Ano XXII, nº 113 - nov/dez 2004

Rei da Estrada

SCANIA

Pequeno notável

Novo motor de 9 litros, totalmente eletrônico, passa a equipar caminhões urbanos e para curtas distâncias, oferecendo alto torque e baixo consumo de combustível

Um motor mundial

O novo motor de 9 litros que a Scania acaba de lançar vem para ampliar e complementar nossa família de motores eletrônicos. Ele traz consigo características excepcionais em termos de desempenho e eficiência, como um alto torque e um baixo consumo de combustível.

Esse novo motor contribuirá para fortalecer ainda mais a posição mundial da Scania e a unidade industrial brasileira, instalada em São Bernardo do Campo (SP). A empresa ganha destaque, ampliando seu papel como fornecedora mundial de veículos e componentes.

A fábrica, além de atender a América Latina e exportar regularmente para a Europa Oriental, Ásia, África e Oceania, passa a abastecer componentes vitais do novo motor para nossas linhas de produção em outras partes do mundo.

Os veículos Scania com motor de 9 litros comercializados em todo o mundo terão, assim, um pouco mais de conteúdo dessa unidade de produção. Afinal, o novo motor, além de toda a tecnologia de ponta que caracteriza os produtos Scania, confirma novamente a capacidade dos nossos colaboradores em implementar projetos dessa magnitude.

Ele é, sem dúvida, uma prova concreta da qualidade mundial da Scania. Com a produção dos novos motores de 9 litros, a unidade industrial brasileira da Scania assume mais uma vez um compromisso importante em termos de desenvolvimento e expansão de produtos, respeitando sempre o alto padrão Scania de qualidade.

As mudanças que foram sucessivamente implementadas a partir da década de 90, quando modernizamos nossas instalações e qualificamos nossos colaboradores e fornecedores, formaram a base para isso.

Hoje aproveitamos melhor a capacidade instalada das nossas fábricas e repartimos a demanda mundialmente, vantagem que nenhum de nossos concorrentes possui.

O novo motor Scania de 9 litros é resultado da estratégia global de produto da Scania e é um importante componente do nosso sistema de produto modular, que permite que, a partir da combinação de alguns componentes básicos, seja possível criar diferentes configurações de produto e assim atender sob medida cada necessidade de aplicação.

O motor incorpora todos os avanços e conceitos da família de motores da Scania. Muitos componentes são os mesmos utilizados nos outros motores, o que oferece inúmeras vantagens e benefícios para o cliente e para nós como fabricante.

Assim como tudo o que leva a marca Scania, ele foi desenvolvido tendo por princípios os três valores fundamentais, que norteiam todas as nossas atividades: Cliente em primeiro lugar; Respeito pelo indivíduo; e Qualidade.

São valores aparentemente simples, mas que têm garantido à Scania seu lugar de destaque no cenário mundial, como uma marca sólida, de raízes profundamente estabelecidas em cada mercado que atua e com um relacionamento extremamente profissional com seus clientes, funcionários, fornecedores e a sociedade em geral.

Nós, da Scania, nos orgulhamos de desenvolver e produzir os veículos pesados com a tecnologia mais avançada do mundo, entregando robustez, confiabilidade e conforto, e ao mesmo tempo respeitando o meio ambiente.

O novo motor Scania de 9 litros é a evolução e a continuidade de tudo isso.



Renato Merlini

Hans-Christer Holgersson,
presidente da Scania Latin America

Expediente

Rei da Estrada

Publicação bimestral da Scania Latin America. Editada pela área de Corporate Relations.

Scania Latin America
Communications
Vice-presidente:
Richard König

Corporate Relations
Gerente:
João Miguel Capussi

Editor:
Mauricio Jordão
(Mtb 28.568)

Subeditora/Repórter:
Helen Faquinetti
(Mtb 39.138)

Colaboradora:
Renata do Nascimento

Revisão:
Vicente dos Anjos

Foto capa:
Eugenio Marquezini

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

Impressão:
Margraf Edit. e Ind. Gráfica

Tiragem desta Edição:
42.000 unidades

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

Home page
www.scania.com.br

SCANIA

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

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

Nesta edição

4 Concurso de receitas
Conheça as seis receitas que venceram o "Concurso Scania Receitas da Estrada"

6 Brasil
Expresso Araçatuba e Scania viajam de Cuiabá (MT) a Santarém (PA) pela BR-163 para verificar as condições da estrada e desbravar novas rotas

8 Cliente
Transportadora Fanti reconcilia-se com a Scania e adquire novos caminhões da marca

10 Vendas
Quick Logística aprova caminhão Scania para ampliação de sua frota

11 Ônibus
Reunidas Paulista realiza maior compra de ônibus Scania de dois andares do Brasil

13 México
Caminhões Scania enfrentam o complicado trânsito da Cidade do México, transportando lixo e água potável

14 Nova designação
Scania muda a denominação de seus caminhões para valorizar cabina e motor

16 Reportagem de capa
Caminhões recebem novo motor de 9 litros, que terá importantes componentes produzidos exclusivamente no Brasil e exportados para todos os outros mercados

20 Teste de campo
Veículos com novo motor de 9 litros foram testados por mais de dois anos

22 Pós-Venda
Transportadora DM adquire mais 19 caminhões e confia a manutenção preventiva de toda a sua frota à Scania

24 Chile
Presidente da Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) diz que entrada ilegal de caminhões usados no país está prestes a ser solucionada

25 Combustível
Problemas de qualidade e armazenamento do óleo diesel podem causar danos ao sistema de injeção eletrônico

27 Argentina
Para um melhor atendimento no transporte executivo de passageiros, a empresa argentina Transfer Line opta por veículos Scania

28 Legislação
Combinações veiculares de carga com até 57 toneladas não precisarão mais de autorização especial para circular no Brasil

30 Gente & Fatos



Divulgação

Tipicamente brasileiro

A Scania realizou em agosto o "Concurso Scania Receitas da Estrada", um retrato gastronômico do Brasil apurado por meio de 500 receitas enviadas de todas as partes do País. Os pratos que os caminhoneiros saboreiam em suas casas e comem ou preparam nas estradas revelaram, além da criatividade desses profissionais, a diversidade dos sabores tipicamente brasileiros. Em duas categorias, as "Receitas da Saudade" e as "Receitas da Estrada", seis receitas foram apontadas como as vencedoras



Receitas da Estrada



BOLINHO DE AIPIM
Criada por: Alexandre de Souza Nunes
Ingredientes: 1 kg de aipim, 2 colheres (sopa) de manteiga ou margarina, 2 ovos, 2 colheres (sopa) de queijo parmesão ralado, 2 colheres (sopa) de salsinha picada, 4 colheres (sopa) de farinha de trigo, sal a gosto e óleo para fritar.

Modo de preparo: Cozinhe o aipim em água com sal. Em seguida escorra e amasse. Junte a manteiga, os ovos, o queijo, a salsinha e o sal. Misture bem e vá acrescentando a farinha de trigo aos poucos até dar consistência. Enrole os bolinhas e frite-os em óleo quente.
Rendimento: 8 porções



PATINHA DE CARANGUEJO
Criada por: Nelson Guiçardi Júnior
Ingredientes: 400 g de patinha de caranguejo, 1 colher (sopa) de alho, sal e pimenta-do-reino a gosto, suco de 2 limões, farinha de trigo para empanar, farinha de rosca para empanar, 2 ovos batidos para empanar. Molho picante: 300 ml de água, 4 colheres (sopa) de pimenta de cheiro, 3 colheres (sopa) de cebolinha verde picada, 3 colheres (sopa) de coentro picado, 3 colheres (sopa) de salsa picada, 3 colheres (sopa) de azeite de oliva, 300 ml de leite de coco, 5 colheres (sopa) de molho de pimenta, 3 colheres (sopa) de tempero pronto, 3 colheres (sopa) de creme de cebola.
Molho de coco: 1 colher (sopa) de azeite de oliva, 1 colher (sopa) de alho picado, 1 cebola média picada, 3 tomates sem semente picados, 2 pimentões verdes picados, 5 pimentas de cheiro picadas, 1 colher (sopa) de cebolinha verde picada, 1 colher (sopa) de coentro picado, 500 ml de leite de coco, 200 ml de água, sal a gosto.

Modo de preparo: Tempere as patinhas com alho amassado, sal, pimenta-do-reino e o suco dos limões. Passe na farinha de trigo, nos ovos batidos e na farinha de rosca. Frite em óleo quente.
Rendimento: 4 porções



ROUPA VELHA
Criada por: Ademir Paulin
Ingredientes: 1 kg de músculo, 1 maço de salsinha, 2 cebolas picadas, 2 dentes de alho, 1 folha de louro, 1 pimentão picado, 1 lata de extrato de tomate, 2 colheres (sopa) de margarina, 1 xícara (chá) de farinha de mandioca e sal a gosto.

Modo de preparo:
Acomode em uma panela de pressão todos os ingredientes, menos a margarina e a farinha de mandioca. Deixe cozinhar por 40 minutos em fogo baixo. Retire a carne do caldo de cozimento, desfie com um garfo e reserve. Acrescente a farinha de mandioca no caldo para fazer um pirão. Aqueça a margarina e nela esquente a carne desfiada.
Rendimento: 6 porções

Receitas da Saudade



MACARRÃO À MILANESA

Criada por: Nicolas Haut de Oliveira

Ingredientes: ½ kg de macarrão talharine, 3 colheres (sopa) de amido de milho, 1 colher (sopa) rasa de noz-moscada ralada, 3 colheres (sopa) de óleo de soja, 2 colheres (sopa) de cebola ralada, 2 dentes de alho moído, 2 colheres (sopa) de salsinha picada, pimenta-do-reino, sal e orégano a gosto, 750 ml de leite, 300 ml de molho de tomate, 3 ovos batidos, farinha de rosca e 100 g de queijo parmesão ralado.

Modo de preparo: Cozinhe o macarrão em água, sal e óleo, escorra e reserve. Molho branco: numa panela, coloque o de óleo de soja, a cebola e o alho moído e deixe fritar. Coloque o leite, o amido de milho, a noz-moscada, a pimenta-do-reino, a salsinha, a cebolinha, sempre mexendo para não grudar. Depois de pronto, misture com o macarrão numa forma de alumínio. Reserve e deixe esfriar. Molho de tomate: numa panela frite o alho, a cebola e depois acrescente o molho de tomate, sal, pimenta-do-reino, uma pitada de orégano, salsinha e cebolinha, cozinhe com um pouco de água e uma pitada de açúcar. Reserve. Montagem: corte o macarrão em quadrados iguais, depois passe no ovo e na farinha de rosca e frite. Depois de frito, coloque num refratário, acrescente o molho de tomate, polvilhe com o queijo e leve ao forno por 15 minutos.

Rendimento: 6 porções



Fotos: Renato Merlini



LAGARTO GELADO

Criada por: Ademir José Montovani

Ingredientes:

1,5 kg de lagarto, ½ copo de vinagre e uma pitada de sal. Tempero: azeite de oliva, cheiro-verde, cebola, azeitonas pretas, pimentão verde e vermelho e pimenta-do-reino ou vermelha.

Modo de preparo:

Cozinhe o lagarto com o vinagre e o sal. Coloque-o no congelador e quando estiver gelado corte-o bem fininho. À parte, misture o tempero com o azeite, o cheiro-verde, a cebola, as azeitonas picadas e os pimentões cortados em tiras. Intercale uma camada de carne e uma de tempero regado com mais azeite e limão ou vinagre.

Rendimento: 10 porções

FILÉ MIGNON COM MASSA CROCANTE

Criada por: Wanderson Pereira Marques

Ingredientes:

1,5 kg de filé mignon, suco de limão, sal, pimenta-do-reino a gosto, 20 g de margarina, ¾ de xícara (chá) de água fervente, ¾ de xícara (chá) de caldo de carne, ¾ de xícara (chá) de vinho branco, 1 colher (sopa) de amido de milho, ¾ de xícara (chá) de leite, 4 colheres (sopa) de salsinha picada. Massa: 3 xícaras (chá) de farinha de trigo, 1 colher (sopa) de açúcar, ½ xícara (chá) de sal, 180 g de margarina, 5 colheres (sopa) de leite gelado ou água e 1 gema para pincelar.

Modo de preparo:

Tempere o filé com o suco de limão, sal e pimenta-do-reino. Derreta a margarina numa panela e doure a carne por 10 minutos. Retire e reserve. Massa: na mesma panela acrescente a água, o caldo de carne e o vinho e leve ao fogo. Junte o amido de milho dissolvido no leite e mexa até engrossar. Acrescente a salsinha. Misture a farinha, o açúcar e o sal. Junte a margarina e mexa até formar uma farofa. Misture o leite ou a água até formar uma massa homogênea. Abra em retângulo e coloque o filé no centro. Enrrole, feche as bordas e coloque na assadeira untada. Pincele com a gema e leve ao forno moderado pré-aquecido por 40 minutos.

Rendimento: 6 porções

As fotos retratam a apresentação dos pratos durante a degustação das receitas

Aventura empreendedora



Fotos: Marcelo Vigneron

Em parceria com a Scania, Expresso Araçatuba, de São Paulo (SP), realiza viagem entre Cuiabá (MT) e Santarém (PA) pela BR-163 com a intenção de verificar as condições atuais da estrada e desbravar novas rotas nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil

Um caminho de terra esburacado, intransitável na maior parte do ano por causa da chuva. Essa é a descrição do trecho mais longo da BR-163, rodovia que liga a capital do Mato Grosso, Cuiabá, à Santarém, cidade portuária que fica na confluência do Rio Amazonas com o Rio Tapajós, no Pará.

Inaugurada oficialmente em 1976, essa estrada deveria funcionar como um dos principais canais para o escoamento da soja do Centro-Oeste e dos produtos feitos na Zona Franca de Manaus. Mas a falta de asfalto impediu ao longo dos anos, além da redução dos custos de produtos agrícolas e industrializados gerados nos dois extremos da rodovia, o surgimento de novas rotas de transporte e conseqüentemente a redução dos fretes na região.

Pressões por parte de agricultores, industriais e transportadores mantiveram o tema em pauta. Em julho, o Governo Federal deu início à elaboração de um plano de desenvolvimento sustentável para a região da BR-163. A rodovia tem em sua



Duras penas: viagem que poderia ser realizada em 27 horas leva 52 horas. A velocidade é a metade da que poderia ser alcançada com a pavimentação da estrada

área de influência 65 municípios que possuem problemas de segurança pública, saúde, educação e desenvolvimento social, além de serem marcados por muitos conflitos.

A pavimentação da BR-163 também virou compromisso. O início das obras é previsto para maio de 2005. Em entrevista concedida nas últimas semanas à grande imprensa, o presidente da República, Luis Inácio Lula da Silva, foi enfático ao dizer que dessa vez as máquinas serão colocadas para trabalhar e não pararão no meio do caminho.

Desbravadores – Integrante do comitê BR-163, que reúne desde 1997 entidades e instituições com o interesse na conclusão da rodovia, o Expresso Araçatuba, de São Paulo (SP), conhecido por iniciativas pioneiras como o Projeto Pacífico, que tem viabilizado a ligação rodoviária entre o Brasil e o Oceano Pacífico, realizou em parceria com a Scania, no mês de setembro, uma viagem experimental pela rota Cuiabá-Santarém da BR-163.

"Assim como no Projeto Pacífico, a Scania apoiou mais uma ação pioneira do Araçatuba no que diz respeito à abertura de novas rotas que tendem a facilitar o escoamento da produção nacional, como a Cuiabá-Santarém. Isso porque acreditamos que o caminhão pesado continua sendo o modal mais adequado para desbravar rotas inexploradas", afirma Emanuel Queiroz, diretor de Marketing da Scania.



Com dois caminhões Scania modelos P94 e R113 e mais dois carros de apoio, o Araçatuba, que atua no transporte rodoviário de cargas para a região Norte e Centro-Oeste do Brasil e em rotas internacionais na América do Sul, percorreu a BR-163 com a intenção de mostrar que é possível realizar uma rota alternativa para levar mercadorias à Manaus (AM).

Atualmente, a viagem de produtos até a capital da Amazônia é feita via Porto Velho (RO) e leva, aproximadamente, 15 dias. A nova rota, via Santarém (PA), economizaria de três a quatro dias de viagem.

"Entendemos que após as obras na BR-163 a viagem até Manaus será mais fácil. A rodovia, inserida à malha rodoviária, permitirá a redução do modal rodo-fluvial de São Paulo a Manaus em 769 quilômetros de hidrovia, sem aumentar o trecho rodoviário. Além disso, temos interesse na pavimentação da BR-163 pois queremos que a distribuição no Estado do Pará seja mais eficiente e atenda toda a região, principalmente após a inauguração de nossa filial em Santarém, prevista para 2005", explica **Oswaldo Dias Castro Júnior**, diretor geral do Expresso Araçatuba.

Na viagem de Cuiabá à Santarém, Castro Jr. esteve na companhia do diretor de operações do Expresso Araçatuba, José Adenildo da Silva, e de um grupo de jornalistas e uma equipe de profissionais do Expresso Araçatuba e da Scania.

Além de reconhecer o percurso, o grupo reuniu em Cuiabá, em Sinop (MT) e em Santarém autoridades e empresários interessados na pavimentação da BR-163 para discutir o tema. Hoje, seguindo pelo Rio Amazonas até Belém, e depois pegando as estradas do Nordeste, um fabricante de Manaus leva cerca de 10 dias para levar seus produtos até São Paulo. Segundo o Centro das Indústrias do Amazônia (Ciam) essa viagem poderia ser reduzida pela metade se realizada pela BR-163.

Ao todo, a equipe do Expresso Araçatuba percorreu 725 quilômetros de estrada asfaltada e outros 1.035 quilômetros em estrada de terra, em uma maratona que descontando as paradas durou 51 horas e 48 minutos. A velocidade média durante a viagem foi de 34 quilômetros por hora e ao longo do caminho foram encontrados sete postos fiscais, seis postos da polícia rodoviária e uma balsa.

Depois da pavimentação, a mesma viagem poderá ser realizada em aproximadamente 27 horas, mantendo uma velocidade média de 65 quilômetros por hora.

"O objetivo da nossa expedição foi conhecer as condições da estrada, as benfeitorias em execução e a infra-estrutura ao longo do percurso, bem como identificar oportunidades para o desenvolvimento de novos negócios na região. Depois da viagem e dos depoimentos que obtivemos, ficamos com a certeza de que a pavimentação da BR-163 mudará significativamente a maneira como várias mercadorias são transportadas hoje no Brasil", afirmou Castro Júnior. (HF)



Um novo começo

Transportadora Fanti, a maior do ramo de basculantes da região sul, reconcilia-se com a Scania ao adquirir novos caminhões após cinco anos afastada da marca

A história da Fanti, transportadora de carvão mineral, adubo e cimento de Canoas (RS), começa na década de 50, junto com a trajetória de seu presidente e fundador, Honorato Fanti. Dono de uma frota de mais de 300 caminhões, ele, aos 75 anos, ainda acompanha de perto a administração da empresa que começou a construir. Sua opinião foi decisiva para a transportadora adquirir recentemente quatro novos caminhões Scania modelo R124, com tração 6x4. A compra sinaliza a reconciliação entre Fanti e Scania, que há cinco anos não fechavam negócios.

A reaproximação entre as duas empresas aconteceu especialmente devido aos esforços da concessionária local, a Suvesa, para reconquistar o cliente. "A Fanti serve como espelho para as outras transportadoras da região sul. Através de um trabalho persistente de atendimento, felizmente conseguimos recuperar o bom relacionamento com a empresa e voltar a fazer negócios. Fatores como o prestígio da marca Scania, os menores custos







Fotos: Liane Neves/arquivo pessoal

Parceria retomada: cliente Scania desde a década de 1960, Honorato Fanti volta a valorizar o menor custo operacional, maior valor de revenda e o prestígio da marca Scania

operacionais de nossos produtos e o maior valor de revenda dos veículos foram decisivos para a efetivação da venda", afirma Luiz Cunha, gerente de Negócios e Atendimento a Frotistas da Suvesa.

Descendente de italianos, nascido na cidade de Garibaldi, no Estado do Rio Grande do Sul, Fanti começou cedo a trabalhar. Aos 15 anos, já dirigia um pequeno caminhão que pertencia ao pai. "Eu tinha autorização somente para dirigir dentro dos limites da cidade, mas não quis saber. Mesmo sem a habilitação definitiva, eu já saía de Garibaldi fazendo entregas para o meu pai", lembra.

Independência – Algum tempo depois, ele decidiu que o momento de ter o seu próprio negócio havia chegado. O pai, então com três caminhões, não quis ceder nenhum veículo a Honorato e acabou deixando o comando da empresa para outro filho. Honorato não desistiu e continuou trabalhando até comprar o seu próprio caminhão. Enquanto os outros entregadores realizavam uma viagem até São Paulo para fazer entregas, o jovem motorista fazia quatro. "Eu descarregava a carga em São Paulo, carregava o caminhão e voltava rapidamente a Garibaldi. Cumpria essa rotina quase sem descanso", conta.

O esforço deu frutos. Pouco tempo depois, ele teve de adquirir mais veículos para atender às entregas e, em 1961, fundava a Transportadora Fanti.

Honorato Fanti adquiriu o primeiro veículo Scania em 1963. A partir dessa experiência, o empresário foi pioneiro na compra de diversos produtos da montadora sueca, como o primeiro veículo com cabine leito, chamado "Caminhão da Integração Nacional", modelo lançado pela Scania no ano de 1972.

"Sempre gostei de novidades. Quando ficava sabendo de um lançamento logo adquiria o produto. No início, as pessoas achavam que eu era louco. Diziam que eu estava comprando um veículo que não sabia se era bom ou ruim", recorda.

Durante uma de suas entregas em um fabricante de cimento, Fanti pôde observar dois motores Scania V8 trabalhando como geradores e ficou impressionado. "Imaginei como seria um veículo equipado com um daqueles motores".

A idéia do empresário foi concretizada pela Scania com o lançamento do caminhão LK140, em 1974. Ele acabou comprando os dois primeiros veículos do modelo fabricados pela montadora, confirmando seu pioneirismo. "O veículo equipado com o motor V8 atendeu minhas expectativas. Eu apenas ficava atento ao motorista que dirigia o caminhão. Tinha que ser uma pessoa mais calma para não acontecer acidentes. Era um veículo muito potente. Sobrava força no motor".

Na época, o transportador recebeu uma carta da Scania cumprimentando-o pela compra. "Acertei na maioria das vezes em que fui o pioneiro na compra de veículos. Esse pioneirismo ajudou a Fanti a tornar-se uma referência para outros transportadores da região sul".

A Fanti prosseguiu ao longo desses 43 anos, adicionando caminhões Scania à sua frota. Atualmente, a empresa conta com 50 veículos da marca. "Afirmar que uma empresa possui veículos Scania traz prestígio. O impacto é bem maior do que dizer que a empresa tem apenas simples caminhões".

Hoje, a Fanti é administrada exclusivamente pela família Fanti. Os filhos de Honorato, Jorge, Jânio Carlos, Graziela e Silvana fazem parte da diretoria da empresa. O neto mais velho da família, Roberto, atua como gerente de logística. O irmão caçula de Honorato, José, é sócio da transportadora e atua como diretor comercial. "É gratificante ver minha família no comando da empresa. Meu trabalho agora é acompanhar de perto a administração da Fanti", orgulha-se Honorato. (RN)

Mais Scania na família

Um ano após a primeira compra de veículos Scania, Quick Logística, um dos maiores transportadores do Estado de Goiás, amplia frota com mais caminhões da marca

Com matriz em Osasco (SP) e forte atuação no Estado de Goiás, a Quick Logística adquiria em 2003 seus primeiros caminhões Scania. As 12 unidades modelo R124 GA4x2NZ, equipadas com motor de 360 cavalos, foram escolhidas na época principalmente pelas vantagens de compra oferecidas pela concessionária Scania na região, a Varella, ao operador logístico que conta hoje com uma frota 666 veículos entre carretas, caminhões leves, médios e pesados.

Em pouco menos de um ano, os veículos Scania foram testados e a Quick pôde estabelecer comparativos de performance, desempenho e produtividade entre os caminhões de sua frota. Os resultados foram positivos e, em conseqüência disso, foram pedidas mais 31 unidades a Scania, que serão entregues em lotes até novembro.

"Vemos os nossos clientes como parceiros e por isso temos como objetivo oferecer a eles um serviço rápido e confiável. Sabemos que para ser armazenado e transportado cada produto requer cuidados e tratamento especiais. Os caminhões Scania corresponderam às nossas expectativas e hoje nos auxiliam na prestação de um serviço logístico com a qualidade que almejamos", afirma Rivas Rezende da Costa, sócio-diretor da Quick Logística.

Os novos veículos, modelo R124 GA4x2NZ com motor de 400 cavalos pertencem a linha EVolução e estão sendo implementados com carretas baú de três eixos. Eles serão responsáveis pelo transporte de cargas industrializadas, como alimentos e itens de higiene e limpeza.

A operação a ser realizada pelos caminhões Scania resume-se na transferência dessas mercadorias entre os centros de distribuição da Quick Logística, percorrendo duas rotas distintas, Goiânia (GO) – São Paulo (SP) – Belo Horizonte (MG) – Rio de Janeiro (RJ) e Goiânia – Belém (PA).

Fundada em 1999, a Quick Logística realiza serviços logísticos de armazenamento, transporte e distribuição, além de operações de abastecimento de linhas de produção.

Com filiais em Goiânia, Belo Horizonte, Pouso Alegre (MG), Uberlândia (MG), Manaus (AM), Rio de Janeiro, Brasília (DF), Simões Filho (BA) e Mococa (SP), a operadora distribui mensalmente cerca de 55.000 toneladas de mercadorias para todo o Brasil. (HF)

Paulo José



Parcela crescente: caminhões Scania multiplicam-se na frota da Quick Logística



Fotos: Divulgação

Duas vezes mais conforto

Reunidas Paulista, de Araçatuba (SP), adquire em um único lote quinze ônibus de dois andares, participando de uma das mais expressivas negociações de chassis 8x2 já realizadas pela Scania

A Reunidas Paulista, de Araçatuba (SP), acaba de realizar a maior compra de ônibus Scania de dois andares no Brasil, adicionando à sua frota 15 novos veículos do modelo "Big Star". Os ônibus possuem carroceria Marcopolo Paradiso 1800DD, montadas sobre chassis Scania K124 IB8x2, com motor eletrônico de 420 cavalos.

O investimento de aproximadamente 9 milhões de reais, considerando chassi e carroceria, caracteriza uma das diretrizes da Reunidas Paulistas, que é investir para proporcionar conforto e segurança durante as suas viagens. Com a compra, a empresa do interior paulista totaliza dezoito veículos com quatro eixos da marca sueca em sua frota.

Os novos ônibus contam com cinco monitores de TV e sistema de som e vídeo, composto de entrada para CD e DVD, com pontos individuais para fone de ouvido. Todas as poltronas têm grande reclinação e apoio para as pernas. O sistema de ar-condicionado é do tipo ecológico e assegura conforto térmico independente da temperatura externa do veículo.

Com suspensão a ar, os veículos estão equipados com Confort Shift, Freio Scania Retarder, Controle Eletrônico da Suspensão e Sistemas de Freios ABS.

A presidente da Reunidas Paulistas, Aurivânia Constantino, diz que a busca de uma adequação logística e o pioneirismo no transporte rodoviário de passageiros levou a Reunidas Paulista a optar por veículos representantes do que há de mais moderno em termos de segurança, conforto e desempenho. "Antes da compra, pensamos em cada detalhe para proporcionar aos nossos clientes uma viagem ideal", disse.

São Paulo e Rio – Os novos veículos vão operar no eixo Três Lagoas (MS) – São Paulo (SP) e atenderão as cidades paulistas de Andradina, Ilha Solteira, Pereira Barreto, Araçatuba, Lins, Penápolis e Promissão, além de percorrer as rotas Araçatuba – Rio de Janeiro, São José do Rio Preto (SP) – Rio de Janeiro (RJ) e Andradina-Araçatuba a Campinas.

"O negócio com a Reunidas Paulista representa a maior venda do modelo top de linha da Scania no Brasil. A alta tecnologia oferecida por nossos veículos vai agregar segurança, conforto e desempenho à frota da Reunidas, que atua principalmente nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Entendo que essa característica presente nos veículos Scania foi fator determinante para fecharmos a negociação", declara Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de Ônibus da Scania no Brasil.

Cliente Scania há 40 anos, a Reunidas Paulista foi fundada em 1949. No fim da década de 70, a empresa foi comprada por Constantino Oliveira, proprietário do Grupo Áurea, que reúne importantes empresas de transporte rodoviário e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes .

Em 1980, com o objetivo de localizar a empresa em ponto estratégico, a sede da Reunidas foi transferida para Araçatuba (SP), onde está até os dias de hoje. A empresa possui, atualmente, uma frota superior a 270 veículos, que atendem aos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, e cidades do Mato Grosso do Sul, Tocantins e Goiás.

Sob o comando da empresária Aurivânia Constantino (veja box), a Reunidas Paulista procura constantemente investir em segurança. Todos os veículos da empresa possuem computador de bordo, que monitoram o comportamento dos condutores e do próprio veículo, além de adesivos fosforescentes que auxiliam na visualização do carro.

A empresa também oferece aos motoristas programas de incentivo à prevenção de acidentes e treinamentos periódicos de direção defensiva, primeiros socorros, direção econômica e mecânica. (RN)



A dona da frota

Aurivânia Constantino, 46 anos, é presidente da Reunidas Paulista. Casada, mãe de dois filhos, participa da administração da empresa há 21 anos. Ela é filha de Constantino Oliveira, proprietário do Grupo Áurea, e de Áurea Caixeta de Oliveira.

Durante sua gestão, a Aurivânia implantou diversas ações para modernizar os serviços e oferecer segurança aos motoristas e passageiros. Hoje, a compra de passagens, por exemplo, pode ser feita via Internet.

Os motoristas da empresa, aproximadamente 400, têm acompanhamento médico e nutricional e acesso a seminários sobre segurança e atendimento aos clientes. Ela também implantou o PAZ – Programa Acidente Zero, que premia os motoristas conforme o tempo de direção sem acidentes.

Ser uma mulher no comando da empresa não atrapalhou Aurivânia. "O importante é ter muita garra e dedicação no trabalho. Agindo dessa maneira, ser mulher é uma grande vantagem", afirma.

Aurivânia está concorrendo, este ano, ao "Prêmio Cláudia", na categoria negócios, por sua atuação na administração da Reunidas Paulista. O Prêmio Cláudia é oferecido todos os anos pela revista Cláudia, da editora Abril, às mulheres brasileiras que tiveram destaque nas áreas de Ciências, Negócios, Cultura, Trabalho Social e Políticas Públicas.

Caminhões Scania enfrentam prazos e trânsito complicado para transportar lixo e água potável pelas ruas da Cidade do México



A metrópole em movimento

Todos os dias, mais de 23 milhões de pessoas trabalham na Cidade do México e geram um fluxo de mais de três milhões de veículos. Em qualquer ponto dessa metrópole, o trânsito está sempre congestionado.

Uma cidade que tem essas características necessita que certos serviços sejam eficientes, como o transporte de milhões de toneladas de lixo dos diferentes pontos de coleta até às imediações da cidade, ou a distribuição de água potável.

A Servicios de Transporte S.A. de C.V. cumpre bem esses dois papéis. Com uma frota de 14 cavalos-mecânicos, sendo dois Scania, mais de 30 caminhões de porte médio e diversos caminhões-pipa para transporte de água, a empresa está instalada há mais de 20 anos na Cidade do México.

Gustavo Rueda Morales, administrador do Serviço de Transporte, afirma que a empresa incorporou dois cavalos mecânicos T124 GA com tração 6x4 à sua frota, principalmente devido à resistência dos veículos. "Para oferecer um serviço de qualidade na Cidade do México, precisamos de veículos resistentes e, por isso, escolhemos os caminhões Scania", afirma **Morales**.

As rotas por onde circulam os caminhões Scania vão de Xochimilco, ao sul da capital mexicana, até a parte oriental do Distrito Federal, onde está o aterro sanitário de Xochiaca, o maior da capital asteca. A cada viagem, os caminhões chegam a transportar cerca de 25 toneladas de lixo.

Serviços de precisão – Um outro trajeto é o de San Vicente Chicoloapan, Estado de México, até os diferentes hospitais do Distrito Federal e de Iztapalapa, na parte oriental da capital. Por este caminho, os veículos transportam pipas de água potável com capacidade para 45 mil litros.

Morales comenta que as rotas não são tão longas, mas é necessário ter muita precisão. "No serviço de coleta de lixo não podemos nos atrasar porque os caminhões são rastreados via satélite pelas autoridades do Distrito Federal. Se ocorrer uma falha mecânica, temos no máximo duas horas para continuar com o transporte".



Fotos: Marco Hernández

Ele acrescenta que no caso do transporte de água potável, as unidades Scania foram escolhidas por serem mais eficientes. "Com os caminhões de porte médio realizávamos muitas viagens, já com os Scania enchemos as cisternas com quatro ou cinco viagens".

Entre os planos da Servicios de Transporte está a incorporação de mais unidades Scania do modelo R124 GA, com tração 6x4 "Estamos seguros de que os novos caminhões nos darão mais agilidade na Cidade do México", diz Morales.

Por Marco Hernández G., do México

Renato Merlini

Menos diz mais

Caminhões Scania têm nova identificação, mais simplificada, valorizando a cabina e a potência do motor

A Scania adotou, a partir de outubro, uma nova maneira de identificação para os caminhões da marca. Uma única plaqueta com o modelo da cabine e a potência do motor, itens considerados como os mais representativos para os clientes, passa a ocupar o lado direito da grade frontal do veículo, substituindo os dois letreiros anteriores, que indicavam o tipo do motor, a série e a aplicação.

Com a alteração, os caminhões mudam de nome. Saem, por exemplo, os "R124 GA4x2NZ 420", entram os "R 420 4x2", acompanhados da descrição textual de "cavalo-mecânico rodoviário", quando necessário.

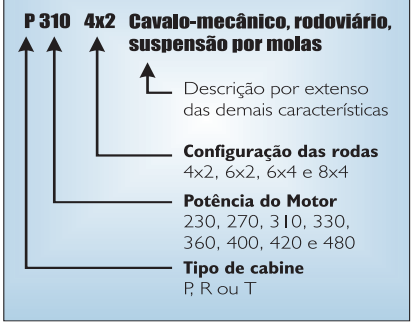
Para os veículos equipados com o motor de 480 cavalos continua valendo a segunda placa com a indicação V8, que será instalada no lado esquerdo da grade frontal, como maneira de destacar o prestígio do motor de oito cilindros em V.

A nova designação abandona o conceito de geração de desenvolvimento, as tradicionais "Série 1", "Série 2", "Série 3" e "Série 4", em favor da evolução contínua. Agora, cada inovação será introduzida nos produtos mais rapidamente, sem a concentração de grandes modificações, como ocorria anteriormente.

Em outras palavras, não haverá "Série 5". Nenhum número indicará a geração dos veículos e a designação que está sendo introduzida neste momento tende a manter-se inalterada. Seguindo o exemplo acima, um "R 420 4x2" será sempre um "R 420 4x2".

A palavra "série" passa a ter outra conotação na especificação dos produtos da Scania. Ela representará as variações de produtos a partir da cabina, independente de outros detalhes, como motor ou configuração das rodas. Assim, a designação "Série R" representa genericamente todos os caminhões equipados com cabina avançada alta (tipo R), a "Série P" indica todos os caminhões equipados com cabina avançada baixa (tipo P), e a "Série T", os caminhões com cabina com capô (tipo T). (MJ)

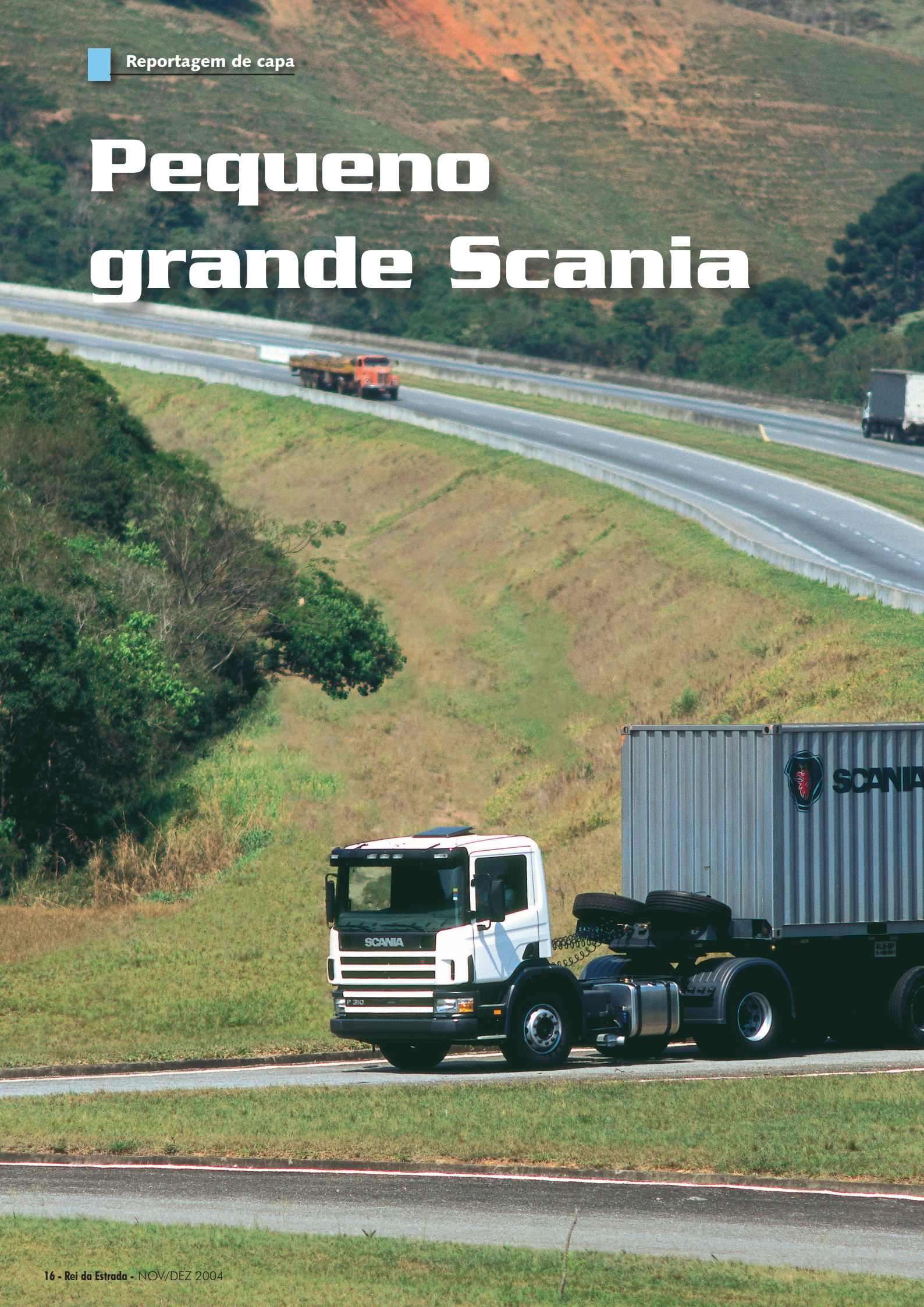
EXEMPLO DE NOVA DESIGNAÇÃO PARA CAMINHÕES SCANIA

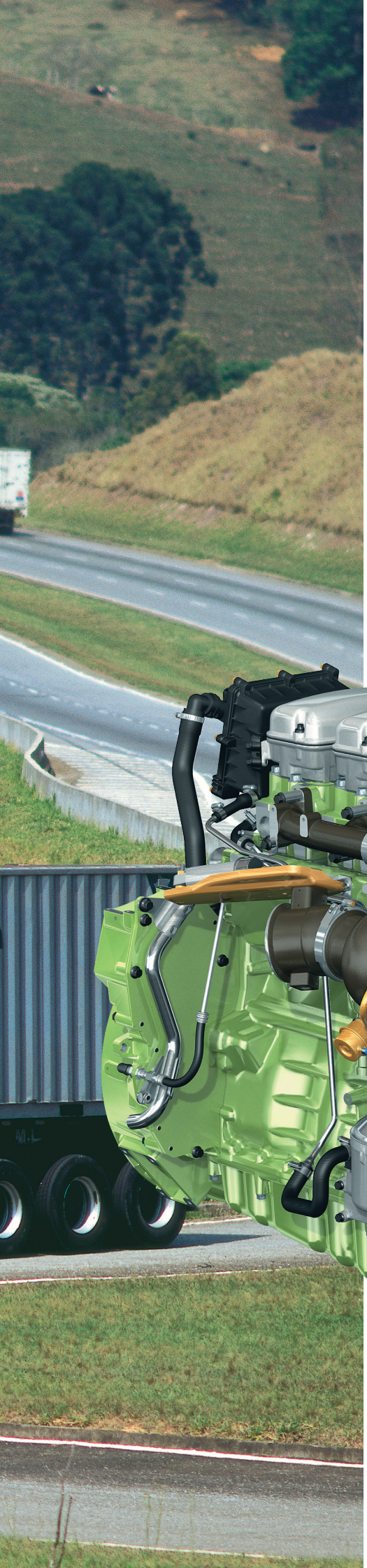


Como ficam os novos nomes dos caminhões Scania

Descrição antiga	Nova designação	
Cavalos-mecânicos rodoviários, com suspensão a ar		
R124 LA4x2NA 360	R 360	4x2
R124 LA4x2NA 400	R 400	4x2
R124 LA4x2NA 420	R 420	4x2
T124 LA4x2NA 360	T 360	4x2
T124 LA4x2NA 400	T 400	4x2
T124 LA4x2NA 420	T 420	4x2
R124 LA6x2NA 360	R 360	6x2
R124 LA6x2NA 400	R 400	6x2
R124 LA6x2NA 420	R 420	6x2
R164 LA6x2NA 480	R 480	6x2
T124 LA6x2NA 360	T 360	6x2
T124 LA6x2NA 400	T 400	6x2
T124 LA6x2NA 420	T 420	6x2
Cavalos-mecânicos rodoviários, com suspensão por molas		
P94 GA4x2NZ 260	P 270	4x2
P94 GA4x2NZ 300	P 310	4x2
P114 GA4x2NZ 330	P 330	4x2
P124 GA4x2NZ 360	P 360	4x2
R114 GA4x2NZ 330	R 330	4x2
R124 GA4x2NZ 360	R 360	4x2
R124 GA4x2NZ 400	R 400	4x2
R124 GA4x2NZ 420	R 420	4x2
R164 GA4x2NZ 480	R 480	4x2
T114 GA4x2NZ 330	T 330	4x2
T124 GA4x2NZ 360	T 360	4x2
T124 GA4x2NZ 400	T 400	4x2
T124 GA4x2NZ 420	T 420	4x2
R124 GA6x4NZ 360	R 360	6x4
R124 GA6x4NZ 400	R 400	6x4
R124 GA6x4NZ 420	R 420	6x4
R164 GA6x4NZ 480	R 480	6x4
T124 GA6x4NZ 360	T 360	6x4
T124 GA6x4NZ 400	T 400	6x4
T124 GA 6x4NZ 420	T 420	6x4
Caminhões rígidos para distribuição, com suspensão por molas		
P94 DB4x2NZ 220	P 230	4x2
P94 DB4x2NZ 260	P 270	4x2
Caminhões rígidos para distribuição, com suspensão a ar		
P94 DB6x2NA 260	P 270	6x2
Cavalos-mecânicos para aplicação severa, com suspensão por molas		
P124 CA6x4NZ 360	P 360	6x4
P124 CA6x4NZ 400	P 400	6x4
P124 CA6x4NZ 420	P 420	6x4
Caminhões rígidos para aplicação severa, com suspensão por molas		
P94 CB6x4NZ 260	P 270	6x4
P124 CB6x4NZ 360	P 360	6x4
P124 CB6x4NZ 400	P 400	6x4
P124 CB6x4NZ 420	P 420	6x4

Pequeno grande Scania





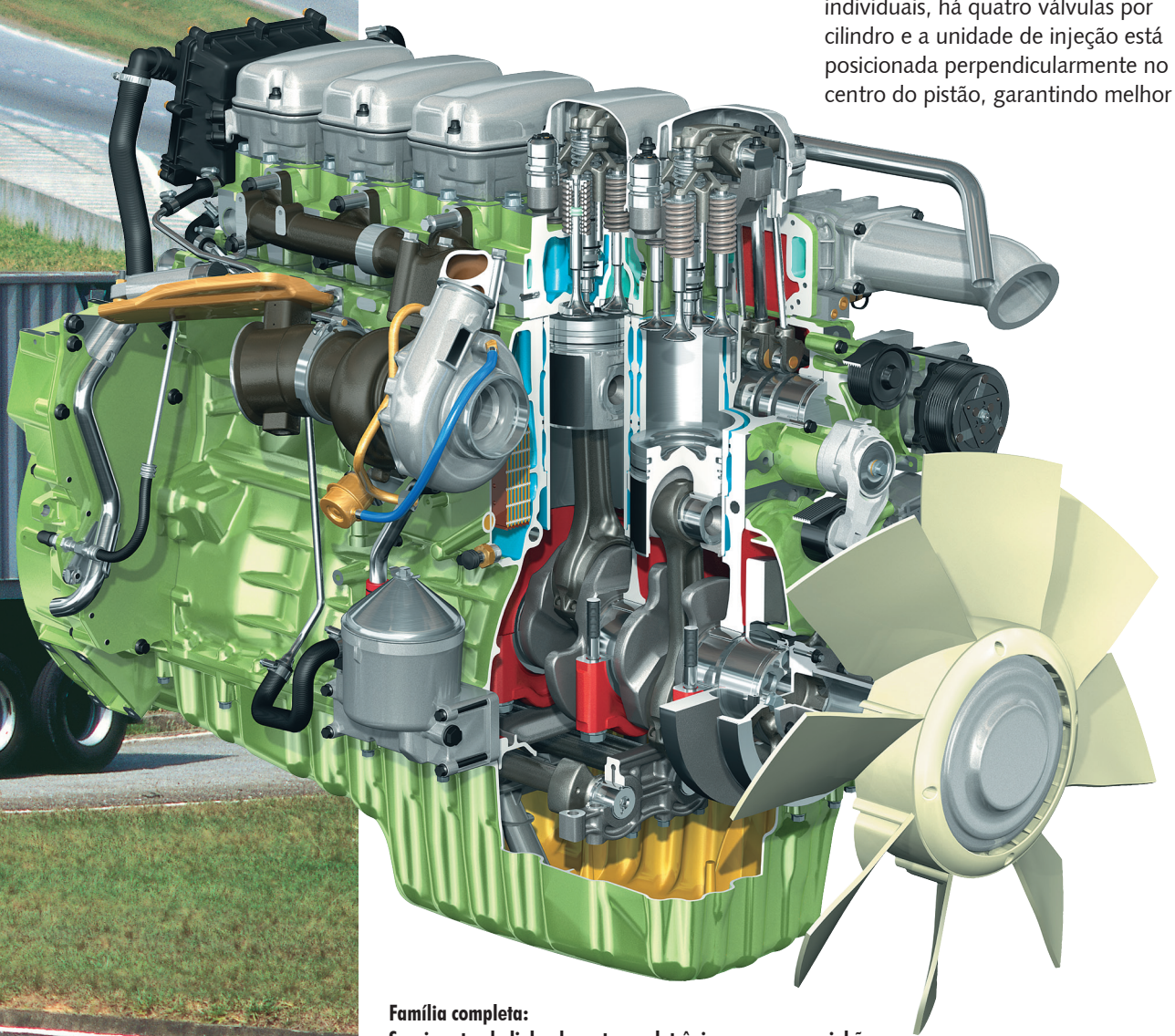
Novo motor de 9 litros para as faixas de potência de até 310 cavalos surpreende pelo elevado torque e, em operação, não deixa dúvidas: trata-se de um legítimo membro da família

Em outubro, os caminhões Scania com potência de 220, 260 e 300 cavalos foram substituídos por modelos equipados com um novo motor de 9 litros, nas versões de 230, 270 e 310 cavalos. Os novos veículos possuem sistema de injeção de combustível totalmente eletrônico e são os primeiros do mercado nacional a atender às limitações de ruído em 80 dB(A). Eles ampliam a linha Scania EVolução, lançada em abril deste ano, que já conta com caminhões com motor de 12 litros e 400 cavalos de potência.

Lançado simultaneamente em todos os mercados da Scania no mundo, o novo motor será produzido unicamente nas fábricas da montadora em São Bernardo do Campo (SP) e em Södertälje, na Suécia. Importantes componentes, como o bloco e o eixo de comando de válvulas, serão produzidos exclusivamente no Brasil e enviados para a Europa, como parte da estratégia global de produção da Scania.

Estruturalmente, o novo motor Scania de 9 litros é baseado nos motores de 11 e 12 litros já disponíveis no mercado. Os cabeçotes são individuais, há quatro válvulas por cilindro e a unidade de injeção está posicionada perpendicularmente no centro do pistão, garantindo melhor

Fotos e ilustrações: Divulgação

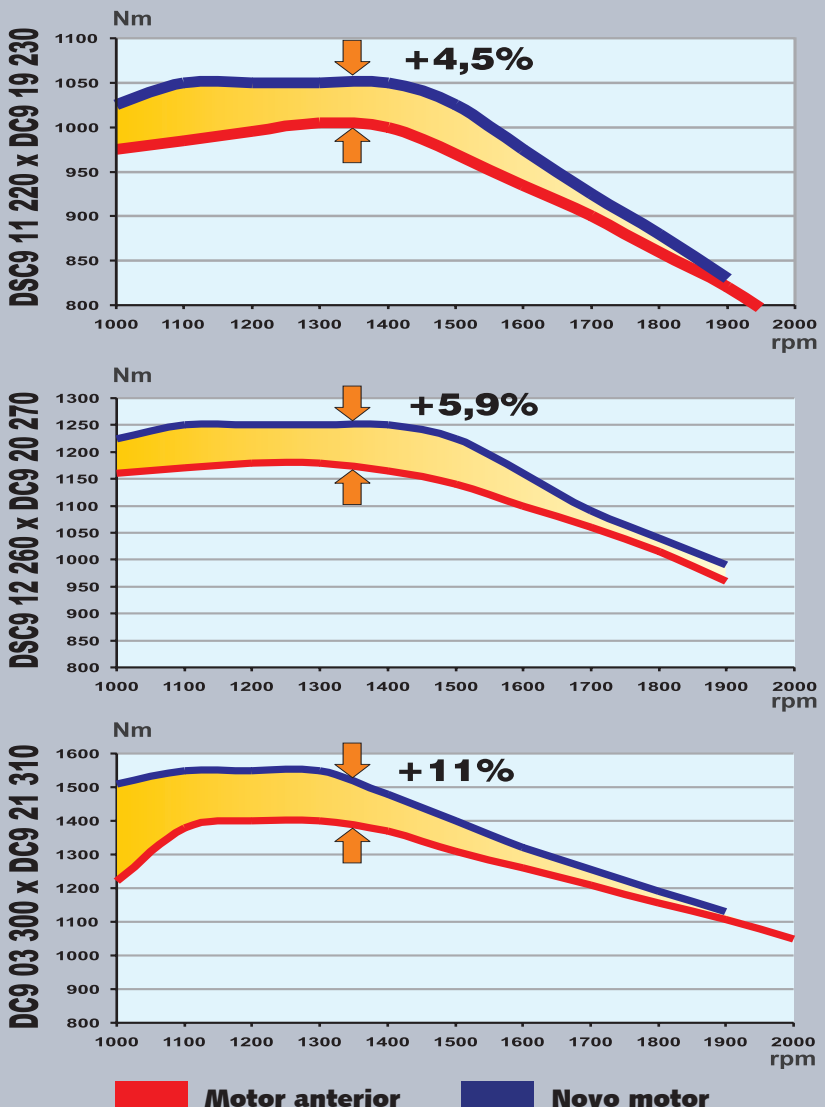


Família completa:
Scania estende linha de motores eletrônicos para os caminhões urbanos e de curtas distâncias. O novo motor apresenta configuração mais compacta, de cinco cilindros



Mais força

O torque do motor DC9 de 230 cavalos é de 1.050 Nm entre 1.100 e 1.400 rpm. Na versão de 270 cavalos, o torque é de 1.250 Nm também entre 1.100 e 1.400 rpm. Com 310 cavalos de potência, o torque sobe para 1.550 Nm entre 1.100 e 1.300 rpm.
Na versão de 230 cavalos, houve aumento de 4,5% em relação ao motor de 220 cavalos. Para a potência de 270 cavalos, o ganho foi de 5,9% sobre a versão anterior, de 260 cavalos. E, no caso da potência de 310 cavalos, o torque passou a ser 11% superior à opção de 300 cavalos.



queima do combustível. Aproximadamente 40% dos componentes brutos e finalizados, como cabeçote, camisa, pistão, bomba d'água, carcaça do volante e filtro de óleo, são comuns entre esses motores.

Para usufruir os benefícios da uniformidade dos projetos, o bloco do novo motor foi derivado dos motores de 11 e 12 litros, possuindo um cilindro a menos, no total de cinco, devido ao menor volume. Um conjunto de eixos balanceadores está localizado na parte inferior do motor e elimina as oscilações de rotação provocadas pelo número ímpar de cilindros.

Pedigree – "O motor de 9 litros da Scania segue a tradição da marca, proporcionando confiabilidade, excelente performance e economia de combustível. Seu elevado torque, obtido em baixas rotações, é traduzido em viagens mais rápidas e menos cansativas, sendo indicado principalmente para os segmentos da distribuição logística e transferência de cargas em viagens curtas e sem pernoite", informa Christopher Podgorski, diretor geral da Unidade de Vendas e Serviços da Scania no Brasil.

O motor DC9, de 9 litros e potências de 230, 270 ou 310 cavalos, chega ao mercado brasileiro para completar a atual linha de motores modulares Scania, que já conta com propulsores de 11, 12 e 16 litros, com potências de 330 a 480 cavalos. Testado por mais de dois anos tanto em laboratórios como no campo, o DC9 atende à norma européia de emissão de poluentes Euro III e está preparado para futuras leis ambientais, como a Euro IV.

Segundo Porgorski, os veículos equipados com o novo motor vêm para competir não com os produtos que já estão disponíveis, mas sim com os futuros lançamentos dos concorrentes, que necessitam, por força de lei, migrar para a motorização eletrônica ao longo do ano que vem. "É a Scania, mais uma vez, na vanguarda da tecnologia, oferecendo antes que todos, um produto mundial, com o mesmo grau de evolução dos veículos europeus e um ganho expressivo de desempenho graças ao excelente torque e o baixo consumo de combustível".

O torque do motor DC9 de 230 cavalos é de 1.050 Nm entre 1.100 e 1.400 rpm. Na versão de 270 cavalos,

o torque é de 1.250 Nm também entre 1.100 e 1.400 rpm. Com 310 cavalos de potência, o torque sobe para 1.550 Nm entre 1.100 e 1.300 rpm. Como o motor oferece alto torque em baixas rotações, prolonga-se a vida útil dos componentes móveis e obtém-se menor consumo de combustível.

Comparando-se com a versão anterior, o motor de 9 litros apresenta expressivo ganho de torque. Na versão de 230 cavalos, houve aumento de 4,5% em relação ao motor de 220 cavalos. Para a potência de 270 cavalos, o ganho foi de 5,9% sobre a versão anterior, de 260 cavalos. E, no caso da potência de 310 cavalos, o torque passou a ser 11% superior à opção de 300 cavalos.

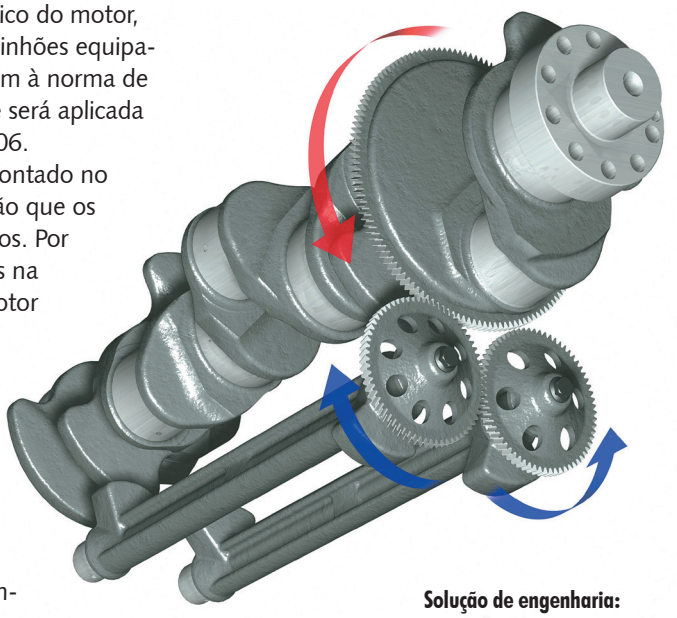
O sistema de injeção, semelhante aos demais motores eletrônicos da Scania, utiliza uma Unidade de Controle Eletrônica (ECU) e unidades de injeção (UI). O filtro de combustível é do tipo cartucho, o mesmo aplicado nos motores de 16 litros. O DC9 utiliza pistões de alumínio com uma fina camada de grafite nas laterais. O alumínio facilita a transferência de calor e o grafite melhora o contato e a lubrificação entre os pistões e as camisas dos cilindros.

Solução compacta – Com filtros de óleo centrífugo e de fluxo total, o sistema de lubrificação do DC9 tem radiador de óleo integrado ao bloco do motor. A ventilação semi-aberta do cárter permite que os gases lá gerados sejam conduzidos a partir da tampa da válvula na parte traseira do motor até um filtro. Esse sistema faz com que as pequenas partículas de óleo retornem ao cárter do motor e o ar filtrado seja liberado por um tubo de saída.

Os veículos equipados com o motor DC9 usam sistema de comunicação CAN (Computer Area Network), que reduz a quantidade de cabos e conectores e possibilita a troca de informações entre as diversas unidades eletrônicas do veículo, como ABS, Controle de Tração, Freio Auxiliar Scania Retarder, etc.

O escapamento com saída para o lado esquerdo apresenta um silenciador adicional e protetores de ruído instalados sob o motor. Esses componentes, aliados ao funcionamento extremamente harmônico do motor, fazem com que os caminhões equipados com o DC9 atendam à norma de ruídos de 80dB(A), que será aplicada no Brasil a partir de 2006.

Por fim, o DC9 é montado no chassi na mesma posição que os motores de 11 e 12 litros. Por ter um cilindro a menos na parte dianteira, esse motor apresenta centro de gravidade deslocado para trás, o que beneficia a distribuição de peso do veículo. Para compensar o menor comprimento, um pequeno eixo conecta o motor ao ventilador, que também permanece na mesma posição no chassi. (MJ)



Solução de engenharia: conjunto de eixos balanceadores localizado na parte inferior do motor elimina as oscilações de rotação provocadas pelo número ímpar de cilindros

Um novo motor em números

Dados Técnicos

Princípio de combustão	Diesel, 4 tempos
Configuração dos cilindros	5 em linha
Diâmetro / Curso	127 / 140 mm
Cilindrada	8,87 litros
Ordem de explosão	1-2-4-5-3
Cabeçotes	5 (cabeçotes individuais)
Taxa de compressão	18:1
Válvulas por cilindro	4
Peso, sem óleo e água	900 kg
Altura	1.129 mm (com cárter)
Comprimento da carcaça do volante ao ventilador	1.503 mm
Comprimento da carcaça do volante à extremidade do bloco	1.065 mm
Largura	705 mm
Volume de óleo (sistema completo, incluindo o filtro)	37 litros
Volume do sistema de refrigeração (sistema total)	40 litros
Volume do sistema de refrigeração (sistema total – c/Retarder)	60 litros

Desempenho

	DC9 19	DC9 20	DC9 21
Potência máxima	230 hp (166 kW) a 1.900 rpm	270 hp (199 kW) a 1.900 rpm	310 hp (228 kW) a 1.900 rpm
Torque máximo	1.050 Nm 1.100 ~ 1.400 rpm	1.250 Nm 1.100 ~ 1.400 rpm	1.550 Nm 1.100 ~ 1.300 rpm
Rotações de operação do motor	800 – 2.100 rpm	800 – 2.100 rpm	800 – 2.100 rpm
Potência do freio motor	180 kW a 2.400 rpm	180 kW a 2.400 rpm	180 kW a 2.400 rpm
Nível de ruído do motor	80dB (A)	80dB (A)	80dB (A)
Nível de Emissões	Euro 3	Euro 3	Euro 3
Faixa Verde	1.000 ~ 1.500 rpm	1.000 ~ 1.500 rpm	1.000 ~ 1.500 rpm
Faixa Econômica	1.200 ~ 1.500 rpm	1.200 ~ 1.500 rpm	1.200 ~ 1.500 rpm

Pedra e areia, o início do caminho





Serviço pesado: motores de 9 litros foram testados em operações severas

Protótipos do novo motor de 9 litros da Scania foram para o campo há dois anos. O amadurecimento dos novos veículos ocorreu nas estradas da América Latina e nos laboratórios da Suécia

A Conter é uma empresa com mais de 48 anos de tradição no ramo rodoviário, dedicada à construção de estradas. Na sua frota operam seis cavalos-mecânicos Scania com motor de 11 litros que tracionam semi-reboques com caçamba. A maioria dos veículos, entretanto, é composta por caminhões rígidos de outras marcas, implementados com caçambas.

A pedra britada é o principal produto transportado, numa tarefa que começa cedo e vai até à noite, normalmente com cargas de 35 toneladas. Foi lá que um Scania P310 6x4 com o novo motor de 9 litros foi testado, perfazendo 72.500 quilômetros durante 28 meses. Para não levantar suspeitas antes do lançamento, agora em outubro, as placas de identificação vigentes da época, de "94C" e "260", foram mantidas na grade frontal.

Entre as tarefas desenvolvidas pelo veículo estava o transporte de massa asfáltica para a duplicação da rodovia Itanhaém-Peruíbe (SP-255), uma importante via de escoamento de produtos rumo aos portos do sul do Brasil e bastante freqüentada por veículos de passeio durante o verão. O trajeto percorrido entre a usina de asfalto e a obra totalizava apenas 10 quilômetros, distância concluída em 1,5 hora e repetida várias vezes ao dia. Como essa tarefa estava vinculada à obra da estrada, não era realizada nos dias de chuva. Na falta do sol, o veículo era empregado no transporte de pedra britada desde a cidade de Miracatu até Itanhaém, distantes 70 quilômetros, totalizando três ou quatro viagens por dia.

Ainda durante o período do teste, o veículo também trabalhou esporadicamentre na movimentação de terra por trechos curtos, mas com terreno bastante ruim. "O veículo se portou muito bem em aplicações severas, tendo como concorrentes os outros caminhões, com motores de 330 cavalos. Seu torque foi realmente um grande diferencial", comenta Olavo Pacheco, proprietário da Conter.

Para o motorista da empresa que conduziu o veículo, a economia de combustível também foi apontada em favor do novo motor. "O consumo durante o teste foi cerca de 7% inferior a dos outros veículos", revela Antônio Gobato.

Outro ambiente escolhido para o teste dos veículos com o novo motor de 9 litros da Scania foi o transporte de

areia por média distância, uma carga de elevado peso, com a operação realizada em condições severas. A empresa desse segmento escolhida foi a Comércio e Transporte Areia e Pedra Agregado, que tem uma frota de 3 cavalos-mecânicos Scania com motor de 360 cavalos e 24 cavalos-mecânicos de uma outra marca, todos na faixa dos 300 cavalos de potência. A Agregado recebeu um cavalo-mecânico P310 4x2, perfazendo 283.500 quilômetros em 20 meses. As placas de indentificação da grade desse veículos indicavam "94G" e "300".

A empresa opera praticamente por todo o Estado de São Paulo, cobrindo rotas pelo litoral, a região metropolitana e o interior. Aproximadamente 85% das cargas são de areia. Na época de escoamento da safra agrícola, a Agregado destina metade de sua frota para o transporte de soja, açúcar e calcário para adubo.

"São estradas boas, com distâncias que variam de 200 a 350 quilômetros. Mas, na maioria das rotas, é preciso passar pelo centro da cidade de São Paulo, enfrentando trânsito intenso", conta Ricardo Valério, o proprietário.

Sem folga – Os caminhões operam regularmente de segunda a sábado. Durante a safra, que vai de março a outubro, os que nela trabalham não gozam de dia algum de descanso.

Segundo os comentários de Paulo Valdomiro Cavalheiro, o motorista do veículo testado, houve sensível melhora no tempo de viagem e no consumo do combustível. "A velocidade média superior é bem-vinda, pois o número de viagens realizadas entra no cálculo da minha remuneração. O veículo me pareceu bem mais confortável também, quando comparado aos outros que temos na empresa".

Para Valério, o torque do motor é o responsável pelo menor tempo de viagem, comprovado pelo bom desempenho nas subidas de serra e nas retomadas de velocidade para as ultrapassagens. Durante o período de teste, o caminhão obteve média de consumo considerada excelente, uma vez que os outros veículos de Valério operaram com cerca de cinco toneladas menos de carga e apresentaram consumo 6% superior. A avaliação geral de Valério é que o P310 4x2 é um carro equilibrado e com baixo consumo.

A área de testes da Scania, que acompanhou todos os veículos durante o período de desenvolvimento, considerou os resultados muito satisfatórios, recebendo como principal destaque dos motoristas o elevado torque do motor. "Para a escolha das empresas que participaram da avaliação foram consideradas apenas características técnicas, prevalecendo as candidatas com melhor potencial para pôr o novo motor de 9 litros à prova", afirma José Luis Garcia, engenheiro de produto da Scania responsável pelo teste de campo. (MJ)

Fotos: Divulgação



Crescimento planejado

DM Transporte e Logística mostra que para crescer é preciso manter o foco no negócio da empresa e aposta no Acordo de Manutenção Scania confiando toda sua frota aos cuidados da concessionária da marca em sua região



Liane Neves

Em 2002, a DM Transporte e Logística possuía 120 caminhões e contava com 25 funcionários responsáveis pelas manutenções preventiva e corretiva de sua frota. Em pouco menos de dois anos, a transportadora da cidade gaúcha de Eldorado do Sul teve praticamente o seu número de caminhões dobrado. Reflexo do crescimento do comércio entre os países do Mercosul, que totalizou US$ 3,74 bilhões de janeiro a março de 2004, um aumento de 40% sobre o mesmo período de 2003.

A última aquisição de veículos realizada pela DM aconteceu em setembro. Na ocasião, a transportadora realizou a compra de 19 caminhões Scania da linha EVolução, modelo R124 LA6x2NA, equipados com motor de 400 cavalos de potência.

"A compra, mais uma vez, serviu para ampliar a nossa frota que realiza a ligação rodoviária entre Brasil, Argentina, Chile e Uruguai, transportando carga seca em carretas sider rebaixadas com capacidade de 28,5 toneladas de carga", informa Ricardo Mincarone, diretor geral da DM.

Com o crescimento da frota, a demanda por serviços de manutenção também aumentou. Para driblar os novos custos gerados em contrapartida ao desenvolvimento da empresa, a DM optou por reorganizar as suas operações, privilegiando o foco nos negócios estratégicos da empresa.

Em março deste ano, a transportadora assinou um acordo de manutenção com a Suvesa, concessionária Scania para a Grande Porto Alegre, confiando a ela a manutenção preventiva de todos os seus veículos, mesmo os que não são marca Scania. Hoje, a DM possui uma frota de 230 caminhões e continua contando com o mesmo número de mecânicos em sua oficina.

Agenda organizada – "A terceirização da manutenção preventiva otimizou as operações na oficina. Priorizamos as corretivas, aumentando o investimento em treinamentos e no estoque de peças para essa modalidade de serviço e confiamos à Suvesa as preventivas, que são compostas de rotinas mais constantes e previsíveis", declara José Leonardo Reichelt, gerente de Manutenção da DM.

Em uma transportadora, os gastos com a manutenção dos veículos geralmente ocupam o terceiro lugar no ranking de despesas, perdendo para pneus e combustível, que também estão diretamente relacionados ao fator manutenção.

O acordo da Scania oferece ao transportador um plano que prevê as datas das revisões periódicas e um acompanhamento do desempenho dos veículos da frota. Como os custos estão embutidos no valor do frete e são pagos em parcelas mensais fixas, o fluxo de caixa da transportadora mantém-se sempre uniforme.

Reichelt conta que com a nova organização os custos com manutenção aumentaram na proporção dos veículos adquiridos, porém a qualidade dos serviços melhorou.

"Além do ganho financeiro, o Acordo de Manutenção dá ao empresário a garantia de que as manutenções serão executadas por profissionais treinados e reciclados





Wagner Menezes

Mais veículos: ampliação de frota, com manutenção confiada à Suvesa, por Ricardo Mincarone, vai responder ao aumento dos negócios entre Brasil, Argentina, Chile e Uruguai

no fabricante. Há também a certeza da utilização de peças genuínas e a opção de programar os serviços de acordo com a conveniência do cliente, aumentando a disponibilidade do caminhão", explica Humberto Marin, gerente da área de Soluções de Negócios da Scania no Brasil.

A opção da DM em destinar a manutenção de uma frota composta por veículos de marcas distintas à uma única montadora foi ainda um facilitador das negociações. Custos podem ser reduzidos e a disponibilidade de peças aumentada quando há maior volume de veículos no acordo.

A DM também alterou a disponibilidade dos colaboradores de sua oficina. Atualmente, a transportadora conta com seis plantonistas que trabalham aos domingos e feriados. Enquanto um veículo está na concessionária realizando a revisão, outro está na oficina da transportadora para eventuais consertos.

"Com o aumento da frota e a mudança de comportamento em relação à manutenção, a disponibilidade de nossos veículos aumentou em cerca de 20%. Os acordos de manutenção Scania, operacionalizados pela Suvesa, têm ajudado não só com o plano de manutenção preventiva, como também com a identificação de possíveis consertos e a disponibilização de mão-de-obra para emergências", afirma Reichelt. (HF)

O fim da ilegalidade

A entrada ilegal de caminhões usados durante longo tempo prejudicou o transporte terrestre no Chile. Essa prática, que gera concorrência desleal para empresas como a Scania está prestes a ser solucionada. Quem afirma é Mauricio Budnik, presidente da Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC)



Patrício Fuentes

Como a importação ilegal influi no transporte terrestre chileno?

Há vários anos o transporte terrestre no Chile vem sendo muito afetado pela importação ilegal. Essa prática provoca graves prejuízos, já que gera evasão tributaria e fraude. O meio ambiente é deteriorado e a segurança das estradas fica prejudicada. A maioria dos caminhões ilegais, quando entram no país, tem quinze ou vinte anos de uso intensivo, não atendem nenhuma norma de segurança de trânsito e nem de emissão de poluentes.

Quais são os avanços em relação ao problema?

Este ano, graças ao trabalho conjunto das autoridades Aduaneiras e da Subsecretaria de Transportes e Registro de Veículos Motorizados, o problema chegará ao fim. Os instrumentos jurídicos foram publicados no Diário Oficial e já estamos observando alguns efeitos positivos. Logo, o Ministério da Fazenda começará a receber os impostos correspondentes.

Já houve redução da importação ilegal de caminhões em relação aos anos anteriores?

Muitos empresários já abandonaram a importação ilegal de caminhões devido ao risco que ela representa atualmente. Os clientes têm mais informação sobre os problemas causados por essa prática e, por isso, evitam adquirir esses veículos. Além disso, os sistemas de controle, tanto aduaneiros como o de Registro de Veículos Motorizados, estão funcionando com muito mais eficiência.

Qual é o papel da ANAC na resolução do problema?

Estamos dando apoio técnico e jurídico às empresas associadas que se vêem prejudicadas com a entrada ilegal de veículos e que decidiram fazer parte de uma denúncia formulada pela Dirección Nacional de Aduanas relativa ao problema.

Como os envolvidos com o setor de transporte podem contribuir?

Todos que atuam no setor de transporte devem operar de forma eficiente, cumprindo adequadamente suas tarefas. Sabemos que ações como o projeto Transantiago (transporte coletivo), *a criação de um setor de transporte de cargas ordenado, com normas estritas de emissão de poluentes, e a implementação de oficinas de revisão técnica mais modernas e eficientes pelo país inteiro, solucionarão o problema de poluição ambiental e permitirão um sistema de transporte muito melhor.*

Por Karla Cantuarias, do Chile



Renato Merlini

De olho na bomba

Má qualidade do diesel, falta de manutenção nos locais de armazenamento do combustível e uso de filtros precários podem prejudicar o funcionamento do sistema de injeção dos motores

Hoje, os caminhões equipados com motorização eletrônica respondem por 60% das vendas totais da Scania no Brasil. Apresentando alto desempenho e baixos níveis de emissão de poluentes, eles exigem combustíveis confiáveis.

"A qualidade do diesel é muito importante para a operação e vida útil dos motores eletrônicos. Combustível com alto grau de limpeza é pré-requisito para se alcançar todo o potencial do sistema de injeção desses motores, inclusive baixo consumo, menor nível de emissão de poluentes e durabilidade dos componentes. Entretanto, seduzidos pelo preço, ou por falta de informação, muitos transportadores acabam utilizando produtos de má qualidade", explica Armando Eliezer, gerente de Assistência Técnica da Scania.

A Scania possui filtros desenvolvidos especialmente para os motores eletrônicos. Eles foram projetados para suportar a pressão do sistema de injeção e evitar a passagem de substâncias nocivas como partículas, microorganismos e água. Dependendo do líquido que contaminar o diesel, componentes de diferentes tipos de materiais podem ser atacados e, conseqüentemente, danificados. Entre os problemas mais comuns estão o desgaste acentuado causado pela perda de lubrificação

do diesel, ressecamento de borrachas e corrosão.

A contaminação do combustível por água pode acontecer no posto de distribuição ou mesmo no tanque do veículo. Nesses dois ambientes, a condensação de vapores é a principal responsável pela mistura de combustível com água. Quanto maior a umidade do ar ou se houver quedas bruscas de temperatura, maior é a quantidade de água condensada.

Pesquisa desenvolvida pelo Departamento de Engenharia Metalúrgica da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS) concluiu que fungos e bactérias presentes no combustível também podem comprometer a durabilidade de peças dos motores dos veículos.

A professora Iduvirges Mulher, coordenadora do projeto da UFRS, explica na pesquisa que os fungos e bactérias aparecem nos lastros de águas que se formam no fundo dos tanques decorrente da umidade do ar em seu interior. "Os fungos, que se alimentam, em parte, do próprio óleo, reproduzem-se na interface entre a água e o óleo, produzindo substâncias corrosivas e tornando a água mais ácida".

Os técnicos da UFRS observaram que a ação de fungos e bactérias na deterioração do diesel acarreta a diminuição da vida útil das peças dos motores.



Arquivo Scania

Pré-requisito: segundo Armando Eliezer, combustível com alto grau de limpeza é essencial para se alcançar todo o potencial dos motores eletrônicos

Os veículos geralmente possuem dois tipos de filtros responsáveis por garantir que o combustível chegue ao motor com o mínimo de impurezas. O primeiro filtro, chamado também de pré-filtro ou separador de água, tem a função de barrar partículas maiores e a água. O segundo filtro é responsável por impedir que partículas menores alcancem o sistema de injeção. "Alguns filtros podem até não entupir, mas permitirão a passagem das impurezas que comprometem principalmente as unidades injetoras, bombas e bicos", diz Eliezer.

Ele completa que além da utilização de filtros adequados outros cuidados são indispensáveis para se atingir um rendimento ideal e manter o bom funcionamento do motor. "Cumprir o programa de manutenção preventiva é um cuidado imprescindível para evitar conseqüências prejudiciais ao motor eletrônico e ao bolso do cliente. Também é ideal buscar locais de abastecimento que tenham programas de controle de qualidade e exigir testes de avaliação do combustível. Um boa saída é procurar postos de abastecimento que possuam algum selo de certificação de qualidade oferecido pelas distribuidoras de combustível". (RN)

Quando o barato sai caro

Item	Filtro Scania	Outros filtros
Placas superior e inferior	O material plástico é uma segurança contra a oxidação	Apresentam sinais de corrosão no material metálico sem tratamento
Fechamento do papel	O fechamento possui uma chapa de segurança que não permite descolamento	O fechamento com colagem e prensagem possibilita fácil descolamento
Tubo central	Tratamento do tubo interno proporciona maior vida útil aos elementos do sistema de injeção	Na área de saída do combustível, o tubo interno do filtro apresenta oxidação prematura
Distribuição de papel	O perfeito sistema de dobra oferece maior área de filtragem	A distribuição de papel é irregular, restringindo a área de filtragem



Alta performance: a Scania desenvolveu filtros especiais para motores eletrônicos. Eles suportam a pressão do sistema de injeção e evitam a passagem de partículas, microorganismos e água

Serviço diferenciado



Fotos: Marisa Lo Russo

Dispostos a prestar o melhor atendimento, os responsáveis pela administração da Transfer Line, empresa argentina de transporte executivo de passageiros, optaram por ônibus Scania



León Berman, empresário do setor de combustíveis, e Edmundo Ibarra, motorista e transportador, se conheciam há mais de 15 anos quando fundaram a Transfer Line S.A., no dia 27 de julho de 1995. A empresa opera diariamente na rota Buenos Aires – Tucumán e oferece um serviço executivo parecido com o das companhias aéreas.

As quatro unidades que atuam nessa linha possuem quarenta lugares que se reclinam a quase 180 graus. Os passageiros são atendidos por uma comissária de bordo com experiência em transporte aéreo. Durante a viagem, há serviços de café da manhã, almoço e lanches. Também ficam disponíveis bebidas como champanhe, uísque e suco de laranja natural. Além disso, cada passageiro dispõe de travesseiro e mantas.

"Antes, tínhamos unidades de outras marcas, mas quando incorporamos veículos Scania em 1997, os resultados foram realmente efetivos. A outra marca não prestou maus serviços, mas a Scania é simplesmente superior em conforto, durabilidade e consumo de combustível", assegura Berman.

Atualmente toda a frota da Transfer Line é Scania. A manutenção do motor, do ar-condicionado, funilaria e a pintura dos ônibus são realizadas nas instalações da empresa em Buenos Aires. Na oficina própria, os veículos também são abastecidos com combustível. O restante dos reparos é feito na concessionária Scania.

Berman ressalta que na concessionária as pessoas se preocupam quando surge algum problema.

"Há pouco tempo tivemos um inconveniente na caixa de câmbio de um veículo. No sábado à noite, ligamos para o número de telefone de emergência e, pouco depois, o chefe de oficina comparecia pessoalmente à nossa empresa com dois técnicos. Eles trabalharam até às 23h30 e se retiraram somente quando o veículo funcionou. Assim, pudemos realizar a viagem a Tucumán normalmente".

Por Daniel Jatimsliansky, da Argentina

Donos de cada detalhe

León Berman, acompanhado do sócio Edmundo Ibarra, conduziu pessoalmente o ônibus Scania, equipado com motor de 420 cavalos de potência, pelas ruas de Buenos Aires para realizar a sessão de fotos desta matéria. A ação reflete a constante preocupação dos donos da empresa com cada detalhe.

Quando vai para Tucumán, Bergman faz questão de viajar pela Transfer Line.

"Faço isso para ver se na estrada os motoristas são cuidadosos com o veículo, se as comissárias atendem bem aos passageiros e para conversar com alguns deles e conhecer suas preferências e impressões. Estamos de portas abertas para nossos clientes e atendemos a todos em qualquer tipo de dificuldade. Não nos escondemos atrás de um balcão. Essa é a nossa política", afirma.



Trânsito livre

Combinações veiculares de carga com até 57 toneladas poderão rodar sem autorização especial pelas estradas brasileiras a partir de dezembro

O Governo Federal atendeu a uma antiga reivindicação dos transportadores brasileiros. A partir de 15 de dezembro, os caminhões do tipo bitrem estão liberados da necessidade da Autorização Especial de Trânsito (AET) para circular pelas estradas do País. A decisão foi tomada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), do qual o Ministério dos Transportes faz parte, por meio da resolução nº 164/2004.

Estão na faixa dos veículos liberados as combinações veiculares de carga (CVC) que têm de 17,5 a 19,8 metros de comprimento e peso bruto total combinado (PBTC) de 45 a 57 toneladas. Hoje, uma frota superior a 40 mil veículos com essas configurações circula no Brasil. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a maioria desses caminhões trabalha no transporte de grãos, como a soja.

Atualmente, os veículos nessa faixa de peso precisam conseguir a AET, um documento emitido pelos Departamentos de Estradas de Rodagem (DERs) e pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte (Dnit), na qual se determina se e onde os bitrens podem circular.



Arquivo Scania

Notícia oficial: órgãos reguladores de trânsito reconhecem argumentação de estudiosos favoráveis aos bitrens

A nova resolução, publicada no Diário Oficial da União no dia 15 de setembro estabelece 15 de dezembro como data limite para que a malha viária do País tenha sinalização específica nos pontos que, em razão do peso ou do tamanho, os bitrens não possam trafegar.

Em conversa com jornalistas da grande imprensa, o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Paulo Sérgio Oliveira Passos, afastou a possibilidade de prejuízos às rodovias federais, estaduais e municipais por conta da medida.

"Estes veículos já trafegam livremente pelo País, pois as autorizações não amarram a circulação deles a roteiros preestabelecidos. A medida do Contran é positiva e define claramente que tipo de veículo pode ser dispensado da AET", afirmou.

Passos lembrou que as autoridades estaduais e municipais estão incumbidas de sinalizar as vias sob jurisdição, podendo proibir a circulação dos bitrens em algumas delas caso julguem conveniente.

Fim da burocracia – Hoje, o valor e as exigências para a concessão da AET variam de Estado para Estado, mas o custo fica entre R$ 14,00 e R$ 120,00, chegando a R$ 350,00 caso haja a intermediação de um despachante.

Neuto Gonçalves dos Reis, assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC), diz que a decisão do governo somente deu fim ao processo burocrático.

Para ele, a circulação de bitrens não é crítica para a malha viária, já que este tipo de composição conta com uma boa distribuição de peso entre seus sete eixos. Além disso, tem comprimento compatível com o peso bruto, evitando a concentração de carga nas pontes. "O que deve haver é uma boa fiscalização para que todos os caminhões, não só os bitrens, não trafeguem com sobrepeso", diz Reis.

Ainda segundo o representante da NTC, a nova resolução é clara em relação às exigências técnicas necessárias ao caminhão e ao implemento das combinações veiculares de carga.

Reis comenta que, se respeitados itens como a capacidade máxima de tração e as especificações de freios estipuladas pelo fabricante por exemplo, nem a segurança, nem o fluxo do trânsito são atrapalhados pelo bitrem.

Além da capacidade máxima de carga, é consenso entre a maioria dos entendidos no assunto que a tração do caminhão deve ser definida em função da topografia do trajeto a ser percorrido. As opções são geralmente 6x2 ou 6x4, que varia conforme a menor ou maior agressividade da rota.

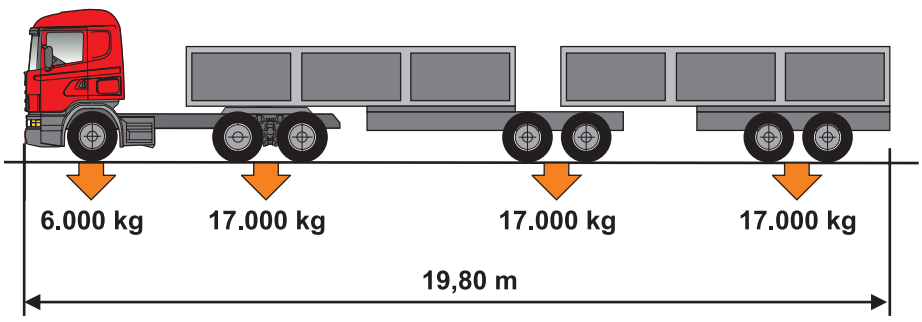
Acima de 55 toneladas, a relação peso-potência e a capacidade de tração do veículo exigem que o trem-motriz seja composto por um motor de alta potência, normalmente acima de 400 cavalos. Uma caixa de mudanças com grande capacidade de multiplicação de torque e com um escalonamento adequado das marchas também é essencial.

Diferenciais com relação de redução que proporcione um equilíbrio entre a velocidade e o torque de saída nas rodas, e ainda redução nos cubos de rodas que aumente o torque de saída e ajude a distribuir melhor os esforços nos componentes de transmissão, são exigências em um caminhão bitrem, visando uma operação com baixo índice de quebras.

Por último, freios com sistema ABS e, também, recursos como o freio auxiliar Scania Retarder são fundamentais para garantir a segurança de uma composição com peso elevado. Um sistema de freios eficiente, com capacidade para parar ou manter reduzida a velocidade em descidas pode vir a ser mandatório a fim de possibilitar o tráfego de bitrens em determinadas estradas, principalmente nos trechos de serra. (HF)

Distribuição da carga

Bitrens transportam 57 toneladas sobre sete eixos, com comprimento total de 19,80 metros



* Ilustração considera valores máximos

Dois anos na TV

O "Brasil Logística e Transporte" completou em agosto dois anos no ar. Para comemorar, a Pecom Publicidade, idealizadora do programa de televisão, reuniu para um jantar no Jockey Clube de São Paulo cerca de 300 profissionais das áreas de logística e transporte.

Na ocasião, os patrocinadores do "Brasil Logística e Transporte", entre eles a Scania, foram homenageados com placas entregues por Cláudio Miragaia Perri, diretor da Pecom Publicidade, e por Geraldo Viana, presidente da NTC&Logística, organização parceira responsável pelo conteúdo técnico-jornalístico do programa.

Transmitido desde 2002 pela Rede Mulher de Televisão, o "Brasil Logística e Transporte" é o único programa de televisão especializado em logística e em transporte no Brasil. Ele dá espaço para a discussão de políticas, tendências, casos e desafios dos setores.



Divulgação

Emanuel Queiroz recebe em nome da Scania homenagem de Geraldo Viana, da NTC & Logística, e Claudio Miragaia, da Pecom Publicidade, por apoio ao programa "Brasil Logística e Transporte"

Cometa na Scania

A Viação Cometa realizou, em outubro, uma reunião com os gerentes setoriais dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Paraná. O encontro, que é bimestral, aconteceu nas dependências da fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo (SP), pela primeira vez.

Cerca de 20 colaboradores da Viação Cometa compareceram ao evento. Eles puderam ver de perto o processo de montagem dos veículos e almoçar na fábrica da montadora. "Receber representantes da Viação Cometa nas dependências da Scania é uma imensa satisfação. Estamos sempre à disposição dos nossos clientes para auxiliá-los a manter os bons serviços prestados", afirma Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de Ônibus da Scania.

Há um ano, a Viação Cometa realiza bimestralmente esse tipo de encontro nos fornecedores da empresa. As reuniões têm como objetivo estreitar o relacionamento e oferecer aos gerentes a oportunidade de conhecer de perto a fabricação dos produtos. "Acompanhar a produção dos veículos nos ajuda a transmitir mais tarde aos outros funcionários da empresa como os cuidados e a manutenção são importantes. É durante essas visitas que percebemos a alta tecnologia na produção dos veículos e das peças" explica Walter Alves de Oliveira Júnior, gerente de Manutenção da Viação Cometa.



Renato Merlini

Wilson Pereira, da Scania, dá as boas-vindas aos gerentes setoriais da Viação Cometa

Rede de concessionárias Scania no Brasil

ALAGOAS

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

AMAZONAS

- **Manaus**
  Supermac - Tel. (92) 2101-4043
  E-mail: supermac@supermac-am.com.br
  Supermac (loja) - Tel. (92) 622-0307

BAHIA

- **Barreiras**
  Movesa - Tel. (77) 611-4831
  E-mail: consolebarreiras@movesa.com.br
- **Feira de Santana**
  Movesa - Tel. (75) 602-9400
  E-mail: administracaofeira@movesa.com.br
- **Salvador**
  Movesa - Tel. (71) 281-9100
  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**
  Varella - 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**
  Varella - Tel. (62) 4006-4079
  E-mail: varellagyn@varellapesados.com.br
- **Rio Verde**
  Varella - Tel. (64) 612-3233
  E-mail: veiculos.rv@varellaveiculos.com.br

MARANHÃO

- **Balsas**
  Alpha - Tel. (99) 542-9494
  E-mail: alpha.bls@alphamaquinas.com.br
- **Imperatriz**
  Alpha - Tel. (99) 523-1922
  E-mail: alpha.imp@alphamaquinas.com.br
- **São Luís**
  Alpha - Tel. (98) 214-1919
  E-mail: alpha.slz@alphamaquinas.com.br

MATO GROSSO

- **Cuiabá**
  Rota-Oeste - Tel. (65) 611-5000
  E-mail: diretoria@rotaoeste.com.br
- **Rondonópolis**
  Rota-Oeste - Tel. (66) 411-5555
  E-mail: servicoroo@rotaoeste.com.br
- **Sinop**
  Rota-Oeste - Tel. (66) 511-1500
  E-mail: comercialsnp@rotaoeste.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
- **Muriaé**
  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: regis@escandinavia.com.br

PARÁ

- **Belém**
  Guatapará - Tel. (91) 242-0211
- **Marabá**
  Guatapará - Tel. (94) 322-6262
  E-mail: filial.maraba@guatapara-pa.com.br
- **Marituba**
  Guatapará - Tel. (91) 4005-2222
  E-mail: vendas.veiculos@guatapara-pa.com.br

PARAÍBA

- **Bayeux**
  Novepa - Tel. (83) 232-1686
  E-mail: novepa@novepa.com.br
- **Campina Grande**
  Novepa - Tel. (83) 335-6633
  E-mail: novepacam@novepa.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) 2101-5600
  E-mail: cotrasa-pg@cotrasa.com.br

PERNAMBUCO

- **Petrolina**
  Novepe - Tel. (87) 3864-5000
  E-mail: noveppet@uol.com.br
- **Recife**
  Novepe - Tel. (81) 3253-8228
  E-mail: novepe@novepe.com.br

PIAUÍ

- **Teresina**
  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) 3452-9600
  E-mail: equipo@equiporj.com.br

RIO GRANDE DO NORTE

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

RIO GRANDE DO SUL

- **Canoas**
  Suvesa - Tel. (51) 462-4646
  E-mail: canoas@suvesa.com.br
- **Carazinho**
  Brasdiesel - Tel. (54) 330-3600
  E-mail: brasdiesel.adm.cz@brasdiesel.com.br
- **Caxias do Sul**
  Brasdiesel - Tel. (54) 238-0900
  E-mail: brasdiesel@brasdiesel.com.br
- **Eldorado do Sul**
  Suvesa - Tel. (51) 481-5050
  E-mail: eldorado@suvesa.com.br
- **Garibaldi**
  Brasdiesel - Tel. (54) 463-8800
  E-mail: brasdiesel.pecas.gb@brasdiesel.com.br
- **Ijuí**
  Brasdiesel - Tel. (55) 3331-0500
  E-mail: brasdiesel.adm.ij@brasdiesel.com.br
- **Lajeado**
  Brasdiesel - Tel. (51) 3714-7700
  E-mail: brasdiesel.lj@brasdiesel.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
- **Uruguaiana**
  Mariani - Tel. (55) 413-2013
  E-mail: eletricamariani@uol.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.diretoria@bol.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) 341-0800
  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) 3361-1010
  E-mail: qrodaar@quintaroda.com.br
- **Araraquara**
  Escandinávia - Tel. (16) 3322-4689
  E-mail: escandinavia@sunrise.com.br
- **Bauru**
  Quinta Roda - Tel. (14) 3223-2626
  E-mail: qrodaba@quintaroda.com.br
- **Caçapava**
  Codema - Tel. (12) 3653-1611
  E-mail: cacapava@codema.com.br
- **Guarulhos**
  Codema - Tel. (11) 6461-8500
  E-mail: guarulhos@codema.com.br
- **Porto Ferreira**
  Quinta Roda - Tel. (19) 3581-4144
  E-mail: qrodapf@quintaroda.com.br
- **Presidente Prudente**
  P. B. Lopes - Tel. (18) 231-7090
  Homepage: www.pblopes.com.br
- **Registro**
  Codema - Tel. (13) 3821-6711
  E-mail: registro@codema.com.br
- **Ribeirão Preto**
  Escandinávia - Tel. (16) 3969-9900
  E-mail: escandinavia@convex.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 Bernardo do Campo**
  Codema - Tel. (11) 4396-6336
  E-mail: saobernardo@codema.com.br
- **São Paulo**
  Codema - Tel. (11) 3976-4777 (Piqueri)
  E-mail: saopaulo@codema.com.br
  Codema - Tel. (11) 6967-4000 (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) 3854-8900
  E-mail: quintaroda@quintaroda.com.br

SERGIPE

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

TOCANTINS

- **Gurupi**
  MCM - Tel. (63) 314-2100
  E-mail: mcm@mcmtocantins.com.br
- **Araguaína**
  MCM - Tel. (63) 421-2447
  E-mail: mcm@mcmtocantins.com.br

Scania na América Latina

- **ARGENTINA - Buenos Aires**
  Tel. (00543327) 451000
- **BOLÍVIA - Santa Cruz de la Sierra**
  Tel. (005913) 349-2828
- **CHILE - Santiago**
  Tel. (00562) 3940-0400
- **COLÔMBIA - Santafé de Bogota**
  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 - Sto. Domingo**
  Tel. (001809) 530-2850
- **URUGUAI - Montevidéu**
  Tel. (005982) 924-0433/0435
- **VENEZUELA - Valencia**
  Tel. (0058241) 871-8090

O serviço que cuida do seu **Scania** 24 horas, 365 dias por ano

0800 19 4224

SCANIA PLUS 24

www.scania.com.br



Extraordinário desempenho e confiabilidade superior



Sabemos que o transporte de cargas é uma atividade difícil, que sofre tremendas pressões de tempo e grande concorrência, gerando uma busca constante pela economia no custo operacional. É importante ter um parceiro em quem você possa confiar – como um Scania.

Seja para aplicação rodoviária, em curtas e médias distâncias, ou para distribuição, os novos motores Scania 9 litros proporcionam economia no tempo de transporte e no consumo de combustível.

Robustos, confiáveis e com longa vida útil, possuem alto torque desde as rotações mais baixas, além de estarem de acordo com as mais rígidas normas de emissão de ruído e poluentes.

Tudo isso para garantir que você tenha o maior tempo em operação, aumentando sua competitividade e lucratividade.

SCANIA