frota&cia@lotuscom.com.br

Ano VI – Nº 35 – julho 2000 – R$ 7,50 - Publicação Mensal

FROTA & CIA

LÓTUS COMUNICAÇÕES

SEGUROS

RISCOS SÓ PARA O TRANSPORTADOR

a GERAÇÃO MUNDIAL

De olho no mercado global, a Marcopolo lança a Geração VI de rodoviários, com ganhos de qualidade, praticidade e conforto, sem aumentar os custos

Sabe como o pessoal do Sul do Brasil fala agilidade, rapidez e eficiência?

É assim: BRASPRESS®

Do Sul, já veio (e continua chegando!) muita gente boa: *Elis Regina, Getúlio Vargas, Andrade Muricy, João Turin, Dalton Trevisan...*

O Sul é lindo! Tem as *Matas de Araucária, a Gralha Azul, as Cataratas do Iguaçu, a Rua das Flores, o Rio Guaíba, o Parque da Redenção, a maravilhosa Praia da Joaquina, a Ponte Hercílio Luz, os campos gaúchos, o churrasco incomparável.*

Tem tudo o que há de mais belo neste país de tanta variedade.

BRASPRESS NO SUL DO BRASIL

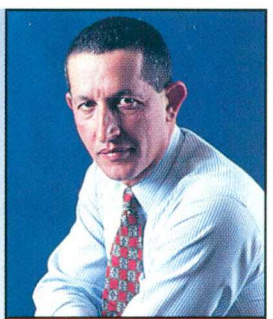
350	FUNCIONÁRIOS ESPECIALIZADOS
120	VEÍCULOS DE DISTRIBUIÇÃO
64	ESTAÇÕES COMPUTADORIZADAS DE SERVIÇOS
8	SERVIDORES DE REDE
56	LINHAS TELEFÔNICAS
8	E-MAILS

Na **BRASPRESS**® agora mais os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A partir de 15 de julho!!

CHAME A BRASPRESS.

http://www.braspress.com.br - Tel.: (0XX11) 6224 9000



José Augusto Ferraz
E-Mail: joseferraz@lotuscom.com.br

REFLEXÕES DO ASFALTO

Os jornais noticiaram há poucos dias, o projeto de um senador da República de privatizar a BR-163, que liga Cuiabá a Santarém. Não por coincidência o autor é um dos maiores produtores de soja do país. Caso aprovada a proposta ainda este ano, segundo ele, as obras poderiam começar em 2001 e sua conclusão, "a toque de caixa", ocorreria em 2003, se tudo corresse conforme o previsto.

A notícia não causaria espanto nesta década de privatizações, não fosse por um simples detalhe: boa parte da BR-163 não passa de terra batida, uma vez que dos 1750 km que formam a estrada apenas 812 km estão pavimentados Em outras palavras, cansada de esperar pelas promessas do governo, a iniciativa privada simplesmente resolveu tomar para si a tarefa de investir em asfalto, para garantir o escoamento da própria produção.

De tabela, o investimento traria uma significativa redução nos custos operacionais do transporte, além de significativo incremento das exportações de grãos. A conclusão da rodovia custaria US$ 300 milhões os quais, por sua vez, seriam rateados entre empresas de grande porte, que atuam na região. Estas formariam uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), organizada e sugerida pelo próprio senador, com a finalidade de tocar a dita obra.

É justo perguntar por que, a obra jamais saiu do papel?

A rodovia faz parte do programa Avança Brasil, mas jamais saiu do papel. É justo perguntar por quê, ainda mais se, pelos cálculos do autor da proposta, o investimento seria amortizado só com a arrecadação de impostos, em decorrência do incremento de US$ 1,2 bilhão na economia brasileira, graças à nova via.

Se o governo acha correto deixar para o empresariado o encargo de investir no asfaltamento de estradas, pode-se esperar, ao longo do tempo, a delegação de todas as suas demais tarefas para a iniciativa privada. Até o dia em que tudo estará privatizado, dispensando assim a máquina do governo, e tudo o mais que gira em sua órbita, por absoluta ausência de função.

José Augusto Ferraz é Diretor da Lótus Comunicações e Publisher de FROTA & Cia.

FROTA & CIA

DEPARTAMENTO EDITORIAL
Publisher - José Augusto Ferraz (MTb 12.035)
joseferraz@lotuscom.com.br
Editor - Pedro Bartholomeu Neto (MTb 12.920)
barto@lotuscom.com.br
Redator - Aparecido Francisco (Mtb 22.933)
cido@lotuscom.com.br
Colaboradores Autônomos
Walter Craveiro (fotos)
Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz (MTb 12.035)

ARTE
Diagramação - Fábio C. Bortoloto
fabio@lotuscom.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Diretora de Contas - Solange Sebrian
sebrian@lotuscom.com.br

REPRESENTANTES
Rio de Janeiro
GRP-GRUPO DE REPRS. & PROPAG. LTDA.
Av. Graça Aranha, 145 - cj. 902
24320-400 - Rio de Janeiro- RJ
Fones: (021) 262-0130/2753/2578/2457
Rio Grande do Sul
CURI E ASSOCIADOS
R. Inhandui, 60 - 90820-170 - Porto Alegre, RS.
Fone/Fax: (5551) 241-2286

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO
Gerente - Solange Hette Stella
solangehette@lotuscom.com.br

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
Gerente - Edna Amorim
edna@lotuscom.com.br

ASSINATURAS
FONE/FAX: (5511) 864-9655

ASSINATURA ANUAL:
PREÇO DE CAPA x 12 EDIÇÕES
PREÇO DO EXEMPLAR AVULSO:
O CONSTANTE DA CAPA

DATALÓTUS
Coordenadora
Solange Hette Stella
Consultora
Edna Arantes

REDAÇÃO, PUBLICIDADE E CIRCULAÇÃO:
Rua Melo Palheta, 172 (Água Branca)
CEP 05002-030 - São Paulo (SP), BRASIL
FONE/FAX: (5511) 3864-9655

@ **INTERNET: www.lotuscom.com.br**

FROTA & Cia. é um órgão de comunicação editado pela Lótus Comunicações Ltda., registrado no INPI sob o nº 81 7601635.**FROTA & Cia.** é uma publicação mensal, com circulação dirigida e controlada, enviada a executivos e técnicos de empresas de transportes e embarcadores de cargas, grandes frotistas e fornecedores de produtos e serviços de transporte do Brasil e dos países do MERCOSUL. É livre a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações desde que citada a fonte. Não são aceitos textos editoriais pagos. Textos editoriais não têm vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **FROTA & Cia.**

EDITORAÇÃO ELETRÔNICA: LÓTUS COMUNICAÇÕES
FOTOLITOS: FÊNIX STUDIO DE TIPOS & IMAGENS
IMPRESSÃO: CAMARGO SOARES
LABORATÓRIO FOTOGRÁFICO: pH COLOR

FILIADA AO
IVC
CIRCULAÇÃO: AGOSTO/2000

SUMÁRIO

Capa 12

Marcopolo lança a Geração VI de carrocerias para ônibus e adota o conceito de modelos mundiais para racionalizar produção e elevar a competitividade, sem aumentar os custos

Veículos 18

Montadoras buscam facilitar a vida dos clientes oferecendo chassis prontos para operação, poupando tempo e dinheiro aos usuários

Furgões 21

De olho no crescimento do e-commerce, GM começa a competir também nos furgões leves e oferece o Corsa Furgão,

Mercado 22

Agrale faz sucesso com plataforma para minibus e mostra seus novos caminhões leves, motorizados com engenhos MWM Sprint

Caminhões 26

Mercedes-Benz apresenta o L 1620 Truck. O caminhão médio mais vendido no Brasil, sai agora equipado com terceiro-eixo de fábrica

Internet 28

A Lótus Comunicações coloca no ar seu novo site, com destaque para a edição digital de **Frota&Cia,** e outras informações

Especialidades 30

O transporte por motos ganha status e cria comissão especial, com a prioridade de aumentar a segurança e mudar a imagem

Implementos 32

MKS lança plataforma elevatória de carga em três versões que facilita instalação em chassis e tem maior durabilidade

Seguros 36

Além de restringir coberturas, seguradoras elevam às alturas os preços das apólices, comprometendo os custos dos segurados

SEÇÕES

05 Transporte On line
40 Vitrine
42 Panorama
45 Economia & Transportes

A hora dos pesados

O Cargo 4030 fechou o primeiro semestre com a venda de 349 unidades, recorde histórico do modelo, desde seu lançamento em 1994. A façanha deveu-se aos 102 caminhões comercializados em junho. Os números representam um crescimento de 151,3% em relação ao ano passado. Os pesados de 40 toneladas nunca registraram vendas como este ano e especialistas explicam que está havendo uma grande migração dos superpesados para a faixa, que oferece preços muito mais acessíveis aos frotistas.

Fotos: Divulgação

Empresa-escola

A ZF do Brasil, Ina e Luk acabam de fazer uma parceria inédita com a Facens – Faculdade de Engenharia de Sorocaba. As empresas, a partir de 2001, oferecerão estágio a alunos do primeiro curso de Engenharia Mecânica da região. Os fabricantes garantirão 50 vagas em período integral, com duração de quatro anos e meio. Isso permitirá aos alunos participar de verdadeiras aulas práticas dentro das empresas. Nesse ritmo, a falta de mão-de-obra qualificada na região é um problema que certamente caminha para a extinção.

Mudança de prefixo

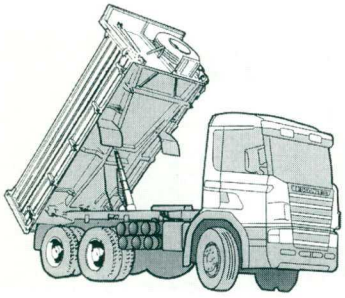
LÓTUS COMUNICAÇÕES

FROTA & CIA

A Lótus Comunicações e a revista FROTA & Cia comunicam a todos os leitores, anunciantes, agências, fornecedores e amigos que o prefixo telefônico 864 mudou para 3864. Assim, nosso novo número de Fone/Fax, passou a ser o seguinte:

+55 (011) 3864-9655 (Tronco Chave)**

TRANSPORTE ON LINE



Tipo de chassi	Distância entre eixos
4x2	3300, 3550, 3900, 4300
4x4	3550, 3900, 4700
6x2	3100, 3900, 4200
6x4	3100, 3300, 3900, 4100, 4300, 4500
6x6	3550, 3600, 3805, 3850, 4255, 4300
8x4	4100, 4300, 4600, 5100, 5500, 6500

Mão na roda

A partir de agora os encarroçadores de equipamentos rodoviários podem, através da Internet, obter dados e instruções sobre a instalação mais adequada nos caminhões da Série 4 da Scania. O manual eletrônico está disponível em oito idiomas e traz informações sobre as formas de fixação, tomadas de força originais da marca, reposicionamento e instalação de quinta-roda, etc. José Inácio de Andrade, engenheiro de Vendas da empresa anuncia que qualquer alteração ou melhoria nos produtos será anunciada automaticamente através da Internet.

DAILY GANHA MERCADO

O primeiro semestre deve ser festejado pela Iveco. Mesmo sem produção nacional – o que deve ocorrer apenas em novembro – a Daily registrou a venda de 1.417 unidades, 33,6% a mais que em igual período do ano passado. O número também elevou a participação do veículo, que agora é de 31% de sua categoria.

O resultado deve melhorar ainda mais. Para Danilo Martelli, diretor de Marketing da Iveco, a Daily deve entrar no século 21 com a venda de 3.200 unidades – no ano passado foram 2.201 –, nada menos de 45% além do resultado de 1998.

No mundo da Lua

Se planos resolvessem, a Grande São Paulo estaria a um passo, de resolver o caos de seu transporte de passageiros, no prazo de 20 anos. O governo estadual acaba de lançar o Pitu – Plano Integrado de Transportes Urbanos. A ambição é grande. O projeto prevê a construção até 2020 de uma rede de 173,4 quilômetros de metrô e outros 52,2 km de metrô leve, além da conversão de 63,5 km de trilhos ferroviários em metrô e a interligação dos aeroportos de Congonhas, Cumbica e Campo de Marte. Ao custo de R$ 30 bilhões, a rede de trilhos da metrópole passaria a contar com 444,7 quilômetros, 289 deles de metrô.

Em números de hoje seria o quarto metrô do mundo, atrás de Paris (567 km), Nova Iorque (393,2 km) e Londres (392 km). Ah, que bom seria. Por enquanto os paulistanos têm de se contentar com 49,5 km de metrô. Para quem não consegue sequer instalar corredores exclusivos de ônibus é muito otimismo. A propósito: quanto custou esse plano?

"OLHO GORDO" JUSTIFICADO

No período de apenas 4 anos, a linha Sprinter da Mercedes-Benz, que inclui as versões furgão, van e chassi 312 D e 412 D, contabilizou vendas de 30 mil unidades. Em novembro último a MBB disponibilizou o chassi 412 D com rodado duplo, uma opção para operações em trânsito urbano com maior capacidade de carga. No modelo van a Sprinter oferece quatro opções de configuração de 11 a 15 lugares úteis, para atender à crescente demanda de coletivos ágeis de pequeno porte na periferia dos grandes centros urbanos e até em viagens curtas. Não é a toa que o modelo causa "olho gordo" na concorrência.

Na boca do forno

A Tutto Transporti, empresa parceira da Marcopolo em desenvolvimento tecnológico, e que divide com esta um galpão estratégico em Caxias do Sul, considerado a Nasa da encarroçadora gaúcha, está finalizando a adaptação de um chassi Volvo B-12 para a configuração 8x2. A alternativa, já disponível na marca Scania, tem tido crescente aceitação para encarroçamento de ônibus de grande capacidade.

Vendas nas alturas

Segundo a Assovesp e o Sindiauto, o volume de caminhões usados comercializados no primeiro semestre deste ano é recorde absoluto desde 1993. Foram 59.859 veículos, que tiveram uma valorização real de 3,90% no período. O prazo médio de financiamento calculado foi de 25 meses, enquanto o saldo médio de financiamento alcançou 54,2%.

Rompimento total

A CNT – Confederação Nacional do Transporte, já não esconde sua preferência pela recém-criada ABTC – Associação Brasileira dos Transportadores de Carga, como porta-voz da categoria no lugar da NTC. Depois de dar amplo espaço para a ABTC justificar a suspensão do uso das faixas refletivas nos caminhões, a última edição de julho da revista CNT, órgão oficial da confederação, reservou todas as farpas possíveis para a entidade rival. "A NTC – Associação Nacional do Transporte de Cargas, não apenas apóia a obrigatoriedade como estabeleceu parceria que lhe garante participação financeira no resultado das vendas de faixas, ou seja, participação no lucro", publicou a revista. A guerra está declarada.

Erramos

Em matéria editada na última edição grafamos incorretamente o nome do gerente de Manutenção do Expresso Jundiaí, Wilson Checchinato.

Plataforma Hidráulica ZEPRO/PPW
A melhor forma de elevar os seus lucros.

Pára-choque da plataforma montável em 10 diferentes posições.

- Facilidade de instalação;
- Baixo peso;
- Qualidade superior, de acordo com as normas ISO 9001.

ZEPRO

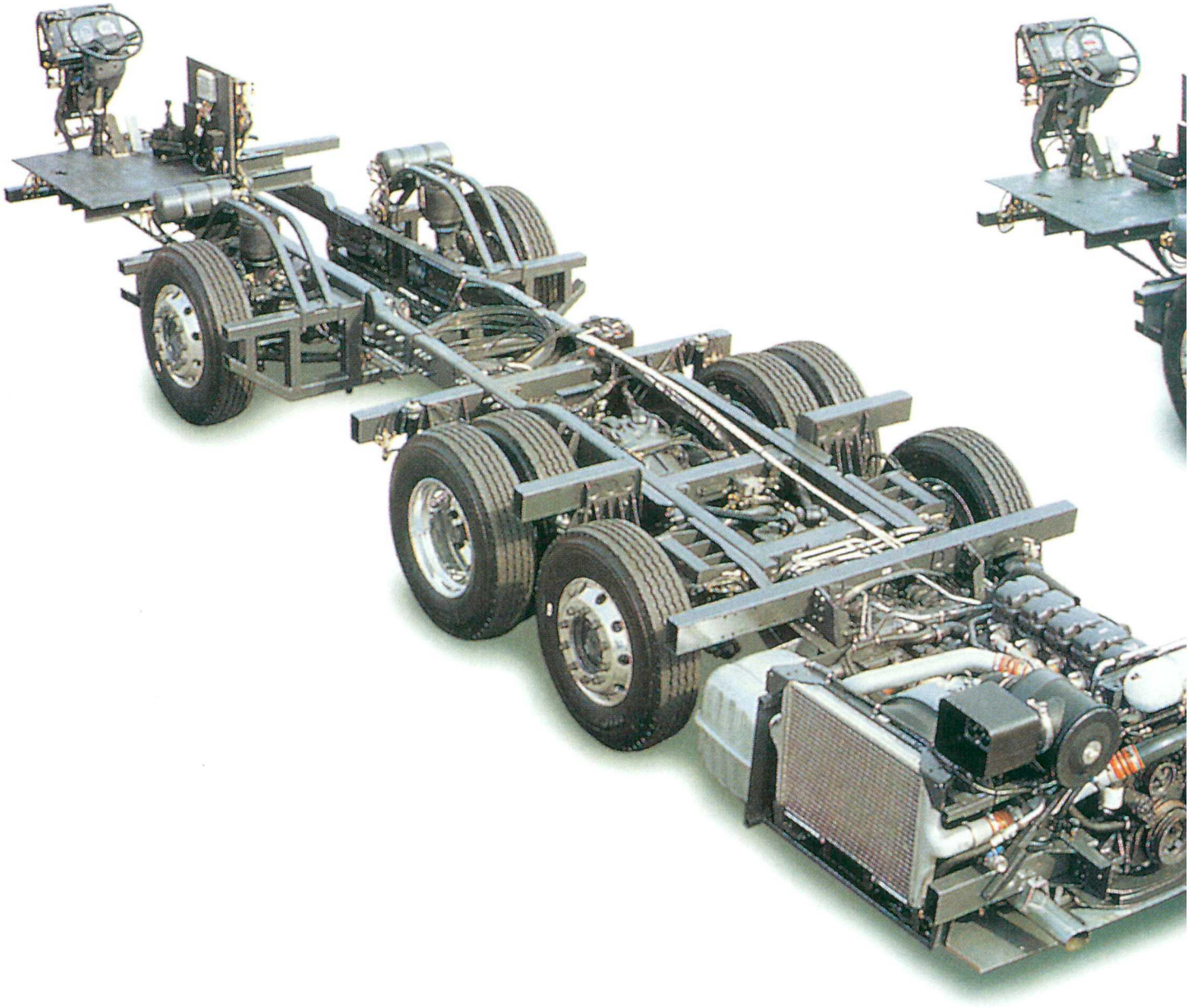
PPW Brasil

PPW IND. COM. IMP. EXP. LTDA.

Av. Comendador Thomaz Fortunato, 3435 - CEP 13475-010 - Americana - SP
www.ppwbrasil.com.br e-mail: ppw@ppwbrasil.com.br
Fone: (0••19) 465.1155 - Fax: (0••19) 465.1122

SCANIA
www.scania.com.br

BEM D



ELEVADO DESEMPENHO

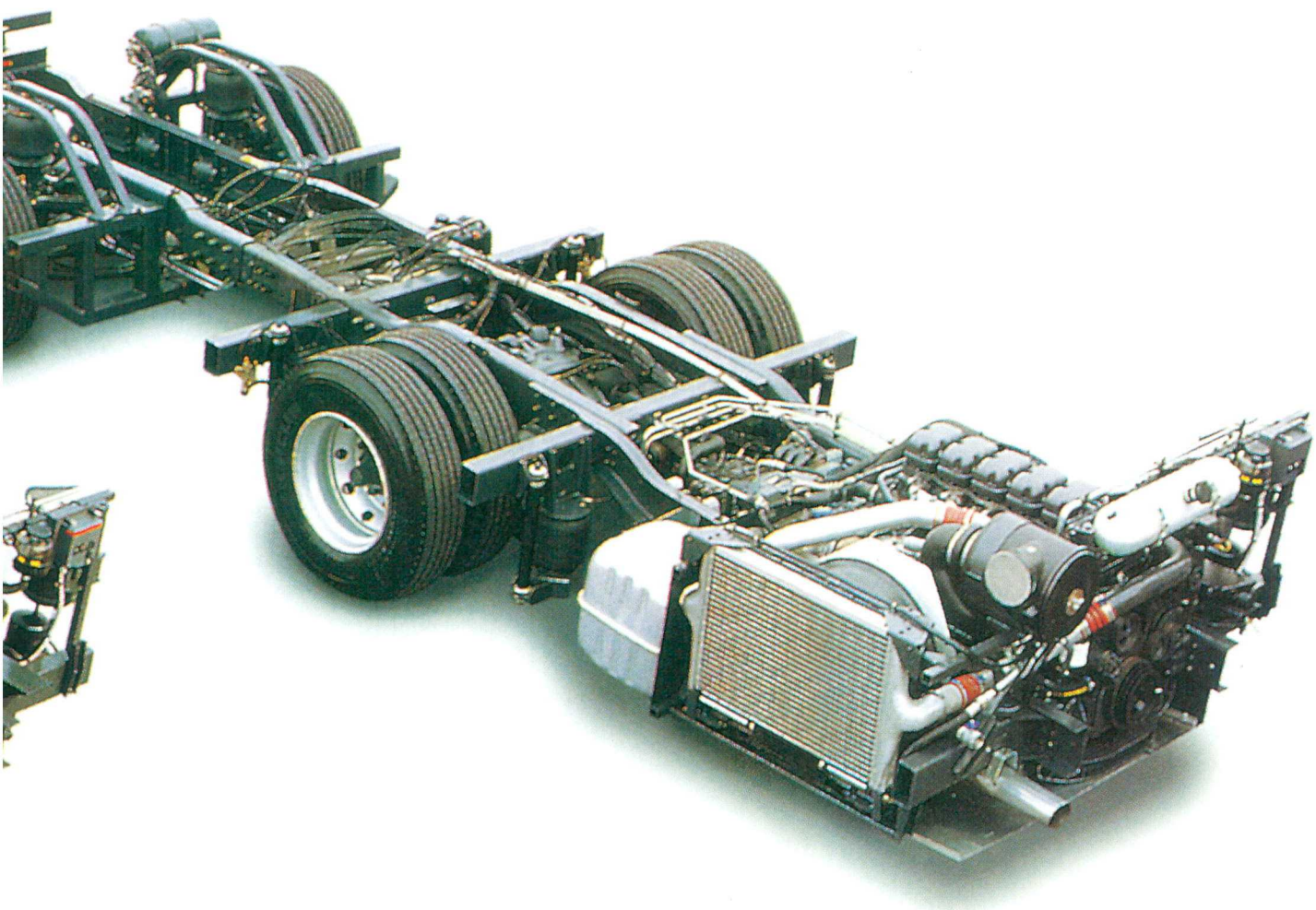
ECONOMIA OPERACIONAL

MENOS CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

ALTA VELOCIDADE DE CRUZEIRO

SCANIA: SÓLIDOS ALICERCES PARA CONSTRUÇÃO D

E RAIZ.



Os veículos Scania estão em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.

Officina.ae

SISTEMA MODULAR

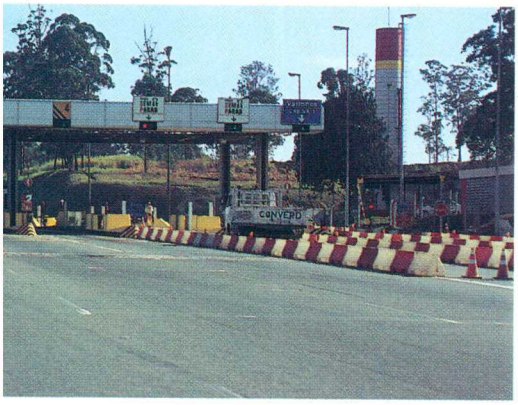
4 CLASSES DE CHASSIS

ALTO TORQUE BAIXA ROTAÇÃO

RETARDER

ÔNIBUS DE ALTA RENTABILIDADE E LONGA VIDA ÚTIL.

RASTREAMENTO


Marcelo Vigneron

Negócio da China

Várias rodovias paulistas já oferecem o serviço de cobrança eletrônica de pedágio. Apesar de economizar mão-de-obra, os usuários têm de pagar R$ 33,00 para instalação do chip no veículo e mais uma "taxa de administração" de R$ 6,00 por mês. É o caminho mais curto para a transformação das concessionárias em bancos.

Frota em frangalhos

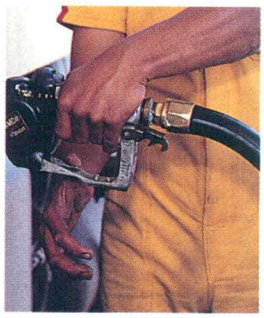
Marcopolo e Volvo fecharam parceria para montar carrocerias de ônibus na Colômbia. O objetivo é promover a renovação da frota do país, literalmente aos frangalhos.

Multas com prova

A partir do ano que vem, as multas por excesso de velocidade, aplicadas por radares móveis, só terão validade se acompanhadas da identificação fotográfica da placa do veículo. A medida foi aprovada pelo Contran, atendendo às freqüentes reclamações de motoristas.

Roberto Ventura

Efeito cascata


Walter Craveiro

Depois que o governo transferiu para as refinarias o recolhimento das contribuições do Pis/Pasep e da Cofins, os transportadores que compram direto dos distribuidores estão sentindo o golpe. Como não podem utilizar os créditos destacados nas notas fiscais, o custo dos combustíveis está ficando mais caro para essas empresas.

Muro à frente

Em países civilizados quem merece proteção é o usuário. Nos Estados Unidos, por exemplo, se há uma coluna na ilha da autoestrada, com recuo conveniente são colocados vários barris de polipropileno cheios d'água, com a função (única) de amortecer eventuais impactos e proteger o condutor. Aqui o motorista, nesta mesma situação, vai se ver a poucos centímetros de um muro de concreto.

Curva ascendente

Roberto Bógus, da Mercedes-Benz está rindo à toa. Depois de estimar que o mercado de caminhões chegaria a 52 mil unidades este ano, o diretor de vendas da fábrica da estrela já aposta em alcançar a marca das 56 mil unidades. Com chances de chegar às 58 mil, empatando com o resultado de 95, o melhor do setor na última década.

Divulgação

Triste recorde

O transporte de cargas tóxicas no Brasil acumula um triste recorde. Levantamento do SOS Cotec aponta que foram registrados nada menos que 3 mil acidentes envolvendo cargas perigosas, nos últimos 22 anos, 38% dos quais em rodovias.

Promoção GMC 6-100 e GMC 6-150. Você está sempre na direção certa.

GRÁTIS: CARROCERIA DE MADEIRA

1ª PRESTAÇÃO EM DEZEMBRO

10 MIL KM DE COMBUSTÍVEL, GRÁTIS

BAÚ DE ALUMÍNIO COM SUPERDESCONTO

A Promoção GMC aumentou: agora, comprando um GMC 6 toneladas, você ganha um superdesconto no baú de alumínio ou, se preferir, você leva inteiramente grátis uma carroceria de madeira ou, ainda, combustível para rodar até 10.000 km.

McCANN

PRODUTO NACIONAL

BancoGM
Banco General Motors S.A

Promoção "Combustível, Carroceria ou Desconto Especial no Baú de Alumínio" válida para os modelos GMC 6-100 e GMC 6-150. Promoção Combustível: o consumidor receberá Ticket Combustível® no valor de R$ 1.260,00 para a utilização exclusiva nos postos credenciados pela Ticket®. Para o cálculo dos 10.000 km anunciados, foi considerada a média de 5 km por litro de diesel e um preço também médio de R$ 0,63 o litro. O valor do Ticket Combustível® é suficiente para a aquisição de 2.000 litros, tomando-se por base o preço do litro em 29/3/2000. Não haverá fornecimento suplementar de Ticket Combustível® para cobrir eventual aumento de preço do diesel ou consumo superior à média referida. Promoção Carroceria de Madeira: carroceria mista de aço e madeira de lei com as seguintes dimensões internas: 4.020 mm x 2.100 mm x 460 mm. Promoção Baú de Alumínio: baú de duralumínio com as seguintes dimensões: 4.200 mm x 2.300 mm x 2.100 mm. Os clientes que optarem pelo baú de duralumínio terão desconto fixo de R$ 1.250,00, a ser pago pela GMC à Fachini S.A. A carroceria de madeira e o baú de duralumínio serão fornecidos e instalados pelas Indústrias Fachini S.A. A entrega do caminhão será feita na concessionária vendedora. Maiores detalhes da promoção e especificação técnica da carroceria de madeira e do baú de duralumínio estão disponíveis nas Concessionárias GMC participantes. Financiamento Finame Banco General Motors: taxa de 0,68% a.m. com reajuste pela Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP). Prazos em até 36 meses. Entrada a partir de 20%, pagamento de juros trimestrais durante o período de carência. Primeira prestação, 3 meses após o início do contrato. Condição exclusiva para pessoas jurídicas e transportadores autônomos de carga. Válida para os modelos GMC 6-100 e GMC 6-150. Condições de prazo, carência e entrada sujeitas à aprovação de crédito. Maiores informações na sua Concessionária GMC. Promoção válida até 31/8/2000. Fotos meramente ilustrativas. Os caminhões GMC estão em conformidade com o PROCONVE – Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Preserve a vida. Use o cinto de segurança.

GMC
Marca de parceria

www.gmcenter.com.br

PARA GANHAR

MARCOPOLO LANÇA SUAS CARROCERIAS MUNDIAIS, A GERAÇÃO VI, QUE MESMO INTEGRANDO MAIOR SOFISTICAÇÃO E ALTO GRAU DE TECNOLOGIA EMBARCADA MANTÉM O PREÇO DA LINHA ANTERIOR

Depois de 2 anos de desenvolvimento, a Marcopolo está lançando a Geração VI de carrocerias. Foram investidos R$ 8 milhões para fazer mudanças radicais na consagrada linha de produtos da empresa, desde o design até os componentes utilizados nos salões de passageiros. "A intenção é fortalecer a nossa liderança de mercado e competitividade, modernizando os veículos e incrementando ainda mais a qualidade, praticidade e conforto dos modelos", diz Walter Gomes Pinto, diretor Corporativo da Marcopolo.Para sair das telas dos sistemas Cad-Cam, os novos modelos exigiram a observação de nada menos de 1,5 milhão de itens. A dificuldade principal foi adequar as mudanças a 70 modelos diferentes de chassis. Na retaguarda os estudos foram realizados por 130 engenheiros da empresa. A Geração VI segue as últimas tendências mundiais, entre elas o abandono dos faróis pequenos para os de célula integrada, desenhos bem definidos e cores fortes, e ganhos cada vez maiores à circulação dos passageiros.

As linhas arredondadas e com pendente forte, aliás, conseguiram uma façanha e tanto. Submetida ao túnel de vento da Embraer, em São José dos Campos, SP, a carroceria do 1200 conseguiu registrar um Cx de 0,49, considerado inédito em termos de carenagem de ônibus. Para se ter idéia, um Scania R tem um Cx de 0,80. "Isso significa a máxima economia de combustível possível", assegura José Carlos Bohrer, gerente de Desenvolvimento do Produto.

Para chegar a este resultado, todos os itens foram pensados à exaustão. Desde o pára-brisa, que teve seu ângulo alterado para produzir menos tensões, até uma simples sinaleira lateral, que de retangular passou a ter forma de gota.

O fato mais importante da nova linha é que ela chega ao máximo em comu-

O MUNDO

Fotos: Divulgação

Walter Pinto (E): muito mais qualidade de produto sem reajuste de preços

Rubens Bisi (D): Geração VI incorpora tecnologia que a habilita para os EUA e Europa

nização, envolvendo centenas de itens como painel, escadas, faróis, lanternas, bancos, materiais de acabamento etc. O posto do motorista agora fica numa posição constante e os primeiros bancos em cotas mais baixas, para aumentar a visualização à frente das outras fileiras.

Com a Geração VI a Marcopolo lança-se definitivamente no mercado mundial, concorrendo com um produto de alta qualidade e desempenho nas mais diversas regiões de nosso país, além dos mercados como a Europa e América do Norte. Durante 24 meses, os projetistas e engenheiros da empresa trabalharam na concepção dos novos Paradiso e Viaggio.

São seis os novos modelos: Paradiso 1200, Paradiso 1350, Paradiso 1550 Low Driver, Paradiso 1800 Double Decker, Viaggio 900 e Viaggio 1050. Eles guardam a identidade da Marcopolo – só da geração V foram vendidas mais de 43 mil unidades em mais de 50 países – ,mas têm como foco a redução de peso e padronização dos componentes. Usam revestimento de última geração, como o RTM Light, composto ou pelo sistema horizontal.

Um dos grandes diferenciais dos modelos é o maior raio dianteiro no desenho, que permitiu a ampliação na largura e altura da porta de acesso, graças ao avanço das colunas. Também as portas foram modernizadas. O mecanismo de travamento vertical impede sua abertura em movimento, garantindo total segurança aos passageiros e motorista. Internamente, o braço de escamoteio e a coluna de sustentação também foram adequados para tomar o mínimo espaço.

Externamente, as janelas arredondadas fazem conjunto com as laterais de desenhos curvos, nova tendência mundial, em contraposição aos retrovisores antena. A área envidraçada foi aumentada, conferindo mais leveza ao

Novos materiais diminuem peso e mantêm segurança

plástico mais leve que a fibra de vidro, e uma grande quantidade de peças de plástico injetado, muitos deles comuns a toda série.

A parte frontal recebeu um conjunto ótico em peça única integrado à grade, pára-brisas redesenhados, vidros laterais maiores para aumentar a visibilidade do motorista, luzes delimitadoras embutidas na carroceria e espelhos envolventes.

Nos modelos Paradiso, pode-se optar pelo tradicional pára-brisa dividido verticalmente, desenho e maior visibilidade aos passageiros.

As portinholas dos bagageiros agora têm nova vedação que permite a abertura e o fechamento com suavidade e menor esforço. As colunas, que até a Geração V eram externas, passaram para dentro, possibilitando uma lateral mais limpa e lisa.

Na traseira, destaque para as novas lanternas, também com lentes lisas transparentes no conceito de superfície complexa e modular. Enquanto isso, o vigia traseiro acompanha as

linhas arredondadas e as luzes delimitadoras são embutidas.

A tampa traseira também foi alterada, para maior, facilitando o acesso ao motor e pontos de checagem de manutenção. Uma nova saída de ar quente do motor, na parte superior da tampa, possibilita melhor refrigeração. Outro detalhe que chama atenção é o cano de escapamento, que tem agora sua ponteira em aço inoxidável embutida ao pára-choque, a solução além de estética impede que os gases quentes danifiquem a pintura.

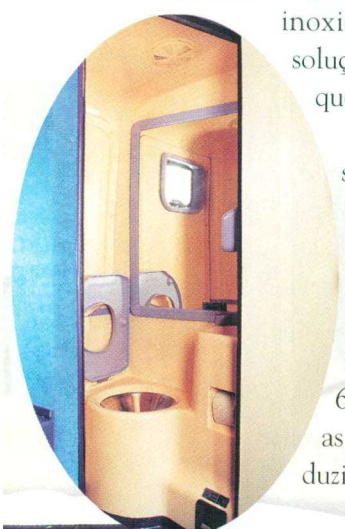
Capítulo à parte são os faróis. Para o desenvolvimento dos conjuntos esquerdo e direito com faróis de superfície complexa e lentes lisas de policarbonato, seguindo os padrões exigidos dos mais avançados mercados, a Marcopolo investiu nada menos de US$ 1 milhão. Eles têm 600mm de comprimento e integram todas as luzes com lentes intercambiáveis, reduzindo o custo de manutenção numa eventual quebra.

A superfície complexa projeta um feixe de luz com parábola ideal para oferecer máxima luminosidade e alcance, garantindo a melhor visibilidade possível ao condutor, sem ofuscar os motoristas que trafegam no sentido contrário. O pára-choque dianteiro pode ter quatro novos faróis de neblina, dois brancos e dois amarelos, para diferentes situações.

O objetivo foi o de oferecer um produto internacional, para ser comercializado no Brasil e exterior. "Esta é a primeira vez que um fabricante brasileiro aplica tantos recursos e atenção a um componente vital para um ônibus", afirma Carlos Zignani, diretor Geral da Marcopolo.

Só os faróis exigiram investimento de US$ 1 milhão

Banheiro: sistema derivado de aviões



No salão dos passageiros a preocupação não se resumiu apenas ao conforto e bom gosto dos tecidos, tapeçarias e paredes. A segurança da fixação das poltronas em caso de acidentes recebeu atenção especial. A nova geração de poltronas têm um sistema de ancoragem direta à estrutura dos ônibus, e uma resistência a impactos bem maior.

Opcionalmente os Paradiso podem ter as duas primeiras fileiras de poltronas rebaixadas, facilitando o acesso ao interior do veículo e ampliando a visibilidade panorâmica dos demais passageiros. Isso possibilitou um novo desenho da dianteira interna, que passa a ser integrada ao teto do veículo. Neste caso melhora a visibilidade dos passageiros aos aparelhos de televisão e videocassete, agora embutidos, dando maior harmonia ao interior, além de aumentar o espaço interno.

Os tecidos e revestimentos, com seis opções de cores, seguem a nova tendência de cores fortes e bem definidas. A poltrona leito inclui acionamento por pistão pneumático, mais fácil e suave, e oferece maior regulagem de posições. A poltrona top é a Leito Cama

Sistema **Multiplex** economiza 100 kg de fiação

que permite rebatimento total e é acoplável ao descansa pés, permitindo uma reclinação quase total. Além destas, entretanto, toda a linha de poltronas da Geração VI foi reestilizada – desde as convencionais até a turismo máster (*para viagens de médias e longas distâncias*).

A padronização atinge até o embarque dos passageiros. A nova escada, em peça única de fiberglass, oferece ergonomia máxima e facilita o acesso ao salão de passageiros, aumentando o conforto e a segurança na entrada e saída do veículo.

O painel agora é valorizado por detalhes que imitam madeira, e que também podem estar nas divisórias, tampas do assoalho, etc. Enquanto isso, a iluminação da cabine é integrada ao teto e proporciona visual moderno e aconchegante.

Para acomodar as bagagens de mão, o porta pacotes foi reposicionado e aumentado, incluindo os focos de luz, que foram reestudados para ter maior luminosidade e ao mesmo tempo ao atrapalhar o passageiro da poltrona ao lado.

Entre os itens opcionais, usados de acordo com a natureza e serviços prestado pela operadora, destaca-se o sistema Multiplex no painel de instrumentos, que oferece acionamento semelhante ao dos telefones celulares, com unidades eletrônicas de controle que monitoram o funcionamento de todas as 63 funções disponíveis. "O sistema possibilitou uma economia de cerca de 100 quilos em cabos elétricos", diz Ruben Bisi, diretor de Estratégia e Desenvolvimento da Marcopolo.

O painel de instrumentos é totalmente novo e fabricado em peça única. Somente o conjunto central - onde estão localizados os instrumentos - é que variam, de acordo com o modelo de chassi. A posição do motorista e o acesso aos controles foram detalhadamente estudados para garantir total ergonomia. O motorista tem ao seu alcance os comandos da televisão, videocassete e ventilação, além da opção do ar condicionado e/ou ar quente exclusivo e saídas de ar direcionáveis para o motorista e auxiliar (*novidade*).

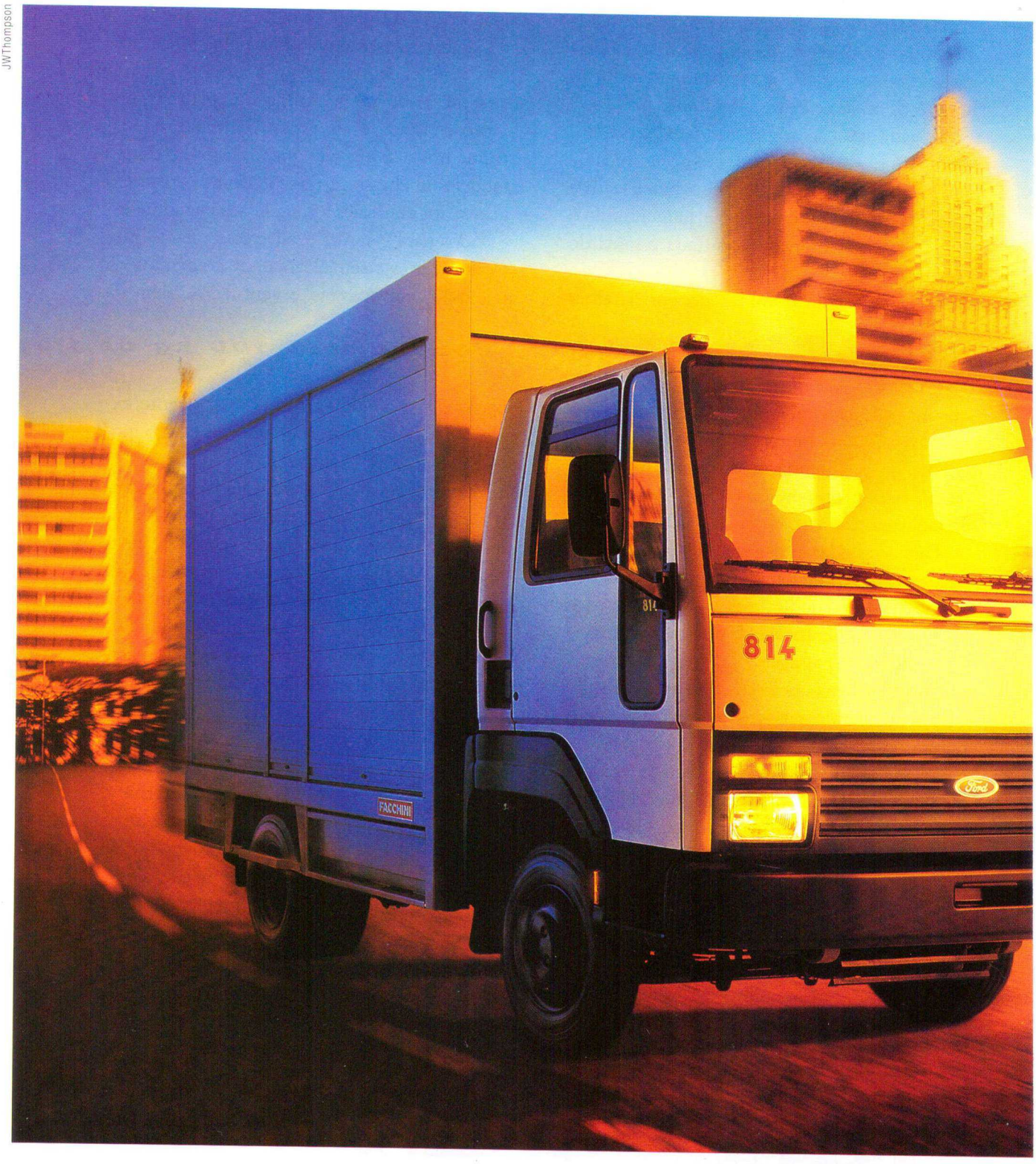
Nem os banheiros saíram ilesos da modernização. Uma janela lateral basculante no interior e um novo sistema de vedação, semelhante ao utilizado nos aviões - impede a passagem de odores ao salão - foram implantados.

Para resumir, as novidades incluem ainda a caixa de itinerário na parte inferior do pára-brisa. novos plásticos, guarnições e paredes de separação. E mais: banco de guia com apóia braços articulados, pega-mão de entrada, double decker com maior altura interna e maior largura interna do mercado, etc.

O melhor de tudo, segundo Walter Gomes Pinto, é que a comunização dos itens – o uso da mesma peça em vários modelos – possibilitou produzir uma linha mais segura, confortável e bonita no mesmo preço que a antiga. "Hoje temos de melhorar a qualidade e não mexer no preço para manter a competitividade", diz ele. Oxalá.

PEDRO BARTHOLOMEU

JWThompson



Chegou o Ford Cargo 814 VUC. O caminhão da Ford que chega aonde nenhum outro alcança: em todo lugar. Ele é ágil, fácil de manobrar e liberado na zona de máxima restrição à circulação. Oferece maior visibilidade e possui um PBT de 7.700kg. Ideal para você que não pode esperar até de madrugada para fazer suas entregas. Ford Cargo 814 VUC. Agilidade máxima permitida.

FORD TRUCK Assistance

Assistência gratuita
24 horas por dia,
7 dias por semana.

www.caminhoes.ford.com.br

O cinto de segurança. Os veículos Ford estão em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Alguns dos itens apresentados são opcionais.

Acabamos de ampliar o limite da sua área de entrega.

Caminhão Cargo 814 VUC.
Ágil, compacto e liberado nos centros urbanos.

Caminhões

Ford

O melhor negócio em transportes

Fratello, da Marcopolo. 60 unidades em estoque

AO GOSTO DO FREGUÊS

MONTADORAS FINALMENTE COMEÇAM A PRODUZIR VEÍCULOS NOS MOLDES DE SUA EFETIVA UTILIZAÇÃO, POUPANDO TEMPO E DINHEIRO AOS USUÁRIOS

As montadoras de caminhão estão direcionando suas estratégias de marketing cada vez mais para serviços diferenciados aos consumidores. Depois de décadas de louvações à potência e resistência de motores, transmissões e tantos outros itens mecânicos, além do conforto da cabine, a qualidade cada vez mais parelha dos produtos está provocando uma grande virada.

Tanto fabricantes como encarroçadoras estão interagindo mais intensamente com o consumidor, que vinha sendo desprezado sabe-se lá porquê. Nos caminhões médios, por exemplo, todas as montadoras estão cansadas de saber que a maioria dos compradores retira o toco da concessionária e vai correndo ao instalador para adaptar o terceiro-eixo. Caminhões pesados também têm seus 4x2 modificados para 6x2 e até chassis de ônibus começam a seguir a cartilha do usuário final.

A diferença é que os fabricantes estão reagindo e colocando esses "pães quentes" na praque os fabricantes querem é manter ou ampliar sua participação de mercado. Hoje, para se ter idéia, já é possível comprar caminhões preparados para encarroçamento e ônibus no melhor estilo prèt-a-porter. E na batalha pela competitividade isso vale pontos preciosos.

As soluções obedecem ao gosto do consumidor, que vinha sendo desprezado sabe-se lá porquê. Nos caminhões médios, por exemplo, todas as montadoras estão cansadas de saber que a maioria dos compradores retira o toco da concessionária e vai correndo ao instalador para adaptar o terceiro-eixo. Caminhões pesados também têm seus 4x2 modificados para 6x2 e até chassis de ônibus começam a seguir a cartilha do usuário final.

A diferença é que os fabricantes estão reagindo e colocando esses "pães quentes" na pra-

Montagem sobre ilustração e fotos: Fábio Bortoloto/Divulgação

PEDRO BARTHOLOMEU

teleira. A primeira companhia a adotar a alternativa "pegue e use" foi a Marcopolo, com seus microônibus Volare, sobre chassis Agrale. "Mantemos cerca de 60 unidades em estoque", diz Ruben Bisi, diretor de Estratégia e Desenvolvimento. É simples. Como esses veículos suprem as necessidades de setores onde a pressa é a preocupação básica, tê-los em estoque é meio caminho andado à concretização da venda.

O acirramento da concorrência vem produzindo efeitos benéficos ao consumidor há anos. Primeiro as montadoras instalaram seus bancos próprios e racionalizaram o preenchimento da papelada necessária para habilitação do comprador aos meios de financiamento. Depois que essa ajuda tornou-se corriqueira vieram os homens das contas, que ofereciam serviços de seleção de veículos e frota de acordo com a aplicação e assim por diante.

Agora chegou a vez de possibilitar a disponibilidade mais rápida possível do bem de produção ao comprador, no melhor estilo tempo é dinheiro. A idéia vem ganhando corpo há tempos. No segmento de caminhões a Volkswagen, por exemplo, lançou a linha Transformer na década de 90. O conceito da empresa é o de respeitar "as diferenças regionais", segundo Luiz Fernando Imparato, gerente de Marketing de Produto da Volkswagen.

Os transformer custam R$ 2 mil a mais que os veículos de série e possibilitam quatro diferentes entre eixos para as mais diversas aplicações. "O sucesso é flagrante. Depois do lançamento os Transformer patinaram em 10% do mix de produção, mas hoje representam 90% dos 17.210, 17.220 e 17.300", comemora Imparato.

Também na procura de disponibilizar o veículo o mais rápido possível ao destinatário final, "a Volkswagen é a única montadora que fornece todos os desenhos de engenharia de seus modelos aos encarroçadores em AutoCad 14", diz ele. O que equivale, segundo Imparato, a um turno de trabalho de economia na execução do serviço.

VW transformer: respeito as diferenças regionais

"Transformer já representa 9% dos médios VW"

Uma parceria da Volkswagen com a gaúcha KLL produziu também uma solução para o transporte urbano, um VUC com terceiro-eixo com suspensor e suspensão pneumática. O veículo, que pode ser o 8.150 ou o 8.120 já está registrado no Denatran e operando em distribuidoras da Coca-Cola em Porto Alegre, Blumenau, Ribeirão Preto e São Paulo.

"A grande vantagem é que assim oferecemos um médio com altura de caminhão leve", explica Imparato. Esta simples diferença faz uma grande diferença na produtividade das equipes e alivia problemas de saúde ligados à dificuldade de manuseio de caixas de bebida, pois o veículo é ergonomicamente correto.

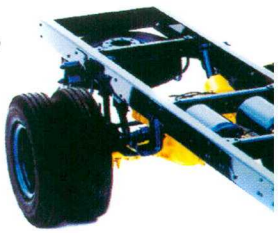
A Ford também tem sua série de chassis preparados para adaptação, o

Ford 814: VUC preparado para receber 3° eixo

Catálogo Truque, que permite ao usuário praticamente montar seu veículo, com uma série de itens especiais que incluem desde variados entre-eixos, tanques, escapes, transmissões.

Carlos Roma, gerente de Marca da Ford, diz que a montadora está sempre atenta às necessidades do mercado. "No mercado de leves estamos disponibilizando os VUC já preparados para instalação de terceiro-eixo com suspensão a ar para atender ao crescente e sofisticado mercado eletrônico", diz ele.

Outra montadora que abandonou a situação de inércia foi a Mercedes-Benz, que acaba de lançar o L 1620 Truck, uma verdadeira preferência nacional (*veja matéria nesta edição*). Foram anos e anos de produção do médio básico, que em 64% dos casos tinham adaptado o terceiro-eixo antes do encarroçamento.



tanques e baús frigoríficos, entre outros.

"Cerca de 24% dos compradores de caminhões 4x2 instalam o terceiro-eixo", diz Flávio Mermejo, diretor de Vendas da Scania. Mas, a montadora está preparada para oferecer mais. Nos últimos meses, por exemplo, vendeu mil cavalos com sistema retarder instalado, uma opção e tanto para as empresas cujos caminhões têm de descer serras carregados. "Mesmo mais caro, o retarder tem sido um sucesso", assegura Mermejo. Segundo pesquisas da empresa, as lonas de freio desses veículos mostram durabilidade de 200 mil km, enquanto a dos normais não ía além de 40 mil km. "Quanto ao 6x2, não perder uma semana na instaladora para colocar o terceiro-eixo é uma diferença e tanto."

A Volvo também está nesta parada. Seu

Financiamento já inclue custo do opcional

"Hoje não basta oferecer apenas um bom preço ao comprador – diz Euclides Coelho, gerente de Marketing da companhia – , é preciso fazer com que o produto dê rentabilidade à empresa o mais rápido possível." Isso está fazendo com que cálculos mais complexos passem a fazer parte do argumento de vendas. Uma antecipação de 10 dias na operação comercial faz uma bruta diferença.

Seguindo a mesma filosofia de apresentar produtos adequados para diferentes aplicações, a Scania lançou a versão 6x2 para os seus cavalos da série 4, especialmente apropriados para rodovias, e nos chamados bi-trem, bem como para diversas aplicações com PBTC de 45 toneladas, como semi-reboques

6x2 tem suspensão mista, combinando molas e bolsas de ar. O eixo de tração tem suspensão de molas parabólicas, enquanto o terceiro-eixo tem duas bolsas de suspensão a ar e mais duas bolsas que funcionam como suspensor pneumático, permitindo levantá-lo quando a composição estiver rodando sem carga,

Scania 6x2: economia de uma semana na instaladora

para economia de pneus.

Pesando 110 kg menos que os demais conjuntos de terceiro eixo disponíveis no mercado, o 6x2 Volvo possui válvula sensora de carga, que evita o travamento das rodas e reduz o desgaste de pneus. O sistema também faz ajuste automático da pressão de frenagem de acordo com a carga transportada. Ele também pode ser convertido em 4x2 quando o frotista necessitar destiná-lo a outro tipo de aplicação.

Chassi Agrale: pronta entrega

O cliente não precisa de uma nova negociação ou linha de crédito para adquiri-lo, pois seu preço já está incluído no caminhão, bastando uma única aprovação de crédito bancário. "O detalhe mais importante" – lembra Carlos Pacheco, gerente de Vendas – "é que esse tipo de solução aumenta a carga trabalhada pelo frotista e evidentemente sua rentabilidade."

No segmento de ônibus esta preocupação também está presente, principalmente nos mini e microônibus. Montadoras e encarroçadores têm chassis preparados para instalação, poupando preciosos dias que antes eram gastos na preparação. A Marcopolo, por exemplo, tem uma parceria com a Agrale e sobre o chassi desta monta o Volare, que mantém em estoque e vende pelo sistema pronta entrega. Do mesmo porte, o Fratello é encarroçado sobre chassis da Volkswagen, Mercedes-Benz, Ford e Iveco.

"As sessenta unidades que mantemos em estoque do Volare correspondem às vendas médias do veículo por mês", diz Ruben Bisi, diretor de Estratégia e Desenvolvimento da Marcopolo. Lógicamente, comprar um veículo comercial e colocá-lo em operação imediatamente é algo muito bem-vindo para os compradores.

CORSA DE CARGA

VEÍCULO DISPUTA O NICHO DE CARGAS URBANAS PROTEGIDAS, COMO AS DO COMÉRCIO ELETRÔNICO

De olho no crescimento do mercado de pequenos volumes, incrementado pelo comércio eletrônico, a General Motors lança o Corsa Furgão. O produto é fruto da parceria entre a montadora e a Rontan, que desenvolveu o furgão em plástico reforçado com fibra de vidro.

Com capacidade de transportar 540 quilos (*incluindo os passageiros*), o furgão tem porta de duas folhas com abertura em ângulo de 90º e é revestido internamente com quantil, que permite a lavagem e não oferece riscos de agressão à pintura.

Segundo Luiz Carlos Lacreta, diretor de Vendas Diretas da GM, "o veículo oferece uma relação custo-benefício atraente, unindo baixo custo de combustível, desempenho e durabilidade".

O motor tem 92 cv de potência e 13 mkgf de torque e é possível acomodar 2.800 litros em volume de carga nas suas reduzidas dimensões, 4.183 mm de comprimento e 1.962 mm de altura. O mini-furgão é oferecido nas cores branco, azul, vermelho e prata.

Divulgação

Corsa Furgão: mais uma opção para atuação no comércio eletrônico

PARCERIA COMO OPÇÃO

AGRALE ALIA-SE A GRANDES FABRICANTES E CRESCE NUM MERCADO DE GIGANTES, COM A OFERTA DE VEÍCULOS DE QUALIDADE E PREÇOS ACESSÍVEIS

Divulgação

Novos 6000: ganhando mercado no setor de serviços

A Agrale, montadora brasileira de Caxias do Sul, está achando o seu caminho. "Nossa maior vantagem é ser pequenos o bastante para escorrer entre os dedos dos gigantes", diz Carlos Érico Costamilan, diretor de Vendas e Marketing da empresa. A Agrale está-se especializando em parcerias e crescendo com isso, fabricando de motos a caminhões extra-pesados para a International.

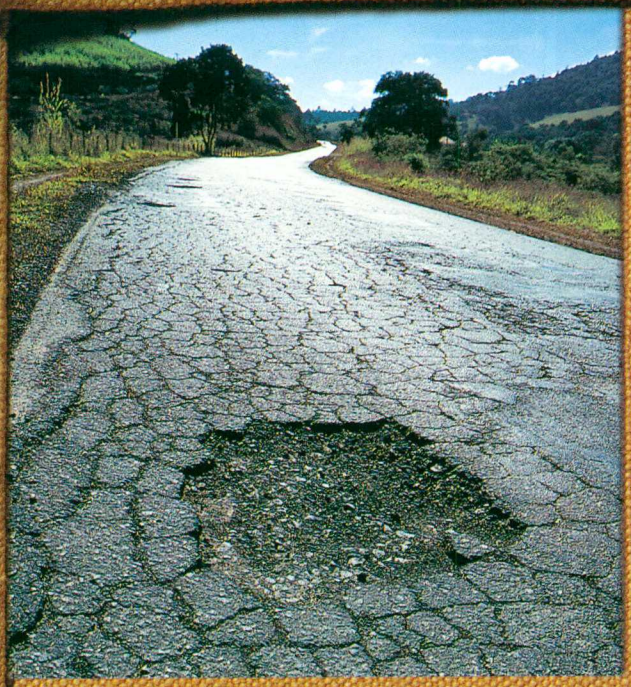
No primeiro semestre suas vendas de caminhões evoluíram 46,15% s e as de chassis de microônibus excepcionais 81,53%, o que significou um total de 1.681 veículos. Pelas contas do dirigente, a Agrale deve crescer 63% neste ano e, definitivamente, entrar com o pé direito no novo milênio.

Vendas devem crescer 63%

A parceria de maior sucesso, por enquanto, é a que faz com sua conterrânea Marcopolo, para a qual cede seus chassis para encarroçamento dos Volare e Sênior. No caso do primeiro, a encarroçadora mantém 60 unidades em estoque para vendas contra entrega, um fato inédito que lhe rende um handicap e tanto. Os chassis são o MA 7.5T e 8.5T, motorizados com engenhos MWM 4.10 TCA Turbo aftercooler de 140 cv e caixas de câmbio Eaton FSO 4305 A.

Já nos caminhões, a Agrale lançou os novos 6000 e 6000 cabine dupla, perseguindo a tendência de multiuso de caminhões leves para o setor de serviços. Nestes a tração fica por conta dos MWM Sprint 4.07 turbo aftercooler com potência de 131 cv e caixa Eaton CL 2615. Respectivamente têm capacidades de carga de 3.400 kg e 3.150 kg, para um pbt de 5.900 kg.

"A qualidade do nosso 6000 de cabine dupla tem chamado atenção", observa Leandro Adler Mardero, gerente da Unidade de Caminhões. Para ele, os usuários, especialmente empresas de serviços e manutenção, podem contar com um veículo com grande capacidade de carga, resistência e excelente nível de conforto para os acompanhantes, a um preço bastante competitivo.



NADA MAIS JUSTO QUE RECLAMAR DOS BURACOS NAS ESTRADAS. MAS VOCÊ PODIA APROVEITAR E FAZER ALGUMA COISA COM ESSES BURACOS DA SUA LONA.

Salles D'Arcy

TROQUE SUA LONA ANTIGA POR UMA LOCOMOTIVA NOVA.

LOCOMOTIVA

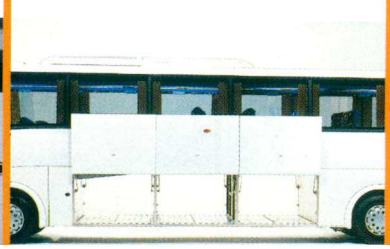
Temos tanto para mostrar que a frente é praticamente uma vitrine.

Painel com comandos Multiplex: funções digitais ao alcance do motorista.

Design aerodinâmico com linhas modernas, envolventes e inovadoras.

Novo sistema de sinalização externa atendendo aos padrões da indústria mundial de veículos.

Bagageiros maiores e com acesso facilitado.



Espelhos avançados com ampla visibilidade e maior segurança.

Novas poltronas com padrões inovadores de tecidos e revestimento que propiciam maior conforto.

Lançamento Geração 6

Marcopolo

(54) 209.4922 www.marcopolo.com.br

UM BELO TRUQUE

L 1620 TRUCK SAI DE FÁBRICA COM TERCEIRO-EIXO, TEM CAPACIDADE PARA 22 T, PODE ENTRAR EM OPERAÇÃO 10 DIAS ANTES E, ALÉM DE TUDO, É MAIS BARATO QUE O ADAPTADO

A Mercedes-Benz acaba de lançar o L 1620 Truck. Resumindo, a novidade é a integração de um terceiro-eixo de fábrica ao consagrado líder dos caminhões médios, atendendo às necessidades de mais de 60% dos compradores do modelo. A partir de agora, portanto, os usuários do L 1620 têm um ganho mínimo de 10 dias para a colocação do veículo em circulação, sem falar na economia de custos. Além disso, todo o conjunto passa a ter a garantia integral da montadora de 2 anos. O desenvolvimento foi conjunto entre Mercedes-Benz e Randon e demandou 24 meses.

PEDRO BARTHOLOMEU

A parceria com a Randon também foi fundamental. "Nosso projeto do 2213 usa o sistema boogie, muito mais sofisticado, caro e pesado", lembra André Luiz Moreira, diretor de Vendas de Veículos Comerciais para a renovação interna da Mercedes-Benz. A configuração é adequada para serviços fora-de-estrada, em serviços de grande severidade.

O 1620 Truck, um 6x2 de fábrica, ao contrário, foi desenvolvido de acordo com os anseios da sua clientela. Pela classificação da Mercedes-Benz, aliás, o médio passa a ser um semipesado, pois sua capacidade saltou de 16 para 22 toneladas. O veículo original já é um fenômeno de vendas e domina o mercado com 50% de participação no volume total da categoria - 5.700 caminhões por ano. A empreitada, sem dúvida, é uma reação aos concorrentes, que têm apostado suas fichas nos 17 toneladas. "Dureza é manter o primeiro lugar e mais ainda quando se têm 50% das vendas".

Dez dias a menos no encarroçamento

O 1620 Truck passa a ser oferecido com terceiro-eixo de fábrica e a um preço R$ 7 mil maior que o 4x2. O que, convenhamos, não é diferença. Primeiro porque a instalação do terceiro-eixo num sem-número de instaladores custa em média R$ 8,5 mil numa conta rasa.

Rasa porque apenas monetária. Há que se levar em conta também que instalação custa a mais para o proprietário 10 dias de estaleiro para o serviço. Isso corresponde a, no mínimo, outros R$ 1,5 mil, que seriam faturados na operação comercial. Todavia, a fração de maior peso nessa conta é a assinatura da Mercedes-Benz no terceiro-eixo, que passa a ter garantia de 2 anos, a mesma que os componentes produzidos pela montadora.

"O desenvolvimento feito em conjunto com a Randon obedeceu a todos os parâmetros de qualidade dos veículos Mercedes-Benz", diz Euclides Guedin Coelho, gerente de Vendas. Assim, o novo terceiro-eixo é mais resistente, apesar de mais delgado e leve, e totalmente acertado com o caminhão. Os 2 anos de desenvolvimento serviram para adequar o implemento e proporcionar ao conjunto menor arrasto, maior vida útil aos pneus, maior capacidade de frenagem, maior facilidade de alinhamento, menor trepidação e menor ruído – muitos instaladores tinham até de alongar o eixo cardã para possibilitar a instalação.

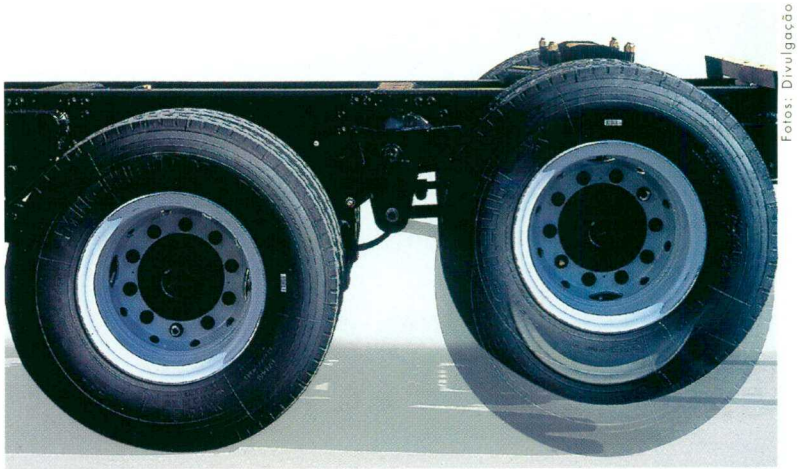
"Isso sem falar na burocracia necessária, pois havia o financiamento do implemento e serviço e o tempo necessário para isso", complementa Coelho. Mesmo assim, os 60% dos usuários que optavam pela trucagem do caminhão nem sempre tinham garantia da procedência de peças e da segurança total do veículo trabalhado.

A escolha do L 1620, de cabine convencional, seguiu as estatísticas. Nesta classe são comercializados cerca de 12 mil caminhões por ano, 28% do mercado, 51% desta configuração e 38% de cabine avançada. Os números da Mercedes-Benz, entretanto, são mais contundentes: no primeiro caso chega a 73% e no segundo não vai além de 19%.

Nada menos de 64% dos compradores modificam seus veículos, 86% deles para instalar o terceiro-eixo e aumentar a capacidade de carga e os restantes 24% para alongar o entre-eixo. No caso da montadora, 56% dos compradores são empresas de carga própria, 23% são autônomos e 21% são transportadoras.

A tecnologia empregada elimina a fixação por solda, facilitando a manutenção. Para isso, as longarinas foram reforçadas, desde a região do câmbio até o balanço traseiro. O sistema de freios foi adequado ao terceiro-eixo e o de estacionamento age nos eixos traseiros. Foram instaladas duas válvulas relés, uma para o freio de serviço e outra para o de estacionamento. Barras tensoras ajustáveis no alinhamento dos eixos permitem menor desgaste aos pneus e molas tipo balancim foram especialmente dimensionadas para a carga do veículo e também por produzir o mínimo arrasto.

O terceiro-eixo tem suspensor pneumático que facilita as manobras e é acionado por uma tecla no painel de instrumentos. Uma luz de aviso indica que o eixo está suspenso. Enfim, tudo o que se quer de um trucado.



Fotos: Divulgação

L1620 Truck: terceiro-eixo tem suspensor comandado por tecla no painel

Marcelo Vigneron

Euclides Coelho: L1620 Truck traz grandes ganhos para o usuário

FROTA ON LINE

A LÓTUS COMUNICAÇÕES DISPONIBILIZA A NOVA VERSÃO DE SEU SITE QUE TRAZ, ENTRE OUTRAS NOVIDADES, A EDIÇÃO INTEGRAL DE FROTA & CIA

www.lotuscom.br: site para a comunidade do transporte

A Lótus Comunicações está colocando no ar o seu site totalmente reformulado. Através do endereço www.lotuscom.com.br, o internauta vai poder ter acesso à versão digital de **FROTA & Cia**, entre outras novidades. Desenvolvido pelo web designer Fábio Bortoloto, com a consultoria do especialista Rogério Tavares, do Senac, o site da Lótus Comunicações foi concebido para se transformar em uma importante ferramenta de trabalho, para uso de toda a comunidade do transporte.

Site é ferramenta de trabalho

No botão de **FROTA & Cia**, por exemplo, a cada mês, o internauta vai encontrar a última edição da publicação, com a versão na íntegra de todas as matérias, incluindo fotos. Tudo isso, no mesmo instante em que estará recebendo pelo correio, em sua empresa ou, em sua casa, a versão impressa da revista.

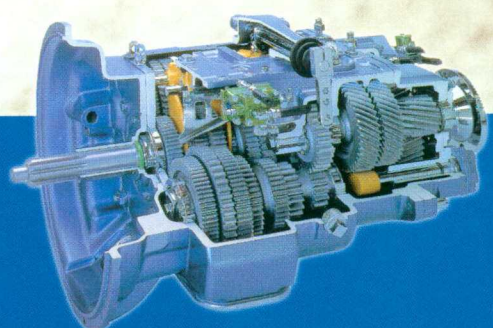
O mesmo se dá com as informações contidas no caderno **Economia & Transporte** as quais, doravante também estarão disponíveis através da Internet. Inicialmente, para todos que entrarem no site e, a partir de outubro, exclusivamente para os assinantes de **FROTA & Cia**. Isso significa ter acessso *on line* aos vários valores de referência utilizadas pelo setor, o índice de variação dos custos do transporte rodoviário, os custos operacionais de veículos mais utilizadas no TRC. Além de muitas outras informações de caráter econômico, que serão incorporadas a cada mês no site de **FROTA & Cia**.

Já no ícone referente ao **Prêmio Lótus**, o visitante poderá acompanhar, também a partir de setembro, o ranking dos veículos mais vendidos no país até o terceiro trimestre do ano, antecipando assim os vencedores da edição 2.001 da premiação.

Por fim, através do botão "Fale conosco", qualquer pessoa poderá se comunicar diretamente com os departamentos ou colaboradores da empresa, através do serviço de correio eletrônico.

Transmissão Eaton Fuller e um bom café. Quem conhece, não troca!

M-51



Sr. Ladair Michelon
Proprietário da Michelon, São Paulo, SP.
A empresa possui caminhões Ford, VW e International equipados com transmissões Eaton Fuller.

"A grande vantagem da transmissão Eaton Fuller é sua baixa necessidade de manutenção, devido ao menor número de componentes de desgaste. Nunca abrimos uma caixa Eaton Fuller na nossa empresa. Outro dado interessante é que os caminhões equipados com essas transmissões são os mais econômicos da frota. A Michelon é a frota nacional líder em caminhões pesados: cobrimos todo o Brasil e os outros países do Mercosul. Enfrentamos todo tipo de estrada, o que torna muito importante contar com uma transmissão forte e confiável. Pilotar essa transmissão é só questão de costume. É como dirigir: no começo, você pensa em pisar na embreagem, aliviar o acelerador, trocar a marcha. Depois, fica tudo automático, você troca as marchas no tempo do motor. Nossos motoristas têm prazer em operar as transmissões Eaton Fuller."

Uma iniciativa da Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança
Empresa Amiga da Criança

Eaton Quality Award
EATON
Valinhos - BRASIL

Transmissão Eaton Fuller. Conquistando o Brasil de norte a sul!

Eaton Ltda - Divisão Transmissões

EATON

MOTOBYTES EM ALTA

O COMÉRCIO ELETRÔNICO ATRAVÉS DA INTERNET, IMULSIONA O MERCADO DE ENTREGAS EXPRESSAS VIA MOTOCICLETAS, OBRIGANDO EMPRESAS E AUTÔNOMOS A INVESTIREM NO SEGMENTO

O segmento de entregas via motocicletas só tem tido motivos para comemorar. Impulsionado principalmente pelo boom do e-commerce, o setor tem crescido a passos largos nos últimos dois anos.

Segundo dados do Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo, o número de empresas de motoboys em São Paulo aumentou de 800, em 1998, para 3 mil em 2000, um crescimento de 275%. "Calculo que, cadastrados em todo o estado de São Paulo, existam 80 mil motoboys", estima Luiz Alexandre Duarte, presidente da Especialidade de Transporte de Motocicletas do sindicato e também dono da Motoforte, empresa especializada em entregas rápidas.

Só na cidade de São Paulo, calcula-se que estes profissionais somem 40 mil, metade filiada ao Setcesp e os demais ainda atuando na clandestinidade, motivo que levou a

Montagem sobre fotos: Avani Stein/ Walter Craveiro

Luiz Alexandre Duarte: pool de empresas e expectativa de atingir 100 mil entregas/mês

APARECIDO FRANCISCO

prefeitura (veja quadro), a apresentar um projeto visando regularizar este tipo de serviço. Vale lembrar porém, que estes números referem-se, em sua maioria, apenas à empresas especializadas no transporte específico por motos, não incluindo por exemplo, os casos de

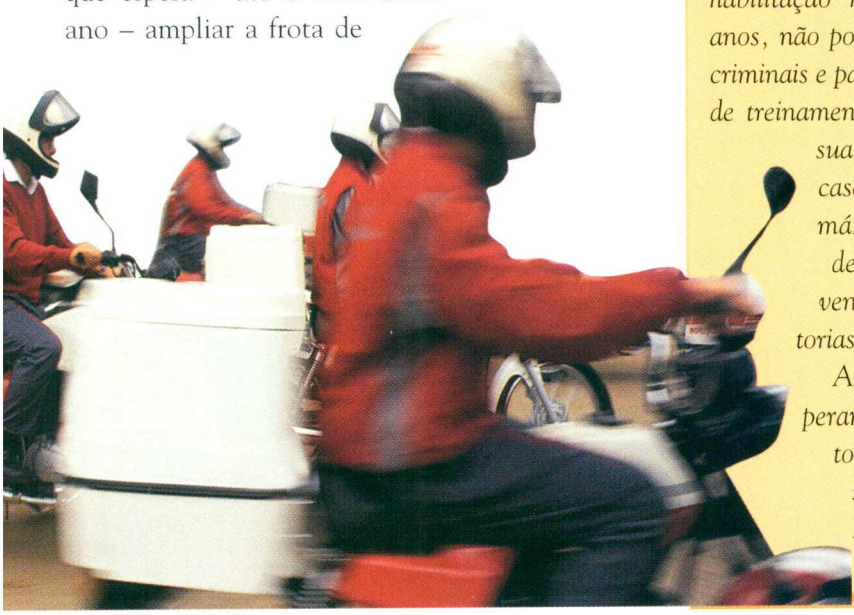
Mercado movimentou 600 milhões em entregas expressas

multinacionais como FeDex, DHL, UPS, entre outras, que atuam com encomendas de volumes variados e empresas com sistema de transporte misto.

Para José Augusto Fernandes, diretor executivo do Sinex – Sindicato Nacional das Empresas de Encomendas Expressas, que engloba as chamadas companhias de transporte misto, o mercado tem vivido o seu melhor momento."Fomos surpreendidos com as vendas via Internet, que superaram em quase 20 vezes a nossa expectativa", garante ele.

Só para se ter uma idéia do que isso representa, o mercado de entregas expressas por moto, conforme dados do Sinex, movimentou no ano passado algo em torno de 600 milhões de dólares tendo hoje 40% das entregas centradas no e-commerce e 60% em encomendas diversas. A Total Express, empresa responsável pelas entregas do site Submarino, Lojas Americanas e Shoptime, é uma a apostar neste nicho de mercado. "Temos registrado um crescimento em média de 20% ao mês, no nosso volume de entregas", assegura Marcos Monteiro, vice-presidente comercial da empresa, que espera – até o final deste ano – ampliar a frota de motos das atuais 14 para 60.

Também de olho no mercado virtual, outras cinco empresas formaram um pool para otimizar suas operações junto à sites e lojas. Com isso a Motoforte, Disk-Boy, Motocargo, Help-Express e Multimarcas, passam a dispor juntas de 500 motos para entregas. "Nossa expectativa, é de assim reduzirmos nossos custos operacionais e aumentarmos nosso volume de entregas", explica Luiz Alexandre Duarte, da Motoforte. O pool ,que espera fechar o ano com uma carteira de 100 mil entregas/mês, atua em parceria com o Virtualog, um portal de logística voltado para o comércio eletrônico,



Ordem no caos

Um decreto assinado em outubro do ano passado pelo prefeito de São Paulo, Celso Pitta, tenta por ordem nas entregas realizadas por motoqueiros na cidade. Pelo documento, os motoboys, como são conhecidos, terão que se cadastrar junto à Secretaria Municipal dos Transportes para obter autorização de trabalho.O candidato, autônomo ou funcionário de empresa, precisa ter habilitação há mais de dois anos, não possuir antecedentes criminais e passar por um curso de treinamento. As motos por sua vez, em ambos os casos, deverão ter no máximo cinco anos de fabricação, devendo passar por vistorias semestrais.

As empresas que operam serviços de motoboys, terão de possuir sede em São Paulo, apresentar CNPJ e ficha de antecedentes criminais dos sócios. Além disso serão obrigadas a estamparem nos capacetes e baús das motocicletas, um número de telefone para reclamações, acompanhado do respectivo número de inscrição cadastral."É evidente que isso não irá resolver todos os nossos problemas mas com certeza ajudará a distinguir os bons profissionais dos maus", assegura Luiz Alexandre Duarte, presidente da Especialidade de Transporte por Motocicletas do Setcesp.

Até o dia 31 de julho, prazo inicialmente estabelecido pela Secretaria para o final do cadastramento, apenas 25 mil profissionais haviam feito a inscrição, segundo informou o próprio órgão, fato que obrigou a prefeitura paulistana a prorrogar o prazo por tempo indeterminado, até o fechamento desta edição.

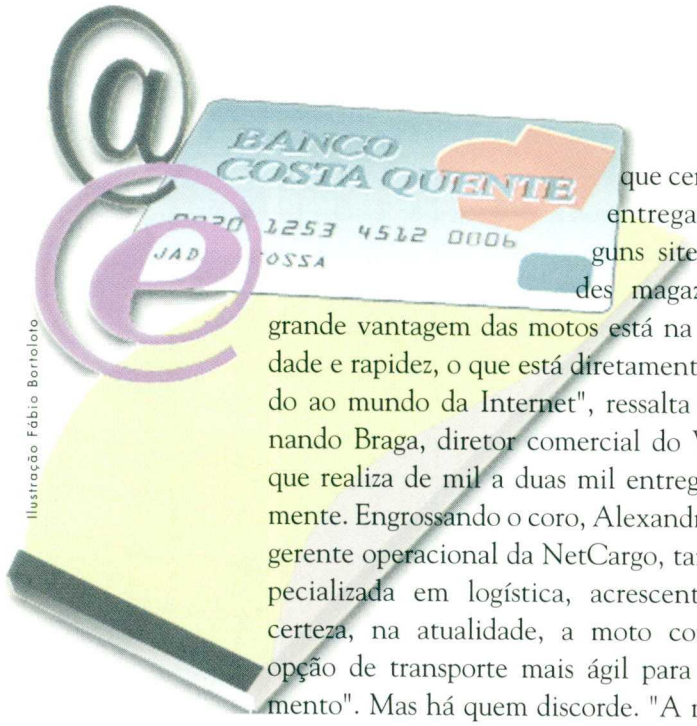


Ilustração Fábio Bortoloto

Agilidade como ponto forte

que centraliza as entregas de alguns sites e grandes magazines. "A grande vantagem das motos está na sua agilidade e rapidez, o que está diretamente associado ao mundo da Internet", ressalta Luís Fernando Braga, diretor comercial do Virtualog, que realiza de mil a duas mil entregas diariamente. Engrossando o coro, Alexandre Santos, gerente operacional da NetCargo, também especializada em logística, acrescenta: "Com certeza, na atualidade, a moto consiste na opção de transporte mais ágil para este segmento". Mas há quem discorde. "A moto permite um ganho em agilidade porém, acaba-se perdendo em escala", contrapõe Carlos Mira, presidente do portal logístico Net-Envios, que apesar de utilizar-se deste serviço esporadicamente, ainda prefere realizar a maioria de suas entregas através de vans.

Vantagens à parte porém, o fato é que as motos continuam sendo mal vistas por motoristas em geral. A CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, da cidade de São Paulo, estima que elas já somam 7% da frota circulante de veículos na capital paulista e que são responsáveis pela triste média de uma morte por dia o que, por este raciocínio, aponta para 365 mortes ao ano, números que no entanto são contestados pelo presidente da Especialidade de Transporte por Motocicletas, do Setcesp. "O problema destes números está no fato da CET, não distinguir os casos que envolvem motociclistas dos que efetivamente dizem respeito à motoboys", argumenta Luiz Alexandre Duarte. Segundo ele, existem dados comprovando que a maioria dos acidentes fatais ocorre nos finais de semana envolvendo pessoas sem capacete.

FACILITANDO A VIDA

MARKSELL LANÇA TRÊS NOVOS MODELOS DE PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS COM NOVO DESIGN E TECNOLOGIA DE ÚLTIMA GERAÇÃO

Embarcadores e transportadores já podem contar com um novo equipamento para as suas operações de carregamento.

A MKS-Marksell, está lançando uma nova linha de plataformas elevatórias de cargas veiculares, nos modelos MKS-600 P2E com capacidade para 600 Kg a 600mm, MKS-1100 P3E para 1100 Kg a 600mm e a MKS-2200 P4E para 2200 Kg a 600mm.

Os lançamentos trazem como principais novidades mesa com perfil estrutural triangular e soldada, cilindros hidráulicos, quadro e mancais redesenhados, suporte geral com novo sistema de prisioneiros e unidade eletro-hidráulica. "Todas essas novidades têm por finalidade minimizar a necessidade de alterações no quadro traseiro da carroceria e permitir maior agilidade na montagem e manutenção, dos modelos", assegura Edison Salgueiro Junior, diretor técnico da MKS-Marksell.

Aos equipamentos podem ainda ser incorporados, entre outros itens, alarme sonoro de sobrecarga ou de operação, válvulas contra ruptura de mangueiras e de regulagem da velocidade de operação.

Plataforma MKS: maior facilidade na montagem

Web-logistics®

Comércio virtual & Logística real

A Internet revolucionou o comércio mundial. Hoje o e-commerce é muito mais que uma realidade, é uma necessidade estratégica. Fatores como garantia de entrega, custos competitivos e atendimento pós-venda são essenciais para uma operação eficiente.

A Danzas Logística inova e antecipa-se às necessidades do mercado introduzindo um novo conceito: ***Web-logistics®***

Uma solução completa em gerenciamento logístico para o comércio eletrônico.

Através de acesso rápido e fácil, você e seus clientes tem total controle sobre as informações da entrega do produto. A Danzas Logística, com o compromisso da maior rede mundial de logística, assegura o resultado prático para a tranqüilidade e sucesso do seu negócio.

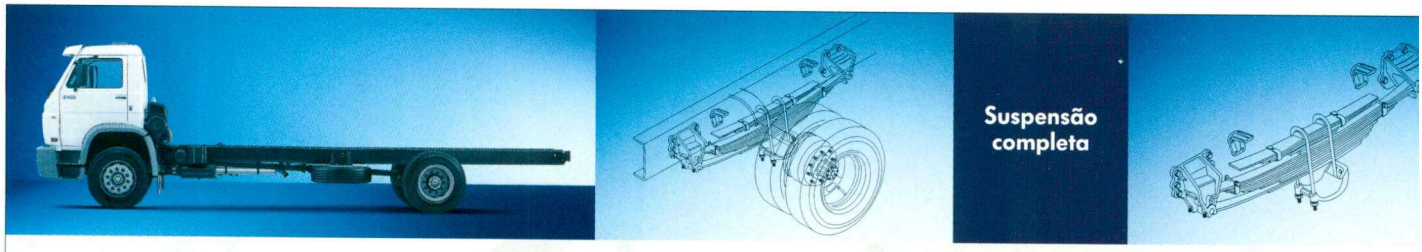
Através de uma equipe altamente especializada e com sua rede de distribuição para todo o Brasil, ela garante o seu produto na mão do seu consumidor na hora e local certos.

Seu projeto de e-commerce torna-se mais do que viável com a Danzas Logística como parceira.

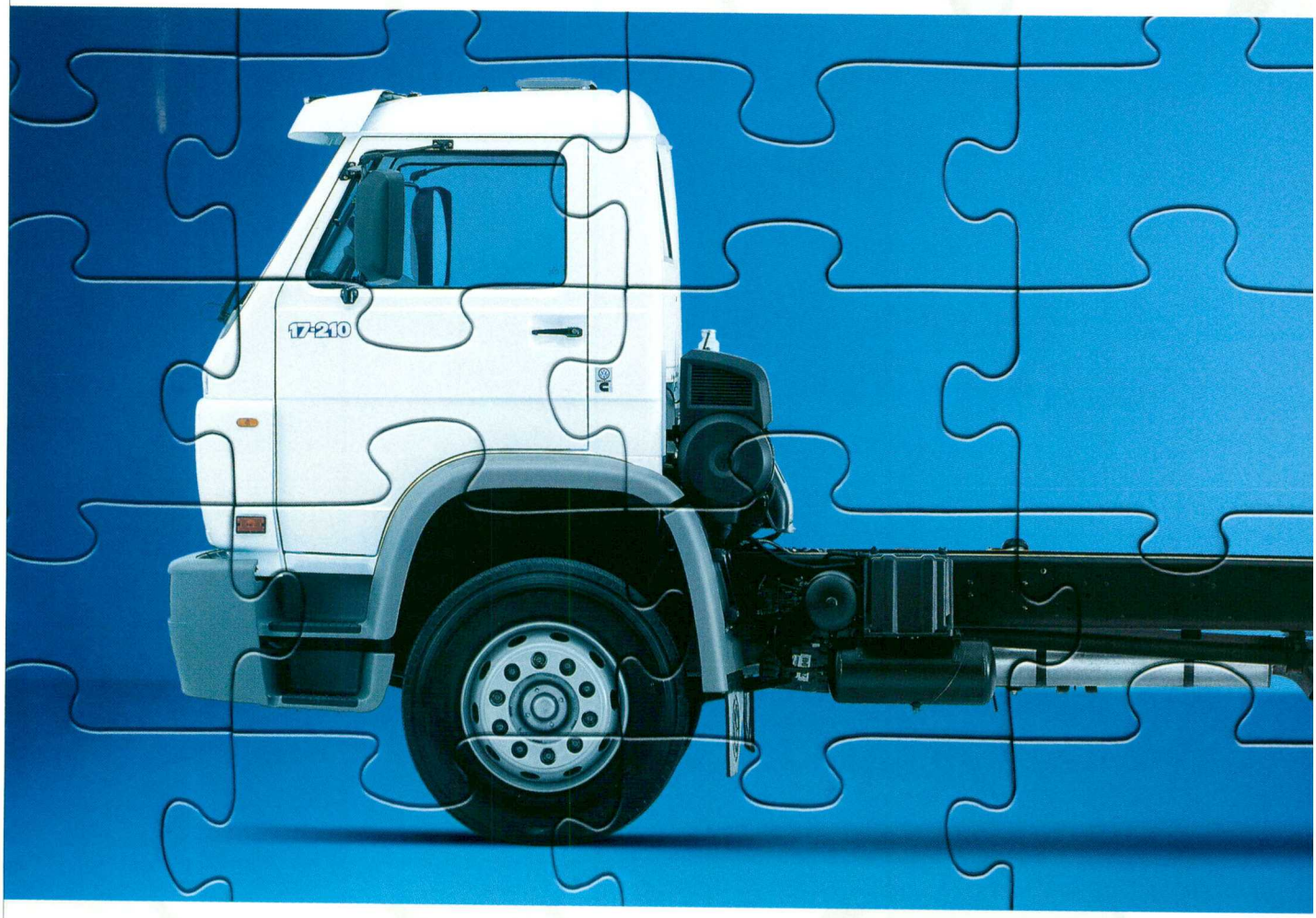
Ligue e confira o que o ***Web-logistics®*** *pode fazer por você, sua empresa e, principalmente, por seus clientes.*

Danzas Logística:
Guarulhos: Tel. 0xx11 6461 9400 / Fax 0xx11 6461 9511
Cumbica: Tel. 0xx11 6432 5966 / Fax 0xx11 6432 5966 (Ramal 210)
Cotia: Tel./Fax 0xx11 492 3344
Recife: Tel./Fax 0xx81 476 2076
E-mail: marketing@danzaslogistica.com.br
www.danzaslogistica.com.br

DANZAS
Logistics.
Worldwide.



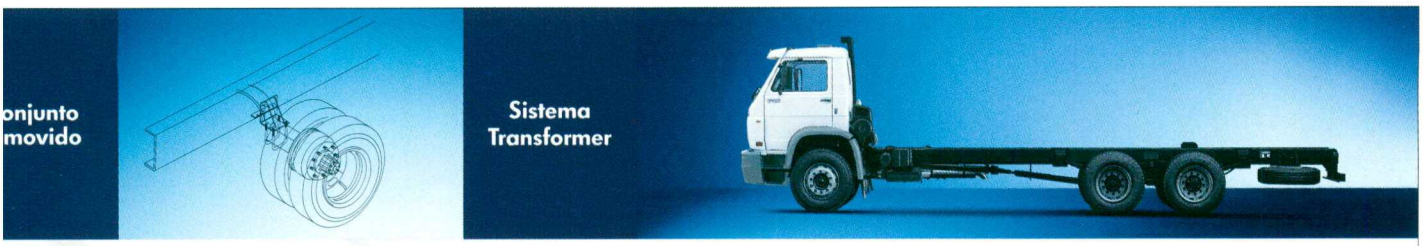
Agora dá para colocar um terceiro eixo no seu caminhão mexendo em poucas peças.



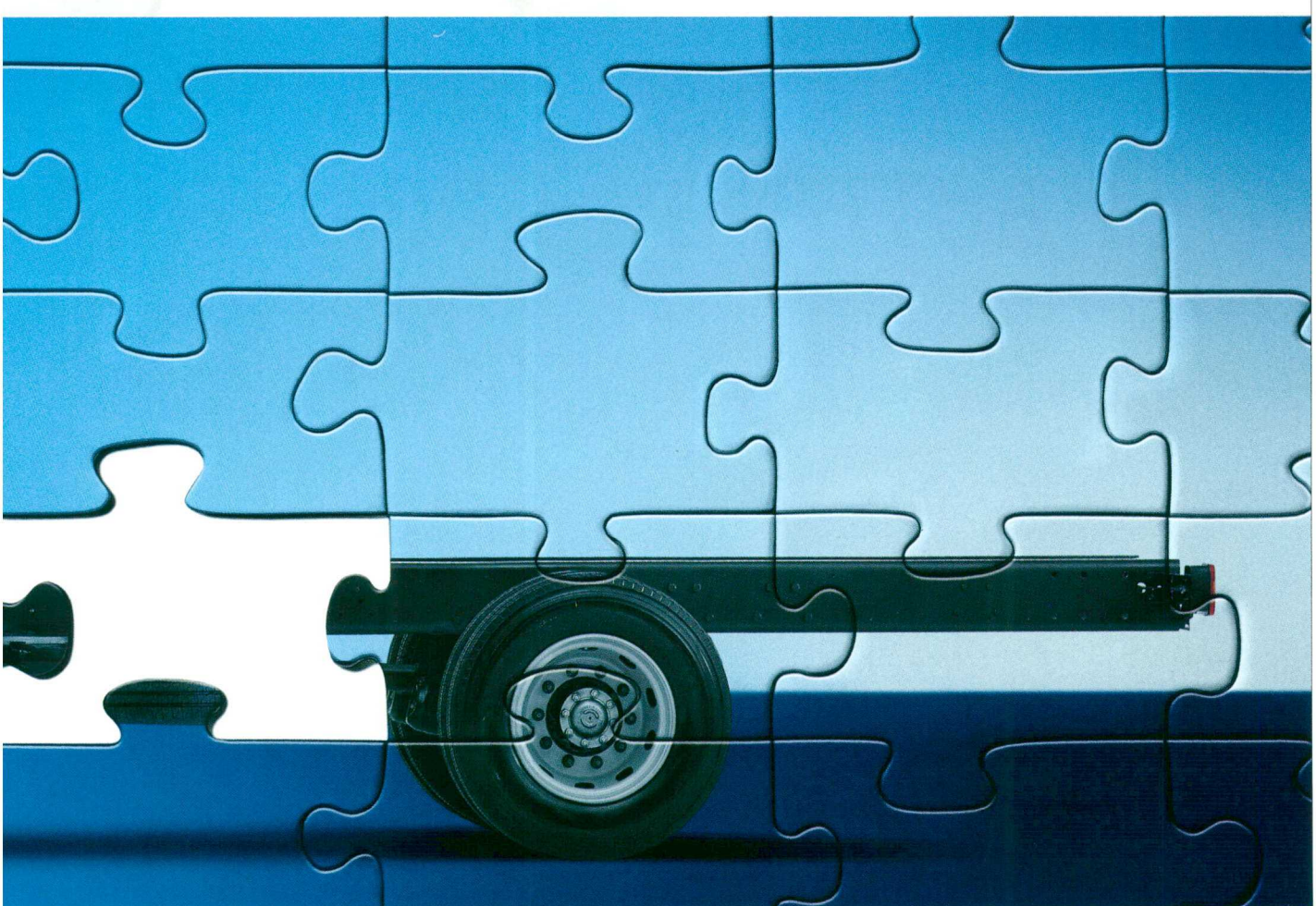
Transformer Volkswagen 17 toneladas. O caminhão com eixos fáceis de montar.

www.volkswagen.com.br

Este veículo está em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.
Alguns itens mostrados ou mencionados são opcionais, acessórios, ou referem-se a versões específicas.

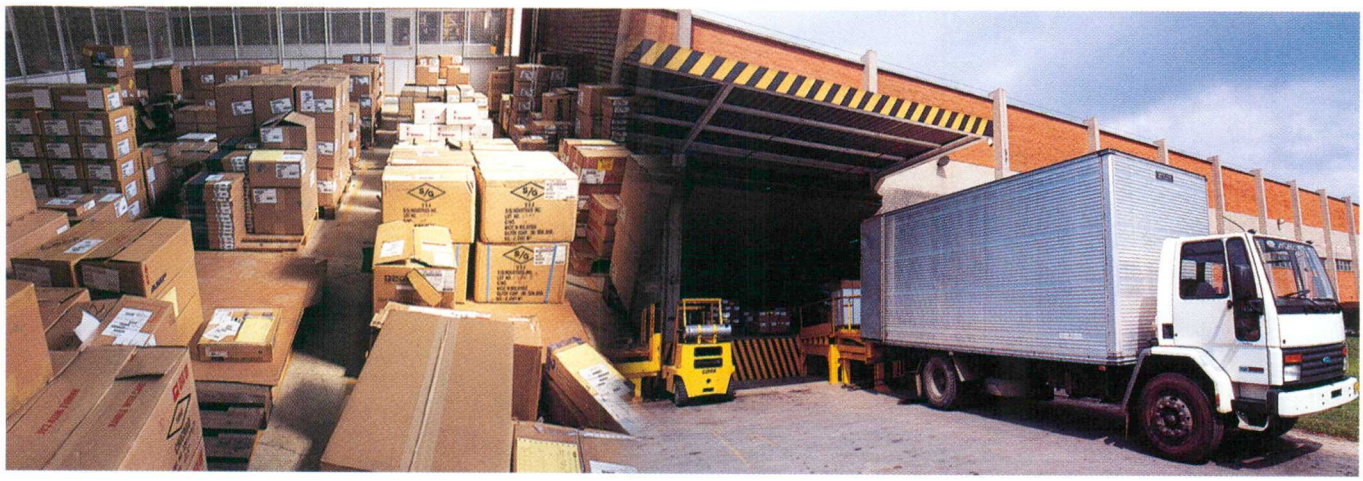


Você não precisa mais quebrar a cabeça na hora de instalar mais um eixo no seu caminhão. Com os Caminhões Volkswagen VW 17.210, VW 17.220 ou VW 17.300, na versão Transformer, você economiza tempo e dinheiro. Isso porque o eixo traseiro vem fixado diretamente às longarinas através de um suporte provisório, de fácil remoção e de baixo custo. Isso proporciona rapidez, facilidade e economia de até R$ 1.800,00 na instalação do terceiro eixo e da suspensão pneumática. Assim, seu caminhão fica menos tempo parado e você coloca dinheiro na sua carteira com a mesma rapidez com que colocou o terceiro eixo no caminhão.
Volkswagen. Você conhece, você confia.



Caminhões Volkswagen

Montagem sobre fotos: Marcelo Vigneron



PROTEGIDO POR DEUS

O ROUBO DE CARGAS AFUGENTA AS SEGURADORAS QUE OPERAM A CARTEIRA DE TRANSPORTE E AMPLIA OS RISCOS E OS CUSTOS DAS TRANSPORTADORAS

Oswaldo de Castro: aumento nos custos operacionais sem repasse

Glória Flugel

APARECIDO FRANCISCO

Uma nova nuvem negra começa a pairar sobre o transporte de cargas no Brasil. Com chances de envolver todo e qualquer consumidor brasileiro. É o risco decorrente do desinteresse crescente, por parte das seguradoras, de continuar operando a carteira do transporte de cargas. Com reflexos inevitáveis sobre o custo dos fretes e, por extensão, das mercadorias. Tudo por culpa do vertiginoso aumento do roubo de cargas.

Segundo dados do Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região, as ocorrências nessa modalidade de crime, somente naquele Estado, atingiram a média de 189,66 por mês, entre janeiro e março deste ano, contra 160,8 registradas em igual período de 99. Isso equivale a um crescimento de 17,9% no número de casos registrados, contabilizando um prejuízo da ordem de R$ 47,992 milhões, somente nos três primeiros meses

Não é por outro motivo que o número de corretoras que oferecem o seguro de cargas caiu

Gastos com segurança quadruplicaram

de 130 para apenas 6, complicando ainda mais a vida do transportador. "Mesmo assim, estas poucas fazem uma série de condicionantes chegando até mesmo a recusar determinadas cargas", desabafa Pedro Ramirez Martins, assessor Jurídico do Sindicato que cita a obrigatoriedade de contratação de escolta armada e o uso de sistema de rastreamento, entre outras medidas internas de segurança, exigidas pelas seguradoras.

Artur Santos: justificando os altos valores

Para complicar ainda mais esse quadro muitos frotistas, na tentativa de reduzir os riscos, estão sendo forçados a fracionar suas cargas. Como explica Oswaldo Dias de Castro, diretor do Expresso Araçatuba e também coordenador da Comissão de Seguros da NTC – Associação Nacional do Transporte de Cargas. "Ao invés de um caminhão sair carregado com 12 toneladas por exemplo, temos que soltá-lo com apenas 4 ou 5 toneladas, o que contribui diretamente para o aumento dos custos operacionais do transporte", atesta o empresário. Além do mais, como tais custos não são fáceis de ser repassados aos embarcadores, o prejuízo fica todo com o transportador.

"No início dos anos 90, os transportadores gastavam entre 2% e 3% do seu faturamento com segurança", confirma por sua vez o assessor de Segurança do Setcesp, Paulo Roberto de Souza. "Hoje esse valor praticamente quadruplicou, chegando de 12% a 14%", completa. Para piorar as coisas, no mesmo período, o frete decresceu 44%, segundo Roberto.

Um levantamento feito junto às empresas revela outro dado alarmante. Em alguns casos, os custos com o seguro já chegam atingir até 6% do valor da mercadoria, o dobro que normalmente representa o frete. E mais: dependendo do tipo de carga, as apólices têm o seu valor de cobertura limitado a apenas R$ 20 mil, o que torna a atividade do transporte ainda mais arriscada e onerosa.

Mesmo reconhecendo os prejuízos decorrentes da perda de negócios, as corretoras, de seu lado, defendem o aumento das exigências impostas ao transportador e dos custos do seguro. "Infelizmente essa é uma realidade para a qual não há alternativa", comenta Artur Santos, vice-Presidente da Pamcary, "Se as seguradoras não cobrarem alto e não exigirem todo este aparato tecnológico, elas correm o risco de quebrar", garante o corretor.

Diante da situação, a Porto Seguro optou por deixar de cobrir algumas cargas específicas que figuram nas estatísticas entre as mais visadas pelos ladrões. "Não seguramos mais cigarros, medicamentos, nem armamentos, pois não há taxas de seguros que comportem a sinistralidade nesses segmentos", informa José Campelo de Oliveira, gerente de seguros de transportes.

Visando minimizar o problema, seguradoras e corretoras têm investido cada vez mais em sistemas de segurança. Cuidados que vão desde a contratação de motoristas e transportadores, até o estabelecimento de rotas específicas e estratégias de transporte. "A situação atual exige uma integração cada vez maior entre, seguradoras, corretoras, transportadores e embarcadores", acrescenta Sérgio Casagrande de Oliveira, diretor da corretora Apisul.

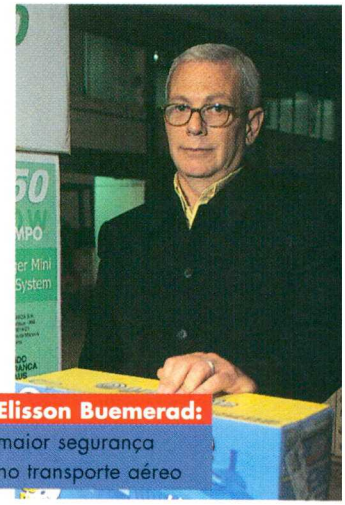
José Oliveira: restrição a determinadas cargas

Fotos: Walter Craveiro

Também não faltam embarcadores que estão dando sua contribuição, para minimizar os riscos. É o caso por exemplo da Gradiente, fabricante de produtos eletro-eletrônicos, uma das cargas mais visadas pelos ladrões. A empresa, cuja linha de produção fica em Manaus, investiu em sistemas de segurança para seus depósitos, padronizou procedimentos, adotou escolta armada, rastreamento e ainda mantém um cadastro atualizado com nomes de motoristas e transportadores, que são cuidadosamente avaliados antes de cada embarque.

Abifarma recomenda pulverização das entregas

"Com isso conseguimos reduzir sensivelmente as ocorrências. De janeiro a julho deste ano, registramos apenas 2 casos em estrada e outros 2 em operações de distribuição", assegura Elisson Buemerad, chefe administrativo do depósito central da empresa, em São Paulo. Mas as medidas não param por aí. "Quando se trata de novos produtos e celulares, temos adotado o transporte via-aérea, que além de maior segurança, oferece ainda a vantagem da rapidez", acrescenta Buemerad.



Elisson Buemerad: maior segurança no transporte aéreo

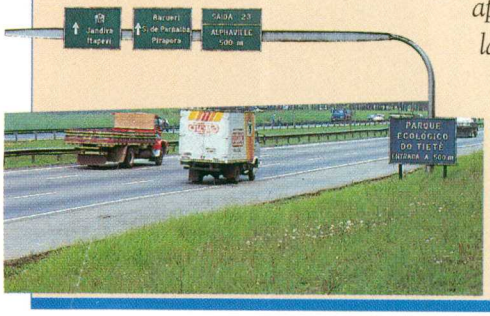
Já a Abifarma – Associação Brasileira da Indústria Farmacêutica, mobilizou os laboratórios e vem implementando uma série de medidas a fim de amenizar os prejuízos com o roubo de carga, que em 1999 representaram 16 milhões de reais. A primeira delas, diz respeito à legislação. "Conseguimos fazer com que a lei fosse modificada e com isso o roubo de medicamentos passou a ser enquadrado como crime hediondo", explica Serafim Branco Neto, secretário executivo da associação.

Complementarmente, a distribuição foi descentralizada e entregue a empresas de transporte especializadas, os horários para coleta e entrega tornaram-se mais flexíveis e estas passaram a ser pulverizadas. "A nossa recomendação é de não se concentrar volumes com valores superiores a 500 mil reais por embarque/veículo", explica Branco Neto. "Apesar de onerar os custos, por disponibilizar um número maior de veículos, o prejuízo assim é menor", conclui o secretário.

Jogo de empurra

Diante da incapacidade do governo em reduzir a criminalidade, muitas "soluções" para o problema do roubo de cargas tem se revelado um verdadeiro jogo de empurra. É o caso do projeto de lei que tramita na Assembléia Legislativa de São Paulo, de autoria do deputado Gilberto Nascimento, do PMDB, que simplesmente obriga as concessionárias das rodovias privatizadas de todo o estado (sic) a contratarem seguro contra roubo de cargas. Segundo o parlamentar, a proliferação de quadrilhas especializadas e o aumento no número de ocorrências de roubo de cargas nas estradas justifica a medida. "As melhorias realizadas pelas concessionárias são visíveis mas não se pode admitir que o motorista, obrigado a pagar vários pedágios, seja assaltado entre uma praça e outra. As concessionárias têm a responsabilidade de investir também, em sistemas de segurança", argumenta Nascimento.

O projeto conta com o apoio do Setcesp, mas o próprio sindicato considera difícil a sua aprovação junto ao legislativo. "O poder de Segurança é de competência do Estado e não da iniciativa privada", explica Pedro Ramirez Martins, assessor jurídico do Setcesp.



Marcelo Vigneron

Se Você
procura uma
empresa de transportes ...

- ✔ em função das localidades atendidas
- ✔ de acordo com o perfil da frota
- ✔ através da razão social
- ✔ conforme a localização das filiais
- ✔ com base na especialidade
- ✔ por um serviço agregado
- ✔ pelo tipo de implemento
- ✔ por produto transportado

PNEU

100% natural

A Pirelli do Brasil, está lançando o seu novo pneu Xapuri. A novidade, totalmente fabricada com borracha natural brasileira, destina-se a veículos de transporte de cargas e passageiros e pode ser aplicada em percursos pavimentados e mistos. Inicialmente, o Xapuri será comercializado apenas nas regiões Norte e Nordeste e estará disponível nas medidas 9.00-20 e 10.00-20.

GUIA

On line

O AutoZ, portal automotivo da Internet, está lançando o Guia de Concessionárias Brasil, uma nova fonte de consulta para quem pretende comprar veículos novos ou usados, sejam eles automóveis, motos ou caminhões. A relação conta com 2.902 concessionárias catalogadas e pode ser acessada através do endereço www.autoz.com.br

RASTREAMENTO

Olho eletrônico

A Tracker do Brasil já está disponibilizando para toda a América do Sul o "Container Tracker", um sistema de rastreamento para cargas de container, que pode ser usado também no rastreamento de ativos de empresas. A novidade se aplica ainda à indústria automobilística, cosméticos, alimentícia, hipermercados, lojas de conveniência, farmácias, construtoras, locadoras, lavanderias e outros serviços.

LAVAGEM

De cara limpa

A Ceccato, fabricante de lavadoras automáticas para veículos, está lançando a Lavadora Fixa Compacta para ônibus com até 4,10 metros de altura, que serve também para microônibus. O novo modelo é ideal para empresas de transporte urbano e rodoviário e lava, em média, até 25 veículos por hora.

Fotos: Divulgação

FROTA Serviço

As notícias publicadas nesta seção são inteiramente gratuitas. Empresas interessadas na divulgação de novos produtos e serviços podem enviar material para:
FROTA & Cia. A/C Redação - Vitrine - Rua Melo Palheta, 172 (Água Branca) CEP 05002-030 - São Paulo, SP, BRASIL

... em setembro,

Você vai achar o caminho.

Novo terminal

O **Rapidão Cometa** anunciou o investimento de R$ 7,2 milhões numa nova central de logística, a ser construída na cidade de Jaboatão, em Pernambuco. A unidade terá capacidade para atender 100 caminhões simultaneamente, o que deverá agilizar o atendimento e reduzir custos operacionais.

Cursos Técnicos

A **Fiat Automóveis** doou, no final de junho, à CNI – Confederação Nacional da Indústria, 82 veículos para serem utilizados pelas escolas técnicas do SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, em cursos técnicos de mecânica, elétrica, tapeçaria e funilaria, em todo o país.

Reconhecimento

A **Ryder Translor do Brasil**, premiou 34 de seus motoristas com o Prêmio Walter Lorch 2000. Os premiados resultam de uma lista de pontuação técnica que leva em consideração quesitos como a ausência de participação em acidentes de trânsito e a opinião dos clientes a respeito da qualidade dos serviços prestados pelos funcionários e pela empresa.

Primeiro milhão

A **Scania** atingiu mundialmente a produção de um milhão de veículos pesados. Com componentes fabricados em 11 unidades da empresa em todo o mundo, inclusive do Brasil, ficou pronto o milionésimo veículo Scania, modelo P 124 CA 6x4 com motor de 12 litros de 360 cv. O caminhão um milhão, que saiu das linhas de montagem da fábrica da Scania em Zwolle, na Holanda, no início de maio, foi doado à Cruz Vermelha Internacional.

Fotos: Divulgação

Rumo ao Sul

A **B.T.I Braspress** está investindo na expansão de suas atividades na região Sul do país. Para tanto, a empresa acaba de inaugurar 5 novas filiais localizadas em Londrina e Cascavel, no Paraná, Blumenau, Florianópolis e Chapecó, em Santa Catarina.

Nova bandeira

A Rede Zacharias de pneus e a Michelin fecharam um acordo comercial, pelo qual a rede passará a comercializar com exclusividade os pneus das marcas Michelin, BfGoodrich e Uniroyal.

Na Argentina

A **Freios Farj** recebeu o selo de ISO 9002 para suas operações na Argentina, onde a empresa está expandindo suas atividades através da Distrimitre SRL, que passa a ser sua distribuidora exclusiva.

Promoção

*O argentino Eduardo Aníbal Fortunato é o novo presidente da **Goodyear** do Brasil. Fortunato ocupava anteriormente o cargo de diretor de vendas e marketing da empresa para a América Latina.*

Chegando

*Luís Pasquotto assumiu a diretoria de marketing da **Cummins Latin América**, em substituição a Yoshio Kawakami, que deixou a empresa.*

Frota Renovada

A **Pluma Conforto e Turismo**, operadora de transporte de passageiros, está investindo R$ 9 milhões, distribuídos entre chassis e carrocerias, na aquisição de 40 novos ônibus da marca Scania, modelo K124 IB 6x2. Os veículos, que serão utilizados em linhas nacionais e internacionais, contam com motor de 360 cv, suspensão a ar, Confort Shift para seleção de marchas e ar condicionado.

Primeiros frutos

A **CD Brasil Logística**, fruto da união entre a Transportadora Americana e a inglesa Wilport, anunciou a construção de um moderno terminal multimodal em Campinas, São Paulo. Sob investimentos de US$ 17 milhões, o projeto será erguido numa área de 200 mil metros quadrados devendo ficar pronto em 2002.

Sob medida

O grupo **Eike Batista**, anunciou a criação da eBX Express Brasil, empresa de encomendas expressas, sob um investimento de US$ 60 milhões. A eBX visa atender o mercado de e-commerce.

Qualidade premiada

A **Sachs** , representada pelo seu diretor de vendas e engenharia, Feres Macul Neto, recebeu o "Prêmio de Qualidade VW/99", das mãos do vice-presidente de vendas e marketing da Volkswagen, Miguel Barone em reconhecimento à qualidade e tecnologia dos seus produtos. A Sachs foi uma das 28 empresas premiadas, de um total de 626 que concorreram.

De cara nova

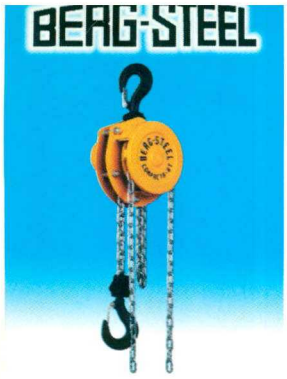
A **Ouro Verde** está renovando a sua frota. Para tanto a empresa acaba de adquirir 55 caminhões da série 4, da Scania. A intenção é de passar a utilizar somente veículos de cara-chata em suas operações de transporte.

Outdoors ambulantes

A **Bosch** está utilizando-se as laterais das carrocerias dos caminhões que transportam seus produtos, para divulgar sua linha de ferramentas elétricas, nos trechos Campinas-São Paulo e Campinas-São José dos Campos.

SE PRECISAR DE UMA FORÇA, CHAME A DUTRA.

Consulte linha completa de EPI´S.



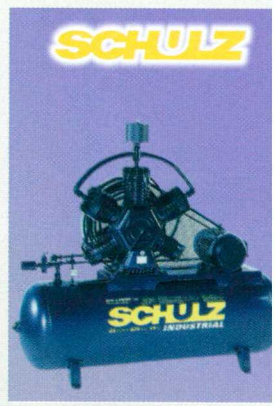
Talhas manuais e elétricas

Analisador de fumaça - diese

Carros hidráulicos p/ paletes

Lavadoras / secadoras de pis

Empilhadeiras manuais



Compressores de ar

DUTRA MÁQUINAS

COMERCIAL E TÉCNICA LTDA.

A MARCA DAS MELHORES MARCAS.

AV. SERAFIM GONÇALVES PEREIRA, 340 - SP

Fax:(11) 6954-2988

www.dutramaquinas.com.br

TEL: (11) 6954-4400

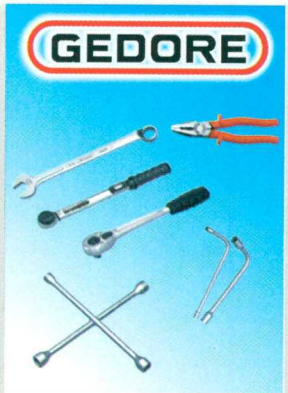
Assistência técnica autorizada.

Ferramentas pneumáticas

Aspiradores e lavadoras

Lavadoras de alta pressão

Macacos hidráulicos



Ferramentas manuais

Carros manuais e plataformas

ECONOMIA & TRANSPORTE
REVISTA FROTA & Cia. - ANO 6 - NÚMERO 35 - JULHO 2000

PISO SALARIAL

Mai/00

	SETCESP	SETRANS	SINDISAN
Mot.Carreta	518,72	505,00	547,00
Mot. Truck	472,80	455,00	499,00
Oper. Empilhadeira	-	455,00	499,00
Conferente	419,97	404,00	398,00
Ajudante	336,57	321,00	304,00
Arrumador	397,83	379,00	-

MULTAS DE TRÂNSITO

Tipo de Infração	Ufir	Pontos	Valor
Gravíssimas	180	7	191,53
Graves	120	5	127,69
Médias	80	4	85,12
Leves	50	3	53,20

Fonte : D. O. E.

ÍNDICES ECONÔMICOS

No mês (%)

	Julho	No Ano
T. R .	0,15	1,43
IGP - M	1,57	4,79

Fonte : BACEN

INCTA FIPE / NTC

		Período	Índice	Variação No Mês	Variação No Ano	Variação 12 Meses
ACUMULADO	MUITO CURTAS 50 KM	Mai/00	184,40	0,44	0,97	2,72
		Jun/00	188,08	2,00	2,99	4,42
		Jul/00	188,59	0,27	3,27	3,89
	CURTAS 400 KM	Mai/00	175,79	0,43	1,41	4,63
		Jun/00	179,67	2,21	3,65	6,57
		Jul/00	180,75	0,60	4,28	5,83
	MÉDIAS 800 KM	Mai/00	171,22	0,43	1,63	5,74
		Jun/00	175,31	2,39	4,06	7,87
		Jul/00	176,85	0,88	4,97	7,08
	LONGAS 2400 KM	Mai/00	164,78	0,42	1,91	7,32
		Jun/00	169,37	2,79	4,75	9,90
		Jul/00	172,08	1,60	6,43	9,38
	MUITO LONGAS 6000 KM	Mai/00	161,62	0,41	2,00	8,11
		Jun/00	166,63	3,10	5,16	11,03
		Jul/00	169,95	1,99	7,26	10,66

Base100 : Junho / 94

COMBUSTÍVEIS

25 a 28/07	Valor	Variação no Ano
Diesel	0,705	+ 65,49%
Gasolina	1,479	+ 83,95%
Álcool	0,968	+ 41,72%

Preço Médio Varejo - SP

Fonte : J. Carro

SALÁRIO MÍNIMO

Reajuste	Valor
Mai/99	136,00
Abr/00	151,00
Variação %	
No Ano	11,1

Fonte : OESP

VALORES DE REFERÊNCIA

Julho -	Em R$
UFIR	1,06
UFESP	9,27

Fonte: S.R.F./OESP

A partir de abril de 2.000, o Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Cargas – INCT, apurado pela FIPE/USP, passou a incluir novos insumos incidentes sobre o transporte rodoviário de cargas. Como resultado dessa decisão do CONET, esse índice setorial passou a ter novas denominações e abrangências, conforme o quadro ao lado:

INCTA - Índice Nacional da Variação de Custos do Transp. Rodoviário de Cargas Ampliado
(inclui a evolução dos custos do TRC mais os custos de transferência, terminais, coleta e entrega, gerenciamento de riscos e impostos)

Distâncias de Transferência	Km	INCTA	Variação em 12 meses	Variação no Ano(%)	Variação Sobre Março/2000 (%)	Variação no Mês(%)
Muito curtas	50	188,59	3,89	3,27	2,79	0,27
Curtas	400	180,75	5,83	4,28	3,25	0,60
Médias	800	176,85	7,08	4,97	3,64	0,88
Longas	2400	172,08	9,38	6,43	4,62	1,60
Muito longas	6000	169,95	10,66	7,26	5,20	1,99

INCTR - Índice Nac. da Variação de Custos do Transp. Rodoviário de Cargas
(inclui a evolução dos custos do TRC, exceto coleta e entrega)

Distâncias	Km	INCTR	Variação em 12 meses	Variação no Ano(%)	Variação Sobre Março/2000 (%)	Variação no Mês(%)
Muito curtas	50	102,17	-	-	2,17	0,12
Curtas	400	102,86	-	-	2,86	0,57
Médias	800	103,40	-	-	3,40	0,91
Longas	2400	104,49	-	-	4,49	1,60
Muito longas	6000	105,24	-	-	5,24	2,08

Base 100: março de 2000

INCTCE - Índice Nacional da Variação do Custo de Coleta e Entrega
(mede a evolução dos custos de coleta e entrega)

Distâncias	Km	INCTCE	Variação em 12 meses	Variação no Ano(%)	Variação Sobre Março/2000 (%)	Variação no Mês(%)
Curtas	01 - 10	104,12	-	-	4,12	0,38
Médias	31 - 40	104,72	-	-	4,72	0,72
Longas	101 - 200	105,23	-	-	5,23	0,99

Base 100: março de 2000

Fonte: Fipe/Decope NTC

CUSTOS OPERACIONAIS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

	ITENS	VEÍCULOS DE APOIO/UTILITÁRIOS						VEÍCULOS LEVES			
	VEÍCULO	GOL		KOMBI		SPRINTER		F 4.000-401		MBB 712 C	
	MODELO/CARROÇARIA	CL 1.6 (1.6) 3 portas		Furgão gas.		Furgão 310D (longo/t.baixo)		Carga Seca Madeira		Furgão Duralumínio	
	QUILOMETRAGEM	2.000	3.000	2.500	3.000	2.500	3.000	3.000	4.000	3.000	4.000
Custos Fixos	1. Remuneração do Capital	236,00	236,00	187,83	187,83	440,00	440,00	416,03	416,03	632,62	632,62
	2. Reposição do Veículo	270,83	270,83	203,40	203,40	500,00	500,00	210,51	210,51	420,38	420,38
	3. Reposição da Carroceria / Equipamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,83	15,83	11,90	11,90
	4. Salário do Motorista	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70
	5. Salário do Pessoal da Oficina	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	310,96	310,96	310,96	310,96
	6. Licenciamento	89,21	89,21	73,15	73,15	84,19	84,19	61,28	61,28	85,94	85,94
	7. Seguros	84,82	84,82	77,98	77,98	133,40	133,40	107,74	107,74	162,16	162,16
Custos Variáveis	1. Manutenção - Peças e Acessórios	0,0233	0,0233	0,0183	0,0183	0,0422	0,0422	0,0406	0,0406	0,0622	0,0622
	2. Combustível	0,1183	0,1183	0,1972	0,1972	0,0881	0,0881	0,1216	0,1216	0,1282	0,1282
	3. Lubrificante do Motor	0,0081	0,0081	0,0087	0,0087	0,0068	0,0068	0,0075	0,0075	0,0075	0,0075
	4. Lubrificante da Transmissão	0,0007	0,0007	0,0010	0,0010	0,0006	0,0006	0,0008	0,0008	0,0018	0,0018
	5. Lavagens e Graxas	0,0063	0,0063	0,0113	0,0113	0,0113	0,0113	0,0133	0,0133	0,0191	0,0191
	6. Pneus	0,0114	0,0114	0,0173	0,0173	0,0322	0,0322	0,0226	0,0226	0,0226	0,0226
Total	CUSTO FIXO MENSAL	1.519,56	1.519,56	1.381,06	1.381,06	1.996,29	1.996,29	1.961,04	1.961,04	2.462,66	2.462,66
	CUSTO VARIÁVEL POR KM	0,1682	0,1682	0,2537	0,2537	0,1811	0,1811	0,2064	0,2064	0,2415	0,2415
	CUSTO MENSAL*	1.855,87	2.024,02	2.142,17	2.395,87	2.539,67	2.720,79	2.580,19	2.786,57	3.187,01	3.428,46
	CUSTO POR KM RODADO	**0,93**	**0,67**	**0,71**	**0,60**	**0,85**	**0,68**	**0,86**	**0,70**	**1,06**	**0,86**

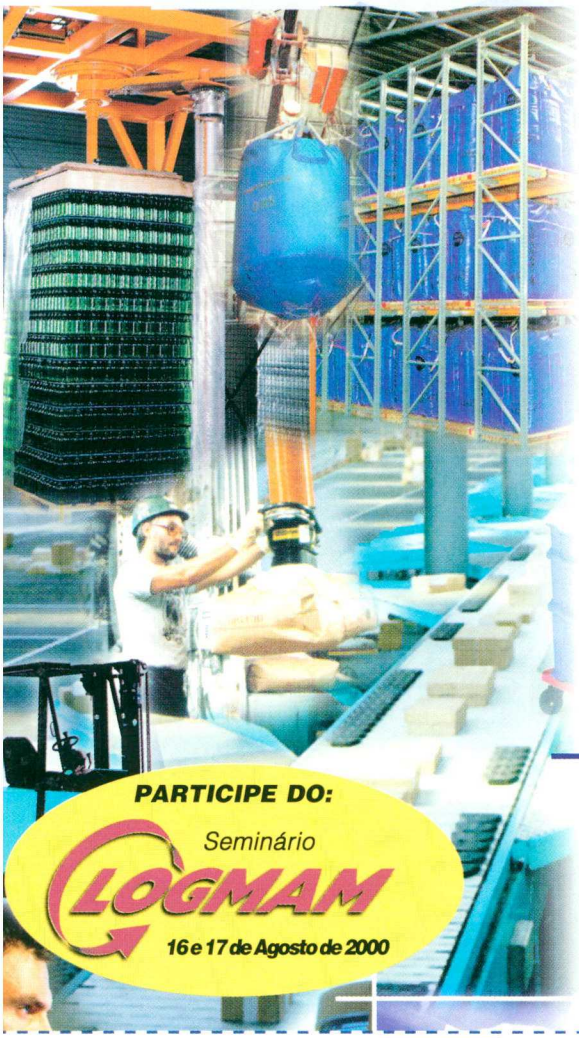
* = Custo Fixo + (Custo Variável x Km mensal)

	ITENS	VEÍCULOS MÉDIOS						VEÍCULOS PESADOS			
	VEÍCULO	MBB L 1620		F 12.000-201		VW 12.140 H		T 114 GA 360		NL ECD 12 360	
	MODELO/CARROÇARIA	Furgão c/ 3º. Eixo Duralumínio		Carga Seca Madeira		Furgão Duralumínio		Semi-reb. 3 eixos Furgão Duralum.		Semi-reb. 3 eixos Graneleiro	
	QUILOMETRAGEM	6.000	9.000	6.000	7.500	6.000	7.500	12.000	15.000	12.000	15.000
Custos Fixos	1. Remuneração do Capital	1.028,56	1.028,56	538,43	538,43	619,86	619,86	1.687,21	1.687,21	1.595,00	1.595,00
	2. Reposição do Veículo	545,38	545,38	299,41	299,41	298,81	298,81	711,84	711,84	766,67	766,67
	3. Reposição da Carroceria / Equipamento	22,92	22,92	26,67	26,67	33,33	33,33	108,23	108,23	123,17	123,17
	4. Salário do Motorista	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	838,70	920,16	920,16	920,16	920,16
	5. Salário do Pessoal da Oficina	349,11	349,11	312,97	312,97	312,97	312,97	566,32	566,32	566,32	566,32
	6. Licenciamento	131,05	131,05	75,29	75,29	80,59	80,59	189,89	189,89	182,11	182,11
	7. Seguros	529,02	529,02	379,57	379,57	422,21	422,21	1401,44	1401,44	1469,02	1469,02
Custos Variáveis	1. Manutenção - Peças e Aces.	0,0983	0,0983	0,0510	0,0510	0,0591	0,0591	0,1588	0,1588	0,1495	0,1495
	2. Combustível	0,1763	0,1763	0,1855	0,1855	0,1679	0,1679	0,2518	0,2518	0,2820	0,2820
	3. Lubrificante do Motor	0,0076	0,0076	0,0101	0,0101	0,0073	0,0073	0,0074	0,0074	0,0125	0,0125
	4. Lubrificante da Transmissão	0,0018	0,0018	0,0018	0,0018	0,0030	0,0030	0,0015	0,0015	0,0023	0,0023
	5. Lavagens e Graxas	0,0292	0,0194	0,0207	0,0165	0,0260	0,0208	0,0335	0,0357	0,027	0,0288
	6. Pneus	0,0203	0,0203	0,0224	0,0224	0,0253	0,0253	0,0637	0,0637	0,0637	0,0637
Total	CUSTO FIXO MENSAL	3.444,73	3.444,73	2.471,03	2.471,03	2.606,48	2.606,48	5.585,08	5.585,08	5.622,45	5.622,45
	CUSTO VARIÁVEL POR KM	0,3335	0,3238	0,2914	0,2873	0,2885	0,2833	0,5166	0,5189	0,5371	0,5389
	CUSTO MENSAL*	5.445,95	6.359,05	4.219,53	4.625,65	4.337,50	4.731,26	11.784,72	13.368,13	12.067,10	13.705,27
	CUSTO POR KM RODADO	**0,91**	**0,71**	**0,70**	**0,62**	**0,72**	**0,63**	**0,98**	**0,89**	**1,01**	**0,91**

* = Custo Fixo + (Custo Variável x Km mensal)

MOVIMAT® 2000

9ª Feira de Logística, Movimentação, Armazenagem e Transporte



PARTICIPE DO:
Seminário LOGMAM
16 e 17 de Agosto de 2000

15 a 18 Agosto 2000

A Única Feira de Abrangência Nacional

local:
EXPO CENTER NORTE
PAVILHÃO AZUL

apoio:
suplemento MOVIMENTAÇÃO & ARMAZENAGEM

promoção e realização:
IMAMEX FEIRAS E PROMOÇÕES LTDA.

Rua Loefgreen, 1400 Vila Mariana
CEP 04040-902 São Paulo SP
Tel.: +(11) 575.1400 Fax: +(11) 575.3444
www.imam.com.br imam@imam.com.br

MOVIMAT® 2000 — 9ª Feira de Logística, Movimentação, Armazenagem e Transporte
15 a 18 Agosto das 14 às 21 horas

local: EXPO CENTER NORTE Pavilhão Azul
R. José Bernardo Pinto, 333 - São Paulo

Convidado por IMAMEX e Expositores

MOVIMAT® 2000 — 9ª Feira de Logística, Movimentação, Armazenagem e Transporte
15 a 18 Agosto das 14 às 21 horas

EMPRESA

NOME

(preencher em letra de forma)

VISITANTE

EMPRESA

NOME

CARGO

ENDEREÇO EMPRESA

CEP CIDADE ESTADO

e-mail

DDD TELEFONE FAX

Proibido o ingresso de menores de 16 anos, inclusive acompanhado dos pais.

ESTE CONVITE PODE SER REPRODUZIDO. GANHE TEMPO: TRAGA O CONVITE PREENCHIDO.

CamaBuss
BUSSCAR

Transforme seu ônibus em um hotel.

CamaBuss aumenta o conforto de seus clientes. E o seu faturamento

O conforto agora tem nome. CamaBuss. Uma exclusividade Busscar que transforma seus ônibus em verdadeiros hotéis de luxo. Mais conforto para seus passageiros. Melhor faturamento para sua empresa. Vá adiante com CamaBuss Busscar.

BUSSCAR
A MARCA DO ÔNIBUS

Rua Augusto Bruno Nielson, 345 • Distrito Industria
Cep 89219-201 • Joinville • SC • Brasil
Fone (0 XX 47) 441-1133 • Fax (0 XX 47) 441-1103
e-mail: busscar@busscar.com.br • www.busscar.com