

Encarte
poster "Rei da Estrada"

Ano X, nº 95 - nov/dez 2001

Rei da Estrada



Sua Majestade

Scania lança o caminhão mais potente do Brasil,
equipado com motor V8 de 16 litros e 480 cavalos



Rei da Estrada

Edição especial
Salão Internacional do Transporte

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

Gerente de Comunicação:
Luiz Carlos de Medeiros

Editor Responsável:
Mauricio Jordão
(Mtb 28.568)

Colaboradora:
Laís Chita

Revisão:
Vicente dos Anjos

Foto Capa:
Wagner Menezes

Diagramação,
Editoração e Produção:
Technoart Propaganda Ltda.

Fotolitos:
AWA

Impressão:
Takano Editora Gráfica Ltda.

Tiragem desta Edição:
36.000 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.

4 - reportagem de capa



A série "Rei da Estrada" marca o lançamento no Brasil dos motores Scania V8 com injeção eletrônica

15 - cliente

Bons resultados na extração de carvão confirmam vocação da Fagundes, de Portão (RS), para a mineração

18 - produto

Testes de operação comprovam eficiência do Opticruise

20 - aplicação

Caminhão Scania para bombeiros vai trabalhar em pista de aviões da Embraer

22 - ônibus

Empresa Cidade do Aço, de Barra Mansa (RJ), padroniza sua linha executiva com Scania

24 - tendência

Novo cavalo-mecânico da Scania traciona carretas de 30 pallets

25 - gente & fatos



O cliente como aliado



Wagner Meneses

Arne Carlsson,
presidente da Scania Latin America

“Apesar de todas as dificuldades, a Scania continuou investindo na ampliação de sua linha de produtos”

Este ano está terminando de uma forma bem diferente da que todos esperávamos. A retomada do crescimento da economia brasileira, vislumbrada na segunda metade de 2000, voltou a perder força. Os problemas da Argentina, o racionamento de energia elétrica e, agora, os ataques terroristas aos Estados Unidos estão afetando todos os segmentos da economia brasileira, entre eles o de transportes. A previsão de um crescimento este ano de 10% no mercado total de caminhões pesados, feita por todos os fabricantes nacionais, foi substituída pela expectativa de manutenção dos mesmos volumes de 2000.

Apesar de todas essas dificuldades, a Scania, líder histórica no segmento de caminhões pesados

no Brasil, continuou investindo na ampliação de sua linha de produtos, oferecendo aos seus clientes novas soluções

para a atividade do transporte. A estratégia da Scania é muito clara: fazer de clientes aliados, trabalhando pelo sucesso destes.

Foi com essa perspectiva que, em 2001, a Scania fez praticamente um lançamento a cada

mês. Primeiro, o motor eletrônico de 400 cavalos em março, depois o ônibus de 15 metros em maio e o Opticruise em agosto. Agora, temos o “Rei da Estrada”, que faz da Scania a montadora com o veículo pesado mais potente do mercado nacional.

Nossos clientes sabem desse compromisso da Scania. A necessidade de novas aplicações em um setor de atividades cada dia mais competitivo, que exige mais eficiência e precisa de retorno para seus investimentos, é respondida pela Scania com produtos de qualidade, serviços e novas opções de financiamento.

Essa atuação não está restrita ao segmento de caminhões, o principal produto da marca, mas se estende a todas as áreas de atividade da empresa. Assim que os problemas de geração de energia elétrica tornaram-se agudos, impondo o racionamento ao País, a Scania imediatamente aumentou a produção de motores industriais para uso em grupos geradores, buscando atender rapidamente à demanda de seus clientes.

Sabemos que o atual quadro econômico mundial impõe cautela a todos. Mas sabemos também que dificuldades, por maiores que sejam, são vencidas com trabalho e com motivação. Esperamos que, em 2002, possamos todos confirmar as expectativas adiadas este ano.

Senhoras e senhores, o Rei

A Scania traz de volta ao Brasil o motor veicular V8, agora com 16 litros e 480 cavalos. O veículo, com vários itens exclusivos, é o mais potente do mercado



A César o que é de César! Durante as

décadas de 70 e 80 e o início dos anos 90, os veículos Scania com motor de oito cilindros em V foram os mais potentes do mercado nacional. Tornaram-se conhecidos como "reis da estrada" em cada canto do País. À sua frente apenas o destino da carga e a cada aclave do caminho essa liderança se confirmava: "Motorista com V8 não olha nem para o lado quando ultrapassa, na subida, um colega com caminhão de motor com cilindros em linha", diria Marcelo Contatto, hoje à frente da Transportadora Contatto, empresa que é sinônimo de motor V8. Não haveria outro nome melhor que este, "Rei da Estrada", para que a Scania batizasse a série comemorativa ao retor-

no dos motores de oito cilindros em V à sua linha de montagem no Brasil.

O veículo é equipado com o novo motor V8, de 16 litros e gerenciamento eletrônico de injeção de combustível, lançado no ano passado na Europa. Desenvolve 480 cavalos de potência e oferece um torque máximo de 2.300 Nm.

"É motivo de muito orgulho voltar a oferecer o veículo de maior potência do mercado nacional. A relação entre cavalos por tonelada transportada proposta pelo V8 é uma garantia de maior velocidade média no transporte de grandes volumes de carga, mesmo em rotas acidentadas, com muitos aclives", afirma Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Caminhões da Scania. Para ele, o atual momento do transporte no Brasil mais do que dá as boas-vindas ao lançamento.





SCANIA

480

SCANIA



Um novo V8

Dados técnicos

Modelo	DC16 02
Princípio de combustão	Diesel, 4 tempos
Configuração dos cilindros	V8, 90 graus
Diâmetro x curso dos cilindros.....	127 x 154 mm
Cilindrada	15,6 litros
Seqüência de injeção	1-5-4-2-6-3-7-8
Cabeçotes	8, individuais
Taxa de compressão	1:18
Válvulas por cilindro	4
Peso, sem óleo e água	1.280 kg
Altura	1.172 mm
Comprimento	1.265 mm
Largura	1.058 mm
Volume de óleo	35 litros
Volume de água	65 litros

Desempenho

Potência máxima (a 1.900 rpm)	353 kW/ 480 hp
Torque máximo (entre 1.100 e 1.200 rpm) ..	2.300 Nm
Marcha lenta	500 rpm
Rotação máxima	2.400 rpm
Potência do freio motor (a 2400 rpm)	300 kW
Nível de emissões	Euro 3

“O V8 atenderá principalmente operações de transporte em bitrens e rodotrens, aplicações que têm crescido no País nos últimos anos em resposta ao achatamento dos fretes”.

Junto com a maior potência e a conseqüente manutenção de médias de velocidade mais elevadas durante toda a viagem, o motor V8 traz o consumo de combustível como grande atrativo. O torque máximo é obtido em baixas rotações (entre 1.100 e 1.200 rpm), o que possibilita menor quantidade de mudanças

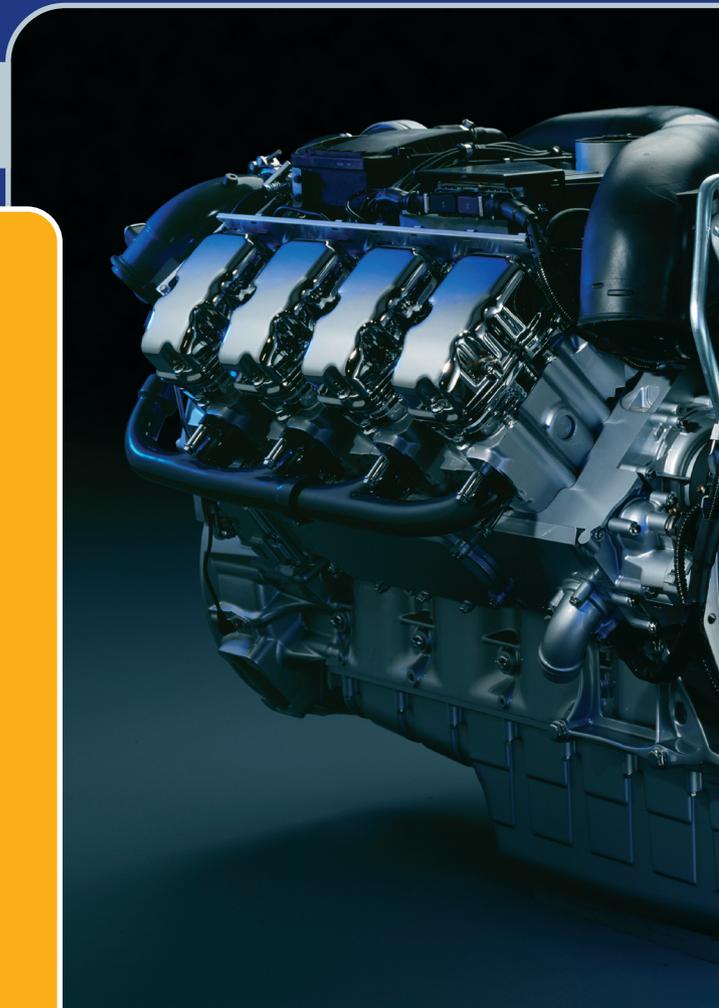
de marchas e reduzido consumo de combustível. “O motor é forte mesmo em velocidades baixas, o que facilita a condução econômica”, informa Munhoz.

Por enquanto importado da Suécia, o motor V8 é montado, graças ao sistema modular da Scania, com várias peças comuns aos motores de 11 e 12 litros, produzidos no Brasil desde o início de 1998. Entre as peças comuns estão as unidades de injeção eletrônica e os pistões. O aproveitamento de componentes, segundo o diretor

de Vendas da Scania, reduz os custos do projeto e facilita os reparos e a manutenção. “Apenas duas novas ferramentas especiais para instalação e remoção do motor foram introduzidas na rede de concessionárias”, ressalta.

Com o lançamento do “Rei da Estrada”, a Scania reforça também sua preocupação ambiental. O motor eletrônico V8 de 16 litros já atende aos padrões de emissão de poluentes da norma Euro 3, que deverão ser adotados no Brasil apenas em 2005. Trata-se do primeiro veículo do País a atender essa norma.

Para garantir prestígio ainda maior ao “Rei da Estrada”, a série é oferecida com cabina avançada R (cara-chata), tração 4x2 ou 6x4 -





ambas na versão estradeira, controle de tração, ABS, computador de bordo, ar condicionado, pára-sol com luzes de identificação e Scania Alert - um sistema de segurança que, por meio de sons, mantém a concentração do motorista em longos percursos. A pintura perolizada na cor azul e as faixas laterais são exclusivas, bem como os bancos, o volante de direção e a manopla da alavanca de câmbio revestidos em couro natural. As rodas são de alumínio e os retrovisores têm comando e aquecimento elétricos. A buzina a ar, instalada no teto da cabina, é cromada. Opcionalmente, o "Rei da Estrada" pode ser equipado ainda com Opticruise e Scania Retarder.

A expectativa da Scania é criar um nicho de mercado de cerca de

100 unidades do modelo por ano. "Não há nada parecido no mercado. Estamos criando um novo segmento. O motor V8, de 16 litros, vai surpreender pelas excelentes médias de consumo e de velocidade", garante Munhoz.

As qualidades de um autêntico soberano

Freio-motor - É um dos sistemas mais importantes e eficientes para a redução da velocidade de veículos pesados. O freio-motor do novo V8 da Scania tem potência de 300 kW, 30% mais do que a encontrada nos motores de 12 litros com 420 cavalos. Atua na saída dos gases de escape, diminuindo a rotação do motor e, por conseqüência, a velocidade do veículo.

Tração 4x2 ou 6x4 - Para melhor aproveitamento da potência de 480 cavalos, o "Rei da Estrada" é oferecido com duas opções de tração: 4x2, com capacidade máxima de tração de 66 toneladas; e 6x4, com capacidade máxima de tração de 78 toneladas.

Pára-sol com luzes de identificação (Três Marias) - É



equipado com pára-sol com duas luzes de marcação laterais e três luzes de identificação no centro, conhecidas como "Três Marias", que possibilitam melhor visualização do veículo à noite.

Controle de tração (TC) -

Sistema eletrônico que impede as rodas motrizes de patinar. É decisivo no deslocamento do veículo com aproveitamento total da potência do motor em pisos escorregadios.

Sistema de freios ABS -

Sistema que monitora eletronicamente a rotação das rodas e impede que qualquer uma delas trave durante a aplicação dos freios, principalmente nas situações de emergência, com pista molhada ou escorregadia.

Scania Alert - Sistema que emite sons irregulares, mantendo a concentração do motorista durante longas viagens. Os sons, transmitidos pelos alto-falantes, têm variação de frequência e duração, combatendo os efeitos da fadiga e evitando que o motorista adormeça ao volante. Pode ser ativado e desativado pelo motorista a qualquer momento por meio de um botão no console do teto da cabina.

Rodas em alumínio -



Diminuem o peso do veículo, possibilitando maior aproveitamento da capacidade de carga. Possuem alta resistência e durabilidade.

Computador de bordo -



Informa ao motorista temperatura do óleo, consumo de combustível e demais parâmetros que orientam e possibilitam análise posterior da condução.

Pintura perolizada -

A cabina avançada (modelo R), os defletores de ar e o pára-choque dianteiro são pintados na exclusiva cor azul perolizado, que garante visual diferenciado, excelente acabamento e prestígio.

Faixas e identificação

externa - Faixas em prata e vermelho realçam as linhas do veículo. Um adesivo com a assinatura "Rei da Estrada" está aplicado nas portas, logo acima dos degraus de acesso à cabina.



Espelhos retrovisores com comando e aquecimento elétricos

- Possuem ajuste elétrico, por controle remoto, que facilita a regulagem pelo motorista para uma melhor orientação na estrada e em manobras, possibilitando rápida visualização de pontos específicos. Um sistema de aquecimento elétrico evita, quando acionado, o embaçamento dos espelhos retrovisores em dias frios.

Bancos em couro com suspensão pneumática



Com vários tipos de ajustes de posição, tanto do assento como do encosto, são reconhecidos

por oferecer extremo conforto para a condução. No "Rei da Estrada", ganharam revestimento em couro natural, ressaltando a exclusividade e o conforto do modelo. A assinatura "Rei da Estrada" está gravada no encosto dos bancos.

Ar condicionado - Para proporcionar um ambiente de trabalho adequado ao motorista, um sistema de ar condicionado garante total controle de temperatura e umidade no interior da cabina em todas as condições

climáticas. O gás empregado é o R134a, livre de freon e não-nocivo ao meio ambiente.

Volante de direção e manopla da alavanca de câmbio em couro



- Para valorizar o conforto do motorista e garantir mais elegância ao veículo, o volante de direção e a manopla da alavanca de câmbio são revestidos em couro natural.

CD-Player - Aparelho CD-Player com rádio AM/FM de última geração e alto-falantes de alta definição garantem a reprodução do som com excelente nitidez.

Buzina a ar cromada - Instalada no teto da cabina, ressalta a exclusividade do veículo.



OPCIONAIS

Scania Retarder - Freio auxiliar que, por meio de resistência hidráulica, atua em cerca de 90% das reduções de velocidade do veículo, poupando os freios convencionais das rodas. Como não há qualquer tipo de desgaste durante a operação, as lonas de freio das rodas são preservadas e seus intervalos de troca podem ser estendidos em até quatro vezes.

Opticruise - Sistema de mudança de marchas automatizado da Scania que possibilita tanto a troca automática como mecânica das marchas, sem o uso da embreagem e no momento exato, tendo como parâmetros a rotação do motor e a velocidade do veículo.

A coroa,

Durante os 22 anos em que foram fabricados no Brasil, os veículos Scania com motor de oito cilindros ostentaram o título que, agora, é passado para a nova geração

O motor V8 de 14 litros da Scania foi um marco. Produzido no País até 1994, desfrutou durante toda a sua existência a posição de motor mais potente do mercado. Era robusto, grande aos olhos de quem o via. Seu ronco estrondoso podia ser reconhecido a metros de distância. Tratava-se do próprio "Rei da Estrada".

Na fábrica da Scania, muita gente se lembra dele com saudade. "Foi o ponto máximo de força e tecnologia. A montagem do V8 tornava o serviço mais empolgante. Praticamente uma ou duas pessoas acompanhavam sua fabricação desde a montagem dos componentes até a etapa final do motor. Desse jeito, nos sentíamos responsáveis por aquele motor", relembra Aparecido Roberto Capotele, montador de motores há 15 anos.

O motor Scania V8 foi lançado na Europa nos anos 60. Chegou ao Brasil em 1972 com a potência inicial de 350 cavalos. Tanto lá como aqui, sua história seria recheada por

de mão em mão

vários ajustes para que acompanhasse, sempre na vanguarda, as evoluções do mercado. Na Europa, os técnicos da Scania aumentaram, em 1977, a sua potência para 375 cavalos e ofereceram, pela primeira vez, o conceito de torque máximo em baixa rotação. Com isso, a Scania criava a "filosofia da baixa rotação". Surgia o slogan "Dirija no Verde", em referência à faixa do medidor de rotações do motor - o verde significa que o motor está em uma rotação mais econômica.

As mudanças não parariam por aí. O resfriamento do ar de admissão, chamado de Intercooler, foi introduzido com o objetivo de reduzir o consumo de combustível. Com ele o motor passou, então, para a potência de 410 cavalos.

Com a introdução da Série 3, o motor V8 atingiu 470 cavalos na Europa e 450 no Brasil. Em 1991, para comemorar o centenário da montadora, os europeus conheceram ainda um Scania V8 de 500 cavalos. A última mudança ocorreu em 1995 com a introdução da Série 4 na Europa. Os motores V8, com 460 e 530 cavalos, não viriam para o Brasil. Aqui, a produção de veículos com motor V8 já estava interrompida.

Todas essas mudanças técnicas no "velho" motor Scania V8 foram

feitas em um período de 18 anos, sendo que nos últimos 13 anos só a potência teve um aumento de 80 cavalos. O incremento do torque, nesse período, foi de 85%.

No mercado brasileiro, o motor não teve tantas opções de potência como na Suécia. "Mesmo sendo um motor com a maior potência do segmento, o mercado ainda não abrigava tamanha força. Não tínhamos a demanda por grandes capacidades de carga e médias altas de velocidade como hoje", explica Sílvio Munhoz, diretor de Vendas de Caminhões da Scania.

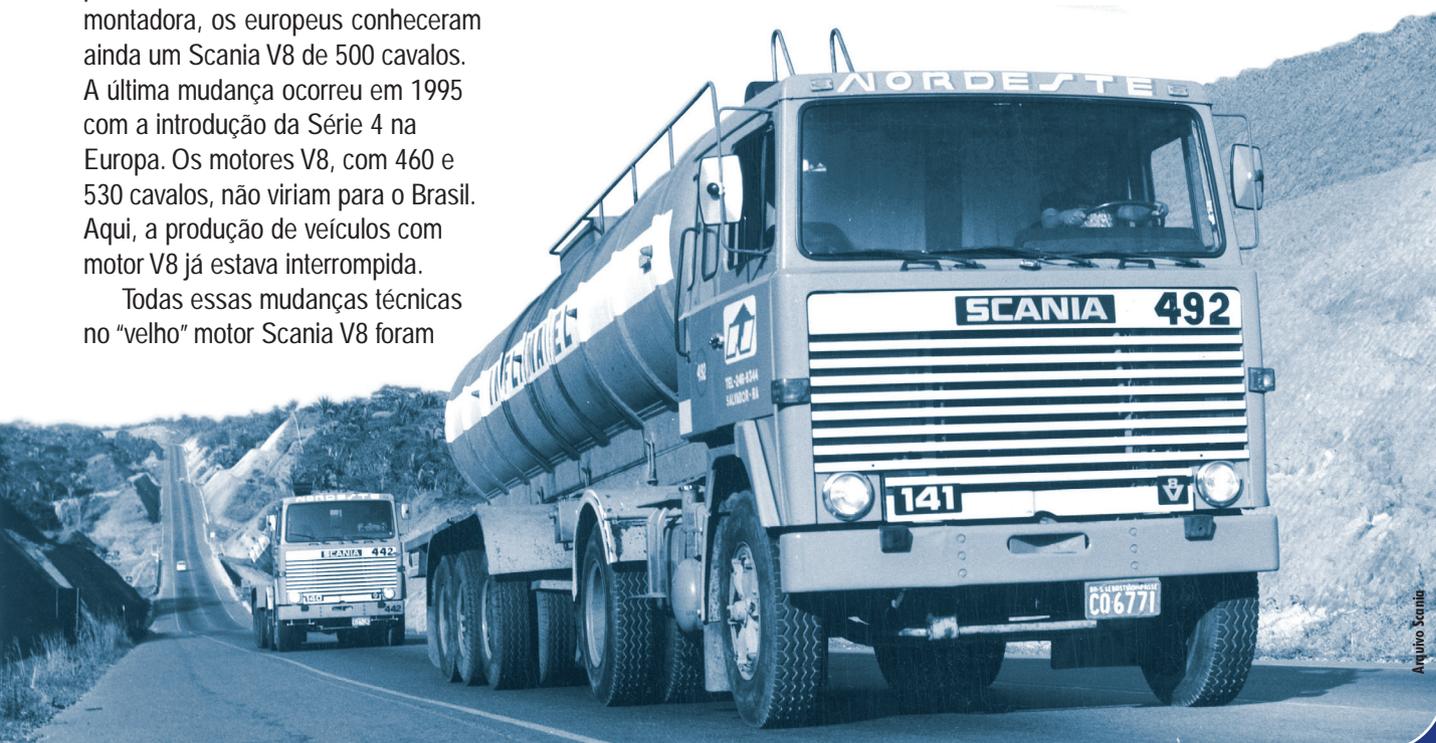
Segundo ele, apenas alguns segmentos específicos conseguiam aproveitar todas as vantagens competitivas do motor V8 frente às limitações severas de peso da carga transportada da legislação nacional. "Na época final, o motor Scania de 11 litros, com seis cilindros em linha, era

um grande concorrente dos 'primos' V8, pois a diferença de potência entre os dois já não era tão grande", acrescenta.

No ano passado, o motor Scania V8 de 14 litros saiu definitivamente das linhas de montagem da Europa. Em seu lugar, um motor também com oito cilindros em V, mas com 16 litros e potências de 480 e 580 cavalos, foi introduzido.

Esse motor, na versão de 480 cavalos, é o novo destaque da Scania para o mercado brasileiro. Ele equipa a série "Rei da Estrada", fazendo do modelo o caminhão mais potente do País.

"Na era dos bitrens e rodotrens, as exigências por maior potência são reais. O cenário que existia quando o motor de 14 litros era produzido no Brasil mudou. A forte competitividade que o tirou das linhas da Scania aqui pode justamente garantir-lhe expressiva parcela de mercado agora", comenta Munhoz.



Arquivo Scania



Silvio Munhoz,
diretor de Vendas de
Caminhões da Scania

A volta do Rei

Há cinco anos, o motor veicular V8 da Scania deixava de ser comercializado no Brasil. Com o lançamento do “Rei da Estrada”, em outubro deste ano, a Scania retorna com estilo a fabricar o caminhão mais potente do mercado. Sílvio Munhoz explica os motivos para a retomada da linha de motores V8

Rei: Quais os motivos para o lançamento do Rei da Estrada no Brasil?

Silvio Munhoz: Os veículos Scania receberam o título de rei da estrada pelo seu desempenho e capacidade de carga ao longo dos anos. A diferença frente aos concorrentes foi sempre tão real que conseguimos manter a liderança mesmo com a chegada de novos competidores e de veículos com potência similar. Agora, é necessário reafirmar essa liderança, principalmente com a proliferação das composições tipo bitrem e rodotrem, e a consequente demanda de mercado por veículos de maior potência.

Rei: Quem serão os compradores do Rei da Estrada?

SM: São aqueles transportadores líderes em seus segmentos, com uma clara visão do futuro do

transporte no País. São empresários que não mediram esforços em desbravar as estradas com composições inovadoras como os bitrens e rodotrens, buscando soluções reais para o achatamento dos fretes. Esses clientes, que têm um preciso controle de seus custos operacionais, reconhecerão no Rei da Estrada uma relação de potência e capacidade de carga mais favorável.

Rei: Mas há todo um apelo emocional no Rei da Estrada, como volante e bancos em couro. Isso não encarece o produto?

SM: O Rei da Estrada é, sem dúvida, um produto diferenciado.

Vem para marcar a volta dos

motores veiculares Scania de oito cilindros em V. Reunimos acessórios exclusivos que conferem prestígio e sabemos que isso será valorizado pelo empresário na

forma de veículos que carregam a imagem da transportadora, sobressaindo-se aos demais. Quando falamos em Rei da Estrada, falamos de imagem, com certeza.

Rei: O motor V8 será oferecido apenas no Rei da Estrada?

SM: A princípio, sim. Faz parte da divulgação do novo motor V8, de 16 litros, recentemente lançado pela Scania na Europa. Mas o Rei da Estrada é destinado a poucos e tem a função de mostrar ao mercado o que a Scania tem para oferecer. Para o próximo ano, o motor V8 poderá equipar as demais classes de caminhões Scania.

Rei: Os motores V8 são relacionados a um grande consumo de combustível. Como é isso nos novos motores da Scania?

SM: Os motores Scania V8 que foram comercializados no Brasil

eram de 14 litros, num conceito que alcançou resultados muito superiores aos esperados, nos mais de 30 anos de existência. Os novos motores de 16 litros têm tecnologia de ponta, injeção eletrônica de combustível e um índice de emissões de partículas que já atende à norma europeia Euro 3. São motores que oferecem ótima relação de potência e capacidade de carga em função do consumo de combustível.

Rei: Por que a Scania parou de vender motores V8 no Brasil?

SM: Os motores com cilindros em linha estavam em um estágio de evolução que permitiu um considerável aumento da potência. Isso diminuiu, na época, a diferença entre os V8 e os motores em linha. Também não tínhamos as composições bitrem e rodotrem em operação. A demanda pelos V8 caiu e a Scania concentrou sua produção mundial na Suécia.

Rei: Então os novos V8 também são importados?

SM: Sim. Num primeiro estágio,

os motores serão importados da Suécia. Mas importar o motor é uma decisão da empresa no momento, que não implica no preço final do produto.

Rei: A Scania acenou para o segmento dos médios com o lançamento do motor de 220 cavalos. Agora, traz um motor V8 de 480 cavalos para o segmento extrapesado. Qual o alvo da montadora?

SM: O motor de 220 cavalos foi apenas uma extensão de uma classe já existente, que é a de distribuição urbana, na qual já tínhamos dois outros produtos, com motor de 260 cavalos. O motor V8 inaugura a linha de motores com 16 litros da Scania, destinados à real vocação da montadora, os veículos extrapesados. Temos ao final, é claro, uma maior gama de produtos para atender nossos clientes.

Rei: Quais as expectativas para a aceitação do motor V8 no mercado?

SM: Os primeiros Rei da Estrada servirão para avaliar um mercado que não tem nada parecido. Estaremos oferecendo o veículo para clientes especiais, que nos orientarão nos próximos passos. Esse produto diferenciado terá seu espaço garantido junto àqueles que valorizam a imagem do que há de mais potente e luxuoso no mercado de caminhões. A partir daí, identificaremos os nichos em que o motor V8 se adequará, considerando as mais diversas aplicações.



O Rei da Estrada marca o retorno dos motores V8 às linhas de montagem da Scania, em São Bernardo do Campo (SP)



V8 na veia

Empresa do segmento de transporte de gases, a Contatto utiliza caminhões Scania com motor de oito cilindros desde 1984

A Irmãos Contatto nasceu em 1960 com um caminhão Scania para cada um dos três sócios. Quatro anos mais tarde, passou a se chamar Transportadora Contatto Ltda., nome que se tornaria referencial no ramo de transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP), com clientes como Supergasbrás, Minasgás, Copagaz, Onogás e Liquigás.

Dona, hoje, de mais de 230 caminhões Scania, a Contatto chegou a ter metade de sua frota equipada com motor V8. Esses veículos eram destinados para as rotas mais longas e difíceis por apresentar um melhor rendimento ao final da jornada.

“O motor V8 supera com facilidade o de seis cilindros em linha nas subidas. Como sempre tivemos a limitação de 80 km/h, a vantagem que poderia existir em favor do seis cilindros era anulada. No final da viagem, o desempenho dos V8 é melhor”, conta Atílio Contatto Jr., diretor da empresa.

A Contatto começou a utilizar motores V8 em 1984. Nessa época, a diferença de potência frente a opção de seis cilindros era de quase 100 cavalos.

“É claro que o bom resultado final depende muito do motorista em um caminhão com motor V8. Sempre tivemos excelentes motoristas, que se sentiam valorizados e motivados por guiar o caminhão mais potente do



Caminhões T142, com motor V8 de 14 litros, convivem com outros Scania mais modernos, equipados com motor eletrônico de seis cilindros

“O V8 é um motor melindroso, que exige muito da habilidade do motorista. Mas quando você precisa dele, você acha.”

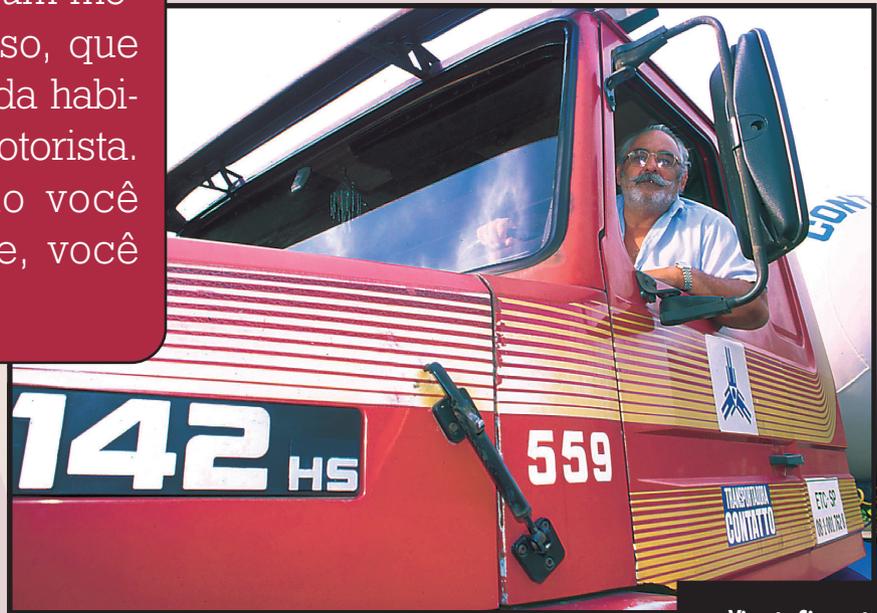
País”, acrescenta Marcelo Contatto, primo de Atilio Jr. e também diretor da Contatto.

Motorista da empresa há 23 anos, Vicente Simonato é prova viva da competência e dedicação dos profissionais que operam caminhões com motor V8 na Contatto. Ele dirige veículos T142 desde 1989 e ainda hoje tira médias próximas de seus colegas com caminhões de seis cilindros mais novos.

“O segredo é não correr. O T142 (com motor V8) é um caminhão para força, muita força”, diz ele. “O V8 é um motor melindroso, que exige muito da habilidade do motorista. Mas quando você precisa dele, você acha”, afirma.

Simonato conta com carinho as demonstrações de admiração e respeito dos colegas na estrada. Muitos pedem para abrir o capô e observar o motor, já um pouco gasto, é verdade, mas com os famosos cabeçotes em V, quatro de cada lado, em fileiras distantes 90 graus uma da outra.

“Como a volta das viagens é sempre sem carga, não foram poucas as vezes em que puxei amigos atolados de volta para a estrada”, relembra ele, que se pergunta o por quê da parada da fabricação dos motores V8 no Brasil. Mal sabia Simonato que um mês depois dessa entrevista, a Scania traria de volta a sua linha de montagem um novo



Vicente Simonato, motorista da Contatto

motor V8, agora com 16 litros e 480 cavalos de potência.

Menos emocionais, os diretores da Contatto sabem que o motor V8, de 14 litros, não conseguiu acompanhar o grande desenvolvimento dos motores de seis cilindros da década de 90. “Os motores em linha chegaram rapidamente à faixa de 400 cavalos, o que diminuiu muito a diferença frente aos de oito cilindros”, afirma Marcelo Contatto.

Fim da produção - Segundo ele, com a parada da fabricação dos motores, em 1994, a manutenção tornou-se cara e o valor de revenda caiu. A Contatto teve que se desfazer dos veículos T142 mais antigos e se concentrar na manutenção dos que se encontravam em melhores condições.

“Se o cenário que tínhamos na década de 80 continuasse, teríamos sem dúvida padronizado nossa frota com veículos de motor V8. Eles fizeram a diferença na consolidação da Contatto junto a seus clientes”, confessa Atilio Contatto Jr.

O projeto dos V8 proporcionava menor desgaste dos componentes do bloco, melhor distribuídos. Não foram poucos os veículos da Contatto que ultrapassaram a marca de um milhão de quilômetros rodados sem necessidade de reparos no motor.

“Detalhes como o menor custo de manutenção e a consequente maior disponibilidade do veículo, aliados ao melhor rendimento nas viagens, nos ajudaram a crescer”, revela Marcelo.

A Contatto opera por praticamente todas as rotas das regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Além do GLP, transporta amônia, propileno, butadieno e propano.

As 243 carretas próprias são vasos de pressão de 46 metros cúbicos, que comportam 22 toneladas de gás liquefeito. Os veículos entregam as cargas, destinadas ao uso doméstico e industrial, e retornam sempre vazios.

Ainda hoje, 44 caminhões T142, com motor V8, operam na empresa. Fazem companhia a modernos R124, de motor eletrônico de 420 cavalos e seis cilindros em linha.

Tudo à mão

Com a cabina basculada, todos os pontos de manutenção do novo motor V8 têm acesso imediato



Wagner Menezes

Em tempos de extrema competitividade no setor de transporte de cargas, a cabina avançada mostrou-se a solução ideal. Oferece maior aproveitamento dos limites de comprimento total do veículo e maior agilidade nas manobras.

Em menos de dez anos, essa opção de cabina saiu de modestos 25% do total de caminhões produzidos pela Scania no Brasil para equipar três quartos dos veículos que deixam as linhas de montagem da fábrica, em São Bernardo do Campo (SP). Realidade comprovada na Europa décadas antes.

Padrão na série "Rei da Estrada", a cabina avançada modelo R possibilita, quando basculada, acesso total aos pontos de manutenção e verificação do novo motor V8 de 16 litros.

O próprio motor foi projetado para tornar as tarefas regulares ainda mais rápidas. Todos os

filtros estão localizados na parte superior do bloco. Do tipo cartucho, podem ser substituídos em tempos mais curtos.

Devido à sua construção e por estarem em locais elevados no motor, os filtros não retêm água ou óleo. São removidos sem causar vazamentos ou sujeira.

Montado com várias peças comuns aos motores de 11 e 12 litros da Scania, produzidos no Brasil desde 1998, o motor V8 não exigiu maiores adaptações à rede de concessionárias da montadora. Apenas duas novas ferramentas, utilizadas para levantar o motor durante sua instalação ou remoção do veículo, foram introduzidas.

"Os mecânicos da rede já estão familiarizados como o motor V8. Componentes como as unidades de injeção eletrônica e os pistões são os mesmos das outras opções de linha", conta Nelson Almeida Leite, chefe de Treinamento da Scania.

O gerenciamento eletrônico da injeção de combustível é verificado pelo programa Scania Diagnos, que já é empregado, segundo Leite, desde o lançamento da Série 4. "O sistema modular da Scania possibilita que um grande número de produtos seja montado a partir de poucos componentes comuns. Na hora dos reparos ou da manutenção, o mecânico se sente à vontade mesmo que lidando com um produto novo pela primeira vez", reforça.



R
E
I
D
A
E
S
T
R
A
D
A




Rei da Estrada



Especificações Técnicas: R164 GA4x2NZ / GA6x4NZ

TREM DE FORÇA

Motor

- Diesel com injeção direta, 4 tempos, 8 cilindros em "V", equipado com turbocompressor e Intercooler.

DC16 02 (480)

- Cilindrada 15,6 dm³
- Potência máxima (1.900 rpm) 480 hp/353 kW
- Torque máxima (1.100/1.200 rpm) 234 kgfm/2300 Nm

Caixa de mudanças

GRS900: Transmissão de 14 velocidades, 12 sincronizadas e duas "crawler" (superlentas), combinadas numa seção principal de 3 velocidades, uma engrenagem "spliter" e uma seção planetária, operada a ar comprimido e lubrificada sob pressão.

Diferencial

- R780 (4x2) / RB660+R660 (6x4)
- Controle de tração
- Capacidade máxima de tração: 4x2 66 ton
6x4 78 ton
- Opcionais: Scania Retarder e Opticruise

CABINA

CR19: Cabina avançada alta, leito, totalmente em aço zincado, com pintura perolizada. Pára-brisa laminado.

Defletor e pára-choque com pintura perolizada.

- Computador de bordo
- Bancos em couro com suspensão a ar
- Espelhos retrovisores com ajuste e aquecimento elétricos
- Volante de direção em couro
- Alavanca de câmbio em couro
- Faixas decorativas exclusivas
- Rádio FM/CD player
- Ar condicionado
- Scania Alert
- Lâmpadas de identificação (Três Marias)
- Defletor de ar

CHASSI

Suspensão dianteira

- 6700 kg, molas parabólicas, 2x30/AM621
- Barra estabilizadora frontal

Suspensão traseira

- 4x2: 11500 kg, molas trapezoidais, 7x15+6x14/AD1300
- 6x4: 21000 kg, molas parabólicas, 4x41/2xAD1300

Rodas / Pneus

- 295/80R22,5
- Rodas de alumínio



Mineração a céu aberto



Empresa originária da terraplenagem, a gaúcha Fagundes se destaca na exploração de carvão. Em apenas dois anos, sua participação na extração do minério passou de 10% para 60%

Há cinco anos, a Construtora Fagundes, de Portão (RS), decidiu diversificar suas atividades. Os dez anos no segmento de terraplenagem serviram de base para a entrada da empresa no ramo da mineração. "Afim, são as mesmas máquinas", disse, a princípio, José Alencar Fagundes, o diretor-presidente. Rapidamente, a mineração responderia por metade das atividades da Fagundes.

"Partimos para a mineração a fim de usar a disponibilidade das máquinas. Agora, temos uma gerência da empresa para terraplenagem e outra exclusiva para a mineração. Em função dos bons resultados e da experiência adquirida, estamos aptos a trabalhar em qualquer ponto do País", garante Fagundes.

A região onde a Fagundes atua é secular na exploração de minério de carvão. As primeiras minas eram subterrâneas, com trilhos e carrinhos que traziam o carvão à superfície. A mineração a céu aberto, com escavadeiras, começou há cerca de 30 anos, dando lugar a uma operação com maior produtividade.

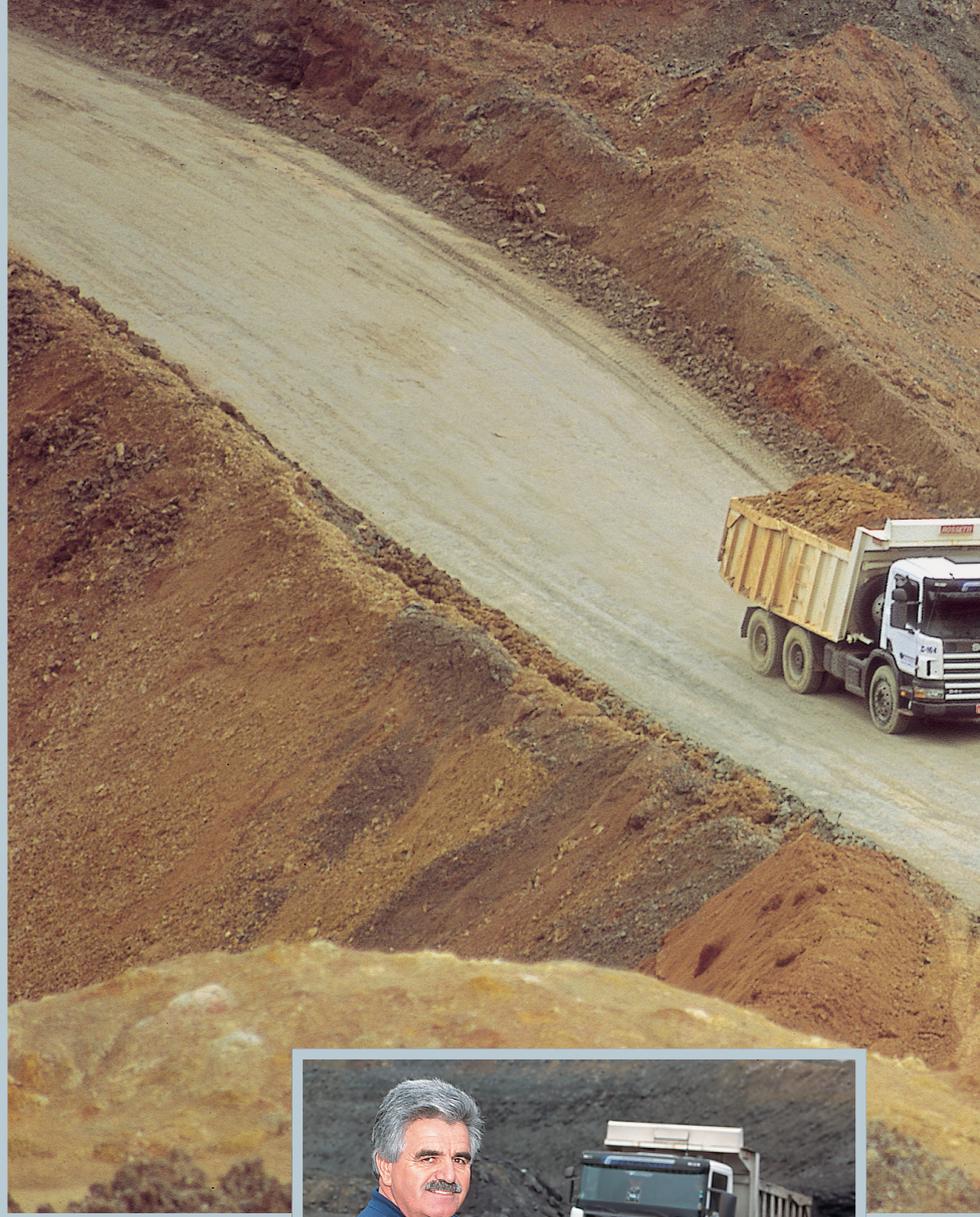
Produtividade, aliás, que tornou-se o grande diferencial da Fagundes. Há dois anos, a empresa iniciou suas atividades na mina Butiá-Leste com seis caminhões e duas escavadeiras. Retirava, entre minério e material estéril (rochas e terra), 10% da produção mensal da mina. Atualmente, com 18 caminhões e cinco escavadeiras, a Fagundes responde por 60% da produção de Butiá-Leste.

Boa escolha - "É trabalho para 24 horas diárias, seis dias por semana", comenta Fagundes, que não esconde outra qualidade da empresa demonstrada na mineração, que é a seleção do minério feita pelos operadores das escavadeiras. Treinados pela própria Fagundes, eles têm evitado que material estéril misturado ao carvão seja transportado pelos caminhões até a área de beneficiamento, proporcionando maior rendimento.

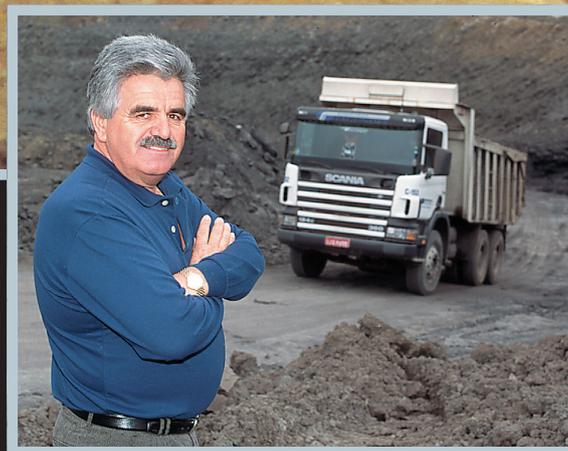
"A mina está localizada a 10 quilômetros do centro de beneficiamento. Se o nosso caminhão leva uma quantidade menor de pedra, ganhamos em produtividade não só para nós como para os responsáveis pela mina", acrescenta Fagundes.

No canteiro, as máquinas estão organizadas em equipes.

Fotos: Liane Neves



José Fagundes,
diretor-presidente



Na extração de carvão, trabalham três caminhões para cada escavadeira. Para a retirada de material estéril, trabalham de quatro a cinco caminhões para cada escavadeira. A estratégia é fazer com que a maior quantidade de material, no caso o estéril, seja transportada pela menor distância o mais rápido possível.

As áreas para depósito desse material, também chamado de bota-fora, estão localizadas dentro de um raio de 600 metros a um quilômetro. Todo o manejo

da terra e rocha segue uma seqüência predeterminada, para que o material que sai de uma frente de trabalho seja depositado em uma outra frente não mais usada.

Minério viaja mais - O carvão mineral retirado da mina viaja uma distância praticamente o dobro do estéril, de 1,2 a 1,8



“ Partimos para a mineração a fim de usar a disponibilidade das máquinas. Em função dos bons resultados estamos aptos a trabalhar em qualquer ponto do País ”

meio ambiente. Comprou todos os mil hectares da mina de carvão de Butiá-Leste, com a intenção de utilizar a área para a criação de gado de corte precoce.

“Trata-se de um sonho antigo. Diversificar a atuação da empresa, criando um ramo pecuarista”, conta José Fagundes. “Aliamos esse desejo a um maior comprometimento com o cliente, pois agora somos donos da terra em que se encontra a mina”, acrescenta.

Cuidado ambiental - Com o objetivo de aproveitar a área depois da mineração, a Fagundes cuida com especial atenção dos procedimentos ambientais aplicáveis à operação. Todas as camadas de terra e rocha removidas durante a mineração são repostas na ordem e espessura corretas, minimizando qualquer impacto no meio ambiente.

“Estamos construindo um exemplo de como a terra pode ser explorada e depois reaproveitada”, orgulha-se Fagundes.

A expectativa é de explorar a mina de Butiá-Leste por mais oito ou dez anos. Depois, as pastagens ocuparão a paisagem e as máquinas e caminhões se deslocarão para outras frentes ou obras. Uma sede pecuária da Fagundes estará instalada no local.

quilômetros, até a área de seleção, onde é classificado de acordo com sua pureza. Daí, mais dez quilômetros até o centro de lavagem e beneficiamento.

Cada caminhão que trabalha nas minas de Butiá carrega cerca de 22 toneladas de minério ou 28 toneladas de terra e rocha. São aproximadamente 80 ciclos, ida e volta, por turno de trabalho.

Os veículos Scania, modelo P124 CB 6x4, com motor de 360 cavalos, são equipados com caçambas de 14 metros cúbicos e contam todos com ar condicionado. Têm uma expectativa de

vida útil de dez mil horas, cerca de três anos.

“A renovação de nossa frota é uma preocupação constante. Os veículos são submetidos a tarefas árduas e temos o compromisso de produtividade firmado no contrato da obra ou mineração. A confiabilidade dos equipamentos é fundamental para nossa competitividade”, explica Diogo Eduardo Fagundes, filho de José Alencar e gerente de Produção da área de mineração.

Há um ano e meio, a Fagundes assumiu, segundo seus proprietários, um grande compromisso com um de seus clientes, a Copelmi, e com o



OPTICRUISE



Cecília Pedersen

O veículo foi avaliado no trajeto mais severo e seu desempenho serviu como parâmetro para outras rotas

Fim dos testes

Lançado no mês de agosto, o Opticruise termina sua fase de avaliação e conquista clientes por apresentar boa economia operacional

O Opticruise, novo sistema de troca de marchas automatizado para caminhões pesados, lançado em agosto deste ano pela Scania, foi testado por alguns clientes antes de ser introduzido no mercado. Uma das empresas a participar da avaliação foi a mineira Expresso Figueiredo, que atua no segmento de transporte de fio de bobina, matéria-prima para produtos siderúrgicos. A transportadora

utilizou um caminhão equipado com Opticruise em sua rota mais pesada. O veículo, em composição tipo bitrem, transportou cerca de 41 toneladas de fio de bobina, ligando os Estados de Minas Gerais e São Paulo em um percurso de 750 quilômetros de extensão.

"A média de consumo conseguida com o Opticruise pode ser considerada muito boa. Sentimos na prática que o

opcional possibilita uma condução mais uniforme”, informa, sem revelar valores, José Júlio Figueiredo, diretor da Expresso Figueiredo.

Ele acredita que, com um caminhão já amaciado, o rendimento apresentado pode ser ainda maior. Um motorista mais familiarizado também poderá absorver melhor as vantagens do Opticruise. “A média inicial pode, assim, aumentar”, acrescenta.

O veículo trabalhou na rota que liga a cidade de João Monlevade, em Minas Gerais, até Osasco, São Paulo. A carreta tipo bitrem saía carregada de Minas até Osasco. Chegando lá, o veículo era descarregado e retornava. O teste considerou tanto a ida como a volta.

Padrão para a frota - Satisfeito com o resultado, José Júlio ainda ressalta: “O Opticruise faz a operação ser muito correta. Ele troca a marcha no momento exato. Com isso, temos a preservação da transmissão e um ganho operacional maior com a média mais uniforme de consumo de combustível”.

Embora tenha achado o valor do caminhão com Opticruise um pouco alto, o empresário pretende, brevemente, adotá-lo em toda a sua frota Scania. Atualmente, a Expresso Figueiredo possui cerca de 30 veículos, modelo R124 GA 6x4, com motor eletrônico de 420 cavalos. “Na época em que surgiram carros com direção hidráulica, o preço também era elevado, mas não demorou muito para que se tornasse acessível e se pagasse em função dos benefícios”, compara.

Se depender do motorista que testou o caminhão na

Expresso Figueiredo, a idéia já seria colocada em prática no dia seguinte. “Não existe um profissional que troque de marchas igual ao Opticruise. Foi a melhor coisa que já inventaram”, declara Roberto Antônio Alves, motorista da empresa há 11 anos. Ele confessa que aprovei-

tou a opção manual do Opticruise para também experimentar algumas trocas de marcha por contra própria. No final, ele já estava seguindo as orientações do programa e definindo apenas o melhor momento para a troca em função do relevo da estrada.

Pagar para ver



Divulgação

Mesmo sem ter testado, a Transportadora Verdes Campos, de Guarapuava (PR), adquiriu no final de setembro um caminhão modelo R124 GA 6x4, com motor de 420 cavalos, que, além do sistema automatizado de troca de marcha, também está equipado com Scania Retarder e ar condicionado.

“Aposto no Opticruise. Ele vai me oferecer um rendimento muito maior em

quilometragem se comparado aos outros veículos”, declara José Paulo Orth, diretor da empresa. Para o empresário, o novo sistema é a tendência para o futuro. “Não ia ficar fora dessa”, reforça.

As expectativas com o novo caminhão são de um excelente rendimento. “Com o Opticruise, será mais fácil dar a garantia do prazo de entrega da carga, que tenho que cumprir à risca. Como o meu motorista vai estar mais descansado, o seu rendimento vai melhorar, sem colocar em risco a segurança da operação”, prevê Orth.

O caminhão será empregado no transporte de malte, produto usado na fabricação de cerveja, para a Ambev. Ele sai carregado da cidade de Guarapuava, onde fica a maior maltearia da América Latina, e faz a distribuição nos estados do Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Mato Grosso. O caminhão, em composição tipo bitrem, tem capacidade para transportar cerca de 39 toneladas. “Espero rodar 18 a 20 mil quilômetros com o Opticruise todo mês. Hoje, meus caminhões rodam em torno de 15 mil”, revela o empresário.

Orth acredita na fusão das várias qualidades que o Opticruise oferece, tais como redução dos custos operacionais e de manutenção do veículo, maior segurança nas estradas, conforto na condução e redução no desgaste da embreagem, freios, pneus e do trem-de-força. “Ano que vem, o Opticruise será um requisito básico para a minha frota”, confirma.

A Transportadora Verdes Campos começou com o transporte de soja, de Mato Grosso ao Paraná, atividade em que atua até os dias de hoje. Há seis anos, a empresa entrou para o mercado de malte. Sua frota atual é de 50 caminhões, sendo 90% Scania, todos com idade média de 2 anos.

Pronto para a Ação



Caminhão Scania vai atuar na segurança de pousos e decolagens da nova pista da Embraer. O veículo é capaz de despejar 9,5 mil litros de água em um minuto e meio

A Embraer, empresa brasileira, quarta maior fabricante de aeronaves comerciais do mundo, prepara-se para dar um passo decisivo na manutenção de sua posição de destaque no mercado de aviação. Com a inauguração, em outubro, de uma pista de testes na cidade de Gavião Peixoto, interior do Estado de São Paulo, as aeronaves não precisarão mais voar até outras pistas no exterior para os ensaios em voo. Tudo será realizado aqui no Brasil.

Como parte dos preparativos para a nova pista, um outro projeto audacioso movimentou os escritórios da sede da empresa, em São José dos Campos (SP): desenvolver e montar no Brasil um caminhão para combate a incêndios que atendesse às rigorosas normas internacionais do setor de aviação. O resultado

foi um caminhão Scania P124 CB 6x4 equipado para despejar 9,5 mil litros de água em apenas 90 segundos.

“Normalmente, esse tipo de equipamento tem de ser importado, mas para fugir dos altos custos de aquisição e das dificuldades de manutenção, decidimos por desenvolver uma versão totalmente produzida no País”, diz Gilmar Rocha, coordenador da equipe de bombeiros da Embraer, que iniciou os estudos do veículo no ano passado.

O projeto, realizado pela Scania em conjunto com a Embraer e a encarregadora de equipamentos para bombeiros

Sempre alerta: homens e veículos acompanham todas as atividades de risco que envolvem a montagem, pousos e decolagens das aeronaves



Carbe, teve a duração de três meses. “Todas as normas internacionais de combate a incêndios em aeroportos foram observadas”, informa Rocha.

O veículo está equipado, por exemplo, com uma bomba de água com vazão de 2 mil gpm (galões por minuto). Partindo da posição parado, totalmente carregado, o veículo Scania, com motor eletrônico de 420 cavalos, percorre 2,5 quilômetros em menos de 2 minutos.

Além dos 9,5 mil litros de água, o caminhão carrega 1,4 mil litros de líquido especial para a geração de espuma e 250 quilos de pó químico. Esses produtos são necessários para o combate aos diversos tipos de incêndio. Quando completamente carregado, o veículo tem peso aproximado de 30 toneladas e transporta, ainda, quatro bombeiros na cabina modificada, que apresenta mais dois assentos no lugar da cama convencional.

Um único bombeiro pode, por meio de controles remotos, comandar de dentro da cabina os três canhões de água do veículo, que estão dispostos na frente, em cima da cabina e na parte central da carroceria. Um equipamento manual, na lateral, serve para a aplicação de pó químico. Todos os canhões podem ser operados com o veículo em movimento e um comando tipo “joystick” permite o controle do canhão central à distância.

Inspecções diárias - O tipo de operação especial a que o veículo se destina exigiu dos técnicos da Scania um plano de manutenção diferenciado. Não só as tarefas preventivas rotineiras foram revistas como um “check-list” diário foi desenvol-

vido, incluindo a operação do veículo com simulação de combate a incêndios e manobras com funcionamento de todos os equipamentos.

A equipe de bombeiros em Gavião Peixoto será formada por 21 profissionais, que irão operar dois veículos, um mais leve, para o chamado primeiro combate, e o Scania P124 CB 6x4, para o combate principal. As instalações da Embraer no local abrigarão, além da pista especial para ensaios em voo, a montagem final de aeronaves destinadas aos mercados corporativos e de defesa.





Fotos: Wallace Feltosa

No começo foram dois, hoje os Scania somam 16 na Cidade do Aço, com visual de última geração

Poder da multiplicação

Depois de um período de teste com duas unidades, empresa de transporte de passageiros do Rio de Janeiro padroniza os 16 veículos da sua linha executiva com a marca Scania

Em um intervalo de cinco meses, a Viação Cidade do Aço, de Barra Mansa (RJ), padronizou sua linha Executivo Non-stop com ônibus Scania. No segundo semestre deste ano, 14 veículos foram adquiridos para integrar a linha, que já contava com outros dois ônibus da marca.

“Os primeiros ônibus serviram como protótipo. Foi uma avaliação que deu certo”, revela Joel Fernandes Rodrigues, diretor executivo da empresa. No ano passado, os dois primeiros carros, modelo K124 IB 4x2, com motor

de 360 cavalos, entraram em operação na frota de 16 veículos.

Com os ônibus aprovados, o próximo passo, segundo Joel, seria renovar toda a linha Executivo Non-stop. Fato que ocorreu no último mês de setembro. Os ônibus recém-adquiridos completam a frota, que atua nas cidades de São Lourenço, Cruzeiro, Resende, Barra Mansa, Volta Redonda, Rio de Janeiro e Caxambu.

“O rendimento dos veículos Scania e a aceitação dos passageiros foram comprovados em todas as linhas testadas”, explica

“Os primeiros ônibus serviram como protótipo. Foi uma avaliação que deu certo”



Joel Fernandes Rodrigues,
diretor executivo da Cidade do Aço

Rodrigues. Em um mês, os veículos rodaram cerca de 13 mil quilômetros cada.

Além do bom desempenho, a Cidade do Aço também verificou que os motores Scania oferecem maior potência do freio motor e uma economia bastante significativa do combustível. Esses detalhes foram captados na hora da condução devido ao grande controle de operação que a empresa possui. “Seguimos à risca os procedimentos do TQC – Controle da Qualidade Total, que serve para gerenciar os veículos em operação”, diz Rodrigues, orgulhoso com a certificação ISO 9002 obtida pela Cidade do Aço em 1998.

Para ele, a parceria com a Scania foi motivada pelo fato de a montadora se adequar às políticas de trabalho da Cidade

do Aço, que preza pelo bom atendimento técnico e treinamento para motoristas. “Esses itens são essenciais para que haja um crescimento contínuo da Cidade do Aço”, completa.

Pós-venda - “Todos os motoristas receberam treinamento do nosso Master Driver. A idéia é que eles trabalhem tirando o máximo proveito dos ônibus”, declara Paulo César Soares de Oliveira, gerente de Vendas de Ônibus da concessionária Scania Equipo Rio. “Assim que a empresa expôs as suas necessidades, de imediato dedicamos atenção especial”, relata.

Sobre o pedido de mais veículos, Oliveira não hesita em falar: “É muito gratificante ver que depois de sete anos sem comprar Scania, conseguimos voltar a fazer parte da Cidade do Aço”.

A chegada das 14 unidades na linha Executivo Non-stop foi acompanhada por um novo modelo de carroceria, mais moderno. “O local onde ficam nossos motoristas é semelhante à cabina dos pilotos de avião,” ressalta o diretor da empresa. Quanto ao serviço de bordo, a qualidade e o conforto são os mesmos, já tradicionais da linha executiva. Quem viaja pela Cidade do Aço encontra disponíveis jornais e revistas para leitura, café, água mineral em embalagem personalizada e carregadores de bateria para telefones celulares.

No mês de setembro, a empresa comemorou o seu cinquentenário. A Viação atua no transporte de linhas executivas, urbanas, fretamento, excursões e encomendas. Sua frota é de mais de 120 veículos, operando nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.



Serviço de bordo e
“cabina de piloto”
iguais à de um avião

Quando ser pequeno vale mais

Scania lança cavalo-mecânico mais curto, ideal para o transporte de carretas com 30 pallets

Nova demanda do setor de cargas fracionadas, as carretas com mais de 15,3 metros, necessárias para o transporte de até 30 pallets, exigem os cavalos-mecânicos mais curtos do mercado. De olho nessa tendência de busca por maior produtividade dentro dos limites nacionais de comprimento total dos veículos, a Scania oferece, desde setembro deste ano, um novo produto, com apenas 3,3 metros de distância entre os eixos.

O novo cavalo-mecânico, modelo P114 GA 4x2, com motor de 330 cavalos, apresenta cabina avançada simples ou leito, dois

tanques de combustível em alumínio (um de 200 litros e outro de 350 litros) e pára-choque dianteiro de plástico. Quando acoplado a carretas para 30 pallets do fabricante Fachini, totalizam 18,15 metros, valor dentro do limite permitido.

De olho no mercado - "Assim que identificamos o surgimento das carretas mais longas, iniciamos de imediato um trabalho de engenharia para viabilizar uma opção de cavalo-mecânico que atendesse a legislação", informa Celso Mendonça, engenheiro de Vendas de Caminhões da Scania.

Parte das modificações incluiu a concepção de um chassi com distância entre os eixos 20 centímetros menor que a opção mais curta disponível e o consequente reposicionamento dos

componentes, como os tanques de combustível. "Concluídas as alterações de projeto, o veículo sai das linhas de montagem da Scania pronto para ser atrelado, sem necessidade de nenhum outro retrabalho", reforça Mendonça.

Com o surgimento das bases de madeira, chamadas de pallets, no início dos anos 90, toda a movimentação de volumes foi agilizada em função da compactação da carga em unidades maiores e padronizadas. Os pallets carregados tornam-se conjuntos rígidos de pequenas embalagens, que podem ser levados por meio de carrinhos ou empilhadeiras para qualquer parte dentro dos depósitos. O tempo das operações de carga e descarga das carretas foi diminuído em até 70% e a maioria das operadoras logísticas exige, hoje, que os embarcadores forneçam suas mercadorias sempre paletizadas.



Em breve, mais energia



Alberto Murayama

Uma caixa histórica

Em comemoração aos 25 anos da Scania na Argentina, a fábrica de Colombre, em Tucumán celebrou, recentemente, a produção de sua caixa de câmbio de número 170.000, modelo GRS 900, equipada com freio auxiliar Scania Retarder. Atualmente, a fábrica produz as caixas GRS900, GR900, GR801, com 7 e 8 velocidades para ônibus de média e longa distância, e 8, 9 e 14 velocidades para caminhões. As caixas de câmbio são exportadas para as fábricas da Scania na América Latina e para Europa.



Divulgação

A Camargo Corrêa acaba de adquirir 98 caminhões Scania para trabalhar na construção de duas usinas no Sul do País, previstas para operar no início de 2006. Os veículos, modelos P124 CB 6x4 NZ, vão transportar cerca de 64 milhões de toneladas de rocha durante as obras para desvio dos rios Canoas e Pelotas e a construção das represas.

Em Santa Catarina será construída a Hidrelétrica de Campos Novos, que terá capacidade para gerar 880 MW. Na divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul, será construída também a usina de Barra Grande, com capacidade para gerar 690 MW.

Os caminhões, com motor eletrônico de 420 cavalos, estão equipados com freio auxiliar Scania Retarder e ar condicionado. Serão implementados com caçambas basculantes produzidas com um aço especial, a fim de reduzir o peso total do conjunto em 1,5 toneladas.

Além dos 98 caminhões P124 CB, a Camargo Corrêa adquiriu quatro cavalos-mecânicos P124 CA 6x4, também com motor eletrônico de 420 cavalos. Esses modelos serão utilizados para transportar equipamentos e máquinas. Parte de todo o lote de caminhões já foi entregue no mês de setembro e o restante será concluído no mês de novembro.



Divulgação

O tempo certo

A partir do mês de novembro, as empresas que trabalham com basculantes, betoneiras, bombas de concreto e guindaste podem contar com horímetro original de fábrica em seus veículos. O opcional tem por finalidade medir as horas de trabalho do motor, já que a quilometragem não é parâmetro para essas atividades.

Esse tipo de equipamento é destinado para alguns modelos da classe C da Scania, que trabalham muito tempo parados. A vida útil do motor passa, então, a ser acompanhada pelo horímetro, pois sem ele é difícil estabelecer os intervalos de manutenção.

Para se ter uma idéia, 150 horas de trabalho correspondem a 10.000 quilômetros rodados.

Metrô Venezuela

Dois caminhões Scania, modelo P 124 CB 6x4, com motor de 360 cavalos, seguiram rumo à Venezuela, no mês de outubro, para trabalhar na expansão do metrô no país. Os veículos foram adquiridos recentemente pela construtora brasileira Norberto Odebrecht.

Os caminhões vão operar na construção da linha 4 do metrô da cidade de Caracas, capital da Venezuela, realizando serviços como o transporte de material escavado, comboio de lubrificação e transporte dos anéis de aço que fazem o revestimento dos túneis. A construtora aguarda outros 14 veículos Scania, com diferentes implementos, para exercer demais tarefas na obra. A previsão é que, até o final do ano, todos já estejam no país.



Peiro Dentis

Agora, em português e espanhol



Alberto Murayama

Os diretores da Scania, Ulf Ekström e Flávio Mermejo, ladeiam os vencedores, Alejandro, Célia e Marlos

A primeira premiação do programa Master Salesman da América Latina aconteceu no mês de setembro deste ano e o concurso contou com a participação de quase 200 vendedores dos países em que a Scania comercializa seus produtos. O primeiro colocado foi o vendedor Marlos João Menoncin, da concessionária Cotrasa, de Curitiba (PR). O segundo lugar ficou para Célia Belomi, da concessionária Codema, de São Paulo e o terceiro lugar foi comemorado por Alejandro Spinelli, da concessionária Del Atlántico, da Argentina.

O programa Master Salesman busca incentivar o desenvolvimento profissional dos vendedores Scania. Na avaliação dos participantes são aplicadas provas teóricas (conhecimento de produto, comerciais e técnicos) e práticas (condução e conhecimento do veículo).

Em baixas temperaturas

A White Martins, maior fabricante de gases industriais da América do Sul, comprou recentemente 66 cavalos-mecânicos Scania, modelo R124 LA 6x2, com motor de 360 cavalos. O investimento foi de R\$ 8,3 milhões.

Os caminhões vão atuar no transporte de gases liquefeitos em carretas criogênicas, com temperaturas em torno de 175 graus negativos. Equipados com rodas de alumínio e tomada de força para descarga dos gases, os veículos contam com o sistema de controle eletrônico de nível da suspensão pneumática (ELC), que possibilita a manutenção de uma altura constante em relação ao solo e facilita o engate e desengate das carretas.



Jose Callias

ALAGOAS

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

AMAZONAS

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

BAHIA

- **Barreiras**
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (77) 611-4831
- **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**
Varela Veículos Pesados Ltda.
Tel. (61) 394-5000

ESPÍRITO SANTO

- **Viana**
Venac Veículos Nacionais Ltda.
Tel. (27) 3346-7900

GOIÁS

- **Aparecida de Goiânia**
Varela Veículos Pesados Ltda.
Tel. (62) 283-6363
- **Rio Verde**
Varela 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

MATO GROSSO

- **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

MATO GROSSO DO SUL

- **Campo Grande**
P. B. Lopes & Cia. Ltda.
Tel. (67) 393-5080

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) 3213-2200
- **Muriá**
Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.
Tel. (32) 3729-3444
- **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) 361-7272 (Cajuru)
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (41) 346-0202 (Pinheirinho)
- **Foz do Iguaçu**
Cotrasa Com. Transp. e Veículos Ltda.
Tel. (45) 577-4333
- **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**
Novepa Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Tel. (81) 3864-5000
- **Recife**
Novepa Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Tel. (81) 3339-3911

PIAUI

- **Teresina**
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Tel. (86) 220-2700

RIO DE JANEIRO

- **Barra Mansa**
Equipo Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (24) 3348-3332
- **Rio de Janeiro**
Equipo Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (21) 2474-5040

RIO GRANDE DO NORTE

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

RIO GRANDE 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
- **Brasdiezel**
Brasdiezel S.A. Comercial e Importadora
Tel. (54) 228-1344
- **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) 3748-9822
- **Palmeira das Missões**
Mecânica Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (55) 3742-1770
- **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) 562-3335
- **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) 667-2472
- **Uruguaiana**
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Tel. (55) 413-3300
- **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

SANTA CATARINA

- **Biguaçu**
Ediba Eletro Diesel Battistella Ltda.
Tel. (48) 296-0011
- **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
- **Rio do Sul**
Mecânica de Veículos Piçarras Ltda.
Tel. (47) 525-3575
- **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) 223-2626
- **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) 632-6050
- **Porto Ferreira**
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Tel. (19) 581-4144
- **Presidente Prudente**
P. B. Lopes & Cia. Ltda.
Tel. (18) 231-7090
- **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) 3325-1000
- **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) 3215-9770
- **São Paulo**
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Tel. (11) 3976-4777 (Piqueri)

- **Codema Comercial e Importadora Ltda.**
Tel. (11) 6954-0422 (Vila Maria)
- **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**
Jalapaço Motors Ltda.
Tel. (63) 314-1001

REPRESENTANTES NA AMÉRICA LATINA

BOLÍVIA

- **Sta. Cruz de la Sierra**
Coral Corporación Automotriz Ltda.
Tel. (005913) 477880/476793/492828

COSTA RICA

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

GUATEMALA

- **Guatemala**
Codaca de Guatemala 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) 530-2850

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) 211021/213209/228807
- **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

- **Tlalnequiltla (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

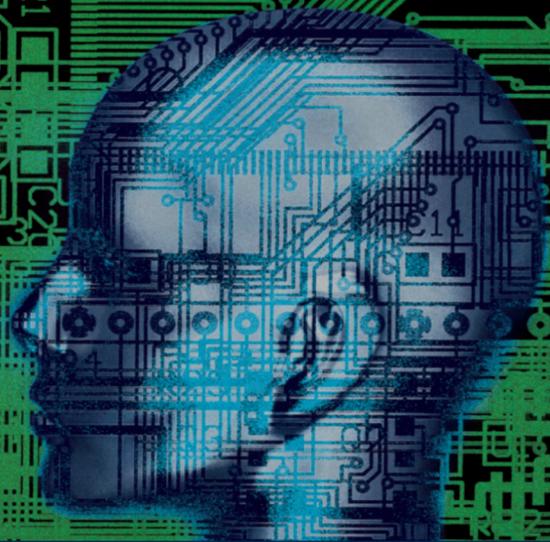
- **Lima (Unidade Comercial)**
Scania del Peru S.A.
Tel. (005112) 41-3016/3017

VENEZUELA

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



*Opticruise lê
o que você pensa
e troca
as marchas
de ouvido.*



Opticruise revoluciona a maneira de se dirigir um veículo pesado. Permite que a caixa de mudanças engrene automaticamente as marchas, sem uso da embreagem.

VOCÊ O motorista se torna um operador de grande importância. ♦ Sua atenção fica totalmente voltada para o tráfego, direção e freios. ♦ Sem o esforço constante da troca de marchas, alcança elevado desempenho.

GOSTARIA ♦ A operação se torna mais segura com a real interação entre o motorista e o motor. ♦ A otimização dos tempos de viagem proporciona maior eficiência e produtividade. ♦ O trem-de-força é

DE beneficiado. ♦ A escolha computadorizada das rotações garante vida útil mais longa ao motor. ♦ Menores índices possíveis no consumo de combustível. ♦ Sustentação durante mais horas do pico operacional do motorista.

BATER **COM**
UM **O MOTOR**
PAPO **ELETRÔNICO**
DE
SEU
SCANIA?

Informações completas no seu Concessionário Scania

EXCLUSIVO

OPTICRUISE

Primeira caixa automatizada para caminhões