

Rei da Estrada



Prova de São Tomé

Transportadoras verificam na prática vantagens dos caminhões pesados mesmo quando a carga é inferior a 30 toneladas



Rei da Estrada

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

Vice-presidente
de Comunicação:
Richard König

Editor Responsável:
Mauricio Jordão
(Mtb 28.568)

Colaboradora:
Helen Faquinetti

Revisão:
Vicente dos Anjos

Foto Capa:
Gilmar Gomes

Projeto Gráfico,
Editoração e Produção:
Technoart Propaganda Ltda.
e-mail: technoart@technoart.com.br

Impressão:
Margraf Edit. e Ind. Gráfica

Tiragem desta Edição:
28.000 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 - Pós-venda

Reparos são agilizados com motor semicompleto

5 - Tecnologia

Stax, o caminhão do futuro, é destaque no Salão Internacional de Hannover

6 - Curiosidade

Cidade de Campinas (SP) recebe o primeiro rodeio de caminhões do Brasil

8 - Produção

Scania é eleita a empresa mais admirada do Brasil na fabricação de caminhões

9 - Ônibus

Veículo com dois andares e piso superior sem teto participa de projeto turístico na Cidade do México

10 - Entrevista

Caminhoneira Neusa Sampaio, de Amargosa (BA), prefere boléia a uma casa

12 - Estradas

BR 242, que corta a Bahia, reúne perigos, aventuras e belezas naturais

14 - Aplicação

Nova pista da Imigrantes desafogará trânsito rumo à Baixada Santista

16 - Reportagem de capa

Na fronteira das classes médio e pesado, cavalo-mecânico Scania P114 apresenta suas vantagens

20 - Treinamento

Scania inaugura centros de capacitação de mecânicos nas regiões Nordeste e Sul do Brasil

21 - Trânsito

Primeiro trecho completo do Rodoanel de São Paulo é entregue à população

22 - Motores

Scania participa pela primeira vez do São Paulo Boat Show

24 - Brasil

Infográfico mostra a distribuição dos motores industriais e marítimos Scania pelo Brasil

26 - Vendas

Os três melhores vendedores da Scania na América Latina são brasileiros

27 - Gente & fatos

30 - Clube do Rei

Conheça o ganhador do concurso "Momento Scania"



Sem falsas promessas

Leandro Brandão



Sílvio Munhoz,
diretor de Vendas de Caminhões da Scania

Tanto em nossa vida pessoal como durante nossa trajetória profissional, o importante é sermos fiéis às nossas crenças. Uma delas, obrigatoriamente, deve ser a ética. Aqui na Scania, bem como em toda a nossa rede de concessionárias, as premissas básicas são: ética, transparência e comprometimento com a prosperidade dos negócios do cliente.

Acreditamos que de nada vale o sucesso sem a ética e sem o comprometimento. De outra forma, o sucesso é momentâneo, passageiro. Há 45 anos, fornecemos soluções de transporte a nossos clientes. São soluções duradouras, que englobam produtos, alternativas de financiamento e serviços, que efetivamente cumprem o prometido e produzem resultados duráveis e de qualidade. O cliente constata, na prática, tudo o que foi informado pela Scania no momento da venda.

Em várias oportunidades, somos testados. Em nenhuma delas deixamos de cumprir o que efetivamente propusemos. Nenhuma informação é omitida. Todos os resultados são claros.

Nas páginas seguintes, mais uma vez demonstramos nosso comprometimento, nossa transparência. Os produtos Scania são aqueles que geram resultados concretos nas diversas situações e operações a que são submetidos. É esse o nosso comprometimento. Essa é a nossa maneira de fazer negócios. A postura Scania.

Kit para montar

Motor semicompleto Scania chega ao mercado para agilizar e baratear reparos

Aos donos de caminhões e ônibus uma boa notícia: a Scania acaba de lançar uma opção mais econômica e rápida para a reforma dos motores de 11 litros dos veículos produzidos entre 1981 e 1998 (séries 2 e 3). O Short Block D11, um motor semicompleto, reduz em média 40% do tempo da reforma de motor e é mais barato que a aquisição das peças separadas ou de um motor novo completo já que itens como bomba injetora, motor de partida, alternador e turbocompressor podem ser reaproveitados.

O Short Block D11 é formado pelos principais componentes internos do motor, como virabrequim, eixo comando, pistões, camisas e bielas, além de bloco e cabeçotes completos, previamente montados na fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo (SP). "Como a montagem é feita na fábrica, o cliente ganha tempo e economiza mão-de-obra, além de aproveitar alguns componentes do motor antigo. O Short Block é um produto com garantia de um ano, sem limite de quilometragem. Com as mesmas características de um motor novo, também sai mais barato que adquirir as peças separadamente", explica Evaldo Valero, gerente de Vendas de Peças da Scania.

Outra garantia do Short Block é o número de série gravado no bloco do motor, que é sempre o

mesmo do motor a ser substituído. A gravação é feita na Scania, após a confirmação do pedido do cliente. "A manutenção do número original elimina a necessidade de alteração dos documentos do veículo", informa Valero. A previsão da Scania é vender aproximadamente 20 motores Short Block D11 por mês e, brevemente, o produto será disponibilizado para os veículos produzidos a partir de 1998. "Desenvolvido para atender, inicialmente, os caminhoneiros autônomos, o Short Block também agradou aos grandes frotistas, que respondem por metade das vendas do produto até o momento", comemora o gerente de Vendas de Peças da Scania.

Por: Tatiane Leonardo,
de São Bernardo do Campo (SP)



Alberto Murayama



Wagner Meneses

Short Block tem os principais componentes
montados na fábrica da Scania

O futuro tem capô

Novo caminhão conceito Scania encontra espaço para a beleza em meio à busca constante por mais capacidade de carga



Durante o 59º "Internacional Commercial Vehicle Show", que aconteceu de 12 a 17 de setembro, em Hannover, na Alemanha, a Scania apresentou um novo caminhão conceito. Desta vez, foi o tradicional caminhão Scania com capô (cabina T) que serviu de exercício aos desenhistas, numa visão futurista dos próximos 10 ou 15 anos.

O Stax, Scania Truck Advanced Xterior, procura ressaltar os traços que caracterizam a idéia convencional de um caminhão, como o capô, e modernizá-los para uma nova geração de veículos de carga. O resultado exposto em Hannover mostra uma maquete com a parte dianteira mais curta porém mais robusta e cabina,

capô e chassi unidos aerodinamicamente.

Até a década de 90, 75% dos veículos produzidos pela Scania no Brasil eram com capô. Hoje, esse modelo não ultrapassa 25% do total. Na Europa, o número cai ainda mais, mantendo-se por volta de 1%. Nos últimos anos, os transportadores têm dado preferência à utilização de cabinas avançadas (modelos P e R) devido ao posicionamento destas sobre o motor, que proporciona maior espaço útil para a carga dentro de um limite fixo de comprimento total do veículo.

Pergunta no ar – Fica então a dúvida: por que apostar em um estilo que não é mais o campeão de vendas? No futuro, os transportadores estarão dispostos a trocar maior volume de carga por uma preferência de visual?

Segundo os engenheiros da Scania, um caminhão tradicional, com capô, tem uma identidade tão forte que para muitos clientes pode ser a opção correta para reforçar a marca de uma empresa ou transportadora. "O objetivo do Stax é justamente provocar reações em clientes, jornalistas especializados e público, colhendo impressões que orientem os futuros passos da Scania", afirma Kristofer Hansén, chefe do departamento de Estilo da Scania na Suécia. (HF)





Segura moto

Cavalos-mecânicos no lugar do boi, profissionais do volante em vez de peão. É o rodeio de caminhões que chega ao País por iniciativa da Esso

A primeira apresentação de um rodeio de caminhões no Brasil ocorreu no dia 26 de outubro, em Campinas (SP). Diante de um público de mais de 600 pessoas, caminhões pesados foram “domados” em uma arena montada na garagem da VB Transportes de Carga, do Grupo Bonavita. O rodeio foi uma iniciativa da Esso, que reuniu motoristas de sua frota própria e das transportadoras contratadas.

“O objetivo é estimular esses profissionais nas áreas de segurança na direção, habilidades de condução, revisão do estado dos

equipamentos dos caminhões e qualidade na prestação dos serviços”, diz Orlando Gomes, gerente da Divisão de Serviço ao Cliente da Esso Brasil e Cone Sul.

A ExxonMobil, controladora da Esso brasileira, realiza rodeios desse tipo em outros lugares do mundo. Ano passado foi a vez da Argentina e o vencedor foi um brasileiro, motorista da VB. As provas têm abrangência internacional para deixar qualquer um, caubói ou não, motivado. Os dois primeiros classificados no rodeio brasileiro vão para a República Dominicana, em novembro,



rista!

competir com os melhores da América Latina.

Será a "grande final" para o primeiro campeão brasileiro, **Adalberto Eufrosino Marques**, e para **Anselmo Vasconcelos dos Santos**, segundo colocado.

Lá, terão de mostrar as habilidades de direção, perícia e atenção de um peão brasileiro à frente do volante de caminhões-tanque. Em solo brasileiro, eles manobram veículos com mais de 17 metros de comprimento.

Os pontos de cada participante eram dados por juízes conforme os toques e distâncias finais contra os obstáculos, a quantida-

de de manobras e o tempo gasto para seis tentativas. Antes de irem para a arena, os motoristas passaram por exame escrito, com perguntas teóricas e práticas e mais duas provas: uma de revisar e detectar defeitos em um caminhão e a outra uma simulação de um processo de descarga de combustível, tudo de acordo com procedimentos preestabelecidos.

Os melhores – "O rodeio é um show de habilidades, conhecimento, de muito treinamento e talento", diz Paulo Magalhães, assessor de Transportes da Esso Brasil e Cone Sul. Para esse primeiro rodeio foram selecionados oito motoristas de um total de 400 profissionais em todo o Brasil. Foram escolhidos os de melhor desempenho em suas regiões (Rio de Janeiro, São Paulo, Fortaleza, São José do Rio Preto e Curitiba).

O campeão Adalberto Eufrosino Marques tem 28 anos de estrada, quatro deles na frota própria da Esso – São Paulo. Ele já participou de treinamentos da Scania (curso de Master Driver). "O rodeio valoriza muito o trabalho do motorista. O exemplo da Esso deveria ser seguido por outras empresas", diz, aguardando a grande final.

Por: Maria Finetto, de Campinas (SP)



Caubóis do asfalto

Astros do rodeio, os motoristas também são protagonistas das operações mais importantes na Esso: o transporte e entrega de combustíveis com segurança. A Companhia investe em veículos de última geração e também em operadores que possam cumprir as tarefas com segurança e eficiência. "Essa combinação nos credita resultados espetaculares", explica Walter Joseph, gerente de Transportes da Esso Brasil e Cone Sul.

Os caminhões possuem computador de bordo, rastreamento via satélite, sistema de freios ABS, sistema de carregamento por baixo (bottom loading) e sensores antiderrame. O que há de mais moderno em equipamentos e acessórios disponíveis no mercado é hoje uma realidade dentro da Esso brasileira e de seus transportadores contratados.

"No início, há 10 anos, havia caminhões de 15 mil litros que operavam 12 horas. Hoje, temos caminhões rodando 24 horas e com capacidade muito maior, de 42 mil litros e até de 53 mil litros, como é o caso dos bitrens", compara Renato Soriano Junior, sócio gerente da VB Transportes, de Campinas (SP), que comprou recentemente seis novos cavalos mecânicos Scania R124 LA6x2, com suspensão a ar e motor eletrônico de 420 cavalos. A VB opera em todo o interior de São Paulo, litoral e no Espírito Santo.

A Esso também renovou 60% da sua frota própria. O resultado em segurança: nenhum acidente com vítimas nos últimos dois anos. "É recompensador se considerarmos que os caminhões da Esso chegam a percorrer 30 milhões de quilômetros por ano (500 voltas ao redor da Terra)", explica Orlando Gomes, gerente da Divisão de Serviço ao Cliente da Esso Brasil e Cone Sul.

A mais admirada

Pesquisa da InterScience e da revista Carta Capital destaca a Scania entre as montadoras do Brasil

A Scania recebeu, em outubro, o prêmio de "A empresa mais admirada no setor de fabricação e importação de caminhões", entregue pela revista Carta Capital. Em pesquisa realizada pela consultoria InterScience, a montadora obteve média de 25,34 pontos, ficando à frente da Volvo (21,89) e da DaimlerChrysler (18,80). Para a pesquisa, foram entrevistados 1.250 executivos de 591 empresas, entre os meses de maio e julho deste ano.

As empresas foram avaliadas quanto a ética, respeito ao consumidor, qualidade, recursos humanos, imagem da marca, inovação, administração, responsabilidade social, solidez financeira, compromisso com o País e competição global. A Scania obteve maior pontuação em seis desses onze quesitos, com destaque para inovação, imagem da



ABC Imagem

Linha de montagem da Scania em São Bernardo do Campo (SP): mesmo nível de qualidade das fábricas européias

marca e responsabilidade social. A pesquisa "As mais admiradas" do Brasil é inspirada na "The Most Admired Companies", publicada pela revista norte-americana Fortune. A variação brasileira, entretanto, atribui maior peso para quesitos com impacto na sociedade e no imaginário das pessoas.

"O prêmio é um reconhecimento pelos 45 anos que atuamos no Brasil. Ao longo desse tempo, a Scania tornou-se sinônimo do melhor caminhão pesado não só para as pessoas diretamente ligadas ao setor mas também para a maioria dos executivos brasileiros", comemora Emanuel Queiroz, diretor de Marketing da Scania no Brasil. Presente no País

desde 1957, a Scania já produziu mais de 140 mil caminhões, dos quais aproximadamente 110 mil (80%) ainda estão em atividade pelas estradas brasileiras, segundo dados do Registro Nacional da Veículos Automotores – RENAVAM 2001. A empresa, que emprega 2.100 pessoas em sua fábrica em São Bernardo do Campo (SP), foi a primeira montadora da América Latina a ser certificada, em 1997, com a ISO 14000, confirmando sua preocupação com o meio ambiente. A Scania foi também a primeira montadora brasileira a obter as certificações ISO 9001 versão 2000, referente à qualidade de seus produtos e serviços, e a OHSAS 18001, sobre segurança e saúde ocupacional. (MJ)



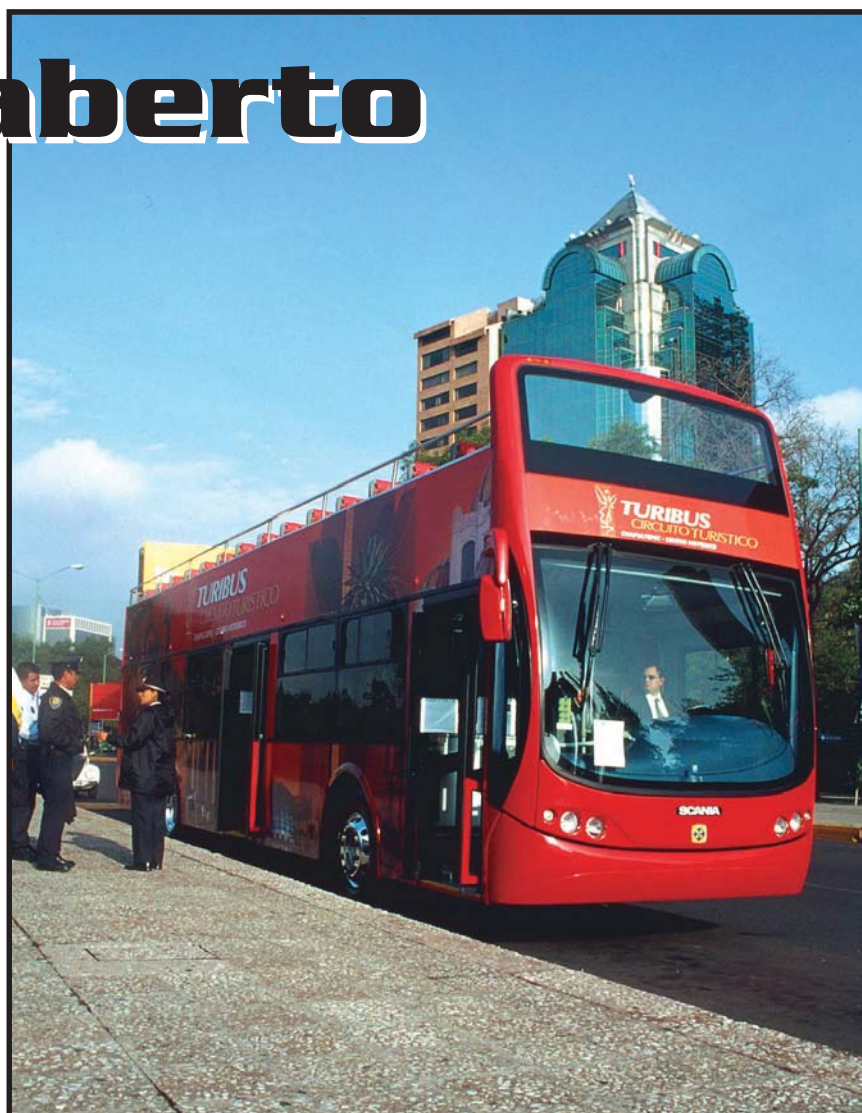
A céu aberto

Veículo de dois andares, com a parte superior descoberta, é a nova opção para conhecer pontos turísticos do México

E lá se foi o teto. A empresa mexicana Autotur apresentou os primeiros ônibus de dois andares, com a parte superior descoberta, a operar na Cidade do México. Os veículos, montados sobre chassi Scania K114 UB4x2, com motor de 340 cavalos e caixa de câmbio automática, foram encarregados pela brasileira Busscar e são as primeiras oito unidades a entrar em operação no circuito turístico que vai do Auditório Nacional à Praça das Três Culturas, percorrendo o centro histórico e vários bairros.

Os ônibus, com 12,3 metros de comprimento e 4 metros de altura, contam com 18 assentos na parte inferior, sendo 2 para deficientes físicos, e 53 assentos resistentes a intempéries localizados na parte superior. A suspensão pneumática possibilita o abaixamento do veículo para facilitar a entrada dos passageiros, principalmente pessoas com dificuldade de locomoção, gestantes ou passageiros com muitas bagagens. Um sistema especial de drenagem no piso superior escoar a água da chuva.

Por medida de segurança, a velocidade máxima dos veículos está limitada a 60 km/h. Um circuito de câmeras monitora o piso superior e as manobras em marcha



Divulgação

Vista privilegiada: 53 passageiros podem observar melhor as atrações turísticas da capital mexicana

à ré. Os ônibus possuem, ainda, um programa de tradução simultânea em cinco idiomas (inglês, alemão, francês, italiano e espanhol) produzido em Paris, na França.

Produto brasileiro – Para formar os veículos, os chassis K114, montados na fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo (SP), seguem para o México divididos em chassi, motor e eixos. Em San Luis Potosí, local da fábrica da Scania no México, todos os componentes são unidos novamente e a carroceria Busscar, que vem

pronta de Joinville (SC), é montada. Os ônibus vão rodando para a fábrica mexicana da Busscar, em Aguas Calientes, para ajustes finais e revisão de entrega.

Cada um dos ônibus percorrerá 34,5 quilômetros por viagem. A passagem custará 100 pesos (40 reais) e os passeios acontecerão todos os dias, das 9 às 21 horas, com intervalos de 15 minutos entre as saídas. A Autotur, que opera o serviço como Turibus, receberá no início do próximo ano outros sete veículos para a mesma atividade, totalizando 15 unidades. (HF)

Minha carreta, minha casa

Antes mesmo de possuir habilitação, ainda aos 15 anos, Neuza Sampaio dirigia a caminhonete do pai. Depois, foi trabalhar em uma fazenda puxando gado. Passados 24 anos, ela continua na mesma profissão, que não troca por outra. Neuza encara a vida como uma boa e longa viagem. Quando em casa, dorme na boléia de seu caminhão

Foto: Newton Vaz

Rei da Estrada: *Como surgiu seu interesse por caminhões?*

Neuza Sampaio: Nasci no interior da Bahia, em Amargosa. Meu pai e minha mãe eram lavradores. Mas havia o primo Eliseu, que na época tinha uma carreta. Quando acabava meu trabalho, ia até a rodovia para ver as carretas passarem. Naquele tempo eu não sabia como era a vida na estrada, só achava as carretas bonitas.

RE: *Com quem você aprendeu a dirigir?*

NS: Meu pai tinha uma caminhoneite que eu pegava de vez em quando. Com a carreta do meu primo também foi a mesma coisa, sempre quando ele apareceria em casa, deixava eu dar umas voltinhas.

RE: *Quando e onde você começou a trabalhar com transporte?*

NS: Estudei até o 2º ano do científico e parei porque comecei a trabalhar numa fazenda que tinha um caminhão. Eu puxava boi com um caminhão de 12 toneladas. Fiquei na fazenda durante oito anos. Quando comecei não tinha carteira.

RE: *Como foi a sua primeira viagem pelas estradas?*

NS: No caminho não encontrei ninguém que me incentivasse. Todos colocavam medo. Tive vontade de parar e pedir para desistir. Quando parei num restaurante, fui abordada por um

patrolheiro rodoviário, que pediu os documentos do veículo e os meus.

Depois de conferir tudo ele comentou que não acreditava que uma mulher pudesse estar dirigindo uma carreta pela estrada. Disse a ele que não era documento que fazia alguém dirigir e ele ficou emocionado. Pediu para que eu nunca desistisse. Essa foi a minha maior dose de coragem e incentivo.

RE: *E essa carreta que você dirige hoje?*

NS: Em 1990, meu primo me surpreendeu comprando uma carreta para eu trabalhar. Eu não sabia se chorava, se agradecia a Deus, se aceitava ou desistia. Desde então, trabalho para ele. Hoje, dirijo uma Scania T124 vermelha, com motor de 400 cavalos, ano 2002, com capacidade para 27 toneladas. É uma casa perfeita, tem cama confortável, ar condicionado, computador de bordo, rádio PX, rodoar e CD. Meu caminhão é lindo. Tem tapete, carpete e é muito bem cuidado.

RE: *Como você é recebida pelos motoristas nas estradas?*

NS: Sou muito querida pelos irmãos da estrada. Recebo incentivo, força, admiração e colaboração. Nunca faltaram com o respeito. Graças a Deus é só alegria. Peço a Deus para proteger a todos que trabalham na estrada. Tenho um irmão que trabalha na mesma empresa que eu, como carreteiro também.

RE: *Você já foi assaltada na estrada?*

NS: Já fui seguida quatro vezes, mas só me pegaram uma vez, em Goiás. Os ladrões me abordaram e depois roubaram o caminhão carregado de leite. Fiquei amarrada no mato durante dois dias. Depois, os próprios assaltantes me soltaram. Peguei carona até um posto de abastecimento próximo e fui para a delegacia. Tempos depois o caminhão foi encontrado vazio, sem a carga. O que eu acho é que com as péssimas estradas que temos, a facilidade de assalto é maior. O fluxo de caminhão aumentou e a estrada é a mesma de 20 anos atrás. As estradas do Nordeste são as piores.

RE: *Como é sua vida fora da estrada?*

NS: Minha vida é na estrada. Tenho um filho de 19 anos que mora em Amargosa com minha mãe. Ele não gosta de caminhão. Nunca me acompanhou nas viagens e o sonho dele é ir morar no exterior. Tudo na minha vida é a carreta. Ela é meu namorado, minha amiga. Nunca fui à praia, não bebo, não fumo e tenho vontade de ir à igreja. Quando estou descansando, leio a Bíblia que me acompanha. Minha casa é minha carreta. Quando vou visitar minha mãe e meu filho, estaciono a carreta na porta da casa deles e durmo lá mesmo, dentro dela. Não me acostumo mais a dormir em cama, morar em uma casa, como todo mundo.

Por Nilza Vaz Guimarães, de Salvador (BA)

Faroeste baiano

**Rodovia que atravessa a Bahia
de um lado a outro mistura belezas
naturais, aventuras e perigos**

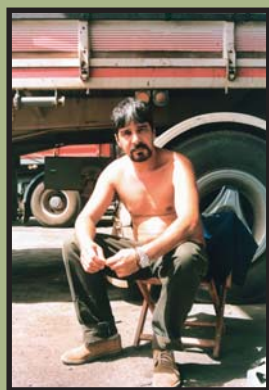


A BR-242 corta uma das mais belas regiões brasileiras, a Chapada Diamantina, que transformada em atração turística, atraindo com suas cachoeiras, rios, grutas e serras, todo tipo de visitante. Nela, os caminhões desafiam a natureza e os perigos da estrada. Lembrem, às dezenas, que a região é importante rota do transporte de cargas do Nordeste do País, nos quilômetros que ligam as cidades de Lençóis, Palmeiras, Oliveira dos Brejinhos e Ibotirama, até a chegada ao rio São Francisco, em Bom Jesus da Lapa.

O transporte reflete algumas das dificuldades do sertão brasileiro. A burocracia atormenta os motoristas em alguns trechos, a falta de acostamentos prejudica a segurança, a sinalização é precária. Os caminhões carregados rodam acima dos limites da lei, vergados pelo excesso da carga. Não há balança que controle o peso dos veículos.

"A estrada é cheia de subidas e buracos, falta conservação e policiamento", queixa-se Venício Livolodnia, um caminhoneiro autônomo de 58 anos, nascido na Ucrânia, que conduz um Scania T112. **Venício** só viaja em companhia da mulher Maria. "Apesar do perigo, é o melhor jeito de ficar junto", brinca.

Na cabina do lar ambulante, alguns apetrechos de cozinha. Barris de água e café



ficam nas laterais do veículo. Carregado de milho com destino a Recife, o Scania de Venício atravessa Brasília (DF), Barra do Garças, Cuiabá e Juara (MT), onde mora a família. O transporte de grãos na Bahia inclui soja, milho e feijão, levados pela BR-116 até Barreiras, às margens do Rio Grande.

Atenção ao dirigir – No caminho, a vegetação encobre, às vezes, as placas de sinalização, principalmente em trechos perigosos, como a serra da Mangabeira. Todo o cuidado é pouco e as cruzes dos mortos enchem o caminho. Outro perigo: as pedras atiradas por saqueadores escondidos às margens da rodovia, que estilhaçam os pára-brisas dos veículos. Obrigados a descer, os motoristas são assaltados.

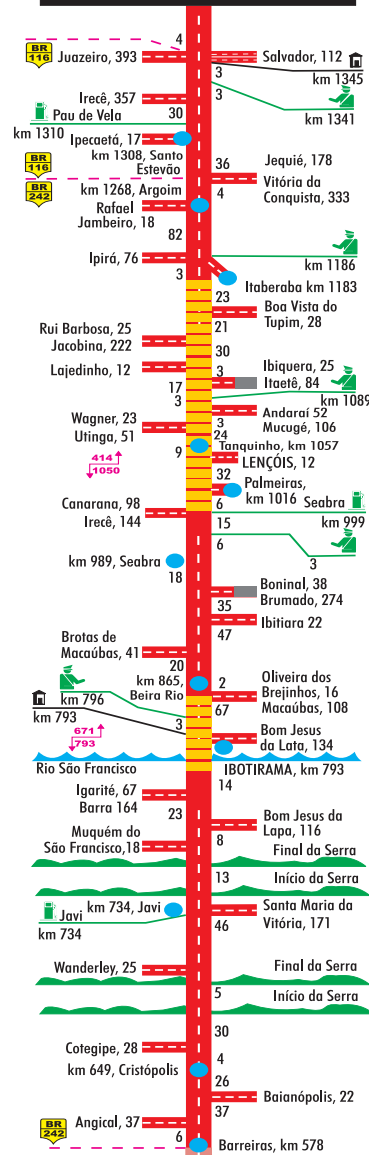
"A sinalização não é constante. Fica difícil de saber até os nomes das cidades. O risco de se perder ou cometer alguma imprudência aumenta entre agosto e novembro, quando a vegetação incendeia. É melhor parar do que se arriscar com a má visibilidade", conta o gaúcho **Edson Prestes**, de 42 anos, natural de Santo Ângelo (RS). Dirigindo um Scania T112 HW, com placas de Missões (RS), ele transporta milho, soja, algodão e cargas a granel pela BR-242, que embora estreita é bem assistida de postos de serviços. Os melhores estão em Lençóis e Seabra. Parte da rodovia já foi recapeada este ano.

Por: João Teixeira,
da Chapada Diamantina (BA)



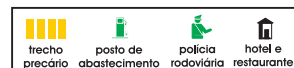
km 1348

FEIRA DE SANTANA



Palmas (TO)

Km 0



Caminhos do mar

Inauguração da segunda pista da Imigrantes criará alternativas distintas para veículos de passeio e carga rumo a baixada santista

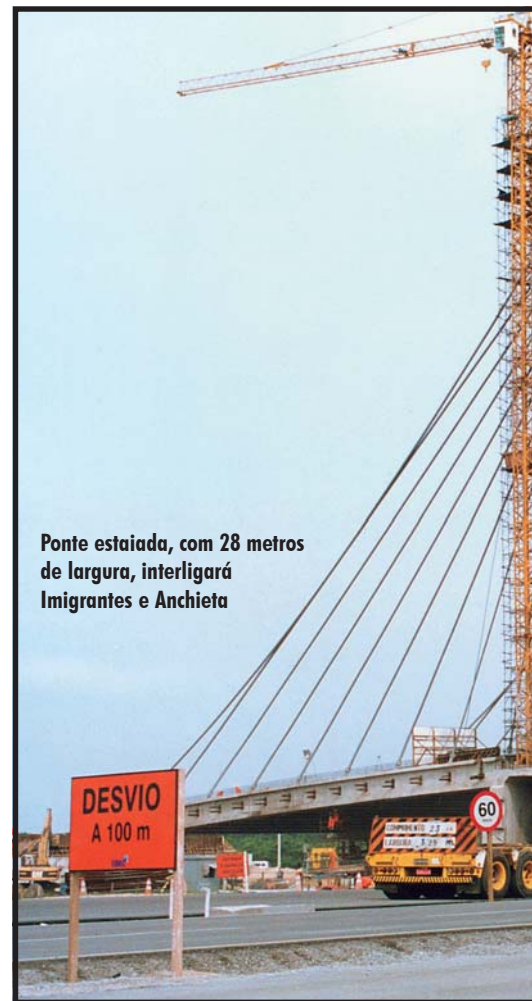
Estradas lotadas, tempo e dinheiro perdidos em congestionamento. Realidade até então enfrentada por automóveis, ônibus e caminhões que tinham, dependendo do dia e horário, um único caminho para a subida ou descida da Serra do Mar, obstáculo natural que separa do planalto paulista as praias do litoral Sul do Estado de São Paulo e o Porto de Santos, o maior da América Latina. Segundo a Ecovias, concessionária que

administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, entretanto, tudo muda a partir da segunda quinzena de dezembro próximo.

Já na temporada 2002/2003, uma nova pista da Rodovia dos Imigrantes (SP-160) desafogará o tráfego no Sistema Anchieta-Imigrantes. A previsão é que a capacidade de tráfego atual, que é de 8.500 veículos por hora, aumente para 14.000 veículos por hora, volume cerca de 70% maior. Logo após a inauguração, não será mais permitida a descida de caminhões pela nova Imigrantes. A Ecovias espera que, com os acessos à Baixada Santista diferenciados para veículos de carga e passeio e o aumento da capacidade de tráfego, haja uma diminuição sensível no tempo de viagem tanto na Imigrantes como na Anchieta (SP-150), que ficará praticamente exclusiva para caminhões.

A construção da segunda pista da Imigrantes já custou à Ecovias R\$ 830 milhões. O projeto foi desenvolvido por um consórcio formado pela brasileira Figueiredo Ferraz, que elaborou o traçado da pista, e as italianas In Co, especializada em viadutos, e Geodata, especializada em túneis. A primeira

Preocupação ambiental: nova pista da Imigrantes interfere 40 vezes menos na Mata Atlântica que a versão da década de 70



Ponte estaiada, com 28 metros de largura, interligará Imigrantes e Anchieta

parte da pista, com 4,9 quilômetros de extensão situados no planalto, começou a ser construída em setembro de 1998 e foi entregue em dezembro de 1999.

Rumo ao litoral – O próximo passo foi vencer os 730 metros de desnível em relação ao nível do mar. Dificuldade que deu à obra o título de a mais complexa da América Latina, reconhecimento que segundo a Ecovias não será superado em menos de 10 anos. Hoje, a segunda pista, com 20 quilômetros de extensão, conta com nove viadutos, totalizando 4,27 quilômetros, e três túneis, que somam 8,23 quilômetros de extensão. Entre os túneis está o maior túnel



Divulgação



Wagner Menzas

de 12 meses, que compõem a frota da empresa realizaram juntos de 30 a 35 viagens por dia, transportando uma areia especial, utilizada principalmente na construção dos viadutos e túneis e na pavimentação da pista. "Foi a primeira vez que trabalhamos em uma obra de grandes proporções, referência para a engenharia nacional, como a nova pista da Imigrantes", conta José Maurício Zulini, sócio-proprietário da TZO. Em viagens de 650 quilômetros, cada caminhão levou, em média, 20 metros cúbicos de areia. Ao todo, foram transportados pela empresa 130 mil metros cúbicos de areia.

380 mil m³ de concreto – Outra empresa que colaborou na obra foi a Concrepav. A unidade da Praia Grande (SP) trabalhou nos últimos cinco meses transportando em seus caminhões parte do concreto utilizado em toda a extensão da rodovia. "Em alguns momentos precisamos pedir reforços às nossas filiais localizadas em outras regiões do Estado, a fim de atender à demanda da obra", recorda José Carlos Ribeiro, encarregado de produção da Concrepav.

Na duplicação da Imigrantes foram consumidos, ao todo, 380 mil metros cúbicos de concreto e 24 mil toneladas de aço. Durante o período de obras, houve picos de até 5.000 pessoas trabalhando ao mesmo tempo no local. (HF)

rodoviário do Brasil, com 3,15 quilômetros. O projeto baseou-se na construção de viadutos com vãos maiores entre seus pilares e túneis mais longos.

Quem desceu a Serra do Mar pela Rodovia dos Imigrantes nos últimos meses notou as grandes torres de concreto que surgiam em meio à Mata Atlântica. Pilares dos nove viadutos, elas foram construídas praticamente de cima para baixo. Os equipamentos e materiais necessários às obras foram baixados por guindastes posicionados nas pistas de apoio, diminuindo a necessidade de movimentação de veículos de obra pela serra. Isso fez com que a segunda

pista da Imigrantes interferisse em somente 40 hectares da Serra do Mar, número 40 vezes inferior aos 1.600 hectares atingidos durante a construção da primeira pista, na década de 70.

A **TZO**, transportadora da cidade de São Carlos (SP), foi uma das empresas que participaram ativamente das obras. Desde outubro de 2001, os 35 caminhões Scania R124 GA4x2, com idade média



Wagner Menzas



Emmanuel A.P.

Bom desempenho:
veículos Scania P114 operam na Gafor há quatro anos.
Agora estão sendo substituídos pela versão de 330 cavalos

Quando mais vale mais

Cavalos-mecânicos Scania disputam faixa de mercado mais leve, de até 28 toneladas de carga, com as vantagens dos pesados

Para o transporte de grandes cargas por grandes distâncias, os caminhões pesados são indiscutíveis. Concorrem apenas com os trens. E desde que esses modais resolveram unir forças, ambos só têm ganhado. O futuro dos modais rodoviário e ferroviário passa, necessariamente, pela união dos dois, dizem os especialistas.

Mas o que dizer das cargas mais leves? Para as muito mais leves, em áreas urbanas, surgiu a alternativa do VUC, veículo urbano de carga, com capacidade para até 4 toneladas. Embora circule com maior agilidade pelas ruas da cidade, o VUC precisa fazer várias viagens durante o dia para atender a demanda. Novamente, os caminhões maiores mostram que, com um bom planejamento e horários definidos para o descarregamento, podem oferecer uma solução mais prática e de menor impacto no trânsito. Os VUC, para muitos, estão com os dias contados.

É no segmento intermediário, de cargas até 28 toneladas e distâncias até 300 quilômetros que a batalha parece ser mais real. De um lado os caminhões médios, reforçados para competir na fronteira das classes médio e pesado, com preço mais atrativo e uma tara (peso do próprio

caminhão) cerca de 1.000 quilos menor. De outro, os caminhões pesados novamente, com maior versatilidade, baixo custo operacional e maior valor agregado.

Teste de campo – A Transportes Cavalinho, de Vacaria (RS), adquiriu recentemente 15 caminhões Scania P114 GA4x2, com motor de 11 litros e potência de 330 cavalos, depois de haver testado a opção mais leve. Em um mesmo percurso, o cavalo-mecânico Scania apresentou consumo de combustível em média 13% inferior, podendo carregar cerca de 500 quilos a mais. “A maior capacidade de carga homologada dos pesados anula a menor tara da opção mais

leve”, comenta Paulo Ricardo Ossani, proprietário da Cavalinho, que atua no transporte de produtos químicos líquidos há 30 anos.

Segundo ele, um cavalo-mecânico médio reforçado para o segmento pesado limita-se a rotas de curta distância e a uma carga bruta de até 42 toneladas. “O percurso não pode exigir pernoite do motorista, pois a cabina não possui leito”, acrescenta. A Cavalinho tem rotas que vão de São Paulo ao Nordeste e o Mercosul. Cada caminhão roda, em média, 13.000 km por mês. Entre os clientes da Cavalinho

A barreira dos 300 quilômetros

Veículos pesados não são apenas os que levam mais carga. Eles oferecem também maior conforto, já que um volume maior de carga representa, na maioria das vezes, viagens mais longas.

Em viagens superiores a 300 quilômetros, a cabina e a suspensão do veículo têm papel fundamental no maior rendimento do motorista. “Em muitos casos, pode ocorrer a necessidade do pernoite ou há espera para carga e descarga, situações em que a ausência de uma cabina leito implica em custos adicionais com hotel ou total desconforto para o motorista”, afirma Celso Mendonça, engenheiro de Vendas da Scania. Segundo ele, a ausência de suspensão a ar na cabina, bancos excessivamente duros, ruído interno e entrada de poeira podem levar até a casos de afastamento médico de motoristas. “O problema é tão sério que algumas empresas adaptam uma extensão em fibra de vidro na cabina, buscando maior espaço e conforto”, acrescenta.



Rotas longas:
caminhões da Transportadora Cavalinho
rodam 13 mil quilômetros por mês,
com necessidade do pernoite do
motorista na cabina

estão Rhodia, Columbian, Cabot, Spal (Coca-Cola), Akzo, Bahia Sul Celulose e Sherwin-Williams.

Tecnicamente, a limitação da carga está na estrutura do chassi e na suspensão, que foram herdadas do segmento médio para proporcionar um veículo mais leve. "A suspensão de um caminhão médio não deixa espaço para a utilização da tolerância da lei da balança, que é de 7,5% por eixo. O veículo trabalha sempre no seu limite extremo de carga, o que provoca desgaste excessivo dos pneus e necessidade de alinhamento freqüente do chassi", explica Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Caminhões da Scania.

A Gafor, de São Paulo (SP), atualizou sua frota de veículos P114, com motor de 320 cavalos, pelos novos P114, com 330 cavalos. A continuidade do uso de veículos pesados na operação que atende à Coca-Cola na transferência de produtos do centro de distribuição de Jaraguá (SP) até os pontos de venda da Grande São Paulo e Baixada Santista deveu-se, segundo Sérgio Fornazza, gerente de Logística da Gafor, ao bom rendimento dos P114, na operação há quatro anos.

"Os veículos pesados realizaram um bom trabalho, com excelentes médias de consumo e praticamente sem manutenção, uma vez que operam superdimensionados", analisa Fornazza. A operação da Gafor para a Coca-Cola faz com que cada caminhão rode cerca de 5.000 quilômetros por mês, 24 horas por dia, de terça-feira a sábado. Nos picos do verão, a operação segue aos domingos, segundas-feiras e feriados. "Esperamos obter médias de consumo ainda melhores com o motor de 330 cavalos, que é uma versão mais moderna.", acrescenta.

Para realizar a troca das 30 unidades P114 com motor de 320 cavalos pelas novas, de 330 cavalos, a Gafor utilizou-se do programa Scania SuperZerado, que valoriza o caminhão da marca usado. "O programa possibilitou que a negociação fosse realizada com extrema agilidade. A Scania foi a única interlocutora, que tanto vendeu as unidades novas como comprou as unidades usadas", conta Fornazza.

Versatilidade – A boa aceitação dos cavalos-mecânicos pesados, para até 28 toneladas, também é explicada pela versatilidade do produto, que pode atuar em outras operações, com maior carga e distâncias envolvidas. "Até mesmo os caminhoneiros autônomos estão optando pela versão P114, de 330 cavalos, para preencher o espaço deixado pelos que têm caminhões de maior potência e hoje deslocaram-se para o transporte de grãos, no Centro-Oeste brasileiro", revela Munhoz, da Scania.

Segundo ele, os grandes frotistas operam com uma certa quantidade de agregados para responder rapidamente aos novos contratos firmados. Só que boa parte dessa "ajuda externa" migrou dos grandes centros, na busca por fretes melhores.

Os autônomos que têm caminhões médios estão subindo de faixa, adquirindo caminhões pesados, mas com motores de potência abaixo dos 360 cavalos, para responder à demanda. Na análise de Munhoz, os caminhões com maior potência, acima dos 360 cavalos, não trazem o retorno do alto investimento trabalhado com cargas de até 28 toneladas, em rotas inferiores a 300 quilômetros.

"Essa realidade é comprovada pelo aumento da procura por veículos P114, com motor de 330 cavalos. No ano de 1999, foram vendidas 105 unidades. Em 2000, esse total subiu para 371. No ano passado, a Scania comercializou 418 caminhões desse modelo.

Com a renovação das grandes frotas, como no caso da Gafor, o veículo P114 estará brevemente disponível no programa de usados da Scania, facilitando ainda mais sua aquisição pelo caminhoneiro autônomo", informa Munhoz.

Prova dos nove

MOTOR	SCANIA	CONCORRÊNCIA
Potência máxima (cavalos) -----	322 -----	cerca de 300
Torque máximo (Nm) -----	1.500 -----	inferior a 1.200
Consumo específico mínimo (g/kWh) -----	192 -----	superior a 200
Cabecote -----	individual -----	único
Sistema de injeção -----	mecânico -----	mecânico
CAIXA DE MUDANÇAS/DIFERENCIAL	SCANIA	CONCORRÊNCIA
Número de marchas -----	8 -----	16
Sincronizadas -----	8 -----	16
Relação da marcha mais baixa -----	16,38 : 1 -----	inferior a 14:1
Relação da marcha mais alta -----	1,00 : 1 -----	1,00 : 1
CMT (kg) -----	66.000 -----	42.000
EIXOS	SCANIA	CONCORRÊNCIA
Dianteiro		
Tipo de mola -----	parabólica -----	trapezoidal
Capacidade do eixo (kg) -----	6.700 -----	6.000
Traseiro		
Capacidade do eixo (kg) -----	11.500 -----	10.800
Tipo de molas -----	trapezoidais -----	ar
PBT técnico (kg) -----	18.200 -----	16.800
CHASSI	SCANIA	CONCORRÊNCIA
Freios de serviço -----	tambor e lona -----	tambor e lona
Freio-motor -----	restrição no escape -----	restrição no escape
Potência do freio-motor (kW) -----	224 -----	não divulgado
Válvula sensora de carga -----	padrão -----	não disponível
ABS -----	opcional -----	não disponível
Tomada de força -----	EG612 -----	não disponível
CABINA	SCANIA	CONCORRÊNCIA
Tipo -----	avançada -----	avançada
Grade dianteira -----	abertura total -----	fixa
Suspensão da cabina -----	4 pontos, 2 diant. fixos e 2 tras. pneumáticos -----	4 pontos, 2 diant. fixos e 2 tras. c/ mola
Pára-brisas -----	único, vertical -----	único, inclinado
Banco do motorista -----	suspensão a ar -----	suspensão a ar
Coluna de direção ajustável -----	padrão -----	não disponível
Largura interna da cabina (mm) -----	2.124 -----	inferior a 1.800
Altura interna da cabina (mm) -----	1.513 -----	inferior a 1.300
Comprimento interno da cabina (mm) -----	1.700 -----	aproximadamente 1.200

1+2=3

Scania inaugura centros de capacitação em Recife e Canoas e torna possível a realização de um mesmo curso em três lugares diferentes do País

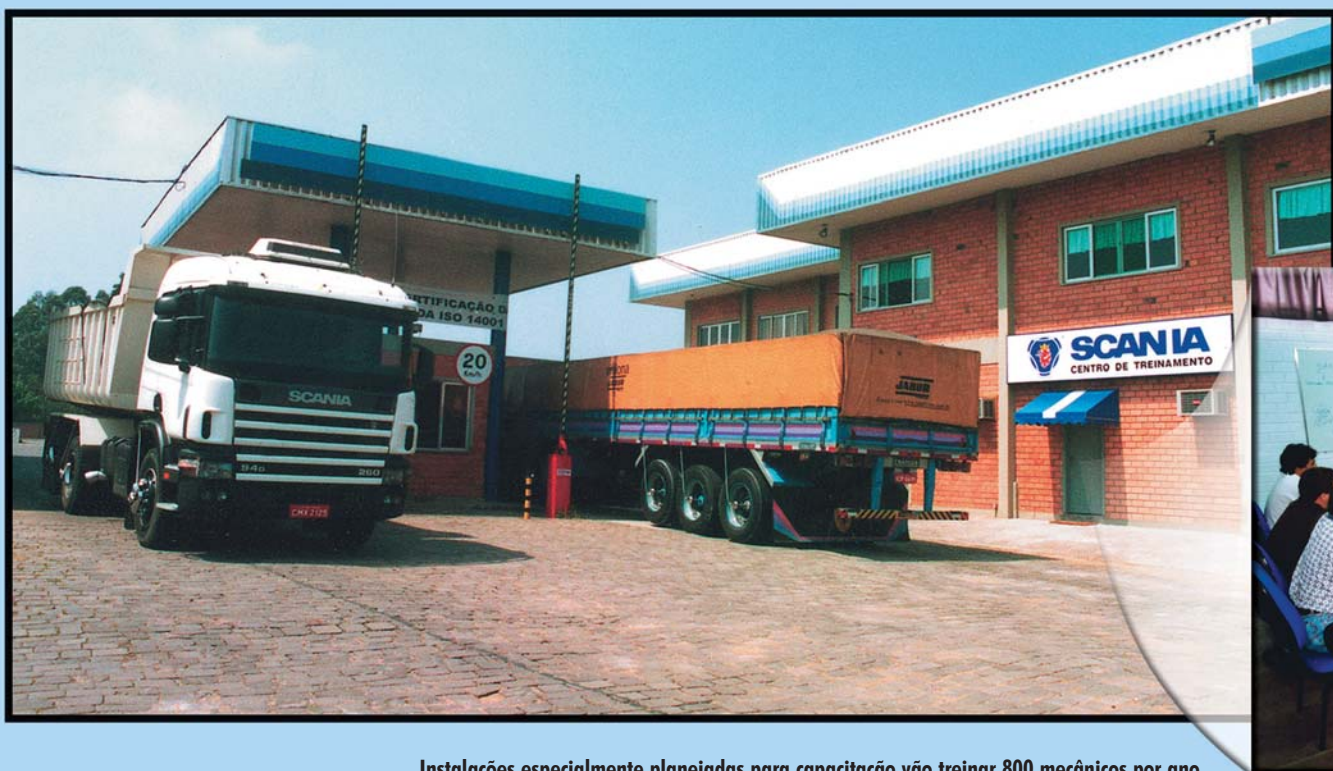


As cidades de Recife (PE) e Canoas (RS) ganharam, no mês de outubro, centros de treinamento para a instrução de mecânicos da rede de concessionárias Scania. Cada um dos dois centros têm capacidade para receber 400 alunos por ano e juntos vão atender as Regiões Norte, Nordeste e Sul do País, que, segundo dados do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM 2001, concentram aproximadamente 65.000 veículos Scania, 48% da frota nacional da marca.

Antes, todos os cursos eram realizados no centro de treinamen-

to instalado na sede da montadora, em São Bernardo do Campo (SP). “Com os dois novos centros ganhamos flexibilidade. Agora, é possível realizar um mesmo treinamento em três lugares diferentes do País, atendendo um número maior de alunos e reduzindo os custos de deslocamento e hospedagem”, explica Nelson de Almeida Leite, chefe de Treinamento Técnico da Scania.

Entre os cursos disponíveis estão os de Motor, Transmissão, Freios, Mecânicos Generalistas e Diagnose de Falhas. Os cursos de maior demanda são os de Diagnose de



Instalações especialmente planejadas para capacitação vão treinar 800 mecânicos por ano

Falhas e Mecânicos Generalistas, que com 80 horas cada são também os mais extensos.

Os mecânicos da rede serão encaminhados para cada um dos centros conforme um plano de treinamento anual elaborado pelos gerentes de serviços e negócios de cada uma das concessionárias. Baseados na necessidade de aperfeiçoamento dos mecânicos, eles também definem quais são os cursos mais apropriados. "No primeiro ano, vamos utilizar a maior capacidade dos novos centros para dedicar 80% das atividades aos mecânicos generalistas, que são os responsáveis por diagnosticar problemas e repará-los caso o defeito não esteja na parte elétrica ou eletrônica do veículo", afirma Leite.

Hoje, a rede de concessionárias Scania tem cerca de 1.000 mecânicos. Anualmente, 70% desses profissionais são reciclados pelos treinamentos promovidos pela montadora. Os cursos também serão disponibilizados para grandes frotistas que possuem oficinas próprias. Para atender os mecânicos de língua espanhola de toda a América Latina, a Scania mantém um centro de treinamento em Buenos Aires, na Argentina, e outro na Cidade do México, no México. (HF)



Divulgação

Bandeirantes (SP-348): uma das cinco rodovias já unidas pelo Rodoanel

Um quarto de volta

Primeiro dos quatro trechos do Rodoanel é concluído, interligando metade das rodovias que chegam à capital paulista

● Trecho Oeste, primeiro dos quatro trechos do Rodoanel Mario Covas, foi entregue à população no dia 14 de outubro. Com extensão de 32 quilômetros, ele interliga cinco das dez grandes rodovias que chegam à Região Metropolitana de São Paulo: Régis Bittencourt (BR-116), Raposo Tavares (SP-270), Castello Branco (SP-280), Anhangüera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348).

Essas rodovias absorvem 58% do tráfego da Região Metropolitana, significando um total de 250 mil veículos por dia, dos quais 54 mil são caminhões. O Trecho Oeste receberá 47,8% da carga que entra e sai de São Paulo, correspondendo a 243,5 milhões de toneladas por ano.

A primeira parte da obra concluída foi a ligação entre as rodovias Anhangüera, Bandeirantes e a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. Com 7,2 quilômetros, foi inaugurada no dia 23 de dezembro do ano passado. A união das rodovias Régis Bittencourt e Raposo Tavares, com outros 7 quilômetros, foi liberada ao tráfego no dia 14 de abril de 2002.

O objetivo do Rodoanel Mario Covas é funcionar como um gigantesco anel viário, desviando o tráfego de caminhões da cidade. Os outros trechos, denominados Sul, Norte e Leste, devem ser concluídos entre 2005 e 2007. (HF)



Longe do mar, perto do cliente



Pela primeira vez, a Scania participa do São Paulo Boat Show, evento do setor náutico realizado a quilômetros da praia mais próxima



Visitantes qualificados: interesse por motores destinados a embarcações para pesca comercial e transporte de passageiros e cargas

Se praia de paulistano é realmente o shopping center, o São Paulo Boat Show tem tudo para se tornar brevemente o grande acontecimento náutico do País. É com essa previsão que a Scania resolveu participar pela primeira vez do evento, que reuniu de 8 a 13 de outubro mais de 200 expositores, em sua quinta edição.

Realizado em um pavilhão de exposições com 21 mil metros quadrados na zona norte da capital, o São Paulo Boat Show foi dividido em áreas temáticas, abrangendo lanchas, vela, mergulho, pesca e outros. O estande da Scania, com 55 metros quadrados, localizado na área de motores, teve um fluxo de aproximadamente 50 pessoas por dia. "Ficamos impressionados com o alto nível dos visitantes, que dispensavam os comesses e bebês e partiam logo para perguntas técnicas e sobre as possibilidades de negociação", comenta **Hamilton Sangiuliano**, diretor da Área de Negócios de Motores Industriais e Marítimos da Scania, que vendeu

seis motores durante o evento e tem expectativa de concretizar cerca de 20 outros negócios com base nos contatos feitos.



Pedro Dantas

A Scania expôs o motor marítimo DI12 44M, que desenvolve 675 cavalos a 2.300 rotações por minuto, indicado para embarcações de 41 a 54 pés, cerca de 14 a 18 metros de comprimento. Um par desses motores também equipava uma lancha de 42 pés, presente no estande do estaleiro Fighter.

Preço em Reais – “A grande vantagem da Scania no mercado de motores marítimos é oferecer produtos com tecnologia de ponta, desenvolvidos para a aplicação marítima na própria fábrica e com preço em moeda brasileira”, explica Sangiuliano. Os motores são produzidos na fábrica da Scania em São Bernardo do Campo (SP), que atende o Brasil e a América Latina.

Mesmo sendo o São Paulo Boat Show um evento voltado para o lazer, o estande da Scania recebeu grande número de proprietários dos chamados barcos de trabalho, por exemplo, as embarcações para pesca comercial e transporte de passageiros e cargas. Essa fatia de mercado, segundo Sangiuliano, é a que reúne a maior quantidade de embarcações com motor Scania devido ao melhor aproveitamento de características como a alta potência, baixo custo de manutenção e assistência técnica em todo o território nacional.

A Scania também comercializa no Brasil o modelo DI14, importado da Suécia, com oito cilindros em V e 800 cavalos de potência. Esse motor é indicado para barcos de 50 a 70 pés (entre 17 e 21 metros).

Comprimento entre perpendiculares: 14,68 m
Comprimento do casco: 13,38 m
Comprimento da linha d'água: 10,84 m
Boca máxima: 4,20 m
Calado máximo: 1,04 m
Peso sem motor: 8.800 kg
Tanques de combustível: 900 litros
Tanques de água: 350 litros
Motorização: Scania DI12 44M (2x675 hp)
Lotação máxima: 12 pessoas
Pernoite: 4 passageiros/1 marinheiro

No ano de 2002, a Scania comemora os 100 anos da produção de seu primeiro motor marítimo. O propulsor, de 24 cavalos de potência, foi montado em um bote para lazer, na Suécia, em 1902. No Brasil, o primeiro motor da marca foi vendido em 1960 para uma embarcação de pesca de 54 pés (cerca de 18 m) registrada em Santos (SP). Estima-se hoje que a frota nacional de barcos com motor Scania ultrapasse 6 mil unidades. (MJ)

DI12, força compacta

Lançado em 1999 no Brasil, o motor marítimo de 12 litros, modelo DI12, com 675 cavalos de potência, é um dos motores mais compactos do mercado, com apenas 999 milímetros de altura e 1.150 quilos de peso. Um sistema eletrônico de gerenciamento, chamado DEC 2, controla as principais funções, garantindo excelente desempenho e baixo custo operacional.



SCANIA POWER
 DIESELS FOR PLEASURE

DI12 44M
 675 hp @ 2300 rpm

- 6 em linha, 12 litros
- Governador eletrônico DEC2
- 4 válvulas por cilindro
- Consumo específico de combustível: 161 g/hp
- Peso líquido: 1130 kg

Produzido no BRASIL

FIGHTER 42



Motores

Haja trabalho

Motores industriais e marítimos movidos a diesel são empregados em diversas atividades e estão espalhados pelo País. No Amazonas, Rondônia, Amapá e Pará, impulsionam o transporte fluvial de cargas e passageiros. Geram também energia elétrica para as comunidades mais afastadas. Na região de Carajás (PA), são propulsores de máquinas para mineração. Do Ceará ao Pará, trabalham nos barcos de pesca de lagosta e camarão. Em Alagoas, Pernambuco e interior de São Paulo, equipam colheitadeiras de cana-de-açúcar. Descendo pelo litoral, estão montados em lanchas de lazer presentes desde a Bahia até São Paulo e em barcos de pesca da costa paulista a Rio Grande (RS). Em Minas Gerais e Goiás, atuam na mineração e na geração de energia elétrica para a indústria e o comércio.

A geração de energia elétrica é também a principal aplicação dos motores nos centros industriais do Sul e



do Sudeste e no interior do Mato Grosso. A irrigação aparece na Bahia, no Mato Grosso e no sul do Rio Grande do Sul. Na região mais ao sul do Brasil, a navegação fluvial volta a ser a grande aplicação dos motores, com destaque para o transporte de produtos agropecuários pelo Rio Paraguai, de Cáceres até a Bacia do Prata, e pelo Rio Guaíba, da Lagoa dos Patos até Rio Grande.

Para atender a toda essa demanda diversificada, a Scania já comercializou no Brasil mais de 43 mil motores industriais e marítimos. Cerca de 80% desse total ainda estão em atividade.

Assistência nacional

Todas as 94 concessionárias da rede Scania no Brasil estão habilitadas a prestar assistência técnica aos motores da marca



Pódio verde e amarelo

Os três melhores vendedores da Scania na América Latina são brasileiros

SCANIA



Master Salesman

Em sua 2ª edição latino-americana, o programa MasterSalesman, que tem como principal objetivo

incentivar o desenvolvimento profissional dos vendedores da Scania, reservou os três lugares mais altos do pódio para brasileiros. Carlos Eduardo Soares, da Itaipu Contagem (MG), conquistou a primeira posição; Maurício de Miranda, da Code-ma Guarulhos (SP), a segunda; e Nilton José Poletto, da Ediba Cordilheira Alta (SC), a terceira. O programa, que já existe há quatro anos, foi restrito aos vendedores brasileiros em suas duas primeiras edições. No ano passado, primeira edição voltada a toda a América Latina, premiou um argentino e dois brasileiros.

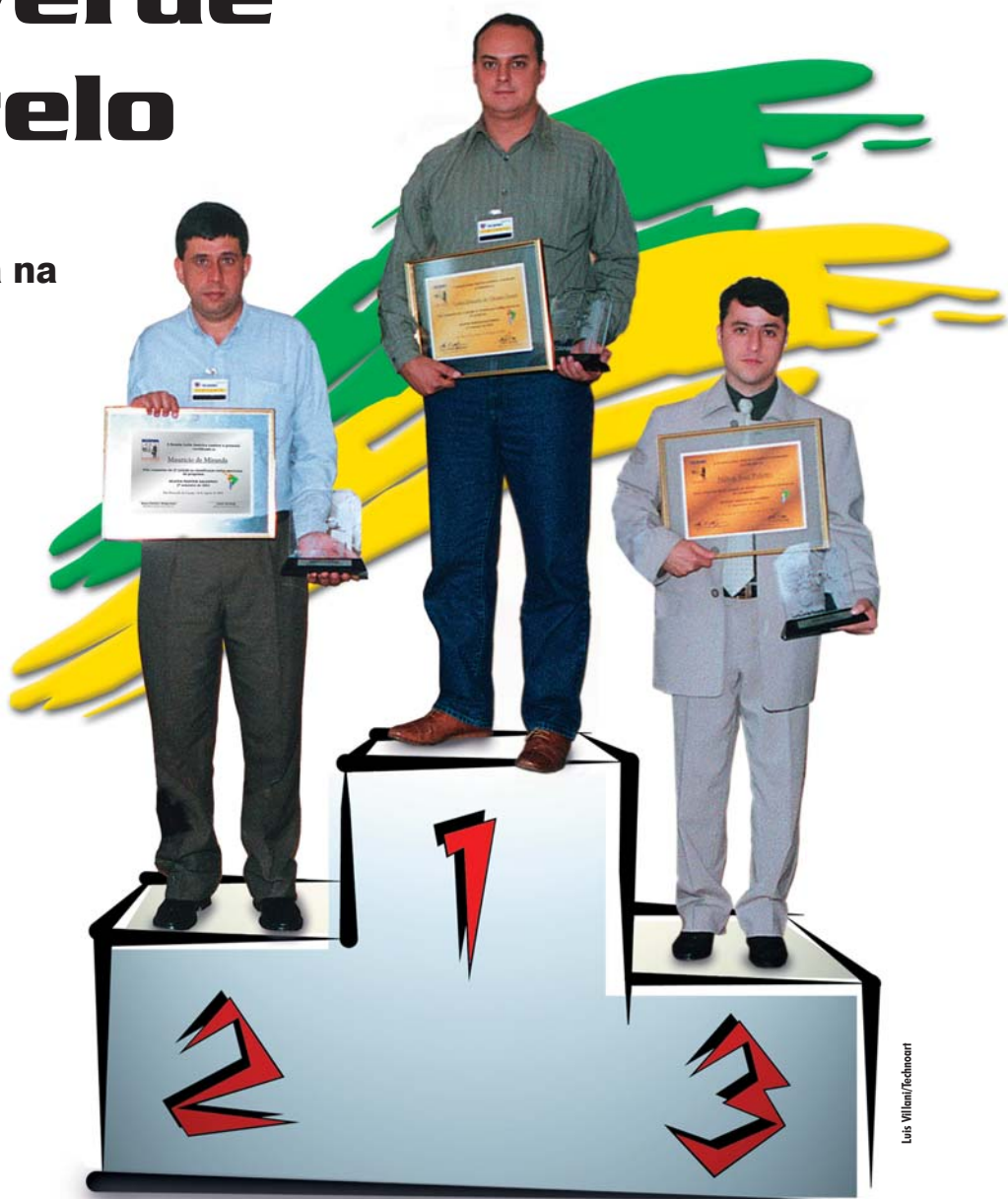
Desempenho exemplar – Neste ano, 252 profissionais participaram das avaliações, compostas por provas práticas e teóricas que verificam o conhecimento do produto e da concorrência, técnicas de Vendas e Pós-venda. “Ao todo foram aplicadas 127 questões. Os primeiros colocados não erraram mais do

que três perguntas”, garante Arnaldo dos Reis Santos, coordenador do programa. Santos acredita que o aumento da concorrência tem feito com que os vendedores brasileiros procurem, cada vez mais, se aperfeiçoar. Hoje, competem no mercado brasileiro de caminhões pesados sete montadoras.

Segundo Carlos Eduardo Soares, o primeiro colocado

deste ano, quando um vendedor tem conhecimentos sólidos sobre a área em que atua, os clientes o reconhecem como um consultor, capaz de oferecer as mais diversas soluções em transporte.

“Procuro estudar além do meu expediente, buscando informações em revistas especializadas e na Internet. Isso, com certeza, tem feito a diferença na hora de fechar um negócio”, afirma. (HF)



Luís Villani/Redmourt

Preferência real

A Sua Majestade Transportes e Logística, de São Paulo (SP), acaba de adquirir quatro caminhões Scania R124 GA4x2NZ e um T124 GA4x2NZ. Os veículos vão ampliar a frota da empresa, que hoje conta com 45 unidades, metade delas da marca Scania. Os caminhões vão trafegar pelas estradas do Nordeste, no transporte de cargas secas fracionadas, ramo de atividade da Sua Majestade há mais de 20 anos. Para receber os veículos, Ricardo Normando Simões, diretor comercial, e Arivaldo Matos dos Santos, gerente de frota, visitaram a fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo (SP).



Divulgação

Na rota do Mercosul

A transportadora DM, de Porto Alegre (RS), recebeu no final de setembro 10 novos cavalos-mecânicos R124 LA6x2, equipados com motor eletrônico de 420 cavalos e suspensão a ar. Os veículos vão atuar nas rotas entre Brasil, Argentina, Uruguai e Chile, em carretas tipo "sider" rebaixadas. Devido ao maior comprimento das carretas, a quinta-rodas dos cavalos-mecânicos Scania possui um deslocamento longitudinal de 500 milímetros, possibilitando, quando necessária, a adequação do conjunto aos 18,15 metros de limite



Transportadora DM leva equipe do Globo reporter até o Chile

Divulgação

de comprimento total. Com uma frota de mais de 90 caminhões Scania, a DM já conta com 20 outras unidades equipadas com quinta-rodas deslizantes. Um desses veículos levou uma equipe do Globo Repórter para acompanhar a rotina de um caminhoneiro numa viagem até o Chile. Para gravar o programa, que foi ao ar no dia 11 de outubro, viajaram juntos ao caminhoneiro Luiz Alberto Carneiro, um repórter, um

cinematista e um coordenador do núcleo da Globo na afiliada gaúcha RBS TV. Segundo a transportadora, as novas carretas, com espaço interno equivalente a 110 metros cúbicos, têm proporcionado um aumento de 10% na capacidade de carga volumétrica por viagem. Com matriz em Eldorado do Sul (RS), a DM, que este ano comemora 35 anos de fundação, acaba de receber a Certificação ISO 9001.

Scania em boas mãos

A ABC Cargas, de São Bernardo do Campo (SP), responsável pelo transporte da maioria dos veículos Scania novos no Brasil e na América Latina até a entrega final ao cliente, acaba de receber a certificação ISO 9001. Entre as atividades certificadas estão o gerenciamento da entrega dos caminhões e ônibus "zero-quilômetro", o cuidado com o recrutamento e a seleção de motoristas, os treinamentos direcionados a todos os funcionários e os dispositivos de segurança utilizados pela ABC.

"A certificação é uma prova concreta dos mais de 20 anos que trabalhamos com a Scania. Somos provavelmente os únicos certificados nesse ramo", explica Danilo Guedes, diretor de Operações da ABC Cargas. A empresa, que tem filiais em Resende (RJ), Curitiba (PR), Uruguaiana (RS) e nas capitais da Argentina, Chile, Peru e Venezuela, investiu no processo de certificação aproximadamente R\$ 45 mil.



Divulgação

Cada vez maior

A transportadora Botuverá de Rondonópolis (MT), adquiriu, em outubro, 10 caminhões Scania R124 GA4x2, com suspensão a mola, equipados com motor de 400 cavalos. Os veículos atuarão no transporte de combustíveis, grãos e cargas frigoríficas, percorrendo as estradas do Mato Grosso, São Paulo e Espírito Santo. A Botuverá iniciou suas atividades em 1972, na cidade de Brusque (SC), com apenas quatro caminhões médios. Hoje, conta com uma frota de 96 veículos pesados, sendo 64 deles Scania, o que torna a Botuverá a maior frotista da marca no Estado do Mato Grosso.

Um olho na fé, outro na estrada

A Festa de Nossa Senhora Aparecida e dos Motoristas, que acontece todos os anos na cidade de São Marcos (RS), chegou a sua 31ª edição, reverenciando mais uma vez as duas grandes paixões da população local: o caminhão e a santa padroeira do Brasil. As comemorações aconteceram de 4 a 13 de outubro. Entre campeonatos e exposições, a Scania realizou, no dia 11, a Assembléia do Consórcio Nacional Scania. Mais uma vez transmitido ao vivo para todo o País, o evento contou com a presença de 1.500 clientes. Foram nego-

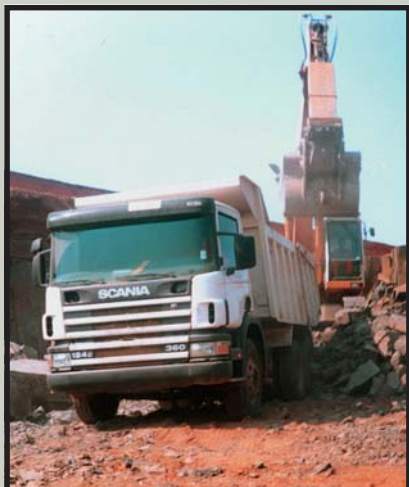


ciadas no local 80 novas cotas de consórcio.

No dia 12, a Scania realizou o **tradicional churrasco**, que reuniu no ginásio da Associação dos Motoristas São-Marquenses 2.300 pessoas, entre motoristas e familiares. Para fechar os festejos, aconteceu no domingo a procissão motorizada. Entre caminhões, carros e motos, 3.751 veículos foram abençoados. São Marcos, situada entre os vales da Serra Gaúcha, é o município com o maior número de caminhões por habitante do País. Conhecida como Cidade Scania, para cada dez habitantes há um caminhão. São mais de 1.700 veículos, quase 80% deles da marca Scania, para os cerca de 17 mil moradores.



Fotos: Divulgação



Divulgação

“Made in Brazil” no Paraguai

No começo de outubro, 71 caminhões Scania adquiridos pela construtora ARG Brasil, de Belo Horizonte (MG), entraram em operação no Paraguai, para construção de uma nova estrada no país. A Ruta 10, como será chamada, ligará as localidades de Katuetê a Taquara, distantes 180 quilômetros uma da outra. De pista simples, com duas faixas e acostamento, a rodovia será construída em parceria com a empresa paraguaia Tecnoedil, com prazo de conclusão estimado em 36 meses. Avaliados em R\$ 7 milhões, os veículos, modelos P94 e P124, foram implementados com caçambas basculantes, betoneiras, espargidores de asfalto e comboios de lubrificação. A obra é financiada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com garantia do programa Convênio de Crédito Recíproco (CCR). O crédito foi cedido com a exigência de que 75% do valor dos equipamentos, insumos e materiais utilizados sejam de procedência brasileira.

Bom começo

A Normandy, empresa do grupo Jacob Barata, que opera no transporte rodoviário de passageiros na rota Rio-Santos, acaba de colocar em operação o primeiro ônibus Scania. O veículo K124 IB6x2, com motor de 360 cavalos, passará um ano na frota da empresa, que é hoje de 130 veículos. O grupo Barata controla 4.800 ônibus rodoviários em todo o Brasil e administra uma empresa de transporte de passageiros em Portugal, na qual já operam outros veículos Scania.



Wagner Mendes

Congresso 2002
SAE BRASIL

Tecnologia em destaque

Pela segunda vez, a Scania participa do Congresso da SAE – Society of Automotive Engineers. A 11ª edição do evento acontece no mês de novembro, no Transamerica Expo Center, em São Paulo. Durante o congresso, a montadora apresenta o Stax, Scania Truck Advanced Xterior (foto), protótipo de um caminhão com capô, representante de uma futura geração de veículos de carga.

O veículo, em fotos e material de divulgação, será exposto por engenheiros suecos e brasileiros. No estande da Scania, montado sobre uma área de 96 m², também estarão um caminhão Rei da Estrada, um motor de 420 cavalos e o Opticruise, primeiro sistema automatizado de troca de marchas para caminhões pesados.

O Congresso é a oportunidade para que sejam apresentados anualmente mais de 200 trabalhos técnicos de autores nacionais e internacionais, junto a várias conferências temáticas, painéis e fóruns com palestrantes da indústria e de universidades. Paralelamente, montadoras e fornecedores dos diversos setores da mobilidade expõem seus mais recentes produtos, serviços e tecnologias.



Divulgação



E vence a criatividade

Os sócios do Clube do Rei capricharam. Todos aqueles que participaram da promoção "Momento Scania" conseguiram retratar de forma criativa e pitoresca seus melhores momentos com a marca. Foi difícil, mas depois de analisar as dezenas de fotos recebidas, um comitê formado pelas áreas de Comunicação e Marketing da Scania escolheu cinco trabalhos, que por

indicação direta dos funcionários da Scania resultaram na foto vencedora da promoção.

O "fotógrafo" ganhador, Sérgio Caldeira e Silva, de Belo Horizonte (MG), receberá em sua residência um "Kit Rei da Estrada", composto por relógio de pulso, miniatura especial, camiseta pólo, toalha de praia e chaveiro. Todos os outros participantes receberão um boné exclusivo do Clube do Rei.



O Clube do Rei foi formado em dezembro de 1991 com a intenção de reunir toda a legião de admiradores dos produtos Scania. Hoje, ele tem o importante papel de manter essas pessoas sempre bem informadas a respeito de tudo o que acontece com a marca.

Os associados recebem regularmente a revista Rei da Estrada, além de participarem de promoções exclusivas. Ao todo estão espalhados pelo Brasil 2.000 sócios. O Clube é fechado e só recebe novas inscrições mediante a desistência de um sócio atual. Atualmente, a lista de espera conta com 300 pessoas.

ALAGOAS

- **Rio Largo**
Novepe - Tel. (82) 262-1414
E-mail: novepe.al@uol.com.br

AMAZONAS

- **Manaus**
Supermac - Tel. (92) 237-4043
E-mail: supermac@internext.com.br
Supermac (loja) - Tel. (92) 622-0307

BAHIA

- **Barreiras**
Movesa - Tel. (77) 611-4831
E-mail: bargeral@movesa.com.br

- **Feira de Santana**
Movesa - Tel. (75) 622-3434
E-mail: feirageral@movesa.com.br

- **Salvador**
Movesa - Tel. (71) 301-9911
E-mail: ssageral@movesa.com.br

- **Teixeira de Freitas**
Movesa - Tel. (73) 292-5200
E-mail: txfgeral@movesa.com.br

- **Vitória da Conquista**
Movesa - Tel. (77) 423-5135
E-mail: conqgeral@movesa.com.br

CEARÁ

- **Fortaleza**
Conterrânea - Tel. (85) 279-2222
E-mail: lisboa@conterranea.com.br

DISTRITO FEDERAL

- **Brasília**
Varela - Tel. (61) 394-5000
E-mail: veiculos.df@varellaveiculos.com.br

ESPÍRITO SANTO

- **Viana**
Venac - Tel. (27) 3346-7900
E-mail: veiculos@venac.com.br

GOIÁS

- **Aparecida de Goiânia**
Varela - Tel. (62) 283-6363
E-mail: posvenda@varellapesados.com.br

- **Rio Verde**
Varela - Tel. (64) 612-3233
E-mail: veiculosrv@varellaveiculos.com.br

MARANHÃO

- **Balsas**
Alpha - Tel. (99) 541-2431
E-mail: alpha.bl@alphamaquinas.com.br

- **Imperatriz**
Alpha - Tel. (99) 523-1922
E-mail: alpha.imp@alphamaquinas.com.br

- **São Luis**
Alpha - Tel. (98) 214-1919
E-mail: alpha.al@alphamaquinas.com.br

MATO GROSSO

- **Cuiabá**
Rota-Oeste - Tel. (65) 611-5000
E-mail: diretoria@rotaoeste.com.br

- **Rondonópolis**
Rota-Oeste - Tel. (66) 421-3555
E-mail: rotaroot@zaz.com.br

- **Sinop**
Rota-Oeste - Tel. (66) 511-1500
E-mail: rotaoest@terra.com.br

MATO GROSSO DO SUL

- **Campo Grande**
P. B. Lopes - Tel. (67) 393-5080
Homepage: www.pblopes.com.br

MINAS GERAIS

- **Contagem**
Itaipu - Tel. (31) 3399-1000
E-mail: itaipu@itaipumg.com.br

- **Governador Valadares**
Covepe - Tel. (33) 3279-9000
E-mail: covepe@covepegv.com.br

- **Juiz de Fora**
Itaipu - Tel. (32) 3221-3092
E-mail: itaipujf@itaipumg.com.br

- **Montes Claros**
Itaipu - Tel. (38) 3213-2200
E-mail: itaipumc@itaipumg.com.br

- **Muriá**
Covepe - Tel. (32) 3729-3444
E-mail: covepe@covepe.com.br

- **Patos de Minas**
Itaipu - Tel. (34) 3822-5555
E-mail: itaipupm@itaipumg.com.br

- **Pouso Alegre**
Codema - Tel. (35) 3422-5600
E-mail: pousoalegre@codema.com.br

- **Uberlândia**
Escandinávia - Tel. (34) 3233-8000
E-mail: escandinavia@melfinet.com.br

PARÁ

- **Belém**
Guataparã - Tel. (91) 242-0211

- **Marituba**
Guataparã - Tel. (91) 255-3011
E-mail: guatapara@guatapara.amazon.com.br

PARAÍBA

- **Bayeux**
Novepa - Tel. (83) 232-1686
E-mail: novepa@openline.com.br

- **Campina Grande**
Novepa - Tel. (83) 331-2799
E-mail: novepacg@rix.com.br

PARANÁ

- **Cascavel**
Cotrasa - Tel. (45) 225-6011
E-mail: cotrasa-cv@cotrasa.com.br

- **Curitiba**
Cotrasa (Cajuru) - Tel. (41) 361-7272
E-mail: cotrasa-cj@cotrasa.com.br
Cotrasa (Pinheirinho) - Tel. (41) 346-0202
E-mail: cotrasa-ph@cotrasa.com.br

- **Guarapuava**
Cotrasa - Tel. (42) 624-2188
E-mail: cotrasa-gp@cotrasa.com.br

- **Londrina**
P. B. Lopes - Tel. (43) 3329-0780
Homepage: www.pblopes.com.br

- **Maringá**
P. B. Lopes - Tel. (44) 228-5757
Homepage: www.pblopes.com.br

- **Pato Branco**
Cotrasa - Tel. (46) 224-8080
E-mail: cotrasa-pb@cotrasa.com.br

- **Ponta Grossa**
Cotrasa - Tel. (42) 227-4141
E-mail: cotrasa-pg@cotrasa.com.br

PERNAMBUCO

- **Petrolina**
Novepe - Tel. (81) 3864-5000
E-mail: novepepet@netcap.com.br

- **Recife**
Novepe - Tel. (81) 3339-3911
E-mail: novepe@novepe.com.br

- **Piauí**
Terresina
Alpha - Tel. (86) 220-6700
E-mail: alpha.the@alphamaquinas.com.br

RIO DE JANEIRO

- **Barra Mansa**
Equipo - Tel. (24) 3348-3332
E-mail: equipobm@equiporj.com.br

- **Rio de Janeiro**
Equipo - Tel. (21) 2474-5040
E-mail: equipo@equiporj.com.br

RIO GRANDE DO NORTE

- **Parnamirim**
Carajás - Tel. (84) 272-2849
E-mail: carajas@digl.com.br

RIO GRANDE DO SUL

- **Canoas**
Suvesa - Tel. (51) 462-4646
E-mail: canoas@suvesa.com.br

- **Carazinho**
Brasdiezel - Tel. (54) 330-3600
E-mail: brasdiezel.adm.cz@brasdiezel.com.br

- **Caxias do Sul**
Brasdiezel - Tel. (54) 218-8000
E-mail: brasdiezel@brasdiezel.com.br
Brasdiezel - Tel. (54) 238-0900
E-mail: brasdiezel.pecas.cx@brasdiezel.com.br

- **Eldorado do Sul**
Suvesa - Tel. (51) 481-3900
E-mail: eldorado@suvesa.com.br

- **Garibaldi**
Brasdiezel - Tel. (54) 463-8800
E-mail: brasdiezel.pecas.gb@brasdiezel.com.br

- **Ijuí**
Brasdiezel - Tel. (55) 3331-0500
E-mail: brasdiezel.adm.ij@brasdiezel.com.br

- **Lajeado**
Brasdiezel - Tel. (51) 3714-7700
E-mail: brasdiezel.lj@brasdiezel.com.br

- **Palmeira das Missões**
Mepal - Tel. (55) 3742-1770
E-mail: mepal@mksnet.com.br

- **Passo Fundo**
Mevepas - Tel. (54) 317-9600
E-mail: mevepas@pro.via-rs.com.br

- **Pelotas**
Suvesa - Tel. (53) 274-3535
E-mail: pelotas@suvesa.com.br

- **Portão**
Suvesa - Tel. (51) 562-3335
E-mail: portao@suvesa.com.br

- **Santa Maria**
Suvesa - Tel. (55) 211-2002
E-mail: stamaria@suvesa.com.br

- **Uruguaiana**
Suvesa - Tel. (55) 413-3300
E-mail: uruguaiana@suvesa.com.br

- **Vacaria**
Mecacil - Tel. (54) 232-1433
E-mail: mecacil@mecacil.com.br

RONDÔNIA

- **Ji-Paraná**
Rovema - Tel. (69) 421-5696
E-mail: rovema@ulbrajp.com.br

- **Porto Velho**
Rovema - Tel. (69) 222-2766
E-mail: rovema@enter-net.com.br

- **Vilhena**
Rovema - Tel. (69) 322-3715
E-mail: rovema@websat.com.br

SANTA CATARINA

- **Biguaçu**
Ediba - Tel. (48) 296-0011
E-mail: biguacu@ediba.com.br

- **Concórdia**
Ediba - Tel. (49) 442-5011
E-mail: concordia@ediba.com.br

- **Cordilheira Alta**
Ediba - Tel. (49) 328-0111
E-mail: cordilheira@ediba.com.br

- **Itajaí**
Mevale - Tel. (47) 346-1447
E-mail: mevale@mevepi.com.br

- **Joinville**
Meville - Tel. (47) 473-7597
E-mail: meville@mevepi.com.br

- **Lages**
Ediba - Tel. (49) 226-0411
E-mail: lages@ediba.com.br

- **Piçarras**
Mevepi - Tel. (47) 345-0577
E-mail: mevepi@mevepi.com.br

- **Rio do Sul**
Mevesul - Tel. (47) 525-3575
E-mail: mevesul@mevepi.com.br

- **Tubarão**
Ediba - Tel. (48) 628-0511
E-mail: tubarao@ediba.com.br

SÃO PAULO

- **Araçatuba**
Quinta Roda - Tel. (18) 631-1010
E-mail: grodaar@quintaroda.com.br

- **Araraquara**
Escandinávia - Tel. (16) 3301-1000
E-mail: escandinavia@sunrise.com.br

- **Bauru**
Quinta Roda - Tel. (14) 223-2626
E-mail: grodaba@quintaroda.com.br

- **Caçapava**
Codema - Tel. (12) 253-1611
E-mail: cacapava@codema.com.br

- **Guarulhos**
Codema - Tel. (11) 6461-8474
E-mail: guarulhos@codema.com.br

- **Porto Ferreira**
Quinta Roda - Tel. (19) 581-4144
E-mail: grodapf@quintaroda.com.br

- **Presidente Prudente**
P. B. Lopes - Tel. (18) 231-7090
Homepage: www.pblopes.com.br

- **Registro**
Codema - Tel. (13) 6821-6711
E-mail: registro@codema.com.br

- **Ribeirão Preto**
Escandinávia - Tel. (16) 3969-9900
E-mail: escandinavia@nanet.com.br

- **Salto Grande**
P. B. Lopes - Tel. (14) 3325-1000
Homepage: www.pblopes.com.br

- **Santo André**
Codema - Tel. (11) 4976-2755
E-mail: santoandre@codema.com.br

- **Santos**
Codema - Tel. (13) 3203-2980
E-mail: santos@codema.com.br

- **São José do Rio Preto**
Escandinávia - Tel. (17) 3215-9770
E-mail: escandinavia@riopreto.com.br

- **São Paulo**
Codema - Tel. (11) 3976-4777 (Piqueri)
E-mail: saopaulo@codema.com.br

Codema - Tel. (11) 6954-0422 (Vila Maria)
E-mail: vilamaria@codema.com.br

- **Sorocaba**
Codema - Tel. (15) 221-2838
E-mail: sorocaba@codema.com.br

- **Sumaré**
Quinta Roda - Tel. (19) 3864-1890
E-mail: quintaroda@quintaroda.com.br

SERGIPE

- **Nossa Senhora do Socorro**
Movesa - Tel. (79) 253-1204
E-mail: ajugeral@movesa.com.br

TOCANTINS

- **Gurupi**
Jalapão - Tel. (63) 314-1001
E-mail: jalapao@uol.com.br

Scania na América Latina

- **ARGENTINA** - Buenos Aires
Tel. (0054327) 451000

- **BOLÍVIA** - Santa Cruz de la Sierra
Tel. (005913) 349-2828

- **CHILE** - Santiago
Tel. (00562) 3940-400/502

- **COLÔMBIA** - Santafé de Bogotá
Tel. (00571) 268-3200

- **COSTA RICA** - San Jose
Tel. (00506) 290-2255

- **EQUADOR** - Quito
Tel. (00593) 22440-765

- **GUATEMALA** - Guatemala
Tel. (00502) 4-711333/4-735867

- **MÉXICO** - México D. F.
Tel. (005255) 5078-0300

- **NICARÁGUA** - Manágua
Tel. (005052) 631151/331152 a 331159

- **PARAGUAI** - Asunción
Tel. (0059521) 50-3921 a 50-3928/50-3720

- **PERU** - Lima
Tel. (00511) 241-3016

- **REPÚBLICA DOMINICANA** - Santo Domingo
Tel. (001809) 530-2850

- **URUGUAI** - Montevideo
Tel. (005982) 924-0433/0435

- **VENEZUELA** - Valencia
Tel. (0058241) 871-8090



0800 19 4224

Valeu, campeão!



Ao volante de um Scania, Roberval Andrade sagrou-se campeão da Fórmula Truck 2002.

O título veio na última etapa, em Curitiba (PR), debaixo de forte chuva.

O piloto subiu ao pódio em todas as corridas e terminou o campeonato com 146 pontos, 35 pontos à frente do segundo colocado.

Parabéns, Roberval!

Fotos: Pedro Dantas

