

Frota & Cia

Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

MUDANÇA DE HÁBITOS

O que muda no dia-a-dia do transportador a adoção da tecnologia SCR pelos fabricantes de motores diesel, a partir de janeiro de 2012.

Abastecimento de tanque auxiliar com Arla 32, para atender à norma P-7



Internacional
Os planos da Sinotruk para conquistar o mundo

Caminhões leves
Hyundai lança modelo HD 78, na esteira do sucesso do HR

Carrocerias
Geração 7 da Marcopolo ganha mais luxo e conforto

brasileirinho
8500
série especial

**FORTE E VERSÁTIL
COMO O TRABALHADOR
BRASILEIRO!**

Recomendamos a utilização dos lubrificantes AGRALUB.



Cinto de segurança salva vidas.

CONHEÇA OS DIFERENCIAIS



Climatizador



Tapa sol



Tapa estribo



Retrovisores na cor do veículo



Calotas cromadas



Pistola de ar na cabine



Películas nos vidros laterais e traseiro. Calha de chuva



Alto-Falantes e preparação para rádio

OPCIONAIS



Rádio MP3/USB



Spoiler



Defletor

A Série Especial **Brasileirinho** foi projetada com base no modelo **8500 E-Mec**.

Motor: MWM 4.10 TCA
Potência máxima: 115 cv (85 kW) a 2.400 rpm
PBT (kg): 8.000

www.agrale.com.br



DIRETORIA

Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

**Diretor de Redação e
Jornalista Responsável**

José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br

Colaborador

Valdir dos Santos (textos)/Marcelo Moscardi (fotos)

ARTE

Editor

Fábio Bortoloto (MTB 31.295)
fabio@frotacia.com.br

COMERCIAL

Diretora

Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

Executivos de contas

Fred Fungaro
fred@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO

Gerente

José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente

Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante

Fone/Fax (011) 3871-1313**

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R\$ 132,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

**REDAÇÃO, PUBLICIDADE,
CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)

05015-000 – São Paulo – SP – Brasil

Fone/Fax (0**11) 3871-1313

Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores de produtos e serviços de transportes. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **FROTA&Cia**.

Editoração eletrônica - Editora Frota

Tratamento de imagens e Arquivos digitais - Fênix

Impressão - Vox Editora

Laboratório fotográfico - PH Color

Tiragem - 13.000 exemplares

Circulação - Maio 2011

Filiada ao Instituto Verificador de Circulação **IVZ**

Dispensada de emissão de documentos físicos conforme

Regime Especial Processo SF-04-908092/2002

Foto de capa: Marcelo Moscardi

O exemplo da China

Em uma recente viagem à China, foi possível constatar alguns interessantes contrastes entre o nosso país e aquele. Apesar de integrarem o chamado BRIC, acrônimo que designa as novas economias de “mercados em crescimento”, representadas pelo Brasil, Rússia, Índia e China, o confronto entre o primeiro e último mostram duas realidades bem diferentes.

Desde que a opção por uma economia de mercado se transformou na tônica da nova China, o país vem acusando um crescimento médio do PIB da ordem de 10%, nos últimos 20 anos, o que proporcionou um acúmulo de reservas internacionais superior a US\$ 3,04 trilhões.

A forte capitalização do país permitiu que o governo central pudesse investir na sua completa reconstrução. Graças a essa política, aos poucos, uma nova e moderna China vem surgindo nos escombros da antiga nação. Por onde quer que se olhe, é fácil deparar com rodovias modernas e sinalizadas, ferrovias e trens de última geração, aeroportos gigantescos e funcionais, cidades inteiras reconstruídas, repletas de novos edifícios residenciais, vias elevadas de tráfego, corredores segregados de ônibus, ruas incrivelmente limpas e arborizadas, entre outras conquistas.

É verdade que o trânsito nas cidades chinesas continua ainda caótico. Seja por força da entrada em circulação de milhares de veículos novos à cada dia ou, então, pela coexistência do automóvel com incontáveis motos, bicicletas e pedestres que insistem em se cruzarem pelas vias, em aparente desarmonia, embora sejam raros os casos de acidentes.

Contudo, a decisão de investir fortemente na melhoria da infraestrutura do país mostra que os chineses estão no caminho certo. Mais que contribuir para tirar o atraso de séculos em que se encontrava em relação às nações desenvolvidas, a adoção de tal política garante as condições necessárias para o modelo econômico exportador adotado por aquela nação asiática. Além de colaborar diretamente para a geração de milhares de empregos e o aumento de renda da população unicamente pela via do trabalho. Sem paternalismo ou a necessidade de despender preciosos recursos com bolsas-auxílio de qualquer natureza.

Um exemplo que poderia ser seguido pelo Brasil. Caso queira, de fato, integrar o time das nações mais desenvolvidas do mundo e proporcionar melhores condições de vida para todos que aqui habitam.



Marcelo Moscardi

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação



FROTA SERVIÇOS

Fone/Fax: 11 3871-1313

Internet

www.frotacia.com.br

www.economiaetransporte.com.br

E-mail: faleconosco@frotacia.com.br

Linha direta

Assinaturas/Alteração de Cadastro

José Carlos da Silva - Gerente

josecarlos@frotacia.com.br

Redação/Sugestões de Pauta

Luciana Duarte - Editora

luciana.duarte@frotacia.com.br

Publicidade/Reprints de matérias

Solange Sebrian - Diretora

solange@frotacia.com.br

Diretoria/Reclamações

José Augusto Ferraz - Diretor de Redação

joseferraz@frotacia.com.br



Divulgação

Capa

16 Fabricantes de veículos comerciais adotam a tecnologia SCR para atender às novas normas de emissões P-7, a partir de 2012. Confira os reflexos dessa decisão, no dia-a-dia do transportador

Internacional

22 FROTA&Cia vai à China para conhecer a estrutura industrial e os planos da Sinotruk, a maior fabricante de caminhões pesados do país, para conquistar o mercado brasileiro de veículos comerciais

Caminhões pesados I

26 Scania apresenta caminhão pesado P 340 6x4 com exclusiva tecnologia para atender específicas operações off Road, como o transporte florestal, mineração, construção ou de cana-de-açúcar

Caminhões leves

28 Na esteira do sucesso do HR, Hyundai Caoa inicia a produção na fábrica de Anápolis do novo caminhão leve HD78, equipado com motorização de 155 cv e 7.800 kg de capacidade de carga

Caminhões pesados II

32 Iveco apresenta versão top do caminhão pesado Stralis NR Eurotronic, equipado com transmissão automatizada nas versões 4x2, 6x2 e 6x4, de olho no aumento das vendas

Pneus

34 Goodyear e Bridgestone Firestone apresentam tecnologia que permite um controle total do ciclo de vida dos pneus para uso em caminhões e ônibus, através de chip implantado no componente

Implementos

36 Randon lança linha R graneleiro com avançada tecnologia para proporcionar maior durabilidade e produtividade e a promessa de oferecer um melhor custo benefício aos transportadores rodoviários

Movimentação de materiais

38 Fique por dentro das últimas novidades em empilhadeiras, transpaletes e outros equipamentos, apresentados na CeMAT South America 2011, realizada em abril, em São Paulo

Eventos

42 Cerimônia de entrega do Prêmio Lótus 2011 reúne, em São Paulo, personalidades da indústria automobilística dedicada à fabricação de comerciais. Confira nas fotos como foi essa grande festa

pag. 45



Fotos: Divulgação

Seções

Editorial **03**

Transporte On-line **06**

Panorama **50**



Marcelo Moscardi



KUMHO TIRES

KUMHO PNEUS

CONTROLE, ECONOMIA E CONFORTO





Aprovado pelo cliente

A Mercedes-Benz acaba de superar o marco de produção de 50.000 peças remanufaturadas no País, desde o lançamento da linha RENOV, em 2004. O volume inclui cerca de 28.800 motores e 13.700 câmbios remanufaturados pela montadora na unidade de Campinas, São Paulo, e outras 7.500 embreagens, fornecidas pelos próprios fabricantes. Entre outras vantagens, o custo dos

produtos chega a 55% do valor de uma peça nova. Além da garantia de 12 meses, sem limite de quilometragem, válido em todo território nacional. O componente usado também serve como parte do pagamento do remanufaturado. Em 2011, cerca de 1,5 mil motores RENOV foram vendidos no Brasil", afirma Ari de Carvalho, diretor de Pós-Venda da empresa.

Postos abandonados

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Rio Grande do Sul (Setcergs), José Carlos Silvano, alega que o abandono dos postos de pesagem no Rio Grande do Sul é resultado de seu "elevado custo operacional, o que inviabiliza a operacionaliza-

ção". Segundo o dirigente, o sobrepeso constatado em 95% das autuações nas empresas da região não excede a 300 quilos. "Queremos a pesagem efetiva para que haja comprovação de que os caminhoneiros não são os responsáveis pelos danos nas estradas", assinala.

■ Cofres abertos I

Um acordo selado entre o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, e o governador paulista, Geraldo Alckmin, garantiu recursos para a construção de 44 km do trecho norte do Rodoanel. O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) repassará as verbas para o sistema rodoviário em quatro parcelas de R\$ 431 milhões. O governo de São Paulo investirá mais R\$ 2,1 bilhões e o restante, aproximadamente R\$ 2 bilhões, será disponibilizado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento).

■ Cofres abertos II

A União também vai destinar R\$ 650 milhões de recursos para melhorias da hidrovia Tietê-Paraná (SP). A verba será utilizada para ampliação dos vãos de pontes, reformas das eclusas, retificação de canais, serviços de dragagem, ampliação da extensão da navegação dos Rios Tietês e Piracicaba, além da construção de terminais hidroviários. Somado ao valor repassado pelo Governo Federal, o Estado investirá R\$ 393 milhões na hidrovia.



■ Cabotagem em alta

Um recente levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) revelou que das quase 834 milhões de toneladas movimentadas nos portos brasileiros em 2010, cerca de 188 milhões foram na cabotagem, um aumento de 6% sobre o ano de 2009 e de 9% sobre 2008. Os principais tipos de embarcações fretadas foram: graneleiros (US\$ 64,1 milhões), navios-tanque (US\$ 18,9 milhões), os chamados multipropósito (US\$ 14,1 milhões), petroleiro (US\$ 13,8 milhões) e porta-contêiner (US\$ 10,4 milhões). De acordo com a Antaq, as perspectivas para os próximos anos são "altamente positivas" com a incorporação de vários navios porta-contêineres, graneleiros e petroleiros contratados a estaleiros nacionais.

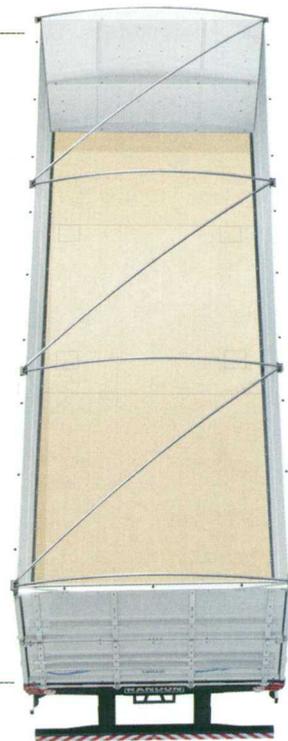


**"Ouvimos o cliente mais
uma vez e o resultado
do Stralis NR
Eurotronic é
excelente"**

Marco Mazu,
Presidente da Iveco

Curva ascendente

O mercado de implementos rodoviários encerrou o primeiro trimestre do ano em festa. Segundo dados da Anfir, associação que reúne os fabricantes do setor, foram comercializadas 42.438 unidades contra 33.365 no mesmo período de 2010, um acréscimo de 27,1%. A entidade destaca que as vendas de modelos basculantes foi o principal destaque no período. A alta de 51,6% dos produtos no período ocorreu em razão da sofisticação de operações logísticas que exigem implementos rodoviários mais adequados para o transporte de cargas.

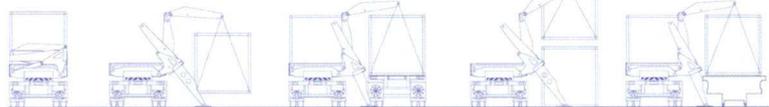


STEELBRO

CONTAINER HANDLING SOLUTIONS

Aumente sua produtividade com o Sidelifter STEELBRO

- ▶ Reduza seus custos
- ▶ Aumente suas receitas
- ▶ Tenha diferencial competitivo
- ▶ Capacidade de 40 toneladas



Transporte Entrega/Coleta Transbordo Empilhamento Intermodal



Rapidez, segurança e maior flexibilidade nas operações com containers.

STEELBRO é reconhecida internacionalmente pela excelência no desenvolvimento e fabricação de soluções inovadoras. Para mais informações, visite nosso website ou contate-nos agora:

Telefone: (11) 9424-5655
marketing@steelbro.com

www.steelbro.com



STEELBRO

VERSÁTEIS, ROBUSTOS
E ECONÔMICOS. COM TODOS
ESSES DIFERENCIAIS,
TEM VAGA GARANTIDA EM
QUALQUER TIPO DE EMPRESA.



PEUGEOT PROFESSIONAL.
VEÍCULOS COMERCIAIS
PARA TODO TIPO DE NEGÓCIO.



LOBUCCA



PEUGEOT
ASSISTANCE



FÁBRICA
NO BRASIL

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL

Peugeot Professional. Preço público sugerido para venda à vista a partir de R\$ 29.900,00, referente à versão Peugeot Hoggar X-Line 1.4L Flex, 2 portas, pintura sólida, ano/modelo 10/11. Estoque Nacional das Concessionárias Peugeot: Peugeot Hoggar X-Line 1.4L Flex, 2 portas, pintura sólida, ano/modelo 10/11 - 10 unidades. Prazo de vigência da promoção para pedidos firmes fechados: entre 1/3/2011 e 31/5/2011

Versões a partir de
R\$ 29.900
à vista

Quem tem um veículo comercial Peugeot tem tudo para se destacar no mercado. E você ainda pode contar com mais de 150 pontos de venda em todo o país para fazer a sua revisão com segurança e preços justos. Linha Peugeot Professional. Sua empresa com as melhores soluções em transporte: seja ela pequena, média ou grande.



PEUGEOT HOGGAR | PARTNER FURGÃO 3 E 4 PORTAS | PARTNER 5 LUGARES | BOXER 16 LUGARES | BOXER FURGÃO CURTO E MÉDIO | BOXER FURGÃO MÉDIO TETO ELEVADO | BOXER FURGÃO LONGO TETO ELEVADO

1ª MARCA DE VEÍCULOS UTILITÁRIOS DA EUROPA.



ou enquanto durarem os estoques. Não cumulativa para outras promoções. Para mais informações sobre preços e condições especiais, consulte a Rede de Concessionárias Peugeot participantes, ligue para 0800 703 2424 ou acesse www.peugeot.com.br

Cinto de segurança pode salvar vidas.



PEUGEOT
PROFESSIONAL



Fotos: Divulgação

Made in Rússia

A MAN Truck & Bus AG vai produzir 6 mil caminhões por ano na cidade federal de São Petersburgo, na Rússia, para atender aos mercados local, Bielorrússia e Cazaquistão. Para dar início às operações a montadora alemã pretende investir 25 milhões de euros nas instalações de uma exclusiva linha de produção. "A Rússia tem um grande potencial de crescimento e desempenha um papel importante em nossa estratégia de internacionalização. Estaremos em ótima posição para obter uma participação na crescente demanda por veículos comerciais da Europa Ocidental no longo prazo", disse o CEO da MAN SE, Dr. Georg Pachta-Reyhofen.

Balanço positivo

O mercado de veículos comerciais começou o ano aquecido. No primeiro trimestre de 2011 as vendas do segmento cresceram 26,8% na comparação com igual período do ano passado. O mercado em geral avançou 4,7%. Os caminhões semipesados puxaram a alta nas vendas e encerrou o período com alta de 43,8% em relação ao primeiro trimestre de 2010. Segundo a Fenabreve, no acumulado de 2011, a MAN lidera o mercado com 30,93% de participação, seguida de Mercedes (23,38%), Ford (17,15%), Volvo (11,42%), Scania (8,34%) e Iveco (7,80%).

Manutenção vantajosa

Uma pesquisa promovida pela Netz Automotiva Engenheiros Associados, empresa de foco no desenvolvimento de serviços para a indústria automotiva e frotistas em geral, revelou que os proprietários de caminhões Iveco Stralis NR tem custo de manutenção abaixo da média praticada pelo mercado em três anos de manutenções programadas. As revisões periódicas, antes feitas a cada 20.000km, passam a ser feitas a cada 30.000km. Filtro de combustível dura 50% mais e pode ser trocado a cada 30.000km. O intervalo para a troca da correia do motor também é 50% maior (90.000km).

Competitividade em xeque

O Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) entregou ao governo federal, recentemente, uma lista com reivindicações do setor. O documento aponta os principais problemas que podem ser minimizados, a curto prazo, para melhor a competitividade das autopeças produzidas no mercado interno. Dentre os temas sugeridos o governo avalia a possibilidade de criar um fundo garantidor, nos moldes do PróCaminhoneiro do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para avaliar empréstimos as empresas.



■ Atenção frotistas

Os frotistas devem estar atentos ao prazo para a realização da inspeção veicular, em São Paulo, em 2011. A data para agendamento começa no próximo dia 02 de junho no site da concessionária controlar (www.controlar.com.br) para as placas de finais 1 e 2. Os frotistas proprietários de veículos que não fizeram a inspeção em 2010 e perderam o último prazo do dia 31 de janeiro de 2011 deverá pagar o valor de R\$ 46,40 para efetuar o desbloqueio da inspeção de 2010, além da tarifa da inspeção de 2011, de R\$ 61,98. Serão emitidas duas guias - do desbloqueio do agendamento e da inspeção veicular exercício 2011 -, que deverão ser pagas para realizar a Inspeção Veicular deste ano. Em 2010, o programa atingiu 100% da frota (6,5 milhões de veículos).



Cartão vermelho

Um levantamento promovido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) atestou o que todos os observadores já afirmam: as obras nos aeroportos brasileiros nas cidades-sede da Copa de 2014 não saíram do papel. Os aeroportos de Manaus, Fortaleza, Brasília, Guarulhos, Campinas, Salvador e Cuiabá ainda estão na fase de elaboração de

projetos e, com isso, só devem ficar prontos em 92 meses. E para piorar, os terminais de passageiros do aeroporto de Confins (MG) acaba de ser embargado por licença ambiental. No aeroporto de Porto Alegre, apesar dos projetos prontos, as obras não serão concluídas a tempo da realização do grande mundial. Na certa, vai dar cartão vermelho.



“Quando a Scania do Brasil decidiu segmentar a sua área de atuação passou a ser uma provedora de **serviços**”

Celso Mendonça,
gerente de engenharia de vendas
da Scania no Brasil



Transduarte
a primeira classe na estrada

Sintrak estréia com T7H

Divulgação



A MAN, da Alemanha, e a Sinotruk, da China, apresentaram o primeiro produto conjunto da Sintrak, a nova marca de caminhões criada pelas duas empresas. Trata-se do caminhão pesado T7H que será comercializado na China, bem como em outros mercados em crescimento na Ásia, Oriente Médio, África e a Comunidade de Estados Independentes (CEI). As empresas projetam vendas anuais da ordem de 200 mil caminhões até 2018, dos quais 160 mil vão atender ao mercado chinês. A MAN investiu 560 milhões de euros na Sinotruk em 2009 e detém 25% de participação das ações da empresa chinesa (saiba mais na pág. 22).

Desmentindo boatos

Arquivo FROTA



A Petrobras, a Agência Nacional de Petróleo (ANP) e as montadoras de veículos comerciais afirmaram ao Ministério Público Federal (MPF) que vão cumprir o acordo de colocar no mercado, a partir de 2012, um diesel menos poluente e veículos com motores adaptados para o novo combustível. Segundo o MPF, a promessa desmente os boatos de que não haveria diesel S-50 em quantidade suficiente para atender aos novos parâmetros P-7 de emissões.

Novo no lugar do antigo

Uma deliberação do Contran (No 108/2011, de 23/03/2011) autoriza que os rodotrens e outras combinações de veículos de carga de 19,8 metros e até 74 toneladas, em circulação antes de 3 de fevereiro de 2006, possam substituir a unidade tratora por uma mais recente. Contudo, independente da deliberação, a circulação de tais veículos continuará sujeita à aquisição de AET (Autorização Especial de Trânsito).

Novela sem fim

A preocupação com a saúde financeira das empresas permissionárias levou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a reduzir o número de lotes de linhas de ônibus interurbanos que serão leiloadas no segundo semestre. Em lugar dos 100 lotes inicialmente previstos, cada um com 20 linhas, totalizando 2.000 linhas de ônibus em operação no país, será agora colocado em leilão algo entre 45 e 65 lotes, com trajetos mais e menos rentáveis. É mais um capítulo da extensa novela, que há anos tira o sono dos empresários dedicados à atividade.

INSPEÇÃO PARA TODOS

Os ônibus e caminhões com placas de outras cidades que circulam pela cidade de São Paulo serão obrigados a passar pela inspeção veicular obrigatória, até então restrita aos veículos licenciados na capital paulista. A medida, ainda sem data para entrar em vigor, consta do Plano de Controle de Poluição Veicular no Município de São Paulo, publicado no Diário Oficial do Município. Segundo o documento, somente os veículos que tiverem sido vistoriados em suas cidades estarão livres da inspeção.



Marcelo Moscardi



JWT.COM.BR



"NAS CONDIÇÕES MAIS DIFÍCEIS, É NESTE LUBRIFICANTE QUE EU CONFIO."

Shell Rimula
PROTEÇÃO ENERGIZADA

Nós sabemos que você dirige seu caminhão em ambientes desafiadores. Por isso nossos engenheiros desenvolveram Shell Rimula, um lubrificante para veículos a diesel de trabalho pesado capaz de se adaptar às condições mais difíceis que você enfrenta nas estradas, protegendo e prolongando a vida útil do seu motor. www.shell.com.br



O óleo usado e a embalagem são recicláveis. Entregue-os em um posto de serviço ou ponto de coleta autorizado, conforme resolução CONAMA nº 362/2005.



Complexo militar

A Iveco Latin America vai abrigar no complexo industrial em Sete Lagoas (MG) uma nova divisão nomeada Iveco Veículos de Defesa. A nova unidade fabril que ocupará uma área de 18 mil m² será dedicada à produção de veículos militares. O local receberá investimentos da ordem de R\$ 75 milhões e já tem a sua primeira fornada dedicada ao Exército Brasileiro. Trata-se do projeto do VBTP-MR, apelidado de "Guarani", um veículo blindado anfíbio em desenvolvimento pela IVD com o Exército Brasileiro. Ao todo, foram encomendadas 2.044 unidades do Guarani, sendo que o primeiro lote será entregue no segundo semestre de 2012 e os demais veículos até final de 2014.

Investimento estratégico

A fabricante de pneus Continental vai investir US\$ 210 milhões para expandir a capacidade de produção de sua fábrica localizada no Polo Industrial de Camaçari, na Bahia. O aporte é parte da estratégia da empresa de crescer de forma significativa em todo o mundo, em especial nos países do BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China). Em 2010 a fábrica de pneus da Continental produziu cerca de 4,5 milhões de pneus de passeio e 315 mil de carga. Este ano, a capacidade será ampliada em mais de cinco milhões de pneus de passeio e 450 mil para caminhão.

Oficina móvel

Desde março a Rodobens, concessionária de Caminhões e Ônibus Mercedes-Benz, oferece o programa oficina volante a seus clientes. O serviço de suporte é pré-agendamento para os mais de 200 caminhões do Estado do Pará, principalmente os das cidades Parauapebas e Canaã dos Carajás. Com a iniciativa motoristas da região não precisam se deslocar até a unidade mais próxima, instalada no município de Marabá, para fazer revisões e trabalhos emergenciais. O baú da oficina está acoplado a um Mercedes-Benz 710 adaptado, equipado com prensa, compressores e todo o ferramental necessário para atendimento. Até o momento mais de 40 consultas foram prestadas pelo projeto na região, a divulgação da iniciativa no local é realizada por equipes de pós-vendas da concessionária.



Fotos: Divulgação

Frete regulamentado

A partir de agora, o pagamento de fretes para os autônomos que operam o transporte rodoviário de cargas passa a ter uma nova regulamentação. É o que estabelece a Resolução nº 3.658, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). De acordo com a resolução, todos os pagamentos deverão ser cadastrados em uma administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, a ser habilitada pela agência, e cada operação será registrada por meio de um Código Identificador de Operação de Transporte.

Boa notícia

A Tirreno, empresa 100% nacional, acaba de abrir em parceria com grupo alemão Kruse a primeira unidade, em Diadema (SP), de preparo e envase do Arla 32 em escala industrial. O composto é um agente redutor líquido do NOx (óxido e dióxido de nitrogênio), obrigatório para uso em veículos pesados fabricados a partir de janeiro de 2012, com a tecnologia SCR (redução catalítica seletiva). Para o primeiro ano, a expectativa da Tirreno é fornecer aos clientes cerca de 7.200 m³ do produto. Inicialmente a capacidade de produção instalada é de 12.000 m³/ano, o que poderá ser alcançado já no início do segundo ano de funcionamento. Confira mais detalhes sobre o Arla 32 na página 16.

OUVIMOS OS FROTISTAS PARA
MODERNIZAR A LINHA LUBRAX.
AFINAL, QUEM COMPRA LUBRIFICANTES
PARA VÁRIOS CAMINHÕES
TEM QUE ENTENDER DO ASSUNTO.

NÃO REUTILIZAR ESTA EMBALAGEM

LUBRAX

ACEA
E7-08
10W-40

Avante

SEMISSINTÉTICO

Melhor rendimento

SEMISSINTÉTICO

Mejor rendimiento

Óleo para motores a diesel
Lubrificante Premium para motores a diesel

BR PETROBRAS

20 litros

O descarte inadequado do óleo lubrificante usado pode provocar danos ambientais. Preservar o meio ambiente é responsabilidade de todos. Resolução CONAMA 362/2005. Não utilize aditivação extra.

master.com.br



Lubrax evoluiu. O lubrificante com a tecnologia que você já conhece, agora tem embalagens mais modernas em uma linha mais fácil de entender. Para desenvolver essas mudanças, a Petrobras ouviu milhões de pessoas. Porque uma relação de confiança só acontece quando uma empresa atende às necessidades dos seus clientes.

Lubrax. Sua melhor escolha, fácil.

LUBRAX

NA BOCA DO TA

A adoção da tecnologia SCR pelas montadoras de veículos comerciais, a partir de 2012, vai obrigar a uma mudança de hábitos por parte dos transportadores, como a utilização de um agente redutor, junto com o abastecimento de diesel

Por Valdir dos Santos

Depois de anos de discussão e indefinição, os fabricantes de motores e veículos comerciais já decidiram qual a tecnologia que será adotada no Brasil, para atender ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve P-7). A tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction – Redução Catalítica Seletiva), que faz o tratamento dos gases de escape com uréia e catalisador para eliminar o NOx, deve prevalecer na maioria dos veículos e motores diesel a serem produzidos a partir de 1º de janeiro de 2012. Já a EGR (Exhaust Gas Recirculation – Recirculação dos Gases de Escape), também será utilizada, porém em menor número de modelos, principalmente, furgões e vans.

A iniciativa vai possibilitar a redução de 60 a 80% dos índices de emissões dos gases poluidores, em comparação aos modelos atuais rotulados de P-5 e igualá-los aos do padrão europeu Euro V. Os atuais veículos e motores, fabricados até 31 de dezembro deste ano, poderão ser comercializados somente até março de 2012, segundo a regulamentação do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). A indústria prevê uma corrida do mercado aos modelos atuais no decorrer deste ano, com eventuais antecipações de compras, como aconteceu com a entrada em vigor dos modelos P-5 (Euro III), seis anos atrás. Fora o impacto nos preços, que deve chegar a 20% segundo a MAN (Volkswagen), ou até 15%, segundo a Mercedes-Benz, haverá di-



Marcelo Moscardi

NQUE

versas mudanças nos veículos que precisam ser absorvidas pelo mercado.

Além disso, um novo diesel, com baixo teor de enxofre, deverá ser obrigatoriamente usado pelos novos modelos. Os que forem dotados da tecnologia SCR ainda terão um tanque adicional para o produto que faz o tratamento dos gases de escape. Esse tanque, de menor porte que os de diesel, terá que ser abastecido com Arla 32, uma substância à base de uréia, em média, a cada 5 ou 6 vezes que os veículos forem abastecidos com diesel, pois seu consumo equivale a 5% do de combustível (ver quadro na página 18).

A Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP), que especificou o diesel que irá alimentar os novos produtos, já definiu os postos das cidades e estradas que distribuirão

o diesel S50, no primeiro ano e o S10, a partir de 2013 assegurando a cobertura do território nacional. A designação, que traduz a quantidade máxima de enxofre permitida no novo combustível – 50 ou 10 partes por milhão – traz uma significativa melhoria na redução de emissões, comparada com o diesel interior (S1800) e o metropolitano (S500) distribuídos atualmente. Por sua vez, a Petrobras garante a quantidade suficiente do combustível para abastecer os veículos P-7. A distribuição do Arla 32, além dos postos, será feita em algumas redes de concessionárias e de assistência técnica de motores.

ESCOLHA APROVADA - A escolha exclusiva da tecnologia SCR pela Volvo, Mercedes-Benz, Scania é justificada pelos melhores resultados operacionais obtidos em testes de laboratório e de campo, em termos de eficácia, economia, desempenho e por atender plena-



Celso Mendonça: custo-quilômetro nos veículos P-7 será o mesmo dos modelos P-5

mente os requisitos ambientais. “Além disso, continuará sendo utilizada nas futuras fases do Proconve, como destacou Celso Mendonça, gerente de pré-venda da Scania. Segundo ele, a Scania assegurará nos veículos P-7 o mesmo custo-quilômetro dos modelos P-5.

A Mercedes-Benz adotou a mesma SCR da matriz alemã, chamada Blue Tec 5, porque, segundo Gilberto Leal, gerente de Desenvolvimento de Motores, o desempenho dos motores foi otimizado, assegurando economia suficiente para cobrir os custos adicionais da nova tecnologia e, em uma frota de grande porte, estimular a renovação com os resultados da economia.

Mário Bittencourt, gerente de engenharia da Volvo Powertrain South America, atribui a escolha do SCR por ser um sistema robusto, simples e com poucos componentes, ou seja: um tanque para Arla 32, uma bomba, uma unidade injetora e um catalisador.

A Iveco optou por adotar a SCR para os veículos semipesados e pesados e a EGR para os veículos até nove toneladas, justificadas pelo melhor desempenho nos testes no Brasil e seguindo o que já é aplicado na Europa. “A tecnologia EGR exige apenas o pacote de arrefecimento e um filtro de material particulado, por isso o impacto nos custos deve ser menor do que nos demais veículos com SCR, afirma Christiano Gar-

Os novos limites de emissões

■ De acordo com a Resolução 403, do Conama, que instituiu em 11/11/2008 o P-7, as emissões devem diminuir drasticamente: 60% menos NOx (óxidos de nitrogênio), 80% menos MP (material particulado), 29% menos CO (monóxido de carbono) e 23% menos HC (hidrocarbonetos). Confira, na tabela abaixo.

Índices de Emissões para Veículos a Diesel*

Poluentes	P5	P7	Redução %
CO	2,10	1,5	29
HC	0,60	0,46	23
NOx	5,00	2,00	60
MP	0,10	0,02	80

* Por g/kwh



Fotos: Divulgação

rido, engenheiro responsável por motores leves da Iveco. Já David Marco, que responde pelos motores dos demais

veículos, afirma que a SCR se mostrou mais indicada para modelos de maior porte até o extrapesado 8x4.

Nem combustível, nem aditivo



Abastecimento com Arla 32: novidade a partir de 2012

■ A Arla 32 – Agente Redutor Líquido de NOx Automotivo é a mistura de 32,5% de uréia química com água desmineralizada que, nos EUA é chamada de DEF (Diesel Exhaust Fluid) e na Europa, AdBlue. O produto não deve ser considerado como combustível, nem aditivo. A Arla 32 não é tóxico nem explosivo,

não traz dano ao meio ambiente, porém é altamente corrosivo, por isso, exige cano de escape em aço inox. A uréia é obtida de gás, carvão e outros derivados de petróleo e já é produzida no Brasil entre outras, pela Fosfertil e Tirreno.

A partir de 1º de janeiro de 2012, a Arla 32 será comercializada em galões ou tanques em postos de abastecimento, nas concessionárias de veículos comerciais e na rede de assistência técnica Cummins, que terá marca própria.

Armazenada em tanque próprio de 35 litros até 95 (caso da Mercedes-Benz), dependendo do porte, deve ser abastecida com regularidade. Um manômetro no painel alerta o motorista quando a quantidade no tanque chegar a 10%. Para evitar engano na hora do abastecimento, o bocal do tanque de Arla 32 não se encaixa no de diesel e vice-versa.

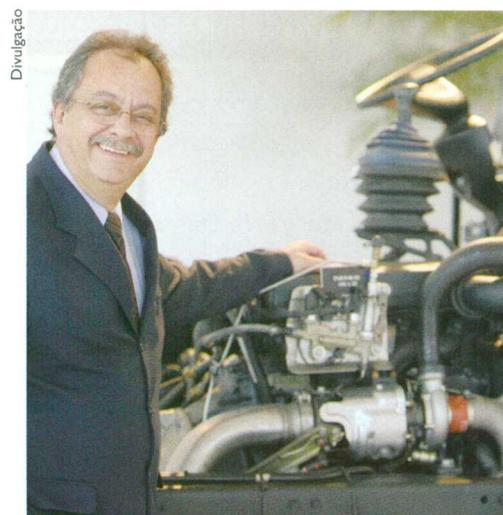
Para reduzir o NOx dos gases de escape a Arla 32 é injetada no cano e reage com o calor formando amônia. Esta, pressurizada a 5 bar, vai para o catalisador, reage ao NOx transformando o gás em nitrogênio e vapor d'água, inofensivos à natureza. A dosagem de Arla 32 que vai para o catalisador é feita eletronicamente por meio da leitura constante de sensores do teor de NOx existente a cada momento no tubo que vem do motor. O consumo equivale a 5% do de diesel, requerendo um abastecimento a cada 3 ou até 5 vezes o de diesel.

Esse controle é feito pelo OBD (On Board Diagnosis – sistema de diagnóstico a bordo) composto por sensores e central eletrônica, que detecta falhas ou irregularidades nas emissões e as sinaliza no painel do veículo, que podem ocorrer por falta da Arla 32 ou por diesel com alto teor de enxofre. O OBD controla os níveis de emissões dentro dos limites legais ao longo da vida útil do veículo. Se o nível estiver acima de 3,5g/kWh, o motorista será alertado por um sinal luminoso no painel e o limitador de torque entra em ação se o nível de NOx exceder 7,0g/kWh.

A MAN vai utilizar as duas tecnologias, segundo Claudio Santos, engenheiro de Marketing do Produto – Caminhões. “Estamos concluindo os testes de Engenharia e, em momento oportuno, divulgaremos a tecnologia que irá equipar cada modelo”, explica. “Ambos os sistemas trazem vantagens e estamos trabalhando para oferecer ao cliente a melhor alternativa em seu benefício e manter a competitividade das marcas VW e MAN”, completa. A empresa deverá usar motores EGR em caminhões médios e semipesados e SCR nos leves e pesados, embora não confirme oficialmente.

Do lado dos fabricantes independentes, a MWM International desenvolveu no Brasil as duas tecnologias para seus clientes, enquanto a Cummins optou apenas pela SCR. Na MWM International, os motores receberam novo turbo Dual Axle, VNT e novo cabeçote de 16 válvulas tipo cash flow de comando único, informa Domingos Carapinha, gerente de Divisão de Desenvolvimento de Produto.

Carapinha assegura que os testes feitos pela MWM International comprovam a eficiência dos motores e a economia com SCR na comparação



Gilberto Leal: desempenho otimizado dos motores, para compensar o aumento de custos

com o EGR de, no máximo, 1%. Na defesa do EGR, ele cita as poucas mudanças de componentes, na comparação com a SCR e o uso na Europa e EUA do EGR pela Scania, MAN e Navistar, em veículos Euro V, contrariando a tese, segundo a qual essa opção é indicada para motores de menor cilindrada e de alta rotação.

A MC2 International, que deve lançar neste ano o semipesado DuraStar 4400, com motor MWM não informa qual tecnologia deve usar, já o 9800i, com motor Cummins, terá SCR. A Agrale também não informou, assim como a Ford que se limitou a assegurar que toda a linha de produtos P-7 estará disponível no prazo legal.

A Volvo e a Mercedes-Benz já apresentaram à imprensa os veículos P-7. Os da MB somaram 8 milhões de km

de testes em diferentes tipos de pistas. Gilberto Leal, gerente de Desenvolvimento de Motores, afirmou que os motores foram testados por 50 mil horas em bancos de prova em três anos e foi apurada economia de 3 a 8% no consumo, dependendo do veículo e da aplicação e obtidos maiores intervalos na manutenção, para aumentar a disponibilidade dos veículos.

ECONOMIA - Um ônibus P-7 urbano que rode 75 mil km em um ano a uma velocidade média de 15,9 km/h, economizará o suficiente para cobrir os



Nilton Roeder: SCR é a tecnologia mais recomendada por engenheiros e cientistas

custos adicionais e ajudar a fazer caixa para compra de novo ônibus, exemplificou Leal. Ao simular o exemplo em uma frota de mil ônibus, a economia chega a R\$ 127 mil em um ano. Testes com diesel S50 com 5% ou com 20% de

biodiesel e também com diesel de cana, não alteraram o desempenho, nem exigiram alteração nos motores, completa Leal.

Os protótipos da Volvo foram mostrados em novembro de 2010 no 3º Seminário de Meio Ambiente, em que Nilton Roeder, diretor da Volvo Powertrain South America, defendeu a

Impactos

■ Para os empresários de transporte, a nova fase do Proconve vai produzir impactos no caixa e no operacional das empresas. Primeiro por acarretar maior desembolso na compra dos veículos menos poluentes. Em que pese os benefícios das novidades tecnológicas e a intensificação do controle eletrônico dos veículos, que resultarão em maior eficiência dos motores, ainda oferecerão sua contribuição à melhoria das condições ambientais. Por outro lado, seus motoristas e mecânicos também terão

que se habituar a novos itens no caminhão e nos ônibus dotados de SCR e não deverão se esquecer de abastecer o tanque de Arla 32.

O desafio dos fabricantes de motores e veículos é diminuir o consumo de combustível e melhorar o rendimento do motor para compensar os custos adicionais dos novos componentes e da própria Arla 32, cujo litro custa R\$1,70. Lázaro Azevedo citou teste de uma revista alemã com veículos Euro V, que apurou economia de 4,12% quase

igual ao da Arla 32, 4%, empatando os custos.

Na EGR (Exhaust Gas Recirculation – Recirculação dos Gases de Escape), os gases de escape são arrefecidos por novo sistema de refrigeração e devolvidos aos cilindros para otimizar a queima do combustível num processo chamado de regeneração com controle eletrônico. Os gases resfriados fazem a queima mais completa e filtros de partícula reduzirão ainda mais as emissões. Segundo Cristiano Garrido, responsável pela tecnologia EGR da

Iveco, o impacto no preço não deve superar 10%.

Na SCR (Selective Catalytic Reduction – Redução Catalítica Seletiva) são exigidos novos componentes, como tanque adicional para Arla 32, bomba de sucção, catalisador, tubo de escape em aço inox, válvula dosadora, sensores de gases e central eletrônica. Esses componentes foram distribuídos de forma a facilitar a instalação de implementos nos caminhões, e carrocerias de ônibus, podendo ser deslocados, dependendo do modelo.

SCR por proporcionar aproveitamento energético mais eficiente e uma solução ambiental otimizada e altamente confiável. “Foi a tecnologia mais recomendada pelos engenheiros e cientistas da Volvo e pelas autoridades técnicas”, afirmou Roeder. Para Mário Bittencourt, da Volvo, o sistema assegura a manutenção dos níveis de emissões nos limites legais ao longo da vida útil do veículo.

Lázaro Azedo, diretor da Netz Engenharia, que faz testes para as montadoras, defende a SCR, por obter melhores resultados na redução de emissões, que a regulação e o gerenciamento eletrônico do motor não conseguem. “Reduzir MP é incompatível com diminuir NOx, se a melhor combustão diminui o MP, a produção de NOx continua elevada”, explicou.

Para que o sistema funcione a contento, além da adoção da Arla 32 é imprescindível o uso do Diesel S10 com tolerância para o S50— combustíveis especificados pela ANP. O S50, importado, já é fornecido em várias regiões metropolitanas e, a partir de 2013, será sucedido pelo S10 produzido pelas refinarias da Petrobras.

Divulgação



Motor FPT/Iveco equipado com SCR: desempenho e tecnologia aprovados na Europa

Em seminário promovido pela Comissão de Gestão de Frota do Setcesp, o sindicato das transportadoras de São Paulo, sobre Proconve P-7, executivos e empresários questionaram o representante da Petrobras sobre a qualidade, o preço e a garantia da oferta do diesel com S50 e S10, para os veículos P-7.

O engenheiro Gilson Bortolon, do Depto. de Marketing da Petrobras, informou que o S50 continuará sendo importado no decorrer de 2012 e distribuído em todos os postos definidos pela ANP em quantidade suficiente

para abastecer os veículos P-7. “Os investimentos em hidrotratamento (redução de enxofre) em todas as refinarias garantirão a produção e a oferta do diesel S10 para os veículos P-7, a partir de janeiro de 2013”, disse ele.

A qualidade do diesel, diz Bortolon, é garantida pela Petrobras em todas as etapas, desde a refinaria até o consumidor final, cuja fiscalização é da ANP. Lembrando que a água é o maior inimigo do diesel, ele recomendou às empresas que tenham tanques próprios, que façam drenagem diária, como faz a Petrobras, para evitar aumento da acidez, que leva a corrosão dos bicos injetores..

Ele disse também que no processo de redução de enxofre a lubrificidade do diesel diminuiu, mas foi recuperada com a adição de 5% de biodiesel, rico em lubrificação e a redução da carga estática foi corrigida com aditivo. A maior vantagem do S10 em relação ao S50 é o maior número de cetano, que aumenta a queima do combustível, reduzindo ainda mais os índices de MP e CO.

Sobre eventual aumento de preço do novo diesel, ele disse que depende do governo, que administra os preços dos combustíveis e que o S50 já ofertado em regiões metropolitanas tem o mesmo preço do diesel interior. **F**

Fotos: Divulgação



Catalisador montado no sistema de escape: redução de NOx em Nitrogênio comum e vapor d'água

SEU FOCO É TER SEMPRE
O MELHOR DESEMPENHO.

O NOSSO É OFERECER
AS MELHORES OPORTUNIDADES
PARA VOCÊ.



PROMOÇÃO
TEM VAN, TEM VANTAGENS
BRIDGESTONE.

NA COMPRA E MONTAGEM
DE 2 PNEUS DA LINHA
DURAVIS BRIDGESTONE PARA
SUA VAN, VOCÊ GANHA:

2 LITROS
DE ÓLEO MOBIL*



ALÉM DA PROMOÇÃO: ALINHAMENTO,
BALANCEAMENTO E OUTROS SERVIÇOS
PARA SUA VAN.

MANTENHA O FOCO. **BRIDGESTONE**

Vá até um Revendedor Oficial Bridgestone participante e aproveite.
Consulte lista de Revendedores participantes em www.bridgestone.com.br/duravis

Faça revisões em seu veículo regularmente.

*Foto meramente ilustrativa. Promoção válida em todo o território nacional, de 2 a 31 de maio de 2011, ou até quando durarem os estoques dos pneus das linhas de utilitários Bridgestone Duravis. Óleo Lubrificante Mobil Super Flex 10W-40 ou Mobil Devalc MX 15W-40 conforme especificações do veículo. Válido para pneus comprados e montados em uma das lojas participantes. Consulte a lista de lojas da Rede Oficial de Revendedores participantes no site www.bridgestone.com.br/duravis

Olhar para o Ocidente

Depois de quatro décadas de atuação exclusiva na China, a Sinotruk começa ganhar espaço no mercado global, graças aos acordos de cooperação e transferência tecnológica com fabricantes de veículos comerciais

Por José Augusto Ferraz, da China



Fotos: Arquivos FROTA

Liu Wei, da Sinotruk: planos de destinar de 15% a 20% da produção para exportações

Uma visita à fábrica de Jinan da China National Heavy Duty Truck Co., Ltd (CNHTC), ou simplesmente Sinotruk, a maior fabricante de caminhões pesados da China, é uma boa mostra da profunda transformação porque passa a nação asiática, em consequência do novo modelo econômico instaurado a partir de 2001, que colocou o país entre as quatro maiores economias do mundo, com taxas médias de crescimento de 10% ao ano. Em lugar das frases enaltecendo o

trabalho coletivo e as virtudes do socialismo, hoje, os imensos outdoors instalados no interior da planta industrial, ressaltam a importância de alcançar um padrão mundial de excelência, para conquistar novos mercados e expandir, ainda mais, as receitas chinesas de exportações.

Da mesma forma que os quatro cantos do país, aos poucos, vão ganhando ares de modernidade, graças aos investimentos maciços tanto em obras de infraestrutura como, tam-

bém, na reconstrução das cidades, a fábrica de Jinan começa a incorporar novas e modernas tecnologias de produção industrial. As primeiras prensas automáticas, para fabricação de estampados, cospem centenas de peças por hora sem qualquer interferência manual, salvo para apanhá-las no final da linha e colocar em berços apropriados, direto para a linha de montagem. Enquanto alguns robôs já começam a fazer parte da paisagem, em certas células de produção, como a soldagem da cabine entre outras.

ESFORÇO COLETIVO - Nada, é claro, se compara às fábricas alemãs ou suecas, onde o custo proibitivo da mão-de-obra e as rigorosas exigências sindicais estimulam o uso intensivo da mecanização nos processos fabris. Como parte do esforço coletivo de garantir trabalho para nada menos que 950 milhões de pessoas, que constitui a população economicamente ativa estimada da China, as linhas de montagem dos caminhões Sinotruk refletem essa realidade.

As quatro plantas industriais da CNHTC, três delas dedicadas a veículos rodoviários e uma off road, incluindo as linhas de motores, eixos e transmissões, empregam um total de 55 mil colaboradores. No ano passado a empresa produziu um total de 209 mil caminhões, dos quais 10 mil para



Estampados, motores e transmissões: opção pela verticalização da produção, por razões estratégicas



te da indústria automobilística mundial, que se vale de uma vasta cadeia produtiva de fornecedores de peças, a Sinotruk produz quase tudo que equipa seus caminhões. De motores a transmissões pesadas. De bancos a eixos, de molas a fundidos e forjados, entre outros componentes.

PARCERIAS - “É uma questão estratégica”, reconhece o vice-presidente do Grupo CNHTC, Liu Wei. “Para nós, é de fundamental importância deter o conhecimento de todas as etapas do processo de construção do caminhão”, completa. Para tanto, a empresa conta com o apoio de seu Centro de Pesquisa e Desenvolvi-

mento, instalado no quartel-general da Sinotruk em Jinan e assistido por cerca de 3.500 engenheiros. E, mais do que isso: com os acordos e joint ventures promovidos com grandes fabricantes mundiais de veículos comerciais (ver quadro). Bem como de autopeças, caso da Wabco, Mann Filter, ZF e Behr.

Depois de alcançar a liderança no segmento de pesados, a Sinotruk mira agora um outro mercado: o de caminhões leves. Recentemente, a montadora adquiriu duas companhias chinesas produtoras de comerciais na faixa de 2 a 8 toneladas de PBT, que produzem 60 mil caminhões por ano. “A meta, agora, é ampliar a capacidade produtiva para 200 mil veículos e agregar novos produtos à marca”, comenta Liu Wei.

O mesmo se dá com os ônibus que, desde 2009, fazem parte do portfólio da empresa. A Sinotruk mantém uma

exportação, que resultaram em uma receita de US\$ 12 bilhões.

Outra característica interessante é a verticalização da empresa. Diferen-

Abertura para o mundo

■ O processo de internacionalização da Sinotruk começou em 1983, a partir de um acordo de cooperação para construção e licenciamento de caminhões da marca Steyr (foto), da MAN, que possibilitou a fabricação na China de três modelos da marca.

Em 2003, foi a vez da Volvo sueca assumir o mesmo compromisso na forma de outro contrato de transferência tecnológica que perdurou até o ano de 2008 e deu origem à linha de caminhões Howo da marca chinesa. Com o término do acordo, a Sinotruk e a MAN firmaram uma nova joint

venture em 2009 para produção de uma marca conjunta de caminhões, baseada na família TGA e batizada de Sitrack. Para consolidar a parceria, a MAN adquiriu 25% mais uma ação do fabricante chinês, como parte da estratégia das duas empresas para posicionar a nova marca

tanto no mercado interno como mundial.



planta industrial para fabricação de ônibus completo, incluindo chassis e carrocerias, com capacidade para 10 mil unidades/ano. São modelos médios e pesados, nas configurações urbana e rodoviária.

Contudo, em que pese a grandeza do mercado chinês, a empresa projeta destinar de 15 a 20% de sua produção para outros países. Incluindo o Brasil. Hoje, a montadora chinesa já exporta para mais de 90 países. Questionado sobre os riscos



Fotos: Arquivos FROTA

Linha de montagem de pesados, em Jinan: produção de um caminhão a cada 5 minutos

de oferecer produtos não customizados para os diferentes mercados do mundo, o vice-presidente da Sinotruk não vê isso como obstáculo. “Nossos veículos estão aptos para

atender às expectativas dos mais variados mercados, porque estamos atualizando constantemente a linha de produtos e selecionando parceiros mundiais para transferência tecnológica”, observa Liu Wei.

Ano da arrancada

■ Depois de quase dois anos de planejamento e montagem da estrutura básica, a Sinotruk Brasil está pronta para decolar. Quem afirma é o diretor geral da empresa, Joel Anderson, confiante no futuro da importadora e representante da marca no Brasil. “O ano de 2010 foi de aprendizado”, relata Joel que, mesmo assim, vendeu 251 caminhões no período. “Mas, 2011 será o ano da nossa consolidação”, aposta o executivo que planeja vendas para o ano entre 1.100 a 1.2000 unidades do modelo Howo 380, nas versões 6x2 e 6x4.

Ele conta que priorizou a montagem da rede de vendas, que hoje conta com 25 casas e deve chegar a 37 até o final do ano, em sua estratégia de lançamento da marca no Brasil. “Com uma rede estruturada vamos poder oferecer mais opções de modelos, além de uma maior e melhor assistência aos clientes, comenta o executivo. Para tanto, ele conta que pretende lançar esse ano, aproveitando a Fenatran, o novo caminhão Howo A7, equipado com motor de 12 litros, de 320 a 460 cv de potência, já ajustado às normas P-7 de emissões.

Apesar do desconhecimento da marca e da desconfiança do produto chinês, o diretor geral da Sinotruk Brasil acredita que a relação custo-benefício é o principal argumento de vendas. “Nosso caminhão tem um preço inicial competitivo, incluindo as peças de reposição e baixo custo operacional. Sem contar as condições atrativas de financiamento e agilidade na aprovação do crédito”, resume o vendedor, com base na vivência adquirida nos tempos da Ford Caminhões e como vice presidente da Abradif, que reúne os concessionários da marca.



MEIO DE CAMPO - O executivo admite, no entanto, que para avançar no mercado internacional é preciso muito mais do que isso. “É preciso se ajustar à legislação de cada país e contar com a colaboração de nossos parceiros locais, para fazer o meio de campo entre a fábrica e os clientes”, ressalta.

Liu Wei reconhece a importância do mercado brasileiro que, desde 2009, passou a contar com um importador e representante da marca, a Elecsonic, ou Sinotruk Brasil, com sede em Campina Grande do Sul, região metropolitana de Curitiba (PR). Na visão do vice-presidente, o País ocupa um importante papel na estratégia de exportação da Sinotruk. “Além de contar com uma grande economia, o Brasil é líder na América Latina”, explica o executivo, que projeta vendas de 5.000 unidades anuais no mercado brasileiro, a partir de 2015 (ver quadro ao lado).

Se alcançada essa marca, ele observa, o país poderá contar com uma linha de montagem da marca, inicialmente em regime de CKD e mais tarde através de uma fábrica própria.

O jornalista José Augusto Ferraz viajou para a China a convite da Sinotruk Brasil.

Para quem está sempre pensando
em melhorar a sua frota.



Para aumentar a rentabilidade da sua frota, use Mobil Delvac®. Uma linha completa de lubrificantes com o melhor da tecnologia internacional para você reduzir custos com manutenção, ganhar desempenho e proteger o seu negócio. Mobil Delvac® é recomendado pela Mercedes-Benz.

©2010 O nome MOBIL DELVAC® e todos os nomes dos produtos Mobil® constantes neste anúncio são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation, de suas subsidiárias ou distribuidores autorizados.

www.cosan.com.br/mobil



Mobil®

Solução sob medida

Scania exhibe na ExpoForest o novo caminhão P 340 6x4 com exclusiva tecnologia para atender específicas operações de transporte florestal, mineração, construção ou cana-de-açúcar

Por Luciana Duarte

Atenta às necessidades do segmento fora de estrada, a Scania do Brasil preparou mais uma novidade. Trata-se do caminhão pesado P 340 6x4, especialmente adaptado para atender operações no segmento off road, como os setores de cana-de-açúcar, construção, mineração e florestal. Apresentado na feira florestal Expoforest 2011, entre os dias 13 e 15 de abril, o novo reforço da marca chega ao mercado oferecendo condições operacionais excelentes em locais de difícil acesso e pode ser equipado com caçambas, fúrios ou implementos canavieiros.

Uma das principais características do novo P 340 6x4, além da suspensão elevada, é a possibilidade de atender a

demanda de cada cliente em diferentes operações. No caso de aplicação na construção civil, o veículo está equipado com escape vertical, tomada de força e ejetor de partículas. Para as operações com cana-de-açúcar e madeira, o modelo vem com tomada de ar traseira alta, que evita a aspiração de resíduos e aumenta a durabilidade do filtro de ar.

OPCIONAIS - O veículo disponibiliza, ainda, itens opcionais como limpador automático do para-brisa, que pode ser programado para ficar na posição vertical para evitar o acúmulo de sujeira. Já o ACL, lubrificador automático de chassi, envia graxa aos componentes conforme intervalo programado. Outros itens como ar condiciona-

Comendo pelas beiras

■ Há um ano a Scania do Brasil tem mantido à risca a meta de ofertar soluções personalizadas para cada tipo de transporte pesado no Brasil. "O objetivo principal é oferecer o melhor custo benefício em cada fase da operação, o que evita desgastes desnecessários do veículo e contribui para diminuir os custos operacionais do transportador", diz Silvio Renan Souza, gerente de vendas de caminhões para o segmento Off Road da empresa, que espera com o reforço atingir 8% de market share no segmento esse ano. Durante a Expoforest 2011 foram exibidos ainda, em uma área de cinco mil m², os veículos P310 6x4, G 420 6x4 (nas versões cavalo mecânico e plataforma), além do R 580 equipado com motor V8, o caminhão mais potente da Scania no Brasil.

P 340 6x4:
pronto para
operações off road

Divulgação

do de série, teto solar, revestimento interno e bancos em vinil, vidros elétricos entre outros chamam a atenção no veículo.

O caminhão P 340 6x4 é ofertado com motor Scania 11 litros de 340 cv de potência a 1900 rpm, torque de 1600 NM (entre 1100 e 1300 rpm) e cabeçotes individuais para cada cilindro. O modelo, que possui chassi rígido de longarina dupla e eixo traseiro (RBP+RP835) com redutores nos cubos, garante capacidade máxima de tração de 150 toneladas. O freio auxiliar (Scania retarder), que trabalha em conjunto como freio motor, é item opcional de venda.



**DESENVOLVER E FABRICAR
CAMINHÕES MODERNOS E RESISTENTES,
COM FORÇA PARA TRANSPORTAR
E ACELERAR A ECONOMIA DO PAÍS.**

**É ISSO QUE MOVE
O MEU MUNDO.**



SABE O QUE MOVE A FPT - POWERTRAIN TECHNOLOGIES?

A busca pela inovação. Por isso, a FPT não para. Está sempre em movimento, desenvolvendo soluções em sistemas de propulsão para vários setores, como o de transporte. Veja abaixo alguns diferenciais dos nossos produtos e entre em contato conosco.

- Gama completa, com cinco famílias de motores de alta tecnologia.
- Garantia de confiabilidade, durabilidade e produtividade.
- Linha de produtos mais econômica do mercado.
- Motores com potência de 127cv a 460cv, levando desempenho para qualquer tipo de negócio.
- Manutenção simples e de baixo custo.
- Propulsores inteiramente preparados para adoção do Euro V.

Faça revisões em seu veículo regularmente.



N45 Eletrônico

FIAT
INDUSTRIAL

FPT
POWERTRAIN TECHNOLOGIES

IDEIAS QUE MOVEM O MUNDO.

marketing@br.fptpowertrain.com
+ 55 31 2123.5674

A novidade de Anápolis

Na esteira do sucesso do HR, a Hyundai começa a produzir no Brasil o HD 78, para disputar mercado com marcas tradicionais como Mercedes-Benz, Volkswagen e Ford

Por Valdir dos Santos

Vendido em mais de cem países e em produção desde 1997 na Coreia do Sul, a série HD da Hyundai chega ao mercado brasileiro, na esteira do sucesso do HR, campeão de vendas no segmento de camionetas de carga. O modelo de estria é o caminhão leve HD 78, apresentado na Fenatran 2009, e que desde

abril passou a ser produzido na fábrica da CAO A em Anápolis (GO). O modelo chega para disputar mercado com marcas tradicionais como Mercedes-Benz, Volkswagen e Ford. Com motor FPT e tecnologia Euro III, esse modelo já é comercializado em Portugal e Espanha como Euro V.

Entre outros diferenciais, o novo

caminhão médio da Hyundai Caoa se destaca pela robustez, economia e conforto, ressalta Anuar Ali, vice-presidente da empresa. A essas virtudes ele acrescenta os intervalos de troca de óleo a cada 50 mil km e de filtro de ar, maiores que o da concorrência, além da cabine com suspensão semiflutuante, espaço para dois passageiros, degrau largo para facilitar o acesso e saída e corrimão de fácil alcance.

TREM DE FORÇA - Segundo o executivo, a robustez do veículo aparece no trem de força formado pelo motor S30, produzido pela FPT Powertrain Technologies, que desenvolve 155 cv a 3.500 rpm e torque de 400 Nm a 1.400 a

Fotos: Divulgação



Hyundai HD78: meta de fabricação de 100 unidades por mês a partir de 2012

Assento corredejo com regulagens de encosto e isolamento acústico da cabine garantem conforto interior



2.800 rpm. Além do câmbio manual de cinco de marchas sincronizadas por cones múltiplos em cada relação e eixo

traseiro de tração de 5 mil quilos totalmente flutuante, que asseguram a confiabilidade do conjunto. Com PBT de 7.800 quilos, o HD 78 admite os mais variados tipos de carrocerias, atendendo às necessidades dos transportadores nos grandes centros urbanos.

A suspensão da cabine, formada por dois coxins de borracha montados sobre amortecedores hidráulicos, proporciona um rodar mais macio e confortável. A cabine tem isolamento acústico para aumentar o conforto e aliviar a fadiga, resultado de testes em todo tipo de pavimento.

O painel de instrumentos tem comutadores em led e instrumentos facilmente identificáveis e à mão do motorista. O assento do condutor é corredejo e tem regulagens de encosto para aten-

der aos profissionais de diferentes estruturas. O pára-brisa permite ampla visão pelo motorista que, ajudado pelos retrovisores, permite manobras em áreas estreitas. Externamente, a cabine reclinada, os faróis quadrados, conjugados com os de neblina aumentam a margem de segurança nas viagens noturnas.

REFORÇO TÉRMICO - O quadro do chassi rígido, por sua vez, recebeu reforço térmico e nervuras que lhe aumentam a resistência. A suspensão com feixes de molas conjugados com amortecedores asseguram ótima elasticidade. As frenagens são garantidas em qualquer emergência por guarnições superdimensionadas e intensificadoras da pressão. Os eixos bem dimensionados e o reforço da suspensão

asseguram a resistência aos limites de peso da carga máxima.

O HD 78 é equipado com freios hidráulicos assistidos a vácuo em duplo circuito, com ajuste automático de folga e auxiliado por freio motor. O chassi, por outro lado, feito de aço com tratamento térmico, em forma de "U" oferece resistência a flexões, deformação e torção, assegurando bom desempenho dinâmico nas operações mais difíceis.

Confiante no mercado brasileiro, a montadora programou começar a produção em abril. "A nova linha deverá produzir 100 unidades até agosto, para atender aos mercados de São Paulo, Minas e Paraná", comenta Carlos Alberto de Oliveira Andrade, presidente da Hyundai Caoa do Brasil. Ele explica

que, de setembro a dezembro, a produção sobe para 400 unidades e alcança Goiânia, Rio de Janeiro e Santa Catarina. A partir de 2012, já com motor Euro V, a meta é fabricar 1.000 unidades por mês para atender todo o Brasil. Com índice de nacionalização da ordem de

40%, com planos de alcançar 60% em 2012, o HD 78 chega ao mercado com preço sugerido de R\$ 95 mil. **F**

Ficha técnica

Motor: FPT S 30 Euro III high speed 3,0 litros, 4 cilindros em linha, duplo comando, 16 válvulas turbo intercooler injeção common-rail 155 cv a 3 000 rpm

Suspensão Dianteira e traseira com feixes de molas laminadas semi-elípticas e amortecedor.

Porta objetos no painel, luz de cortesia e leitura, descansa pé, relógio digital, odômetro parcial

Câmbio: MO35S5 de 5 velocidades e sincronismo triplo

Capacidade do Eixo Traseiro: (kg) 5.000

Capacidade do Eixo Dianteiro: (kg) 3.100

Rodas: 17,5 x 5,00 e Pneus - 8,50 x R17,5

Altura total na cabine: 2.270mm

Eixo Dianteiro: Modelo P3 tubular

Direção: Hidráulica progressiva

Peso bruto total (PBT): 7.800

Eixo Traseiro: Modelo D033H

Comprimento: 6.515mm,

Vão livre do solo: 235mm

Entre eixos: 3.735mm,

Largura: 2.000mm,

Tração: 4x2

Relação de Engrenagens: 1ª marcha 5,380; 2ª marcha 3,028;

3ª marcha 1,700; 4ª marcha 1,000;

5ª marcha 0,722; marcha à ré 5,380



✈ ÚNICA TRANSMISSÃO AUTOMATIZADA DE 16 MARCHAS:

sempre a melhor combinação entre desempenho e consumo em qualquer situação. Até 7% mais econômico que o modelo manual.

✈ SEM PEDAL DE EMBREAGEM:

condução de verdadeiro automático: teclas D, N e R instaladas no painel. Maior conforto e produtividade.

✈ MAIOR POTÊNCIA DE FRENAGEM E ABS DE SÉRIE:

freio motor de 415cv, ou 985cv com intarder opcional, mais a segurança do sistema antitravamento.

✈ DOWN HILL CONTROL:

sincronização eletrônica entre freio motor e transmissão. Total controle em declives ou situações emergenciais.

✈ FROTA FÁCIL:

telemetria aberta e completa, liberdade de escolha do provedor de rastreamento. Dados disponíveis também via porta USB no painel.

✈ MOTOR CURSOR 13 DE 460CV:

consagrado motor Iveco-FPT, garante força para as maiores combinações de carga, economia e robustez para baixo custo operacional.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

STRALIS NR
EUROTRONIC

www.ivecostralis.com.br

O MAIS MODERNO
CAMINHÃO
AUTOMATIZADO
DO MERCADO.



*Fotos ilustrativas. Veículos vendidos sem implementos. Algumas versões, itens opcionais e cores estão sujeitos à disponibilidade de estoque, podendo variar seu prazo de entrega. Garantia de 4 anos válida para os modelos Iveco Stralis NR 410cv e 460cv, 4x2, 6x2 e 6X4 com pedidos realizados nas concessionárias Iveco a partir do dia 1º de maio de 2011. Tal garantia contempla o 1º ano de cobertura total e demais anos (2º, 3º e 4º) de cobertura de peças do trem de força (motor, transmissão e eixo traseiro), expirando em 48 meses a partir da emissão do certificado de garantia ou no momento em que o veículo completar 500.000 quilômetros. As indicações de coberturas e exclusões dessa condição de garantia estão expressas no livro de garantia que acompanha o veículo. Para mais informações, consulte a Rede de Concessionárias Iveco ou o Centro de Atenção ao Cliente Iveco - 08007023443.



10 FÁBRICA
IVECO
NO BRASIL



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443
www.iveco.com.br

IVECO

VOCÊ À FRENTE.

Divulgação IVECO

**COM O NOVO IVECO STRALIS
NR EUROTRONIC É ASSIM:**
seu motorista dá a partida e a sua
produtividade decola automaticamente.

4 ANOS
DE GARANTIA*



Novo Iveco Stralis NR Eurotronic.
TECNOLOGIA E FORÇA PARA SUA EMPRESA DECOLAR.

Câmbio favorável

De olho na crescente preferência do mercado, a Iveco apresenta versão top de linha do Stralis NR, batizada de Eurotronic, agora equipado com transmissão automatizada nas versões 4x2, 6x2 e 6x4

Por Luciana Duarte

Quase um ano depois da apresentação do caminhão extrapesado Stralis NR, a Iveco passa a oferecer a primeira versão do modelo, agora equipado com transmissão automatizada. A novidade atende a crescente demanda do setor de transporte por essa versão do componente. Além de permitir que o motorista comum se transforme em um profissional muito mais lucrativo e eficiente, diante da perfeita combinação motor-câmbio, a transmissão automatizada colabora para a redução no consumo médio de combustível e, ainda, nos custos de manutenção da frota.

Denominada de versão Eurotronic, o Stralis NR incorporou a caixa AS-Tronic, em princípio, apenas nas versões 4x2, 6x2 e 6x4 disponíveis de série, nos modelos equipados com motor de 460 cv de potência. Para desenvolver o componente, a Iveco repetiu no Brasil a parceria que já tem na Europa com a fabricante alemã ZF. Com a principal vantagem de oferecer, pela

primeira vez, um câmbio de 16 velocidades à frente, contra as 12 marchas ofertadas nas caixas congêneres dos principais concorrentes como Volvo, Scania e Mercedes-Benz (ver quadro). “Este é mais um exemplo de maturidade da engenharia brasileira da Iveco”, diz Renato Mastrobuono, diretor de desenvolvimento de Produto da empresa.

“A transmissão automatizada confere à operação uma melhor relação de

desempenho, por permitir a troca correta de marchas. Isso reduz o desgaste de componentes, os níveis de emissões de poluentes e o consumo de diesel em até 7%, dependendo da aplicação, quando comparado ao Stralis NR de câmbio manual”, garante Mastrobuono. A novidade deve crescer em R\$ 17 mil o preço final dos caminhões com essa configuração. “Queremos vender mais de 3 mil unidades desse modelo



Stralis NR Eurotronic, com caixa ZF automatizada (no detalhe): meta é vender 3 mil unidades ainda em 2011

e, com isso, ultrapassar os 15% de participação nesse mercado ainda esse ano”, conta Alcides Cavalcanti, diretor de vendas e marketing da empresa. Até 2014, a Iveco prevê que 80% dos caminhões pesados vão sair de fábrica equipados com caixas automatizadas.

BENEFÍCIOS – A bem da verdade, o conceito da nova caixa de câmbio AS-Tronic da ZF é similar à versão utilizada nos automóveis. Tecnicamente, o condutor realiza o acionamento da transmissão por meio de teclas posicionadas no painel central D (Drive), N (Neutral) e R (Reverse), dispensando totalmente o uso de embreagem. Através de um sistema eletrônico, o mecanismo do câmbio encontra automaticamente a melhor relação de marcha para cada situação. “O motorista mantém sempre o controle total do veículo na mão”, garante Túlio Rabelo, especialista em transmissão da Iveco.

A transmissão automatizada conta, ainda, com dois modos distintos de condução: o normal e Economy (identificado no botão no painel pela sigla

Eco), que privilegia a redução de combustível graças aos rigorosos parâmetros de torque e potência do motor. Caso o motorista necessite de maior potência para uma ultrapassagem mais rápida, por exemplo, basta pressionar o pedal do acelerador até o final de seu curso para que o veículo desative, temporariamente, o modo Eco passando instantaneamente para o modo normal. Quando for exigido mais força do motor, em arrancadas ou trechos escorregadios, o modo “Slow” deve ser acionado pressionando a tecla “D” (Drive) por 2 segundos.

TECNOLOGIA – A nova versão Stralis NR Eurotronic chega equipado com Downhill Control (DHC), um sistema baseado na troca de informações entre as centrais eletrônicas do motor e da transmissão, possibilitando a identificação automática em diversas situações. O novo caminhão da Iveco conta, ainda, com o Combined Brake (CEB), que eleva a potência de frenagem para 415 cv e o sistema antitravamento ABS. Nessa versão, o freio motor alia-



Conforto interno da cabine do Stralis foi preservado, mas Iveco promete nova opção com melhorias em breve

do ao opcional intarder oferece potência de frenagem de 985 cavalos, de forma segura e progressiva.

O Stralis NR Eurotronic chega ao mercado com uma vantagem econômica adicional: dois anos de troca de filtros e óleo do motor, sem qualquer custo. O veículo também será ofertado até julho com o sistema de gerenciamento “Frota Fácil”. Para ampliar a lista de benefícios, o caminhão vem com ar condicionado de série e tanque de alumínio de 900 e 800 litros, dependendo da versão. 

Tendência de mercado

■ Desde que a falta de profissionais do volante se tornou um problema para a maioria dos frotistas, a tecnologia embarcada passou a ser a maior aliada do setor. A Volvo foi a primeira fabricante a perceber essa tendência e iniciar a comercialização da sua caixa de câmbio eletrônica I-Shift, em caminhões da linha FH. Atualmente quase 60%

dos caminhões pesados top de linha da marca sueca são vendidos com caixa de câmbio de 9 ou 12 marchas. Foi exatamente esse sucesso de vendas que provocou em 2010, na concorrente Mercedes-Benz, a decisão de importar da Europa o caminhão pesado Actros, com câmbio PowerShift também automatizado de 12 marchas. Da mesma

forma, a MAN que planeja lançar os extrapesados da marca no início de 2012, vai utilizar também a caixa de câmbio automatizada ZF AS-Tronic. Para fazer frente aos modelos topo de linha, a Iveco já planeja apresentar em breve uma nova opção de cabine, com melhorias que possam deixar a família Stralis NR ainda mais competitiva.



Fotos: Divulgação

Controle preciso

Goodyear e Bridgestone apresentam novos pneus para veículos comerciais equipados com chip instalado de fábrica, que permite monitorar todo seu ciclo de vida do produto em tempo real

Reduzir o peso dos pneus nas planilhas de custos do transporte sempre foi uma preocupação permanente, não apenas dos operadores como também da própria indústria, uma vez que o componente ocupa o segundo lugar em importância, depois do combustível. Além de

investir na busca de novos compostos e insumos que colaborem para a redução dos gastos com o produto, as soluções integradas a softwares de gerenciamento do componente vem ganhando um espaço cada vez maior. Nesse sentido a Goodyear e Bridgestone acertaram a mão ao lançar recente-

mente, na América Latina, um pneu para uso em veículos comerciais equipado com chip de fábrica. A novidade permite ao dono da frota monitorar de forma ainda mais precisa o ciclo completo de vida da carcaça e da banda de rodagem e deve aposentar, em breve, os chips avulsos ofertados pela rede de pneus das duas marcas.

Em ambos os fornecedores do produto, o chip é fixado por meio de vulcanização química nos pneus de caminhões e ônibus. A tecnologia contempla uma leitora que recebe dados via sinais de rádio frequência (RFID) e transmite para outro periférico portátil via Bluetooth para vários sistemas. As informações incluem a posição do veículo, quilometragem, pressão de ar, profundidade e muitas outras. A principal vantagem do pneu com chip é o fato de possibilitar o controle eletrônico de componente em tempo real. O acesso a informações como identificação da marca, número, modelo, dimensão, ciclo de vida e desenho da banda de rodagem é facilmente capturado pela tecnologia e disponível em vários sistemas.

GERENCIAMENTO DA FROTA -

No caso da Goodyear, o fabricante oferece o software RSWeb, desenvolvido em plataforma web para armazenar os dados do pneu e transferi-los eletronicamente a partir do Tire IQ ou por

Fotos: Divulgação



Miguel Dantas: pneu com chip oferece inúmeras vantagens para os frotistas brasileiros

controle manual. "O sistema pode ser acessado de qualquer computador conectado a internet e receber upgrades e novas funcionalidades, disponibilizadas a todos os usuários em tempo real", afirma Miguel Otavio de Mendonça Dantas, gerente de assuntos corporativos da empresa. "Suas funções incluem controles e relatórios de todas as atividades e manutenção realizadas nos pneus e veículos da empresa, diretamente relacionadas com o desempenho na vida útil do produto", acrescenta. A Goodyear pretende comercializar a solução a partir do segundo semestre de 2011, inicialmente apenas nos modelos 295/80R22.5 e G658. O preço sugerido até o fechamento dessa edição não foi divulgado.

Ao contrário da sua concorrente, a Bridgestone Bandag desde março já disponibiliza o sistema e o pneu com chip no mercado brasileiro para importantes frotistas. A fabricante oferece mais de uma solução em software para organizar o banco de dados: o Survey, o Controlban, o Profrota e o DAPM. "O frotista ganha em tempo e em gestão por meio de uma clara mensuração dos custos por quilômetro rodado", enfatiza Ricardo Drygalla, gerente de marketing da Bridgestone Bandag no Brasil. "Com esses dados é possível o frotista gerenciar melhor os pneus e reduzir significativamente os custos

com a manutenção ou desperdício com os mesmos", opina.

SISTEMA AVANÇADO - Com essas soluções, a Bridgestone Bandag espera crescer 30% no número de clientes assistidos até 2012. Segundo o executivo, os sistemas de gerenciamento de pneus da marca possuem um nível de desenvolvimento tecnológico que não necessitam mais de grandes investimentos. Na última década, a fabricante investiu no Brasil mais de R\$ 5 milhões em softwares para gerenciamento de frotas, como o chip. "Os maiores esforços financeiros já foram realizados, por acreditarmos que o setor rodoviário brasileiro está iniciando um processo de informatização, o qual certamente se consolidará nos próximos anos", afirma Drygalla ao calcular o retorno do investimento na solução e no pneu com chip. "Em uma frota composta por 500 pneus a tecnologia completa sai por R\$ 10 mil", calcula. **F**



Fotos: Divulgação

Ricardo Drygalla:
expectativa de elevar
em 30% o número
de clientes assistidos
até 2012

Mais inovações

Goodyear lança pneus de alta performance na América Latina



Tecnologia FuelMax já disponível nas vendas da Goodyear

Decidida a alinhar sua estratégia de inovação à satisfação dos clientes, a Goodyear lançou a linha de pneus FuelMax™. Toda tecnologia utilizada em pneus para veículos comerciais está disponível na linha GPS Duraplus e nos desenhos G657 e G687. Uma das grandes inovações é o desenvolvimento do composto especial na banda de rodagem, exclusivo da Goodyear, que traz como diferencial a redução do coeficiente de resistência ao rolamento. "Isso influencia diretamente no desempenho do pneu com uma significativa economia de combustível graças a baixa resistência ao rolamento, resultado da mescla de composto exclusivo na banda de rodagem", explica o gerente da empresa, Miguel Dantas. "Como consequência, a novidade reduz significativamente a emissão de CO2 dos veículos na atmosfera", lembra. Os pneus com a nova tecnologia FuelMax™ para aplicação em caminhões e ônibus já estão disponíveis nas vendas da marca e nos centros automotivos autorizados desde março. A fabricante não divulga preço sugerido dos produtos. **F**



Implemento:
novo balancim garante
melhor estabilidade
ao graneleiro Linha R

Fotos: Divulgação

Ganho de tempo

Randon apresenta ao mercado brasileiro o novo conjunto graneleiro Linha R, que recebeu melhorias que garantem maior produtividade e eficiência no transporte de cargas

A Randon agregou ao seu portfólio de produtos uma nova versão de carroçarias graneleiras. Batizada de Linha R, o conjunto é fruto de uma avançada tecnologia que visa garantir mais segurança, produtividade e rentabilidade para os transportadores rodoviários de cargas que utilizam o implemento. Um dos grandes benefícios oferecidos é a agilidade nas operações de carga e descarga. A novidade foi apresentada pela rede de distribuidores, simultaneamente, em todo o Brasil para mais de 5 mil clientes.

O novo conjunto encara as mais diversas necessidades de transportes de cereais a granel como soja, milho, arroz e feijão, além de adubos, fertilizantes, mercadorias encaixotadas, engradados, chapas de barras de aços e sacarias entre outros. Para encarar esses desafios a fabricante gaúcha disponi-

bilizou um novo sistema de arcos de enlonar diagonais embutidos nos fúeros, que permitem a abertura das laterais sem a necessidade de retirada dos arcos e apenas com a abertura parcial da lona. Mais prático, o sistema também oferece maior proteção à lona na frontal e traseira.

MANUTENÇÃO FACILITADA

Outro destaque da Linha R graneleira é o novo conceito de fabricação que reduziu o número de componentes facilitando sua manutenção. Os protetores laterais aparafusados nos chassis ganharam materiais alternativos que produzem menor impacto ao peso do equipamento e facilita o manuseio. Um novo design, agora mais arredondado confere maior capacidade de carga e garante maior proteção à lona. Na parte traseira, as carroçarias também

ganharam sinaleira LED de série, conferindo uma identidade exclusiva aos produtos da marca.

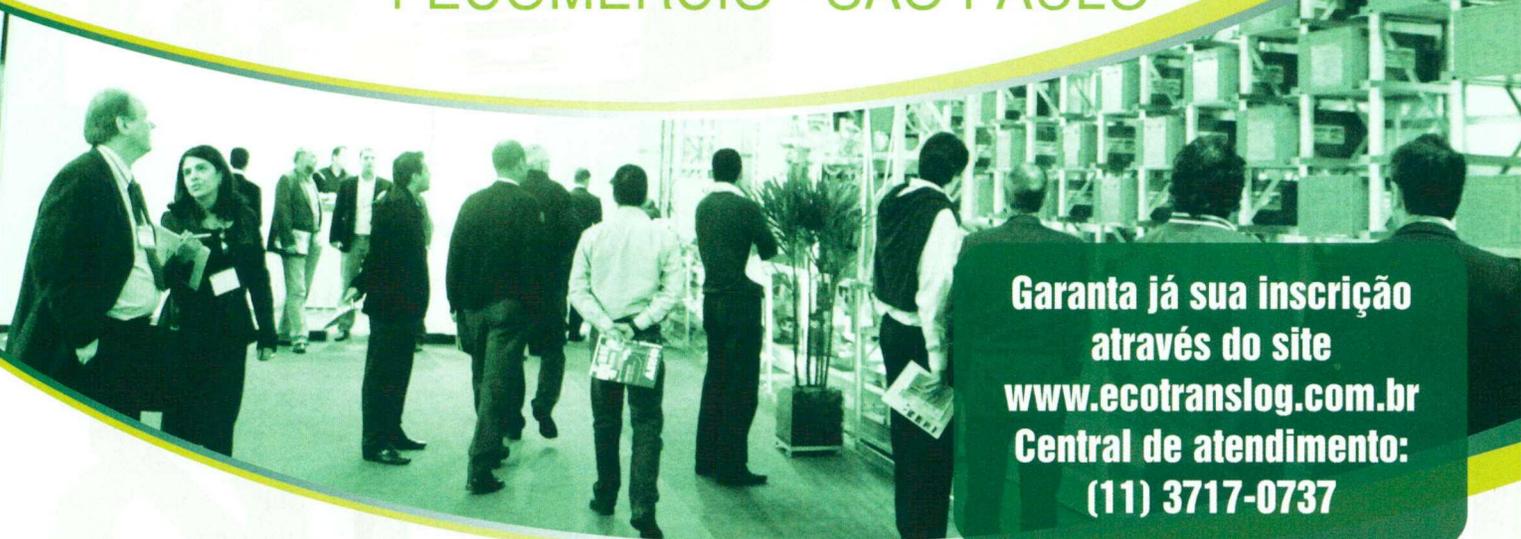
Para garantir mais segurança e visibilidade, a Randon também se preocupou em disponibilizar um novo para-barro antispray que possui maior durabilidade e melhor desempenho em relação aos modelos convencionais. Além do design moderno, o item garante segurança ao motorista e aos outros veículos, já que oferece melhor campo de visão dos mesmos e um desempenho quatro vezes superior ao modelo antigo na absorção de água.

O graneleiro Randon Linha R ganhou caixa de carga fabricada com painéis Ecoplate®, compostos de materiais renováveis que asseguram resistência, durabilidade e leveza ao conjunto. A estabilidade e desempenho do produto foram garantidos pelo novo balancim desenvolvido para atender as necessidades do segmento graneleiro. “É um produto que ganhou uma série de melhorias ao longo de mais de uma década que culminou neste modelo”, garante o diretor executivo da Randon, Norberto Fabris.

ECO TRANSPORTE & LOGÍSTICA

Evento Inédito no Brasil com foco em Sustentabilidade na Cadeia de Transportes e Logística.

18 E 19 DE MAIO DE 2011
FECOMÉRCIO - SÃO PAULO



Garanta já sua inscrição através do site www.ecotranslog.com.br
Central de atendimento: (11) 3717-0737

Conheça alguns dos palestrantes:



Alex Barbosa Messias
Gerente de Marketing de Transporte
PETROBRAS



Faber Kandrassovs Ferrato
Gerente de Frota
ELEKTRO



Fabio Abdala
Gerente de Sustentabilidade
ALCOA



Durval Nascimento Neto
Diretor de Meio Ambiente
ALL - AMÉRICA LATINA
LOGÍSTICA



Ricardo Melchiori
Coordenador da Câmara Técnica da Logística
NTC&Logística

Confira a grade completa no site:

www.ecotranslog.com.br

Realização:



Apoio:

Patrocínio Diamante:



Patrocínio Prata:



Patrocínio Bronze:



Estréia promiss

Primeira edição da CeMAT South America atrai mais de 12 mil visitantes de 32 nacionalidades, para conferir as novidades em produtos e serviços para a movimentação interna de materiais

Por José Augusto Ferraz

A primeira edição da CeMAT South America, realizada no período de 4 a 7 de abril, no Centro de Exposições Imigrantes, em São Paulo, atingiu a expectativa de expositores e visitantes. Realizada pela Deutsche Messe AG – maior promotora de feiras do mundo, representada no Brasil pela Hannover Fairs Sulamerica, o evento atraiu um total de 12.500 visitantes de 32 nacionalidades.

175 EXPOSITORES - Com isso, o público pode conferir as novidades em produtos e serviços voltados para a movimentação interna de materiais, apresentadas por exatos 175 expositores, de 18 países. Segundo Wolfgang Pech, vice-presidente da Deutsche Messe, a edição brasileira superou, inclusive, em área de exposição as suas congêneres realizadas pela Deutsche Messe em países como a China, Turquia, Índia e Rússia.

“Fizemos muitos bons contatos e concluímos algumas vendas”, revela o consultor de negócios da Yale, César Carotta, satisfeito com o público que compareceu à CeMAT, constituído por profissionais com poder de decisão. Confira agora, nessa e nas páginas seguintes, algumas das novidades que foram destaque na CeMAT 2011, voltadas para empresas transportadoras e embarcadoras de cargas.

TRICICLO CAÇAMBA

A empresa, sucessora da Baoli Brasil, trouxe para a CeMAT 2011 um veículo elétrico da marca Hedesa equipado com caçamba, em formato de triciclo. Ele serve para movimentar pequenas cargas até 500 Kg em ambientes internos ou 1.000 Kg, se acoplado a um reboque. O Hedesa utiliza cinco baterias automotivas de 12V, possui autonomia de 100 km e alcança uma velocidade máxima 35km/h. A recarga pode ser feita em 10 horas, através de uma tomada de 220V e o preço de lançamento do produto é de R\$ 25.000.

Sinergia

F: 48 3025-3043

www.hedesa.com.br

LINHA ECOLÓGICA

Representante das marcas LFG e CHL no Brasil, a Zuba apresentou sua nova linha de empilhadeiras da Série Gleen. Com capacidade para



Fotos Divulgação

2,5 a 3t, nos modelos CPCD10/18 e CPQD10/18, a Green Series é um aperfeiçoamento da Série H 2000. Equipadas com motor e acessórios certificados, nas versões diesel, gasolina ou GLP, elas atendem às normas norte-americanas de emissões EPA. A

Série Green apresenta design moderno, um novo posicionamento da alavanca e proporciona menor ruído.

Zuba

F: 11 4729-9099

www.chinaheli.com.br

GÊNESIS 2

A grande novidade da Clark foi o lançamento da Série Genesis 2, num total de 7 modelos em versões diesel e GLP, que oferecem capacidades de cargas que vão de 1,5 a 5,5 toneladas. Os modelos C40/ C45/C50s e C55s tiveram a aceleração otimizada e, agora, oferecem maior conforto na operação. Todas as máquinas vem equipadas com sistema de transmissão de duas velocidades á frente e a



sora

ré, eixo frontal com rotação dupla ou simples e sistema hidráulico exclusivo. O tanque hidráulico, incorporado ao chassi e que dissipa o calor do óleo, teve a capacidade aumentada para 88 litros nas versões C40/45 e 100 litros nos modelos C50s/55s.

Já os modelos C15/C18 e C20s, com capacidade de 1,5; 1,8 e 2 toneladas de carga, apresentam sistema de transmissão transeixo de uma marcha à frente e a ré projetado para operar com confiabilidade com carga máxima e condições extremas. O balanceamento interno dos motores, por sua vez, reduz a trepidação e proporciona maior conforto. Já a coluna de direção é retrátil, em seis posições, com curso de 38 graus. As torres, disponíveis nas versões de duplo e triplo estágio, possuem trilhos em perfil I ou U que oferecem alta resistência em condições severas de uso.

Clark

F: 19 3856-9084

www.clarkempilhadeiras.com.br

EMPILHADEIRA PATOLADA

A empresa lançou a nova empilhadeira patolada com bateria, para operador a pé. Batizado de ERC 212/ 214/ 216 o veículo vem equipado com um potente motor trifásico de cor-



rente alternada de 24V (2,8 kW), com sistema de retirada da bateria, opcional.

A nova série traz, ainda, direção elétrica de série, além de um controlador de bomba e um motor de bomba que tornam

mais fácil o trabalho do operador. A versão também permite o uso com operador em pé na plataforma, para tarefas de transporte de maior distância. Um dispositivo (Curve Control) reduz automaticamente a velocidade do equipamento nas curvas.

Uma outra novidade da marca é a empilhadeira trilateral selecionadora de pedidos. Batizada de EKX 515, o modelo alcança uma altura de elevação de mais de 14 metros e possui capacidade de carga de até 1.500 kg. Seu comando inteligente, com sistema de comando e CAN-Bus com certificação TÜV, oferece maior segurança.

Jungheinrich

F: 11 4815 8201

www.jungheinrich.com.br

PRÓPRIO PARA BEBIDAS

A novidade, no estande da empresa, foi a apresentação de uma máquina especial para bebidas, com cabine elevada e capacidade de 3,5 a 4 t de carga. Além de aumentar a visibilidade, o recurso oferece mais segurança para a carga e o operador.



Outra novidade foi a empilhadeira retrátil R 17 BR, modelo Active, com capacidade para 1.700 Kg. Equipada com novo painel, mais acessível para o operador, o modelo permite regulação da tração e elevação através de software. Por se fabricada no Brasil, a R 17 BR pode ser financiada através do

Finame.

Linde

F: 11 3604-4755

www.lindeempilhadeiras.com.br

MOTORIZAÇÃO CUMMINS

A novidade no estande da UN Forklift foi o lançamento da empilhadeira diesel 5T-16T, agora equipada com motor Cummins, como opção ao Isuzu e Perkins. "Além de menos poluente, mais potente e econômico, a motorização Cummins tem manutenção muito mais fácil, já que suas peças podem ser encontradas nas vendas da marca", explica Rafael Viveiros, Diretor Comercial da empresa. Afora essa vantagem, a UN oferece a máquina com garantia dobrada, 2 anos ou 4.000 horas de uso. Sem contar o preço, cerca de 15 a 20% a menos que as similares nacionais, garante o diretor.

Outro destaque da marca foi a apresentação da empilhadeira retrátil elétrica, para uso em corredores de 2,70m e com elevação dos garfos até altura de 12 metros. Acima de 10 metros de elevação, a máquina vem equipada com câmera que permite o monitoramento da operação através de monitor de LCD instalado na cabine.

UN Forklift

F: 19 3835-8645

www.unforklift.com.br

SÉRIE XF

A CMH, que representa a fabricante chinesa Hangcha, aprovei-

tou a realização da Cemat para lançar oficialmente no Brasil a XF Series. A família inclui um total de 14 diferentes modelos de empilhadeiras, com capacidades que vão de 1.000 a 3.500 Kg de carga, nas versões diesel, gasolina ou GLP. Entre os diferenciais, a Série XF vem com novo design, novo sistema de freio a banho de óleo e banco ergonômico e suspensão própria para pisos irregulares, que proporcionam mais conforto ao operador. Renan Chacon Meiado, Responsável pela área de TI, Publicidade e Marketing da CMH, diz que projeta vendas de 1.000 máquinas em 2011, entre todos os modelos. Para isso, o profissional aposta na força do seu pós-venda e no grande estoque de peças, para reposição imediata.

CMH
F: 19 3778-1300
www.clark.com.br



Fotos: Divulgação

LINHA EVOLUTION

Duas novidades enfeitaram o estande da Byg Transequip na Cemat 2011, além de sua linha tradicional. Um dos destaques foi a empilhadeira tracionária ART 1754 Evolution. Com capacidade de carga para 1.700 Kg, a máquina alcança elevação máxima de 5.400mm. Outro lançamento

foi o transportador de carga tracionário, batizado de RL 2200 Evolution. Disponível em aço carbono, a transpaleta tracionária pode transportar até 2.200 Kg de carga. Possui motor blindado com controlador AC e sistema alimentado com bateria de 24 V. Além de sensor térmico e freio regenerativo que aciona sempre que o operador deixa de acelerar a empilhadeira.

BYG
F: 11 3583-1312
www.big.com.br

FRETE SOB CONTROLE

A GKO Informática aproveitou a feira para mostrar a nova versão do TMS para gerenciamento de fretes contratados, o GKO Frete. O sistema promete redução em 2% do valor dos fretes com auditoria de valores a pagar e redução de 3% dos fretes com uso de simulação para comparar preços. Através do Web Service/DLL, o sistema mostra ao ERP ou site o melhor preço de frete, além do acompanhamento de processos de entregas e avaliação da qualidade no transporte. Também faz a integração contábil e fiscal com o ERP, com 100% de aderência ao SPED e conta com dispositivos de segurança 100% aderentes ao SOX e relatórios gerenciais flexíveis e configuráveis pelo usuário.

GKO
F: 21 2533-3503
www.gkofrete.com.br

REBOCADOR ELÉTRICO

A Veículos Jacto traz para a primeira edição nacional da CeMAT o lançamento do rebocador elétrico RB 60. Com capacidade de arrasto até 6 toneladas, o veículo dispõe de limitador de velocidade, regeneração automática de energia das baterias, motorização

de corrente alternada e frenagem de serviço dianteira e traseira. O RB 60 conta, ainda, com dispositivo push-pull, retrovisores convexos, bancos com suspensão e apoio de braço e iluminação em LED's.

Veículos Jacto
F: 14 8114.2490
www.veiculosjacto.com.br



SILVER LEOPARD

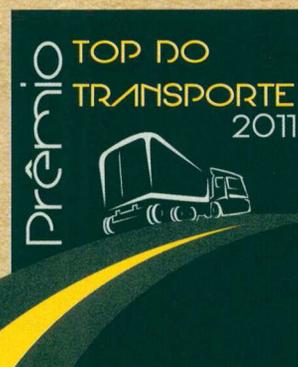
Com apenas 1 ano de mercado, a Pothimaq fez sua estréia na Cemat 2011 com a linha de empilhadeiras I.C 2.0 – 3.5T, da família Silver Leopard.

Entre outras novidades, as máquinas vem equipadas com um novo estilo de torre deslizante, que oferece uma ampla visão, maior eficiência operacional e segurança, graças à colocação dos cilindros de elevação para o lado de fora. O modelo também vem com novo sistema de direção, com volante inteligente que facilita a operação. O espaço capô foi otimizado, para permitir uma maior dissipação do calor do radiador e a cabine foi projetada para oferecer ainda mais conforto e segurança ao operador.

Pothimaq
F: 13 3234-2683
www.pothimaq.com.br



O que
nasceu
primeiro:
o prêmio
ou a
pesquisa?



A idéia era premiar os melhores fornecedores do transporte rodoviário de carga. Mas quem podia fazer essa avaliação com isenção eram os embarcadores. Nascia, em 2007, a primeira edição da Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes. E o primeiro ranking dos melhores do transporte.

Com esses resultados, as editoras Frota e Logweb puderam criar o Prêmio Top do Transporte. Um prêmio prestigiado exatamente por sua metodologia.

A partir de maio, começa a 5ª Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

Se você é um profissional responsável pela contratação desse serviço em sua empresa, entre em contato conosco pelo e-mail eleicao@topdotransporte.com.br
E contribua para eleger a elite do transporte do Brasil.

Realização:

editora
Frota

GRUPO
Logweb

Fone: 11 3871.1313

Fone: 11 3081.2772

www.topdotransporte.com.br

Patrocine:
contato@topdotransporte.com.br

Tradição consagr

Espaço Nacional Club, em São Paulo, reúne ilustres representantes da indústria automobilística e do empresariado de transportes, em torno da cerimônia de entrega do Prêmio Lótus 2011

O Espaço Nacional Club, em São Paulo, localizado no elegante bairro do Pacaembú, zona oeste da cidade, foi palco no último dia 29 de março da tradicional festa de entrega do Prêmio Lótus 2011, a mais consagrada premiação da indústria brasileira de veículos comerciais. O evento, promovido pela Editora Frota, que publica FROTA&Cia, com apoio da Eaton, FPT Powertrain Technologies e Meritor reuniu um público VIP, formado por executivos da indústria automotiva e empresários e representantes de entidades ligadas ao transporte rodoviário de cargas e passageiros no Brasil.

Principal homenageada da tarde, a MAN Latin America, detentora da marca Volkswagen Caminhões e Ônibus, conquistou sete cobiçados troféus. Com destaque para o de "Marca do Ano em Caminhões", em reconhecimento à liderança conquistada no mercado brasileiro de veículos acima de 3,5t de PBT. Coube também à empresa o título de "Caminhão do Ano", atribuído ao modelo Volkswagen 24.250 E Constellation, o mais vendido no país no ano passado.

O mesmo se deu com a Mercedes-Benz, que também faturou outras sete premiações, incluindo a de "Marca do Ano em Ônibus", por ter alcançado 48,83% de participação no segmento. Além do troféu de "Chassi do Ano", outorgado ao modelo OF-1722.

RECONHECIMENTO PÚBLICO - A Ford Caminhões, por sua vez, levou para São Bernardo do Campo outras duas estatuetas: a de "Marca do Ano em Caminhões Semileves" e, ainda, a de "Caminhão Semileve do Ano", ambas por causa do bom desempenho do F-350. A Agrale, de Caxias do Sul, igualmente



Fotos: Marcelo Moscardi



ada



Charles Camargo, Marcel Bueno e Pedro de Aquino(Ford) e Saulo Muniz (TT Editora)



Leandro Oliveira (Fiat) recebe brinde de Luis Marques, da Meritor



Eustáquio Sirolli, Curt Axthelm, Gilson Mansur, Ricardo Silva e Joachim Maier (Mercedes-Benz)



Sérgio Pugliese (MAN), Urubatan Helou (Braspress), Francisco Pelúcio (Setcesp) e Urubatan Helou Jr



Coquetel de boas vindas



Marcos Gatti (Meritor), Rose Sacco e Francisco Coli (Eaton)



Exposição de produto da FPT

ganhou o reconhecimento público. A fábrica gaúcha conquistou o título de “Marca do Ano em Chassis Leves” e também o de “Chassi Leve do Ano, em razão da liderança do chassi MA 8.000L no segmento.

De outro lado, a Fiat Automóveis também não ficou fora do Prêmio Lótus 2011. O Fiorino Furgão é, pelo 18º ano seguido o “Furgão Leve do Ano”. Da mesma forma que o Fiat Ducato Furgão foi eleito outra vez o “Furgão do Ano”, da mesma forma que o Fiat Ducato Van reconhecida com o título de “Van do Ano”.

A liderança conquistada no segmento de caminhões com PBTC superior a 45t em 2010, de outro lado, rendeu à Scania o merecido troféu de “Marca do Ano em Caminhões Pesados”. Enquan-

to sua concorrente, a Volvo, foi a legítima ganhadora na categoria “Caminhão Pesado do Ano”, outorgado ao FH 440 6x2 Tractor.

Por fim, o excelente desempenho em vendas do HR, fabricado pela Hyundai/Caoa, garantiu o tetracampeonato ao modelo, na categoria “Camioneta de Carga do Ano. Confira, agora, nessa e nas páginas seguintes, o clima que envolveu os convidados desse encontro memorável.



Cláudio Tieppo (Fiat) e Marcelo Marques (Cargolift)



Maurício Neto (FPT) e Joachim Maier (Mercedes-Benz)



Sérgio Pugliesi (MAN) e Roberto Lui (Meritor)



Francisco Pelúcio (Setcesp) e Osvaldo Jardim (Ford)



Jorge Carrer (MAN)



Bernardo Fedalto (Volvo) e Martin Aron (Abttc)



Geraldo Vianna (Contexto) e Pedro de Aquino (Ford)



Antonio Cammarosano (MAN)



João Aparecido Pereira (Abad) e Roberto Leoncini (Scania)



Sérgio Beraldo (MAN) e Francisco Coli (Eaton)



Silvio Tamelini (Ipojucatur) e Gilson Mansur (Mercedes-Benz)



Luciana Duarte (Frota&Cia) e Rogério Vacari (Agrale)



Laura Formentin (Hyundai) e Antonio Leite (Primax)



Curt Axthelm, Urubatan Helou e Eustáquio Sirolli



Tiojium Metolina (Setrans) e Rogério Vacari (Agrale)

Fotos: Marcelo Moscardi

Ônibus caderno

Ano XI - Edição nº 104 - Abril/2011

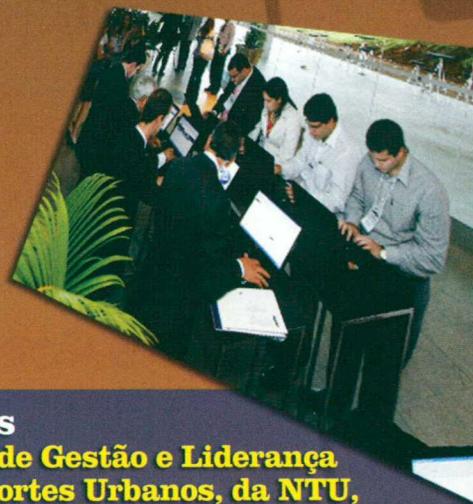
Padrão europeu na Geração 7

Novos ônibus Paradiso 1800 double decker e Paradiso 1600 low driver agregam mais luxo e conforto à família de rodoviários da Marcopolo



Empresas

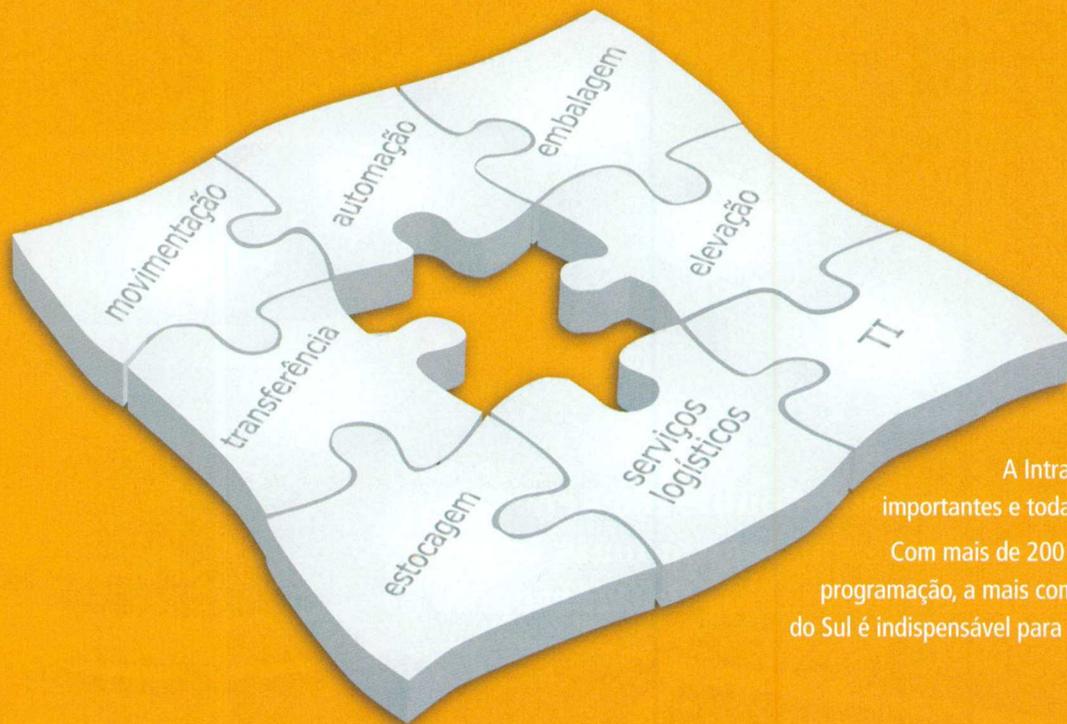
Tatsa argentina e Eaton se unem para produção de ônibus híbrido-elétrico



Entidades

Programa de Gestão e Liderança em Transportes Urbanos, da NTU, forma nova geração de empresários

A única feira completa em soluções de Intralogística



A Intralogística envolve diversas áreas importantes e todas estão presentes na MOVIMAT. Com mais de 200 expositores e uma diversificada programação, a mais completa feira do setor na América do Sul é indispensável para quem quer fazer bons negócios.

Programe-se para visitar a MOVIMAT e os eventos especiais da Semana da Logística

ARENA DO CONHECIMENTO - 2 a 5 de agosto
Mostra de soluções e inovação em Intralogística

TEST-DRIVE DE EMPILHADEIRAS - 2 a 5 de agosto
Você mesmo pode experimentar os equipamentos

SEMINÁRIO INTRALOGÍSTICA - 3 de agosto
O dia todo dedicado aos aspectos fundamentais da operação logística

SEMINÁRIO LOGISMAT - 4 de agosto
Cases de sucesso apresentados por profissionais do setor

SEMINÁRIO MELHORES PRÁTICAS EM SERVIÇOS LOGÍSTICOS - 5 de agosto
Estudos de casos de empresas



26ª FEIRA DE INTRALOGÍSTICA
Embalagem, Movimentação, Armazenagem,
TI, Peças e Serviços

2 A 5 DE AGOSTO
EXPO CENTER NORTE – SÃO PAULO – SP

EXPONHA | VISITE

Credencie-se já:
www.feiramovimat.com.br
11 5575 1400

Apoio

INTRA
Logística
MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAS

Promoção e Realização

IMAM

DIRETORIA

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

**Diretor de Redação e
Jornalista Responsável**
José Augusto Ferraz - (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br

Colaboradora

Valdir dos Santos (textos)

ARTE

Editor
Fábio Bortoloto - (MTB 31.295)
fabio@frotacia.com.br

COMERCIAL

Diretora

Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

Executivos de contas

Fred Fungaro
fred@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO

Gerente

José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente

Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Leitor
Fone/Fax: 55 11 3871-1313

E-mail: circula@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R\$ 132,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE,
CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)

05015-000 - São Paulo - SP - Brasil

Fone/Fax: 55 11 3871-1313

Home page: www.frotacia.com.br

ÔNIBUS é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção de empresas envolvida com o transporte rodoviário, de passageiros e cargas. Circula também junto a frotistas de veículos comerciais, ligados à indústria e ao comércio, compradores e fornecedores de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sem a prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de ÔNIBUS.

Editoração eletrônica - Editora Frota
Tratamento de Imagens e Arquivo Digital - Fênix
Impressão - VOX Editora

Laboratório Fotográfico - Capovilla
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Abril 2011

Parte integrante da revista FROTA&Cia
Circula como encarte, junto com a
Edição Nº 144 - de Abril de 2011

Dispensada de emissão de documentos fiscais, conforme
Regime Especial Processo SF- 908092/2002

O engodo do trem-bala

Divulgação



Em artigo publicado no jornal Folha de São Paulo, no dia 6 de maio, o ex-governador do Estado, Alberto Goldman, criticou a decisão do Governo Federal de construir o trem-bala (TAV). Segundo ele, a iniciativa não passa de um engodo, na medida em que milhões de brasileiros não dispõem de um transporte público de qualidade nas regiões metropolitanas e as rodovias e vias urbanas estão cada vez mais congestionadas de carros e caminhões. Por outro lado,

apenas para citar um exemplo, somente o metrô de São Paulo transporta 3,7 milhões de pessoas nos dias normais, enquanto o TAV tem previsão de conduzir 50 mil passageiros por dia, em média.

Se fosse construído nos dias atuais, os 70 Km do metrô paulistano custariam entre R\$ 21 a R\$ 28 bilhões. Já o TAV deve onerar os cofres federais em estimados R\$ 35 bilhões, embora especialistas apostem que a conta baterá na casa dos R\$ 50 bi. Isso significa que os recursos do TAV seriam suficientes para construir 100 Km de metrô ou corredores rápidos de ônibus (BRT), em várias capitais do País, beneficiando um número muito maior de pessoas.

Em conclusão, o ex-governador e ministro estadual dos Transportes, engenheiro Alberto Goldman, acredita que o TAV só se justificaria econômica, social e moralmente se as demandas por transporte público estivessem devidamente equacionadas.

O comentário tem razão de ser. De nada adianta parecer moderno aos olhos do mundo e sonhar com os resultados políticos e eleitorais que a Copa do Mundo e as Olimpíadas irão proporcionar aos gestores públicos. Mais importante de tudo é oferecer já, um transporte público de qualidade, que beneficie milhões de brasileiros que hoje sofrem com mobilidade tão deficiente.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Sumário

06 LANÇAMENTO

Marcopolo renova a Geração 7 com a chegada dos novos ônibus Paradiso double decker 1800 e low driver 1600



08 TRANSMISSÕES

A Tatsa e a Eaton firmam aliança para produção dos primeiros ônibus híbridos-elétricos na Argentina.

10 NEGÓCIOS

TAM fecha parceria inédita com a operadora Pássaro Marrom para vender passagens aéreas em terminais rodoviários

12 ADMINISTRAÇÃO

NTU lança programa de gestão e liderança em transporte urbano para preparar a nova geração de empresários do setor

03 SEÇÃO

Ponto a ponto

Olho no lance

A Secretaria Municipal de Transportes e a CET do Rio deram início à fiscalização eletrônica para coibir a invasão dos veículos no corredor preferencial de ônibus na Avenida Nossa Senhora de Copacabana (RJ). Apesar de não haver barreira física que impeça os motoristas de transitar na via exclusiva, um efetivo de guardas municipais e agentes de trânsito irá monitorar o local para orientar os cidadãos e evitar irregularidades. Apenas ônibus municipais e táxis ocupados com passageiros podem circular pelo corredor preferencial. Táxis especiais adaptados para portadores de necessidades e veículos de transporte escolar também são autorizados acessar a faixa.

Garantia inédita

Para estimular a venda de veículos seminovos e usados a Volare, fabricante de minibus, acaba de disponibilizar o inédito Programa Volare OKEI de garantia estendida suportada pela rede. Veículos da marca enquadrados na categoria Premium com até cinco anos de uso ganham mais um ano de garantia. O benefício abrange o trem de força (motor, caixa de câmbio e diferencial) e carroceria de qualquer veículo nas versões escolar, CFC, fretamento e turismo. Na categoria Classic, a garantia estendida é de três meses e inclui motor, caixa de câmbio e diferencial, em todos os minibus Volare, independentemente do modelo e segmento, com até oito anos de uso. Mais informação acesse o site www.volareokei.com.br



Biarticulados azuis

A pedido da comunidade, o prefeito de Curitiba, Luciano Ducci, autorizou a renovação dos famosos ligeirões, ônibus articulados com capacidade para 170 passageiros que fazem as linhas do Ligeirão Pinheirinho-Carlos Gomes e Boqueirão. Com visual renovado e capacidade ampliada para 250 passageiros, os mais de novos 20 ônibus circulam agora com a cor azul em lugar do tradicional vermelho. A frota de biarticulados azuis representa aumento de 45% na capacidade nestas duas linhas. “Os novos ônibus têm tecnologia de ponta, utilizam 100% de biocombustível, oferecem mais conforto e rapidez, possuem 28 metros de comprimento e já são sucesso na mídia nacional”, disse o vereador Francisco Garcez, autor do requerimento aprovado na Câmara.

Prazo apertado

A Marcopolo, maior fabricante brasileira de carrocerias para ônibus, afirmou que nenhum de seus veículos está preparado, até o momento, para receber os futuros motores Euro 5 (Proconve 7), obrigatórios a partir de 1º de janeiro próximo. Até o fechamento desta edição os fornecedores de chassis, responsáveis pela oferta da tecnologia, não haviam disponibilizado os propulsores para possíveis adaptações na linha de produtos da encarroçadora. “Se isso acontecer somente no segundo semestre não haverá tempo suficiente para promover as mudanças necessárias”, afirmou Paulo Corso, diretor de operações comerciais Mercado Brasil da Marcopolo.



Teatro nos ônibus

O dia-a-dia de quem passa pelo Corredor ABD (São Mateus/Jabaquara), na região metropolitana de São Paulo, está mais divertido com as cenas lúdicas e inusitadas do projeto “Teatro nos Ônibus”. A iniciativa que leva cultura e cidadania aos passageiros é da Concessionária Metra, operadora do corredor, com apoio da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP. O projeto foi criado em fevereiro de 2009 e conta com uma equipe de atores liderada pelo diretor Fernando Lyra Jr., que percorre de 2ª a 5ª feira as linhas e os terminais do Corredor ABD. As apresentações duram em média 12 minutos e acontecem em trechos aleatórios, em qualquer uma das 13 linhas do sistema.

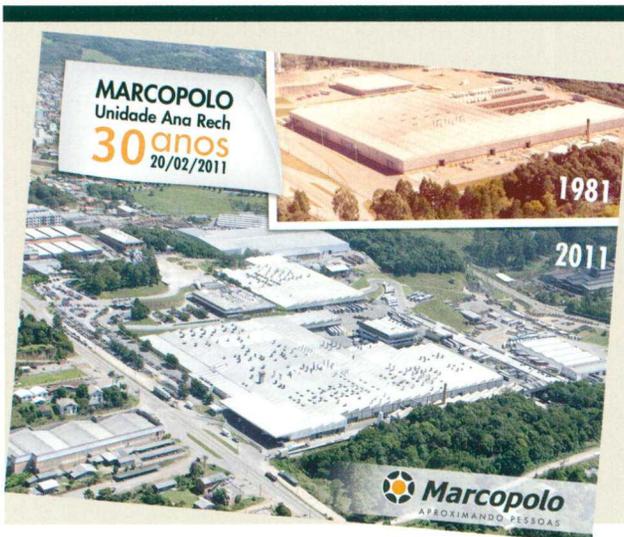
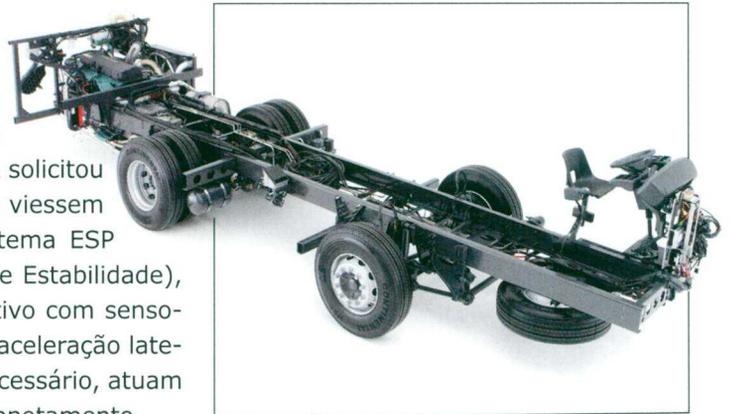
União faz a força

Preocupadas com a proliferação do transporte ilegal de passageiros em Campina Grande (PB) e os prejuízos causados à sociedade, as entidades representativas das diferentes modalidades do serviço público de transporte de passageiros da região se uniram e fundaram o Comitê em Defesa do Transporte Público Legal. Segundo o superintendente do SITRANS, Anchieta Bernardino, o comitê tem como objetivo sugerir e reivindicar dos poderes públicos constituídos a viabilidade e melhores condições para a prestação dos serviços públicos legais de transporte de passageiros. O comitê vai defender também o eficiente e permanente combate ao transporte clandestino e ilegal de passageiros no Município de Campina Grande.

Renovação da frota

A Volvo Bus Latin America fechou a venda de 177 chassis de ônibus rodoviários para o JCA, um dos maiores grupos empresariais ligados ao transporte rodoviário de passageiros. A conglomerado comprou um lote inteiro do modelo B240R, com motor de 340 cv, na configuração de eixos 4X2. Os novos ônibus irão rodar nas frotas das empresas Auto Viação

1001, Auto Viação Catarinense e Opção Turismo. O Grupo JCA solicitou que todos os veículos viessem equipados com o sistema ESP (Sistema Eletrônico de Estabilidade), um avançado dispositivo com sensores que monitoram a aceleração lateral do veículo e, se necessário, atuam no freio para evitar capotamento.



30 anos de comemoração

O complexo industrial da Marcopolo de Ana Rech, uma das mais modernas fábricas do mundo para a produção de ônibus, comemorou 30 anos de atividades. Inaugurada em 20 de fevereiro de 1981, a principal unidade da empresa hoje com 88 mil m² de área construída. O espaço também abriga o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento, com mais de 300 técnicos e engenheiros dedicados à contínua evolução e aprimoramento dos modelos. A planta tem capacidade para produzir cerca de 50 veículos diariamente e, desde a inauguração, cerca de 160 mil ônibus, entre micros, urbanos e rodoviários já passaram por suas linhas.



PARADISO 1800

PARADISO 1600

PADRÃO EUROPEU

Marcopolo amplia a família de ônibus da Geração 7, modelos chegam com design revolucionário para atender o transporte rodoviário de passageiros

Após três anos de desenvolvimento, a Marcopolo apresenta dois novos integrantes que completam a linha de ônibus rodoviários da Geração 7. Trata-se dos modelos Paradiso 1800 Double Decker e o Paradiso 1600 Low Driver, ambos desenvolvidos especialmente para atender às necessidades do transporte de passageiros. E mais, as novidades devem consolidar de vez a identidade da marca no segmento de ônibus de luxo. “Somos uma das poucas encarregadoras no mundo que trabalha com mais de 168 modelos de chassis diferentes. Esse desafio ainda é maior quando é necessário adaptar o volante no lado direito dos carros para exportá-los”, diz Paulo Bellini, fundador e presidente do Conselho de Administração da empresa.

No caso do modelo Paradiso 1800 Double Decker (dois andares) a versão 6x2 mede 13.200 mm e o modelo DD 8x2 tem 14.000 mm de comprimento, ambos com largura de 2.600 mm. Já o Paradiso 1600 Low Driver (com o condutor posicionado mais abaixo) está disponível nas versões 4x2 e 6x, com 14.000 mm de comprimento, 2.600 mm de largura e altura interna de 1.890 mm. “Nessa configuração é possível atender as legislações no Brasil e em vários países da Europa”, garante Paulo

Corso, diretor de operações comerciais Mercado Brasil da Marcopolo (ver quadro).

MELHORIAS

Em relação à parte externa dos novos veículos a dose de inovação surpreende, e não deixam nada a desejar aos ônibus que já rodam na Europa. Comparações a parte, os modelos receberam importante evolução na aerodinâmica, além de um novo acabamento com linhas futurista que agregam modernidade e resultam em menor consumo de combustível. “Temos apenas 0,42 de coeficiente de resistência aerodinâmica, um feito em todo o mundo. Um bom automóvel tem 0,32 e um caminhão equipado com defletor 0,74”, gaba-se José Carlos Boher, responsável pelo desenvolvimento da Geração 7 e designer da Marcopolo.

Ainda na parte externa os modelos ganharam uma nova frente com acabamentos diferenciados, pára-brisas panorâmicos maiores e curvos que ampliam a visibilidade dos motoristas e passageiros. Um novo conjunto ótico com LED's nas luzes de direção e de posição (farol diurno) foi atentamente escolhido para equipar os dois modelos G7. Sem contar os novos espelhos retrovisores que re-



forçam o design e a identidade da Marcopolo.

“Temos a felicidade de a cada nova Geração de ônibus durar dez anos, metade desse tempo a nossa equipe coleta informações que influenciam no desenvolvimento de um novo produto”, conta Boher.

CONFORTO

No interior dos ônibus chama a atenção o elevado padrão de conforto, segurança e acabamento. A cabine foi totalmente redesenhada e a poltrona do condutor auxiliar está posicionada mais atrás. Um novo painel, com satélites retráteis, incorpora todos os instrumentos como display da câmera de ré, câmeras internas e o sistema multiplex (funções conjugadas de todos os equipamentos do ônibus). Os modelos ganharam portas mais largas com

escadas que apresentam design diferenciado nos degraus, totalmente iluminado com luzes em LED que acendem por meio de sensores de presença e apagam automaticamente.

Outra novidade é o teto solar panorâmico no salão de passageiros, oferecido para permitir maior contato com o ambiente externo. No caso do modelo Paradiso Low Driver 1600 a iluminação é todo em LED, com luzes indiretas. A mesma iluminação está presente ainda nas luzes de leitura dos porta-focos, com acionamento por toque, que contam com saídas individuais para ar-condicionado, plug para fone de ouvidos e controle de volume do som com amplificadores de áudio individuais e integrados. Já o Paradiso DD 1800 ganhou iluminação também em LED e com luzes indiretas apenas no piso inferior. O corredor do piso central foi revestido de madeira para assegurar melhor isolamento térmico e



Fotos: Divulgação

Interior dos ônibus rodoviários foi redesenhado e ganhou novos padrões de conforto, além de luzes em Led's

acústico. Em ambos os modelos o sistema de ar-condicionado ganhou novos dutos integrados ao teto e chicote elétrico separado, para melhor funcionamento.

TOALETE E TV

Os modelos Paradiso DD 1800 e LD 1600 também ganharam novo toalete mais prático e espaçoso. As cores e iluminação diferenciadas de seu interior tornam o ambiente mais agradável. Uma nova entrada de ar condicionado foi pensada para oferecer maior conforto. A torneira e descarga ganharam acionamento sensível ao toque e a pia, posicionada no sentido longitudinal, aumenta o conforto quando em uso durante a viagem. Ambos os modelos saem equipados com novo monitor frontal de 23 polegadas e monitores de 15 polegadas posicionados no teto ao longo de todo o salão.



Estratégia de vendas



Com a completa linha Geração 7 a Marcopolo espera comercializar 150 unidades/ano no Brasil. “Já temos 50% das duas versões com vários pedidos engatilhados”, diz Corso sem revelar números. O volume maior de pedidos é esperado de países como Argentina, Chile, Peru, Paraguai, Bolívia e África do Sul. “O Double Decker é muito expressivo no exterior e apresenta um volume entre 500 e 800 unidades exportadas para a Argentina, Chile, Peru, Paraguai, Bolívia e África do Sul”, diz Bonher. “A tendência mundial por veículos grandes deve elevar em 10% as exportações da Marcopolo esse ano, prevêem os executivos.

Por Luciana Duarte

Vitória portenha

A Tatsa e a Eaton firmam aliança para produção dos primeiros ônibus híbridos-elétricos na Argentina. Empresas projetam uma demanda de até 1.500 veículos, no prazo de dez anos

A pesar de contar com uma frota de ônibus e um parque industrial dedicado a esse mercado bastante inferior numericamente, em comparação ao Brasil, coube à Argentina dar o primeiro passo para a produção de veículos híbridos na América Latina. No último dia 15 de abril a Eaton, produtora de sistemas e equipamentos para gerenciamento de energia e a Tatsa, fabricante de veículos para o transporte de passageiros, anunciaram em Buenos Aires uma parceria para fabricação em série de ônibus híbrido-elétricos naquele país. O acordo conta, ainda, com o apoio da Fundação Clinton para o desenvolvimento de novas tecnologias em favor do meio ambiente. Apresentado em 2009, o primeiro protótipo do ônibus híbrido-elétrico foi desenvolvido pelo Departamento de Mecânica da Universidade Nacional de La Plata, com recursos do governo argentino, ao custo de US\$ 320 mil.

TECNOLOGIA TESTADA

Pelo acordo firmado de coo-

Planos para o Brasil

Patrick Randrianarison, presidente da Eaton Corporation para a América do Sul revelou em Buenos Aires que, até o final deste ano, a filial brasileira da empresa irá produzir as primeiras caixas automatizadas da marca no país. "No momento, estamos em negociações com fornecedores para suprimento de peças e componentes para essas transmissões", admite o executivo. A fabricação de sistemas híbridos na subsidiária também está nos planos da empresa. A produção pode ocorrer já em 2012 ou, no máximo, em 2013.



Ônibus híbrido-elétrico da Tatsa: fabricação em série

peração, a Eaton se compromete a fornecer o sistema híbrido elétrico completo desenvolvido pela empresa. A tecnologia acumula mais de 160 milhões de quilômetros de testes, uma vez que já equipa mais de três mil veículos em todo o mundo, em países como Estados Unidos, Austrália, Canadá, China, França, Alemanha e muitos outros. O conjunto inclui uma caixa de câmbio automatizada de seis velocidades acoplada a um motor elétrico de 65cv e um módulo integrado de controle e supervisão do sistema. Além de gerenciar a tração do motor a diesel e do motor elétrico, o sistema reaproveita a energia gerada durante as frenagens para alimentar as baterias. "O sistema híbrido-elétrico da Eaton já demonstrou que pode reduzir em cerca de 30% o consumo de combustível e até 40% o volume de emissões", garante Ricardo Dantas, diretor de marketing da empresa.

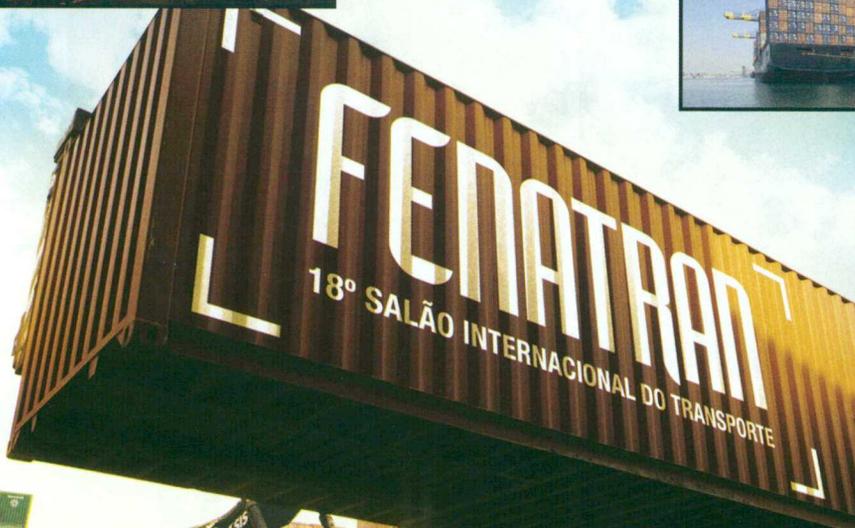
A produção de ônibus híbridos na Argentina seguirá um cronograma previamente estabelecido entre as duas companhias. Ao longo de 2011 a Tatsa vai fabricar cinco unidades protótipos para servir de pré-série, antecipando a produção de outras vinte unidades adicionais, que deverão entrar em circulação no prazo de 180 dias. O lote inicial vai servir a uma outra empresa do grupo controlador da Tatsa – a Plaza Serviços Urbanos – que opera 20 linhas de ônibus urbanos em Buenos Aires. Em um período de dez anos, a Tatsa projeta um mercado de 1.500 unidades desses veículos. 

O jornalista José Augusto Ferraz viajou para a Argentina a convite da Eaton

QUER FAZER GRANDES NEGÓCIOS NO SETOR DE TRANSPORTES? O MELHOR CAMINHO É NA FENATRAN.



A FENATRAN - Salão Internacional do Transporte – reúne os mais importantes players nacionais e internacionais do segmento. É uma oportunidade única para divulgar seus produtos e serviços, conhecer as perspectivas do mercado, construir grandes parcerias e estreitar relações com os clientes e prospects.



SUCESSO TOTAL EM 2009

- 355 expositores de 15 países.
- 64 empresas fizeram sua estreia no evento, sendo 48 novas empresas nacionais e 16 internacionais.
- 98% dos visitantes têm a intenção de retornar em 2011.
- 89% dos expositores ficaram satisfeitos com os resultados obtidos.
- 70% dos visitantes participam do processo de compra.

24 A 28 DE OUTUBRO DE 2011
ANHEMBI - SÃO PAULO - SP

Os avanços tecnológicos de um setor que nunca para em um único lugar
www.fenatran.com.br

**NÃO PERCA MAIS TEMPO E
RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO.**

Tel.: 11 3060-4954

E-mail: feirastecnicas@reedalcantara.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.



Montagem sobre fotos: Divulgação

Guichê da Pássaro Marron: porta de entrada para viagens de avião

Parceria inédita

Pássaro Marron fecha acordo com a TAM para vender passagens rodoviárias combinadas com viagens aéreas

Já diz o ditado: “se não pode com inimigo, junte-se a ele”. Foi o quem bem fez a Pássaro Marron e a TAM em recente parceria inédita. A conhecida operadora paulista de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros e a gigante aérea, que disputam o mesmo público alvo, se uniram para promover a venda combinada de bilhetes. O serviço será oferecido tanto nos terminais rodoviários da Pássaro Marron como em todas as lojas da TAM. O inovador acordo vai ampliar as facilidades de acesso às viagens de avião, principalmente para as classes emergentes que uti-

lizam o transporte rodoviário por ônibus, em trechos não servidos por aeroportos.

“A iniciativa beneficia diretamente os usuários do transporte aéreo e rodoviário, por oferecer comodidade para a compra ou a reserva on line de passagens e pacotes turísticos diretamente nos guichês das empresas”, destaca Miguel Petribu, diretor de transportes da Empresa de Ônibus Pássaro Marron. Atualmente, as rotas rodoviárias abrangem 50 cidades nos Estados de São Paulo e Minas Gerais. “Esta é mais uma iniciativa que materializa nossa mensagem aos passageiros entrantes no mercado de aviação de que a TAM é

"A parceria com a operadora Pássaro Marron materializa nossa mensagem de que a TAM é para todos", diz Manoela Amaro



para todos", destaca por sua vez a diretora de Marketing da Tam, Manoela Amaro.

Outro benefício da parceria, explica Petribu, é o fato da ação complementar as atividades desenvolvidas pelas duas empresas. São mais de 3 mil partidas oferecidas diariamente a partir da rede Pássaro Marron, que permitem aos passageiros de qualquer uma dessas localidades embarcar em vôos internacionais da TAM (doméstico ou internacional). "Vamos garantir o deslocamento oferecendo o Airport Bus Service, uma divisão da nossa empresa que faz a interligação de ônibus entre os aeroportos até da Capital", explica.

PROJETO PILOTO

Para assegurar a qualidade dos serviços oferecidos, as duas companhias optaram por implantar um projeto piloto no município de São José dos Campos, no interior paulista. Uma agência da Pássaro Marron situada no terminal rodoviário da cidade comercializará passagens aéreas e roteiros turísticos da TAM. Ao mesmo tempo as lojas da TAM localizadas em São Paulo oferecerão bilhetes de ônibus. Após o período experimental do projeto, que vence dia 30 de junho, as empresas pretendem

estender a parceria para outros terminais da operadora rodoviária.

A novidade vai permitir que um passageiro da região de Aracaju, por exemplo, possa viajar para Campos do Jordão, Cidade da Fé (Aparecida) ou para o litoral Norte de

São Paulo, adquirindo todo o pacote (aéreo e terrestre) na loja franqueada da TAM na Capital sergipana. O objetivo é colocar à disposição dos passageiros, roteiros turísticos que tenham sinergia com as malhas aéreas da TAM e terrestre da Pássaro Marron. O mesmo pode ocorrer quando um cliente desejar fazer uma viagem partindo de uma capital nacional utilizando o modal rodoviário em direção ao exterior. As empresas não divulgam valores, nem tampouco se os preços das passagens sofrerão reajustes.

DIVULGAÇÃO

Mesmo sem revelar números, a TAM e a Pássaro Marron vão investir em uma campanha de divulgação da parceria. A idéia inicial é utilizar as publicações das duas empresas, no caso a revista TAM Nas Nuvens e o jornal Primeira Chamada, distribuídas gratuitamente a bordo. Os ônibus também serão adesivos nos vidros traseiro e na parte interna, além dos protetores de cabeça das poltronas, com mensagens alusivas à parceria.

Em média, a TAM opera mais de

861 vôos diários, enquanto a operadora paulista dispõe de cerca de 280 ônibus rodoviários que percorrem rotas no Brasil. A companhia aérea afirma ter interesse em estender a iniciativa para outras empresas de ônibus que operam nas demais regiões do País. Para isso não poupará esforços para ampliar a sua rede das atuais 79 para 200 lojas em todo o Brasil, até o final de 2011. 

Por Luciana Duarte

Concorrência com o avião

A iniciativa da Pássaro Marron em se aliar com o "inimigo" tem plena justificativa, diante da feroz disputa pelo passageiro promovida pelos modais aéreo e rodoviário. Segundo a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) os terminais rodoviários perderam mais 3 milhões de passageiros para as companhias aéreas brasileiras, apenas no último ano. A principal razão, além da rapidez que um avião proporciona em relação às viagens rodoviárias é o preço promocional das passagens aéreas. Por essa razão a classe C tem trocado as plataformas rodoviárias pelos portões aeroportuários. Em recente declaração ao jornal O Estado de São Paulo, a Viação São Geraldo confirmou que a queda na demanda de passageiros obrigou a empresa a desativar seis horários de São Paulo para Recife (PE). "Atualmente, temos apenas um horário diário para quem deseja embarcar para a capital pernambucana", declarou a empresa.

Capacitação à distância

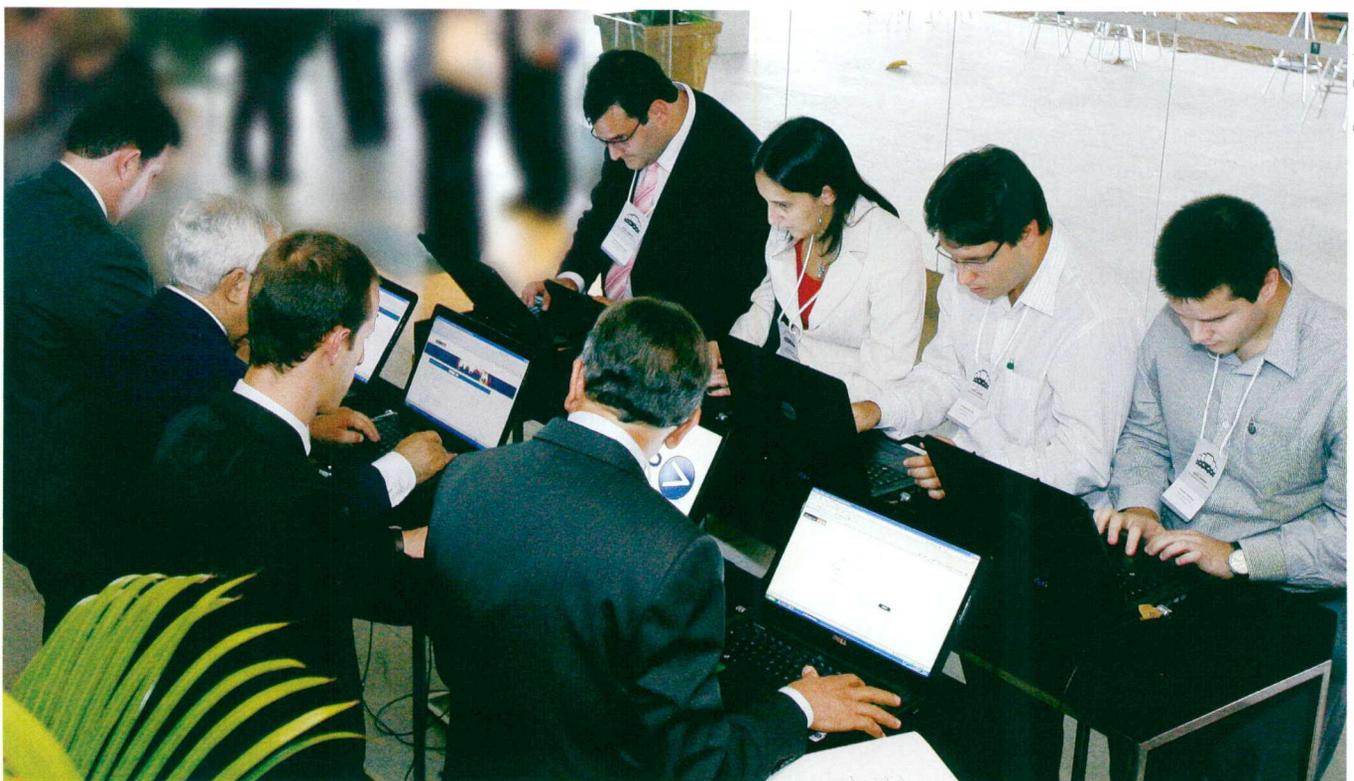
NTU lança Programa de Gestão e Liderança em Transportes Urbanos para preparar nova geração de empresários a assumir herança de família de pelo menos meio século

Executivos participam do curso Gestão e Liderança em Transportes Urbanos oferecido via internet pelo Grupo Ibmec Educacional

Atenta a uma nova geração de empresários que se prepara para assumir o comando, a Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) acaba de lançar o Programa Gestão e Liderança em Transportes Urbanos. O curso customizado, disponível em diferentes regiões do país, é uma especialização no formato de MBA (sigla em inglês de Master in Business Administration) com foco em transporte. O objetivo é qualificar empresários e executivos do setor que buscam aprimorar os conhecimentos na área, para melhor gerenciar o sistema de transporte urbano brasileiro. A iniciativa conta com as parcerias da

Fetranspor (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro), da Instituição de ensino Ibmec, da UCT (Universidade Corporativa do Transporte) e da Mercedes-Benz.

O transporte urbano de passageiros está se desenvolvendo cada vez mais no Brasil, o que demanda atualização constante dos profissionais da área”, explica o presidente da NTU, Otávio Cunha em recente entrevista durante o lançamento do Programa. “A maioria dos empresários que chegam ao setor assumem uma herança de família de, pelo menos, meio século”, acrescenta. Esses novos executivos - opina o dirigente - devem se preparar para o



Fotos: Divulgação

novo cenário da mobilidade urbana que está sendo desenhado, privilegiando o transporte sustentável em sintonia com a dinâmica das cidades e da população.

AULAS ONLINE

A metodologia escolhida foi a modalidade de Ensino a Distância (EAD) oferecida via internet pelo Grupo Ibmecc Educacional SA, empresa focada em educação executiva com programas de MBA, CBA, cursos livres e soluções corporativas. O programa com duração de dois anos será cumprido em duas etapas. A primeira tem como objetivo desenvolver e aperfeiçoar competências, a segunda prevê a abertura de quarenta vagas e tem como objetivo o desenvolvimento da liderança.

O primeiro módulo do Programa "Gestão & Liderança em Transportes Urbanos" vai oferecer uma carga horária de 360 horas aos cerca de 200 participantes selecionados de várias cidades do Brasil como São Paulo, Rio de Janeiro, Cuiabá, Porto Alegre, Manaus, Belém, São Luís, Teresina, Fortaleza, Natal, Recife, Vitória e Salvador, entre outras. Na prática, os participantes irão receber aulas ministradas a distância duas vezes por semana, em tempo real por meio de vídeo aula e plataforma web, somada a disponibilização de material didático impresso por disciplina.

Otávio Cunha:
o transporte
urbano de
passageiros está
se desenvolvendo
cada vez mais, diz



Metodologia de ensino

Há tempos, o método de ensino online vem habilitando profissionais em todo o Brasil. Com forte atuação nesse mercado a Ibmecc utiliza a metodologia online para unir procedimentos pedagógicos, tecnologias e ferramentas diversas. A estratégia permite garantir os melhores resultados, tanto em flexibilidade e profundidade dos conteúdos e das atividades como em networking. Em diversas fase do processo a própria Ibmecc se encarrega de organizar as turmas, disponibilizar equipe que reúne habilidades específicas e professores que se encarregam de elaborar o conteúdo de cada curso. Todo o trabalho fica disponível para os alunos do Campus Ibmecc virtual 24 horas por dia.

MÉTODO DINÂMICO

O método objetiva desenvolver a atuação profissional e estratégica da gestão em negócios, fundamentada na visão pragmática, em sólida teoria e na perspectiva dialógica e coletiva. O alicerce didático-pedagógico suscita amplo debate sobre a qualificação do empresário de transportes ao contemplar a teoria como ponto de partida à ação gerencial e à tomada de decisão (ver quadro).

No Campus Virtual Ibmecc online o conteúdo será oferecido por professores conferencistas, responsá-

veis pela mediação das aulas e, ainda, professores online que devem facilitar o processo de aprendizagem com assistentes presenciais que darão suporte operacional. No término de cada disciplina será aplicada uma avaliação dos participantes. Na grade curricular do curso online os participantes rece-

berão informações a respeito de: Gestão de Pessoas e Liderança; Contabilidade Financeira e Gerencial; Gestão Financeira; Gestão Estratégica de Empresa de Transporte; Gestão de Marketing; Gestão de Operações; Gestão de Suprimentos e Logística; Gestão de Processos, Negociação Estratégica, Sustentabilidade Empresarial e Responsabilidade Social; Jogos de Negócio; Legislação Aplicada ao Sistema de Transporte; Mobilidade Urbana; Tecnologia de Transporte; Gerenciamento de Frota; Planejamento de Sistemas de Transporte e Projeto Aplicativo.

As primeiras turmas foram formadas após um longo processo seletivo coordenado pelo Ibmecc entre os dias 2 e 31 de março de 2011. O curso será subsidiado em parte pela entidade e cada aluno irá pagar doze parcelas mensais no valor de R\$ 300,00. 

FROTA&Cia Serviço
Para mais informações
acesse os sites:
www.ntu.org.br
www.ibmecc.br



Fotos: Divulgação

Mais investimentos

❖ A **Braspress**, tradicional empresa de Encomendas Urgentes, vai investir R\$ 33 milhões em tecnologia da informação para modernizar áreas de gestão da empresa. As soluções implementadas incluem instalação do sistema de gestão empresarial da Oracle E-Business Suite e o Datapress II – software mais moderno na gestão de Transportes baseado em arquitetura SOA, BPM, Java e outras ferramentas de desenvolvimento – além de uma reestruturação no parque de hardware em seu Datacenter.

Convite aceito

❖ O diretor executivo da Randon S.A, **Norberto Fabris** (foto), vai integrar o novo board of directors da SAE Brasil, principal associação de engenheiros da área da mobilidade. O executivo caxiense será responsável pela Região Sul que inclui os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.



Uma década de sucesso

❖ A **ZF Lemförder Tecnologia de Chassis para Veículos**, fabricante de componentes de suspensão e direção pertencente ao Grupo ZF, comemora dez anos de atividades no Brasil. Simultaneamente a celebração a empresa anunciou um aporte de investimentos de R\$ 32 milhões até 2015 no País. Os recursos serão destinados para desenvolver novas tecnologias de produtos, de processos, e aumento de capacidade de produção.

Vai e vem

❖ **Ariel Depascuali** (foto) é o novo presidente da **Bridgestone no Brasil**. O executivo, que já atuou também nas unidades da Argentina e do México da empresa, chega com o compromisso de expandir e preparar a companhia para o futuro.



Hamilton Kiyomasa Ikezili foi nomeado gerente de logística na unidade de Itapevi, da **Ativa Distribuição e Logística**. Ele assume o posto com a meta de aumentar em 10% o faturamento das operações logísticas e ofertar novos serviços aos clientes já existentes.

A **TNT**, empresa de transporte de carga expressa, acaba de contratar **três novas colaboradoras na diretoria de Vendas e Marketing**. **Raquel Yamashita Battin** assume o cargo de gerente de suporte e administração de vendas, **Patrícia Sarti** chega para atuar na gerência de treinamento de vendas e **Adriana Helena Celestino** ocupa a gerência de televendas de São Paulo.

Nova filial

❖ A **Atlas Transportes & Logística** é uma das maiores transportadoras do Brasil. País acaba de abrir filiais em Rondônia e Rio de Janeiro. As unidades situadas na cidade de Ji Paraná (RO) e em Resende (RJ) são estratégicas para a empresa atender ao aumento forte da movimentação de cargas na região. Além de seguir o critério da empresa de abertura de filiais com o fluxo mínimo no local de 400 toneladas por mês. Atualmente possui 40 filiais estrategicamente loca-

lizadas nas cinco regiões do Brasil.

Expansão nos negócios

❖ O **Grupo Hübner**, de Curitiba, celebrou 30 anos de atividades e aproveitou a ocasião para anunciar a construção de quatro novas fábricas. As novas unidades serão construídas em um terreno de 1 milhão de metros quadrados, totalizando 60 mil m² de área construída. Uma parte das instalações serão voltadas para a produção de autopeças e implementos rodoviários. A previsão é inaugurar o complexo industrial em 2013.

FROTA&Cia ON LINE
Quem transporta, acessa.

Notícias do mundo do transporte atualizadas em tempo real

www.frotacia.com.br

Sider Randon **LINHA**®

o sider carregado de inovações



- Novo central lock
- Novo visual traseiro
- Novo balancim
- Novo pega mão

- Novo suporte "mão de amigo"
- Nova catraca tensionadora
- Novo fechamento superior frontal
- Trelíças do teto redimensionadas

- Apara-barro antispray
- Protetores laterais parafusados
- Instalação elétrica totalmente em LED
- Caixa de rancho isotérmica*

* opcional

PRATICIDADE

Novidades que trazem maior produtividade e facilidade de operação.

SEGURANÇA

Inovações que garantem um trânsito mais seguro.

DURABILIDADE

A qualidade da marca Randon, com a tecnologia da pintura DuraTech®.

RANDON®

IMPLEMENTOS

Respeite a sinalização de trânsito.

www.randon.com.br/linha-r

A CAO A MONTADORA ORGULHOSAMENTE APRESENTA A MAIS NOVA SENSAÇÃO DA HYUNDAI.



HD78

A NOVA FERA DA HYUNDAI.

LANÇAMENTO

CHEGOU O HD78.
UM PRODUTO GENUINAMENTE BRASILEIRO COM TECNOLOGIA
HYUNDAI DE ÚLTIMA GERAÇÃO, PRODUZIDO NO BRASIL PELA
CAOA MONTADORA COM CAPITAL 100% NACIONAL.



PESO MÁXIMO DE 7,8 TONELADAS.
ÁREA DE CAÇAMBA DE 2 M X 4,80 M.

- CABINE BASCULANTE 45°, DE FÁCIL MANUTENÇÃO. AS NERVURAS REFORÇADAS NO TETO OFERECEM SEGURANÇA MÁXIMA.
- VÁRIAS OPÇÕES DE CARROCERIA.



CABINE MUITO MAIS CONFORTÁVEL
E ESPAÇOSA, COM VOLANTE AJUSTÁVEL
E AR-CONDICIONADO.



MOTOR TURBOCHARGER COM INTERCOOLER
POTÊNCIA MÁXIMA.



PRODUZIDO NO BRASIL NA FÁBRICA DE
ANÁPOLIS - GO.

Alguns equipamentos descritos nas fotos e nos textos são opcionais e podem ou não estar disponíveis na versão apresentada neste anúncio. Consulte o distribuidor.

MUITO MAIS DURABILIDADE, BAIXO CUSTO OPERACIONAL E OTIMIZAÇÃO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL.

www.hyundai-motor.com.br DISTRIBUIDORES EM TODO O PAÍS: 0800 55 95 45

Cinto de segurança salva vidas.