriae
Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.
Tel. (32) 3722-3444

-Patos de Minas
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (34) 3822-5555

-Pouso Alegre
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (35) 3422-5600

-Uberlândia
Escandinávia Veículos Ltda.
Tel. (34) 3233-8000

PARÁ

-Belém
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
Tel. (91) 242-0211

-Marituba
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
Tel. (91) 255-3011

PARAÍBA

-Bayeux
Novepa Nordeste Veículos da Paraíba Ltda.
Tel. (83) 232-1686

-Campina Grande
Novepa Nordeste Veículos da Paraíba Ltda.
Tel. (83) 331-2799

PARANÁ

-Cascavel
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (45) 225-6011

-Curitiba
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (41) 362-1515 (Cajuru)
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (41) 346-0202 (Pinheirinho)

-Foz de Iguaçu
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (45) 526-4333

-Guarapuava
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (42) 624-2188

-Londrina
P. B. Lopes & Cia. Ltda.
Tel. (43) 329-0780

-Maringá
P. B. Lopes & Cia. Ltda.
Tel. (44) 228-5757

-Pato Branco
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (46) 225-2598

-Ponta Grossa
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (42) 227-4141

PERNAMBUCO

-Petrolina
Novepe Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Tel. (81) 3864-5000

-Recife
Novepe Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Tel. (81) 3339-3911

PIAUI

-Teresina
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (86) 220-6700

RIO DE JANEIRO

-Barra Mansa
Equipo Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (24) 3348-3332

-Rio de Janeiro
Equipo Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (21) 474-5040

RIOGRANDE DO NORTE

-Parnamirim
Carajás Veículos Ltda.
Tel. (84) 272-2849

RIOGRANDE DO SUL

-Canoas
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (51) 477-2211

-Carazinho
Brasdiezel S.A. Comercial e Importadora
Tel. (54) 330-1122

-Caxias do Sul
Brasdiezel S.A. Comercial e Importadora
Tel. (54) 229-3577

-Eldorado do Sul
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (51) 481-3900

-Garibaldi
Brasdiezel S.A. Comercial e Importadora
Tel. (54) 463-8511

-Ijuí
Brasdiezel S.A. Comercial e Importadora
Tel. (55) 332-8300

-Lajeado
Brasdiezel S.A. Comercial e Importadora
Tel. (51) 748-9822

-Palmeira das Missões
Mecânica Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (55) 742-1771

-Passo Fundo
Mecânica Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (54) 317-9600

-Pelotas
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (53) 274-3535

-Portão
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (51) 568-2666

-Santa Maria
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (55) 211-2002

-Três Cachoeiras
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (51) 667-2474

-Uruguaiana
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (55) 412-3308

-Vacaria
Mecânica Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (54) 232-1433

RONDÔNIA

-Ji-Paraná
Rovema Veículos e Máquinas Ltda.
Tel. (69) 421-5696

-Porto Velho
Rovema Veículos e Máquinas Ltda.
Tel. (69) 222-2766

-Vilhena
Rovema Veículos e Máquinas Ltda.
Tel. (69) 322-3715

SANTACATARINA

-Concórdia
Ediba Eletro Diesel Battistella Ltda.
Tel. (49) 442-5011

-Cordilheira Alta
Ediba Eletro Diesel Battistella Ltda.
Tel. (49) 328-0111

-Itajaí
Mecânica de Veículos Piçarras Ltda.
Tel. (47) 346-1447

-Joinville
Mecânica de Veículos Piçarras Ltda.
Tel. (47) 473-7597

-Lages
Ediba Eletro Diesel Battistella Ltda.
Tel. (49) 226-0411

-Piçarras
Mecânica de Veículos Piçarras Ltda.
Tel. (47) 345-0577

-Tubarão
Ediba Eletro Diesel Battistella Ltda.
Tel. (48) 628-0511

SÃO PAULO

-Araçatuba
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (18) 631-1010

-Araraquara
Escandinávia Veículos Ltda.
Tel. (16) 222-5766

-Bauru
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (14) 223-2944

-Caçapava
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (12) 253-1611

-Guarulhos
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (11) 6461-8500

-Jales
Escandinávia Veículos Ltda.
Tel. (17) 632-2835

-Porto Ferreira
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (19) 581-4144

-Registro
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (13) 6821-6711

-Ribeirão Preto
Escandinávia Veículos Ltda.
Tel. (16) 615-9900

-Salto Grande
P. B. Lopes & Cia. Ltda.
Tel. (14) 325-1000

-Santo André
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (11) 4976-2755

-Santos
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (13) 3230-2980

-São José do Rio Preto
Escandinávia Veículos Ltda.
Tel. (17) 225-1166

-São Paulo
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (11) 3976-4777 (Piqueri)

-Sorocaba
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (15) 221-2838

-Sumaré
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (19) 3864-1890

SERGIPE

-Nossa Senhora do Socorro
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (79) 253-1204

TOCANTINS

-Gurupi
CVR Comercial de Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (63) 314-1001

REPRESENTANTES NA AMÉRICA LATINA

BOLÍVIA

-Sta. Cruz de la Sierra
Coral Corporación Automotriz Ltda.
Tel. (005913) 42-1444/1555/1800/2229/1091

COLÔMBIA

-Santafé de Bogotá
Inversiones Betco S.A.
Tel. (00571) 416-6464/412-3030

COSTARICA

-San Jose
Eurobus S.A.
Tel. (00506) 290-2255

ECUADOR

-Quito
Zence Yepes Cia. De Comercio S.A.
Tel. (005932) 410-650/400-222

GUATEMALA

-Guatemala
Promotora de Camiones S.A.
Tel. (00502) 4-711333/4-735867

NICARÁGUA

-Manágua
NIMAC - Nicaragua Machinery Company
Tel. (005052) 631151/331152 a 331159

PARAGUAI

-Asunción
Diesa S.A.
Tel. (0059521) 50-3921 a 50-3928/50-3720

REPÚBLICA DOMINICANA

-Santo Domingo
Atlantica C. Por A.
Tel. (001809) 565-3161

URUGUAI

-Montevideo
Jose Maria Duran S.A.
Tel. (005982) 924-0433/0435/0450/0451

VENEZUELA

-Maracaibo
Venezolana de Camiones C.A. (Venecamiones C.A.)
Tel. (005861) 21072/213209/228807

-San Cristobal
Venezolana de Camiones C.A. (Venecamiones C.A.)
Tel. (005876) 419202/419375

UNIDADES DA SLA

ARGENTINA

-Buenos Aires (Unidade Comercial)
Scania Argentina S.A.
Tel. (0054327) 51-000

-Tucumán (Unidade Industrial)
Scania Argentina S.A.
Tel. (005481) 50-9000

BRASIL

-São Bernardo do Campo - SP (Unidade Comercial e Industrial)
Scania Latin America Ltda.
Tel. (005511) 752-9333

CHILE

-Santiago (Unidade Comercial)
Scania Chile S.A.
Tel. (00562) 738-6000

MÉXICO

-Tlalpan (Unidade Comercial)
Scania de México, S.A. de C.V.
Tel. (00525) 379-7361

-San Luis Potosi (Unidade Industrial)
Scania de México, S.A. de C.V.
Tel. (00524) 824-0505

PERU

-Lima (Unidade Comercial)
Scania del Peru S.A.
Tel. (005112) 41-3016/3017

VENEZUELA

-Caracas (Unidade Comercial)
Scania de Venezuela S.A.
Tel. (00582) 793-8982/2737



Emanuel A. P.

FICHA TÉCNICA

P114CB8x4NZ 330

“A Concrepav adquiriu caminhões da marca Scania por que apresentam a melhor relação custo/benefício do mercado, fator que se tornou primordial nos dias de hoje. A opção pelos caminhões com configuração 8x4, de 330 cavalos, foi devido ao material que a empresa transporta, que no nosso caso é o concreto. Como todos os veículos da nossa frota trafegam com a carga em movimento, ou seja, com o misturador em ação, o modelo 8x4 melhora sensivelmente a distribuição do peso em cada eixo do caminhão, ajudando, assim, na estabilidade do veículo e, conseqüentemente, na condução.

A empresa também coloca em destaque o sucesso que estamos tendo referente ao conforto e ao bem-estar dos motoristas da casa. Isso só está sendo possível em função de equipamentos como o banco com suspensão a ar, a cabine com dimensões adequadas e o bom isolamento acústico.

Além de todas essas vantagens que os caminhões Scania nos oferecem, não poderíamos deixar de ressaltar a durabilidade da marca. Todos os caminhões da frota da Concrepav apresentam uma maior vida útil dos componentes e do veículo em geral”. 🍷

José Carlos de Moraes Filho
Diretor Operacional da Concrepav

Cabine	CP14
Motor	DC11 07
Cilindradas	11 litros
Cilindros	6 cilindros
Válvulas por cilindro	4 válvulas
Diâmetro dos cilindros ..	127 mm
Curso	145 mm
Sistema de injeção	Mecânica
Potência máxima	322 hp a 1900 rpm
Torque máximo	1500 Nm a 1000 rpm
Classe	C (veículos indicados para operações em condições severas)
Tração	8x4
Suspensão	Molas parabólicas
Caixa de câmbio	GR900
Freios	Tambor com ABS



P114CB8x4NZ 330

Conquista de qualidade

A Scania é a primeira montadora brasileira a receber o Certificado ISO 9001/2000. Essa conquista significa que os produtos Scania são fabricados com um rigoroso controle de qualidade. Na Scania, a melhoria contínua tem um objetivo claro: a satisfação do cliente.

