

REI DA ESTRADA

ANO II

1984

Nº 8

TEMPO de FESTA



Uma edição
completa: o Brasil
de Norte a Sul

OPINIÃO

Afinal, a retomada

O ano de 1984, que começou pontilhado de desconfiança e cautela em vários setores quanto ao comportamento da economia, acabou transformando-se numa espécie de final feliz para a amarga novela da recessão. Vários fatores contribuíram decisivamente para esse desfecho, mas o papel desempenhado pelo setor de caminhões pesados, que apresentou crescimento superior a 31% em relação ao que foi comercializado em 1983, teve um destaque digno de observação. Isso porque a expansão do mercado dos pesados reflete a dinamização das atividades agrícolas, ao mesmo tempo que identifica a maturidade dos transportes nacionais, que viabiliza – já – uma economia de escala, proporcionada pela maior capacidade de carga desses veículos. Mais do que nunca, sabe-se agora que caminhão pesado significa redução nos custos dos transportes rodoviários e, conseqüentemente, maior lucro para o operador. São lições da crise.

Nesse contexto, os números registrados pela Scania formam um elenco de primeira grandeza: a empresa comercializou, somente no mercado interno, cerca de 2.700 caminhões em 1984, ou seja, 42% a



mais que o total vendido em 1983. Com esses resultados, a Scania não só mantém sua tradicional liderança no setor de caminhões pesados, como também amplia a sua participação no mercado para 47%, contra os 42,7% verificados no final de 1983.

No setor de ônibus, mesmo enfrentando uma queda global de mercado, a Scania também está fechando auspiciosamente o ano de 1984, com a comercialização de 620 unidades e um crescimento de 17% em relação a 1983. Outro setor que figura entre os de maior sucesso em termos comerciais é o de motores, com a Scania vendendo 900 unidades em 1984, resultado que implicou

em crescimento de 42% na comparação direta com os negócios de 1983. E para as exportações, o ano que está terminando também foi bom: os negócios da Scania renderam US\$ 30 milhões, cifra 30% superior a de 1983 e proporcionada por significativas entregas junto aos mercados da América Latina, África e Europa. Contudo, esses resultados ficaram um pouco abaixo do previsto – que era de US\$ 40 milhões – porque a escassez de recursos para o financiamento das exportações acabou retardando o fechamento de alguns contratos.

Com esses resultados internos e externos, a Scania fecha 1984 em equilíbrio financeiro. Mais que isso: nos permitem vislumbrar, para o próximo ano, crescimento de 10% nas vendas de caminhões e ônibus para o mercado brasileiro. E na exportação, prevemos vendas de US\$ 50 milhões em 1985, pois já começamos o ano com uma carteira de pedidos de US\$ 30 milhões. E, finalmente, esperamos que 1985 nos reserve novas e boas surpresas, pela consolidação da efetiva reativação da economia brasileira.

AKE NORRMAN
Presidente da Saab-Scania do Brasil S/A

Novo símbolo

A Saab-Scania do Brasil passará a utilizar, em breve, novo símbolo corporativo, que também estará presente em todos os produtos e representações do grupo no mercado mundial. O novo símbolo é formado por um grifo coroado, que identifica as origens do grupo sueco, com as inscrições **Saab** e **Scania** ao redor. Complementando a renovação de sua identificação visual, a Scania terá,

ainda, seu logotipo redesenhado.

Na realidade, o grifo identifica tradicionalmente a província de **Skane** desde 1660, característica que passou a ser mantida e divulgada, como marca, em 1901. Depois de 1911, quando a Scania se associou com a Vabis, o grifo ficou estreitamente ligado à nova empresa. Com o desaparecimento do nome Scania-Vabis e a apresentação dos novos modelos em 1968, o grifo foi parcialmente deixado de lado retornando agora, remodelado, para a identificação de todos os produtos do grupo Saab-Scania.

Basicamente, o grifo pode ser descrito como uma criatura alada, com a cabeça e as garras de uma águia e o corpo de leão, numa combinação de força e qualidade destas duas espécies. Na versão atual, o grifo é vermelho, com coroa dourada, anéis prateados e fundo azul escuro. Segundo Carl Fredrik Reuterswård, que projetou o novo símbolo, "o círculo está no formato de um painel circular, com uma faixa superelíptica inscrita, que dá a impressão ótica de movimento e faz com que os nomes Saab e Scania se destaquem em suas próprias perspectivas, permanecendo integrados".

Tecnologia rodoviária em debate

O caminhão moderno e sua integração com a rodovia foi o tema apresentado pelo diretor mundial de Tecnologia do Grupo Scania, Stig Ericsson, durante a 10ª Reunião Mundial da International Road Federation – IRF, realizada no Rio de Janeiro, no final de outubro. Enfatizando os progressos alcançados na produção de veículos com soluções tecnológicas cada vez mais avançadas, Stig Ericsson mostrou que nem sempre a construção e a legislação rodoviária têm acompanhado essa evolução. Na opinião do especialista, enquanto os novos projetos de veículos buscam aumentar a segurança, a velocidade de operação e a capacidade de carga, além de melhorar a fluência dos veículos na estrada, a legislação pertinente ao uso veicular difere de país para país.

No encontro do Rio, estiveram presentes empresários, técnicos governamentais, cientistas e pesquisadores de vários países.



Scania com Ala: salvamentos no 9º andar.

T 112 e o "Super-braço" auxiliando os bombeiros

Um Scania T 112 equipado com Auto Lançador Aéreo (ALA), um "braço" mecânico de 30 metros de altura e capaz de alcançar até o 9º andar de um prédio, já se tornou um dos mais importantes aliados do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, na difícil missão de combate aos incêndios. E água parece também não faltar no duro trabalho dos bombeiros paulistas: a corporação conta com um T 142, com redução nos cubos das rodas para subir rampas de até 20 graus e equipado com tanque de 42 mil litros de água.

Juntamente com outros dois Scania T112, os novos veículos formam lote entregue pela concessionária Codema ao Corpo de Bombeiros, em solenidade que contou com a presença do prefeito paulistano, Mário Covas; secretário municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro; comandante do Corpo de Bombeiros do Estado, Cel. Néelson Francisco Mattedi, e outras autoridades.

Já na solenidade de entrega dos veículos, o equipamento Ala – instalado pela empresa Schwing Siwa sobre o chassi do caminhão Scania T 112 – despertou a atenção de todos. Projetado pelo Engº Andrej Simnovec, da própria Schwing Siwa (indústria localizada em Mairiporã, na Grande São Paulo), o Ala é o primeiro equipamento do gênero a surgir no País, sendo montado exclusivamente em chassis Scania. Segundo Simão Albertino A. Brandão, Gerente de Vendas da empresa, "vários países da América Latina, como o México, Colômbia e

Venezuela, já demonstram interesse em importar o produto junto ao Brasil, impressionados com sua eficiência. A opção deles, é claro, também se refere ao Scania, que completa o conjunto de combate a incêndios".

Para os bombeiros paulistas, a opção pelos Scania nos trabalhos de salvamento e combate ao fogo tem, ainda, outras explicações, conforme relatou o Cel. Néelson Francisco Mattedi: "Trabalhamos com veículos Scania na corporação há cerca de 15 anos. Temos boa assistência técnica por parte da Scania, tanto que os primeiros veículos adquiridos ainda estão operando e não pensamos em desativá-los. No caso da escolha do chassi T 112 para a instalação do equipamento Ala, consideramos o porte, a robustez do veículo Scania, que representa uma boa base".

Atualmente, a corporação conta, na cidade de São Paulo, com 109 veículos específicos de combate a incêndio, sendo 20% pesados, considerados "reserva estratégica, por terem capacidade equivalente a 4 caminhões médios, em termos de volume dos tanques e potência das bombas". A intenção dos bombeiros paulistas é, com o tempo, substituir todos os veículos importados por nacionais, "devido às facilidades de Assistência Técnica e pelo fato de estarem, de certa forma, estimulando a indústria interna". O comandante Mattedi declarou, também, que há um plano de crescimento da frota em execução e, anualmente, são sempre adquiridos novos veículos.

Assessor Industrial da Scania dirigirá a ABEA

Em solenidade realizada no início de novembro, no Salão Presidencial do Parque Anhembi, em São Paulo, e que contou com a presença do Ministro da Indústria e do Comércio, Muriilo Badaró, tomou posse a primeira diretoria da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva – ABEA, presidida por Augusto César Saldiva de Aguiar, Assessor da Divisão Industrial da Saab-Scania do Brasil. A nova entidade reúne técnicos da indústria auto-

motiva nacional e tem por objetivo trabalhar para o desenvolvimento tecnológico do setor. Durante a cerimônia, em seu discurso, Aguiar destacou a importância que tem para o País "contar com uma associação que agregue ao saber nacional a experiência e a grande bagagem técnica já alcançada pelo setor no Brasil". Segundo Aguiar, "a matéria-prima da Tecnologia é o talento, isto é, a Tecnologia é o resultado do trabalho do intelecto".



REI DA ESTRADA

Publicação da Saab-Scania do Brasil S/A, editada pela Diretoria de Assuntos Governamentais e Institucionais, Setor de Imprensa.
Diretor de Assuntos Gov. e Institucionais: Mauro Marcondes Machado

Editor Responsável e Redator: José Eduardo Ramos Gonçalves (MTB 12.120-SP)

Fotografias: José de Oliveira.
Diagramação: Milton Alves Júnior.

Ilustração: Gilmar Godoy (Gil)
Composição: Diário do Grande ABC
Impressão: Centro Gráfico Scania.
Correspondência: Av. José Odorizzi, 151 (Via Anchieta, km 21) – São Bernardo do

Campo – SP – CEP 09.700 – Fones: 452-9131 – 452-333.
● Filial à Aberje.
É autorizada a reprodução de qualquer matéria editorial desde que citada a fonte.

A moda do caminhão personalizado chega com tudo

“Sai da frente que aí vem brilho”

Veículo personalizado virou de fato a moda do momento, depois de surgir com os automóveis de passeio, infestar o mundo das “pick-ups” e, agora entrar em cheio na área dos robustos e imponentes caminhões pesados. É nesse filão de mercado que a Instaladora São Marcos Ltda. – Bepo, do Rio Grande do Sul, está apostando ao lançar uma linha completa de acessórios, que vão dos cromados à pintura especial e já começa a ganhar admiradores em todas as partes do País.

A pintura maluca, que os norte-americanos e europeus chamam de “custom painting”, tinha no Brasil praticamente um único especialista: o artista Sid Mosca, que na sua oficina da Zona Sul de São Paulo recebia encomendas de carros de Fórmula 1 e capacetes de gente muito famosa,

como Emerson Fittipaldi, Ingo Hoffman, Nelson Piquet e Keke Rosberg. A partir de 1982, Sid Mosca realizou um sonho que perseguia há tempos: pintou em “custom painting”, pela primeira vez no Brasil, um caminhão pesado. Era um Scania T 112, todo azul escuro e com labaredas estilizadas – em vermelho e amarelo – nas laterais e sobre o capô. Hoje, esse caminhão histórico pertence a um transportador de Governador Valadares, no interior de Minas Gerais e tem o apelido de “Mula Azul” entre os caminhoneiros que operam com rádio amador (PX).

Passada a euforia dos pioneiros, a Bepo surge agora como a primeira empresa a produzir pra valer os caminhões pesados personalizados. E com um detalhe a mais: além da pintura maluca, o motorista pode optar por uma série de acessórios. A própria



Sid Mosca

Bepo, que tem uma transportadora desde 1962, já conta com 14 caminhões personalizados em sua frota.

Em um Scania T 142, por exemplo, a empresa trocou a grade frontal, adotando outra de estilo norte-americano. E o veículo ganhou uma série de acessórios cromados, que incluem silencioso vertical atrás da cabina, calotas, escada lateral ao longo da cabina, escada da plataforma, frisos de pára-lamas, puxador lateral (apoio de subida), pára-lamas traseiros, para-choque “argentino”, cintas (suportes) dos tanques de combustível, faróis de milha e buzinas especiais a ar. No interior da cabina, o caminhão recebeu nova cama, cortinas e forros. Complementando as modificações, o veículo ganhou um bagageiro cromado sobre a cabina e seus tanques de combustível



T 142 da Bepo: um desbunde visual entre cromados e pinturas.

– em chapa galvanizada – passaram por uma pintura bastante peculiar: lá foi reproduzida uma tétrica noite de lobisomem, com lua cheia, castelo no alto da montanha, lobo uivando e todos os detalhes do gênero Horror. Essa nova “plástica” custou, no total, Cr\$ 4 milhões, a preços de outubro passado.

Com acessórios desse tipo, a Bepo vai recebendo encomendas do País todo, tendo os maiores clientes em São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia e Pernambuco. “Não é só o carreteiro do Sul que gosta de caminhão todo enfeitado”, chega a comentar um dos proprietários da empresa, já com expectativas voltadas ao exigente mercado nordestino.

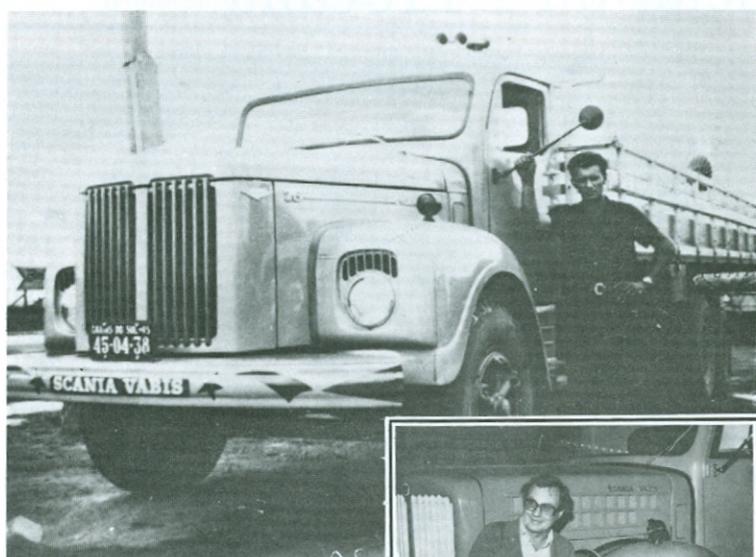
O que muita gente questiona é se

tal quantidade de enfeites, sempre à base de metal, não acaba atrapalhando o motorista ou mesmo aumentando desnecessariamente o peso total do caminhão. Consultada a respeito, a Divisão Industrial da Scania esclarece que “todo caminhão é projetado, em primeiro lugar, para transportar carga e, portanto, pesos desnecessários só comprometem esse objetivo. Todavia, a fábrica não deixa de considerar o valor estético ou o gosto pessoal do operador e, portanto, conclui que, se não houver excesso na utilização de acessórios e se estes não estiverem prejudicando a segurança do motorista e do veículo – no desempenho e, principalmente, nas manobras – não há o que se condenar”. Quanto à pintura maluca, a posição é unânime: ela realça as modernas formas do caminhão.



T 112 com labaredas: hoje é o “Mula Azul” de Valadares.

O primeiro Scania nacional e o motorista mais antigo



Michelin e o primeiro Scania montado no País.

Abel Cruz: com Scania desde 1951.

O primeiro caminhão Scania montado no Brasil ainda está circulando pelas nossas estradas. A incrível informação é prestada por Aldir Bertuol, atual diretor da concessionária Codema, de São Paulo, e que há mais de 25 anos fez a venda pioneira, na cidade de Vacaria, no Rio Grande do Sul.

O veículo histórico, um L-75 da então Scania -Vabis, foi produzido nas instalações da Vemag S/A – Veículos e Máquinas Agrícolas, no final de 1957, e adquirido em seguida pelos carreteiros Nelson Michelin e Maximino Canalli, ambos moradores de São Marcos, a cidade gaúcha que acabou se transformando na “capital dos Caminhões Scania”.

Enquanto o antológico L-755 de Nelson Michelin continua a rodar pelo Sul do País, quem está também mais firme do que nunca é Abel Cruz, 54 anos, morador de Ribeirão Preto (SP), cliente da Tarraf e considerado o mais velho motorista Scania do Brasil. Abel comprou seu L-65 importado, exatamente no dia 10 de março de 1951, e presenciou a chegada do veículo no Porto de Santos.

“Com o L-65 – conta o proprietário – passei a transportar carga seca para o Expresso Araçatuba. Fiquei com esse veículo durante 12 anos, enfrentando principalmente estradas de terra, e nesse período fiz apenas um troca de anéis.

Todavia, como outros pioneiros, ele enfrentou sérios desafios, a ponto de ter que transportar latões de óleo diesel juntamente com a carga, para abastecer o veículo na longa e solitária viagem até Porto Velho.

Codema: Intercooler equipa a F. Souto

Uma das mais prósperas transportadoras de cargas em geral do País, a empresa F. Souto – com sede em Guarulhos (Grande São Paulo) e filiais em Porto Alegre, Recife, Brasília, Rio de Janeiro e Salvador – também decidiu optar pelos caminhões Scania, a fim de modernizar tecnologicamente sua frota, conseguir maior rapidez e confiabilidade nas entregas e operar com melhor custo operacional.

A Transportadora F. Souto, através do seu Diretor Financeiro – Luiz Shiraishi – recebeu em setembro passado seus primeiros caminhões Scania, quatro T 112 Intercooler com defletores de ar, entregues solenemente pela concessionária Codema, da Grande São Paulo. “Essa aquisição está dentro da filosofia de aumentar a eficiência da frota, atualmente com 280 caminhões”, comentou o diretor, na ocasião.

De fato, a transportadora vem desenvolvendo um seguro e rápido programa de crescimento. Fundada em 1971, por Francisco Souto, a sua sede abrange área total de nada menos que 12 mil metros quadrados, com 2.400 metros quadrados destinados exclusivamente para depósito de cargas. Na sede estão ainda os escritórios – em modernas instalações –, oficina, borracharia, setor de eletricidade para caminhões, refeitório e até uma sala de lazer para motoristas, equipada com televisão.

“Agora vamos analisar a viabilidade do veículo Scania dentro do nosso serviço”, explicou Luiz Shiraishi que, ao optar pelo T 112 Intercooler equipado com defletores de ar, buscará um custo operacional ainda melhor e, com isso, terá “condições de assegurar um frete mais competitivo nesse mercado”.



Achados históricos:

Scania negocia exportação gigante para Angola. De início, 92 caminhões.



Bernd Larsson: exportação rende US\$ 30 milhões em 1984.

A Saab-Scania do Brasil exportará 353 caminhões pesados para Angola, a médio prazo, conforme negócios que se encontram em desenvolvimento pela Divisão de Exportação da empresa. Do total negociado, já está garantida a venda de 92 caminhões. A informação foi prestada pelos diretores da Scania, Bernd Larsson e Mauro Marcondes Machado, durante audiência realizada em meados de novembro, com o Ministro da Indústria e do Comércio, Murilo Badaró.

As exportações da Scania para Angola ocorrerão através do Programa Befiex (Comissão Especial para Concessão de Benefícios Fiscais à Exportação), que prevê compromisso de vendas externas de US\$ 650 milhões até 1989. Segundo informação da Divisão de Exportação da Scania, a empresa está fechando o ano de 1984 com uma receita de US\$ 30 milhões, obtida em negócios para o Exterior.



Suecos levam betoneiras para obras no Equador

A empresa sueca ABV, que conta com frota de 17 caminhões Scania, recebeu no final de outubro passado mais duas betoneiras Cibi, montadas a partir do caminhão R 142 E 6 x 4 (foto), que tem chassi reforçado e tração em quatro das seis rodas, sendo especialmente indicado para operar em

locais de difícil circulação. Entregues pela Divisão de Exportação da Scania do Brasil, os veículos já estão operando junto às obras de uma usina hidrelétrica na região de Baños, localizada a aproximadamente 150 quilômetros ao sul de Quito, no Equador.

O Uruguai já não esconde amores por ônibus Scania

Nosso vizinho Uruguai, cuja população finalmente já começa a respirar mais aliviada, está também comprovando o bom desempenho dos ônibus Scania, conforme informa o agente geral de Montevideu, José Maria Duran, ao mostrar os resultados do S-112 com carroceria urbana Caio, que esteve em demonstração pela cidade, sob a operação da CUTCSA - uma cooperativa de transportadores de passageiros.

Segundo o levantamento da CUTCSA, no dia 21 de junho passado, o Scania S-112 que operou na Linha 1, da cidade, dirigido pelo cooperativista M. Camarero, percorreu 188 quilômetros em 15 horas de trabalho e apresentou um consumo considerado muito bom pelos pesquisadores. Na linha G, em 1º de julho, o S-112 dirigido por J. Iglesias registrou também um consumo analisado como muito satisfatório.

Mas o amor pelo ônibus Scania é uma história antiga no Uruguai. Os cooperativistas da CUTCSA Miguel Angel Cuadro e Severo Cruz, por exemplo, começaram a trabalhar com ônibus Scania B-111 em novembro de 1977 e rodaram, até meados de 1984, 500 mil quilômetros dentro da cidade de Montevideu, com o veículo registrando "um excelente rendimento para um motor de tanta potência". Miguel Cuadro comenta que seu Scania "possui um índice muito baixo de paralisação, que eu mesmo poderia determinar como sendo de poucas horas mensais, mas mesmo assim devido a pequenos detalhes normais de manutenção, e pode ser considerado um veículo que quase não consome peças de reposição".

Outro membro da CUTCSA, Domingo Eliseo Fernández, declara o seguinte: "Estou me sentindo muito contente com o rendimento do meu Scania, como também pelo serviço prestado por seu representante, que apresenta soluções rápidas e seguras, evitando a perda de horas em oficinas. E na opinião de Ramón Zabalza, da empresa Emirano Viajes LTDA, "com Scania completaram-se meus objetivos, porque ele me oferece economia e tranquilidade de saber que posso rodar milhares de quilômetros em nossos serviços nacional e internacional, com ótimo desempenho, mínimos problemas e baixos custos operacionais."



S-112 para o Panamá: transporte de turistas.

S-112 para o Panamá

Um ônibus S-112 Super, com suspensão a molas, carroceria Diplomata Nielson, capacidade para 55 passageiros e equipado com para-brisa laminado "degradée", vidros fumê, porta-gelo, ar condicionado e rádio/toca-fitas AM/FM, foi entregue em me-

ados de dezembro pela Divisão de Exportação da Scania do Brasil, ao Panamá. O ônibus embarcou no final de novembro no Porto de Santos e seu comprador é Oscar Grenald, importante frotista de ônibus de Turismo daquele país.

Treminhão Scania vira sensação da I Prócana

Rede Globo de Televisão - Canal 7, Telejornal AL/TV, 11 da noite no Estado de Alagoas. No ar: reportagem sobre a I Feira Prócana. Data: 16 a 23 de setembro de 1984. Destaque da reportagem: treminhão Scania é a principal atração da exposição.

Com a colaboração da concessionária Novepe e numa iniciativa da Divisão de Exportação, a Scania estava presente - com um estande de 200 metros quadrados - na I Feira Prócana, no Centro Social da Asplana, localizado na Praia de Ipióca, a 35 quilômetros de Maceió. A exposição foi oficialmente aberta pelo governador Divaldo Suruagy, que no estande da Scania conheceu de perto treminhão canavieiro e detalhes da linha toda de produtos, através de posters coloridos e painéis com especificações técnicas, conforme relata a nossa colega Simone Tavares, da Divisão de Exportação da Scania e presente à grande mostra. No estande da Scania foi recebida, igualmente, a visita do Presidente do Clube dos Usineiros de Alagoas, João Eudes Leite Soares, que informou sobre o interesse dos empresários locais em testes com o treminhão Scania.



Divaldo Suruagy (centro): conhecendo o treminhão Scania.

Paralelamente à exposição, aconteceu o IV Congresso Ibero-americano e Filipino de Produtores de Cana, que reuniu mais de 750 pessoas, entre representantes

da Argentina, Nicarágua, Bolívia, Panamá, Colômbia, Costa Rica, Equador, Honduras, Venezuela, México, República Dominicana, Uruguai e Brasil.

Chile já tem Diplomata 380 com o Chassi K 112

A Saab-Scania do Brasil iniciou a exportação do ônibus K 112 com carroceria Diplomata 380, da Nielson, fornecendo três unidades para o mercado chileno. Os ônibus foram adquiridos pela empresa Turbus e já estão operando na ligação rodoviária Santiago-Puerto Montt, com 800 quilômetros de extensão, no extremo sul daquele país.

O Chile é um forte mercado da Scania na América Latina. As primeiras unidades começaram a ser enviadas para lá na década de 50, através da Scania Suécia, e no início dos anos 70 a Scania do Brasil entrou firme nesse mercado, ao instalar um representante local. Hoje, já existem mais de 1.100 veículos Scania em operação no Chile, sendo 500 ônibus.



Grupo equatoriano.

Exportação recebe visitas do Equador

A convite da Divisão de Exportação da Saab-Scania do Brasil e da Engexco Exportadora S/A ("trading company" do Grupo Engesa), em setembro passado, representantes do Governo do Equador visitaram as instalações e fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo. Estiveram presentes Fabián Alarcón (Governador Geral da Província de Pichincha, onde se encontra a capital equatoriana, Quito), Leonardo Borrero (Conselheiro Governamental), Alex Aguiar (Secretário Geral do Governo) e Ramiro Ferri (influente empresário equatoriano, especialmente convidado pela Saab-Scania do Brasil). Recepcionados por Ake Norrman e demais diretores da Scania, os visitantes participaram de coquetel, conheceram as instalações e conversaram sobre os negócios que a Divisão de Exportação vem desenvolvendo no Equador.

Negócios e Festas movimentam o Sul

O velho ditado da política nacional diz que "no Brasil, o paulista trabalha, o carioca descansa, o mineiro conspira e o gaúcho manda". Com tantas idas-e-voltas da nossa conturbada política dos últimos tempos, já não se sabe se o tal ditado ainda está valendo. Mas uma coisa é certa: se o gaúcho não manda tanto como antes, virou um craque de Seleção no fechamento de negócios. Os resultados do mercado de caminhões estão aí, para provar que o gaúcho continua matando a cobra e mostrando o pau!

As três concessionárias Scania do Rio Grande do Sul - Suvesa, Brasdiesel e Mecânica -, com suas filiais espalhadas por várias cidades, vão dando um "banho" em termos de expansão do mercado de pesados. Para se ter uma idéia de como andam as coisas por lá, estamos recebendo a notícia de que a Nina Transportes Ltda., empresa localizada em Bagé e de propriedade de Emilio Mansur, cliente da Suvesa-Pelotas, acaba de adquirir o seu quinto Intercooler, de uma frota de oito caminhões Scania.

Também no Consórcio Scania os gaúchos vão pisando firme, conforme informa nosso colega Darcy Marin, gerente de Vendas da Suvesa Guaíba (matriz), que entregou mais um T 112 para a Transgás - Transportes de Gás Ltda., tradicional empresa que atua nas regiões de Santa Maria, Pelotas e Porto Alegre, e é dirigida por Nelson Farias e Jorge Dalla Lanna.

Quem anda feliz da vida com o Consórcio e com Intercooler é o cliente Silvio Muller, de São Pedro do Sul e também atendido pela Suvesa. Ele foi contemplado em agosto, optou pelo Intercooler e já está lucrando com a economia no transporte de Santa Maria para o País todo.

Em Camaquã, a Transportadora Tessmann Ltda. - de propriedade de Helmuth Tessmann e Bruno Bergmann - recebeu em setembro mais uma unidade Scania T 112 H 4 x 2 S, que já é o sexto veículo da marca, numa frota de 16 caminhões. A informação foi passada pelo gerente de Vendas da Suvesa-Pelotas, José Ermengildo Lenzi, e quem recebeu o veículo,



Transgás, Santa Maria: mais um T 112.



Tessmann, Camaquã: o sexto Scania da frota.



Camaquã: o R 142 de Renato Santos abriu o desfile...



Silvio Muller: Intercooler pelo consórcio.



Canoas: o Intercooler de Laurindo na festa na rodovia



... que terminou com o show das "manecas" suspeitas.

representando a transportadora, foi Solon Konflanz.

Bom de Festa

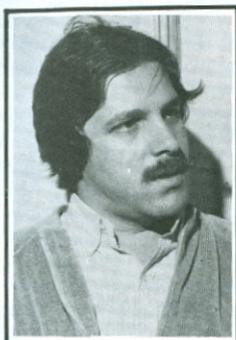
Já que o assunto está em Camaquã, fazemos questão de registrar aqui que, mais uma vez, essa boa cidade gaúcha realizou - este ano - uma Festa de São Cristóvão de "se tirar o chapéu", com procissão em homenagem ao padroeiro, bênção do vigário local e o tradicionalíssimo churrasco.

Segundo informaram nossos colegas das casas da Suvesa de Guaíba e Pelotas, coube ao cliente Renato de Oliveira Santos, com o seu novíssimo R 142 H 4 x 2 S, abrir o desfile em homenagem ao Dia do Motorista em Camaquã. Além de causar "água na boca" do pessoal, do R 142 tinha ainda uma faixa alusiva ao evento.

Como costuma acontecer nesse evento de Camaquã, a empresa Comércio e Transporte Elissandro - tradicional cliente da Suvesa/Guaíba - desfilou com a maioria dos veículos e aproveitou a ocasião para apresentar seu novo "bruto", um bem equipado T 112 H. Agora, são três Scania transportando com segurança e muito lucro as cargas do proprietário, Eli Bonato de Freitas. Após o desfile e a bênção, chegou o momento da descontração: funcionários, motoristas e convidados da empresa participaram de um gostoso churrasco, onde teve tudo - até marmanjo barbado desfilando vestido de mulher, o que deve ter deixado a Roberta Close "tírica" de raiva!

O Dia do Motorista também foi comemorado em "alto astral" na cidade de Canoas, onde houve procissão em homenagem a São Cristóvão pela Rodovia BR-116, que cruza aquela agradável cidade. A procissão foi aberta com toda a pompa pelo T 112 Intercooler de Laurindo Ampessan, com a imagem do santo disposta na carreta. Após a procissão, o vigário local benzeu os participantes e celebrou missa. No final, houve um belo churrasco, no melhor estilo gaúcho.

A Panex dribla a crise e renova frota inteira



Raul Bedin

Em apenas quatro anos - e anos marcados pelas famosas dificuldades da nossa economia - a empresa Rodoviária Bedin, de Caxias do Sul e também conhecida pelo nome de fantasia "Panex", conseguiu renovar totalmente sua frota de caminhões pesados. Contando com a surpreendente explosão das safras de carvão e grãos, no início desta década, a Panex teve ainda a sorte de prosseguir e investir em seu negócio, ao mesmo tempo em que outras transportadoras do Sul preferiam fechar suas portas, temerosas ou apertadas pelos novos tempos da nossa economia.

A Panex é tradicional cliente da concessionária Scania de Caxias do Sul, a Brasdiesel, e possui frota de 62 veículos, dos quais 21 pesados - todos Scania. Ela é uma empresa tipicamente familiar, fundada por Raul Ferdinando Bedin, transportando encomendas, produtos siderúrgicos, madeira, confecções e enlatados, através do eixo rodoviário Rio Grande do Sul - Minas Gerais.

"Até 1979 vivíamos dificuldades - relata o atual proprietário, Paulo Bedin -, porque a empresa estava desestruturada, principalmente no que se refere a preços. Depois de 80, as safras de grãos e carvão provocaram uma procura louca pelo transporte e pudemos participar em cheio dessas necessidades. Ali estávamos iniciando a renovação: chegamos a trocar um caminhão Ano 66 pela metade do preço de um 0 KM, Ano 80".

Em 1981, a Panex já tinha conseguido passar

para a frente todos os seus veículos usados que, incluíam até modelos 61 e 63. Também a partir de 81, a Panex passou a transportar carga própria, composta de cereais, ferro e vinho, além de atender a terceiros como fazia anteriormente. "Aproveitamos, na ocasião, a chegada dos novos Scania (Linha T) no mercado, juntamente com a boa demanda de fretes. E como financiamos os veículos com taxas de juros reduzidas, a partir dos aumentos exagerados nessas taxas tínhamos valorização, porém, a investimento reduzido", esclarece Paulo Bedin.

Dentro do espírito de buscar economia e atualização de sua frota, a Panex conta atualmente com seu segundo Scania Intercooler, veículo que, segundo a empresa, apresenta média de 2,3 km/litro. Para o próximo ano, Paulo Bedin acredita em crescimento, para quem apostar na renovação com qualidade: "Em 85, a coisa vai ser melhor ainda, pois já há aceleração na economia. A demanda só diminuiu um pouco agora (meados de novembro/84) em razão do recente aumento de preço do óleo diesel, que representa 60% do custo operacional de um caminhão. Passado o impacto do aumento, o operador volta a trabalhar prá valer, como sempre".

Finalmente, o dirigente da Panex destaca que a atualização é fundamental para quem está no setor: "Agora, o cliente é mais exigente e quer ver também qual o equipamento que o operador está utilizando. Para se ter uma idéia, o primeiro detalhe para se liberar uma carga é a completa verificação do cadastro do transportador. Preocupados com os prazos e com a segurança, os clientes chegam a fazer muitas exigências, e naturalmente, estão mais dispostos a trabalhar com operadores que tenham caminhões novos, com boa manutenção, pneus em dia e motorista satisfeito. No Scania, por exemplo, o motorista trabalha com gosto e isso favorece o negócio".

Dalçóquio: segurança e boa frota para carga perigosa



A. Dalçóquio

Com o movimento médio de 500 milhões de litros (equivalentes a 40 mil toneladas) de combustível por mês, além de 6,5 mil toneladas mensais de produtos químicos, que incluem os ácidos nítrico, sulfúrico e clorídico e mais amônia e soda cáustica, a empresa Transportes Dalçóquio - de Santa Catarina - pode ser considerada uma das maiores transportadoras do gênero no País. E em novembro passado, a Dalçóquio recebeu mais 10 caminhões Scania T 112, através da concessionária Mevepi (Piçarras), fazendo com que sua frota chegue a 160 veículos, entre leves, semipesados e pesados, dos quais 75 são Scania.

Os novos Scania já foram entregues à transportadora pintados na cor verde, pois destinam-se à movimentação de combustíveis da Petrobrás. Tanto para a empresa petrolífera brasileira, como para o setor de produtos químicos, a Dalçóquio mantém rotas que incluem o Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo (álcool) e Interior Paulista, destacando-se as regiões de Ourinhos e Bauru. Ao todo, são sete filiais da transportadora atuando num esquema bastante agilizado e que tem permitido, inclusive, algumas inovações.

Na oficina de sua sede, em Itajaí (SC), por exemplo, a Dalçóquio mantém um carrinho para transbordo de produtos, no caso de eventuais acidentes. Esse pequeno e prático carro-socorro é acionado por um

motor diesel de 9 CV e está equipado com uma bomba inox centrífuga, uma bomba de engrenagem, quatro mangueiras (de 15 metros cada, sendo duas para produtos escuros e duas para produtos claros) e dois extintores de incêndio. Com esse equipamento é possível transferir o produto de um tanque para outro, à base de 30 mil litros/hora.

Segurança válida

Segundo informações do proprietário da transportadora, Augusto Dalçóquio, a longa experiência com esse tipo de trabalho, fez com que a empresa aderisse por completo a todos os critérios de segurança, inclusive as determinações da nova regulamentação para cargas perigosas. A simples utilização do tacógrafo, "fez com que os acidentes fossem reduzidos em 90%", comentou o proprietário, acrescentando que, no primeiro semestre de 1984, foram registrados apenas três acidentes leves com sua frota de mais de 150 caminhões.

Em linhas gerais, pode-se dizer que a empresa aprova na íntegra a nova regulamentação para carga perigosa e até enaltece certos itens. "O que achei mais interessante foi a introdução da ficha de emergência, que tem as instruções básicas para o transportador", disse Albino Bortolini, Gerente Comercial da Dalçóquio. "A nova legislação determina até locais próprios para a parada de carga perigosa e evita que o motorista rode à toa com o caminhão. O raciocínio é simples: apesar do maior custo (principalmente com equipamentos, como pneus novos), essas novidades implicam em mais segurança e proteção ao meio ambiente e à população em geral. E tudo que foi aplicado, veio de um estudo bastante criterioso e realista", concluiu.

“ Não estamos suportando a pressão dos clientes. A gente chega a se esconder do pessoal, porque não dá para pegar mais serviço. Resolvemos atualizar nossa frota, mas mesmo assim não damos conta de atender ao transporte de tanta carga, porque a região melhorou muito, com uma reação no mercado que reabriu o ritmo acelerado dos negócios.”

Num país que sofreu a sua pior crise econômica tão recentemente, a declaração acima chega a ser, no mínimo, desconcertante para quem a lê de surpresa. Mas ela relata o que aconteceu no segundo semestre de 1984, no Triângulo Mineiro, e saiu exatamente da boca de um transportador local, Homero Moreira Silva, proprietário da Transportadora Homero, empresa sediada em Uberaba e que conta com frota de 50 veículos, dos quais 26 Scania.

A empresa transporta basicamente produtos corrosivos e fertilizantes, em rotas que incluem São Paulo, Goiânia, Brasília e Belo Horizonte, com cada caminhão pesado realizando oito viagens por mês, cada uma totalizando o movimento de 60 toneladas de carga, no trajeto de ida e volta. Cada caminhão Scania de sua frota movimenta nada menos que 480 toneladas mensais.

Para o proprietário, Homero Silva, a constante renovação de sua frota acabou se transformando na melhor bússola, para se atravessar o sombrio nevoeiro da crise econômica. Por acreditar em renovação, Homero adquiriu, junto à concessionária Vepesa, de Uberlândia, dois novos Scania Intercooler de uma só vez. Ele explica: “Estamos agora testando o Intercooler, porque acreditamos que, com ele, o motor trabalha mais frio, o que é ideal para a nossa região, que tem calor forte. Com o Intercooler, sabemos que se evita o desgaste no cabeçote e na parte mecânica em geral.”

Juntamente com os dois Intercooler, Homero ficou com um T 112 convencional e pretende adquirir mais outros dois caminhões Scania até o final do ano, completando a renovação de sua frota. Cliente Scania desde 1962, ele ressalta que esse caminhão, quando usado, sempre encontra bom preço de revenda, facilitando a negociação. E as cargas garantem o investimento, conforme atesta: “A melhor época para o meu transporte vai de abril a janeiro, todavia, a situação de hoje está bem melhor, porque temos rocha – matéria-prima para fertilizantes – até de sobra, simplesmente esperando para ser transportada.”

Sucesso do iniciante

“Temos carga” é o que diz a enorme placa dependurada no muro da Transportadora Daher, também sediada em Uberaba. Para o espanto dos pessimistas, esta empresa, com apenas dois anos de funcionamento e dirigida por dois irmãos que ainda nem completaram 30 anos de idade – já reúne 14 veículos em sua frota, sendo 12 Scania, e ainda é atendida por terceiros. “Hoje, a demanda da região é muito grande”, comenta o sócio-proprietário Romes Daher, 27 anos, que arrisca um prognóstico: “O que aparecer de veículo por aqui, carrega! Para atendermos às necessidades de transporte, teríamos de contar com uma frota de 40 a 50 carretas tranquilamente.”

Romes Daher tinha, no início, um posto de gasolina. Ai, comprou um caminhão, apesar das críticas do pai, que dizia que o negócio não andava bem para esse setor. Em seguida, juntamente com o irmão Humberto, Romes montou sua transportadora pra valer e, a partir daí, não parou mais de crescer. “Vendi o posto para iniciar o negócio e tive que financiar duas carretas para serem puxadas pelos meus dois primeiros caminhões. Na verdade, montei uma empresa sem capital e enfrentado uma concorrência de preço muito dura”, relembra. Hoje, 90% da carga transportada pela empresa são adubos, que seguem a rota Uberaba-Cubatão. O restante da carga movimentada corresponde à farinha de trigo, do Moinho Santista, que vai para o próprio Triângulo Mineiro e Goiás.

Não se pode afirmar categoricamente que o Triângulo Mineiro tenha se transformado num autêntico “Eldorado da Carga Nacional”. Mas é fácil verificar que aquela região, encabeçada economicamente pelas prósperas cidades de Uberlândia e Uberaba, já tem muito mais a oferecer que os tradicionais e deliciosos queijos mineiros. Aliás, os derivados do leite – e o próprio “in natura” – continuam a render grandes volumes de carga para as transportadoras; mas, por outro lado, os produtos químicos – destacando-se os fertilizantes e os corrosivos – já garantem tranquilamente as atividades de transporte, a ponto de despertarem a atenção inclusive de caminhoneiros do Sul do País. E os transportadores locais, que renovaram suas frotas, voltam a conviver com os bons tempos de crescimento dos negócios, engordando seus lucros e sepultando, definitivamente, qualquer perspectiva pessimista.

UBERLÂNDIA / UBERABA

AQUI
NÃO FALTA
CARGA



A placa da Daher, em Uberaba: chamando caminhoneiros.

Nícolas Palla: Intercooler é ideal para laticínios.

Netinho: diversificação e consórcio para renovar frota.

Fotos: Marlúcio Ferreira



É óbvio que, para renovar e ampliar sua frota de pesados, a Daher não tem pela frente um “mar de rosas”. Todavia, a saudável ousadia de iniciante acabou facilitando sempre os negócios. “A renovação de frota está difícil e acho que deveriam surgir financiamentos com taxas menores. Mas é preciso renovar e, por isso, precisamos estar atentos às oportunidades que surgem. Ainda este ano, pretendemos entrar para o Consórcio Scania, que já sabemos que é bom negócio, frente aos constantes reajustes de preço dos caminhões”, conclui o proprietário.

Frete contínuo

Quem passeia à vontade pela con-

cessionária Scania de Uberlândia, a Vepesa, é o cliente Nícolas Palla. Descontraído, sempre bem-humorado, ele vai conversando num tom até familiar com os mecânicos da oficina da concessionária, onde costuma fazer a manutenção dos seis Scania que compõem sua frota, responsável pelo transporte de leite da Cooperativa Agropecuária de Uberlândia para a empresa Leite Paulista, de São Paulo. Todo mês, cada Scania seu roda, em média, 20 mil quilômetros, em 17 viagens, que rendem Cr\$ 710 por km rodado.

“A grande vantagem do transporte de leite – explica Nícolas Palla – é a continuidade do serviço, que garante sempre a rentabilidade. A carga seca,

por exemplo, apresenta irregularidades, como filas e interrupção do serviço, por isso, cheguei à conclusão que é preferível um frete mais barato, porém contínuo.”

“As principais características do transporte de leite – prossegue – são a pontualidade, rapidez e confiabilidade. Por se tratar de carga perecível, não pode demorar para chegar – e é onde estou vendo grande vantagem na utilização dos caminhões Scania. O Intercooler parece que foi feito na medida certa para esse tipo de serviço. Chegamos a ir de Uberlândia a São Paulo, com o veículo carregado, em 7 horas e 20 minutos, cumprindo a extensão de 600 quilômetros.”

Para manter a confiabilidade no

transporte, a Transportadora Nicolas recorre a um esquema de manutenção preventiva bastante rigoroso, com a ajuda da concessionária Vepesa. Após cada viagem, o veículo é imediatamente revisado e o próprio motorista deve indicar qualquer tipo de irregularidade que tenha constatado, por menor que seja. A empresa trabalha, também, com um fichário que é, na verdade, o diário do caminhão, reunindo todos os pormenores, desde trocas de óleo e bicos injetores, até os eventuais reparos técnicos.

Essa linha metódica de trabalho acompanha o proprietário da transportadora há anos e, somada a uma evidente visão de bons negócios, determinou sua ascensão econômica. Afinal, Nícolas Palla não tem a história típica do transportador brasileiro. Vindo da Hungria e passando pela Argentina, ele desembarcou no Brasil, em 1956, para ganhar a vida como professor de Latim e Educação Física. Depois, transformou-se em viajante e acabou mexendo com garimpo de diamantes, no interior de Minas Gerais. Numa viagem de ônibus, descobriu uma jogada inescrupulosa que dois farsantes fariam com um amigo seu e conseguiu evitar que o negócio irregular fosse fechado. E esse amigo é que vendeu para ele o primeiro caminhão, um Chevrolet 48, em troca de armas e dinheiro. Com o primeiro caminhão, Nícolas começou a puxar lenha para a cidade e, em 1976 adquiriu seu Scania inicial.

Todavia, a trajetória surpreendente desse bem-sucedido empresário não parava por aí. Transportando carga seca, ele soube, numa conversa ouvida de relance na concessionária Vepesa, que um cliente perdeu o caminhão num acidente e isso estava afetando o seu transporte de leite. Nícolas foi até o transportador e ofereceu uma carreta, ingressando assim, nesse segmento de transporte, que cresceu com a produção avantajada da cooperativa local.

“Pela produção atual de leite, em nossa região, seria preciso o dobro da frota disponível, para se manter o fluxo normal de transporte”, chega a comentar. Na opinião dele, “a região de Uberlândia é muito rica e quase não há emprego. Então, quem acredita nas oportunidades que aparecem, sendo agressivo em termos de negócio e remunerando bem o seu pessoal, acaba vencendo mesmo. Aqui, ainda se tem muita coisa para fazer e dá para se levar uma vida boa.”

Diversificação natural

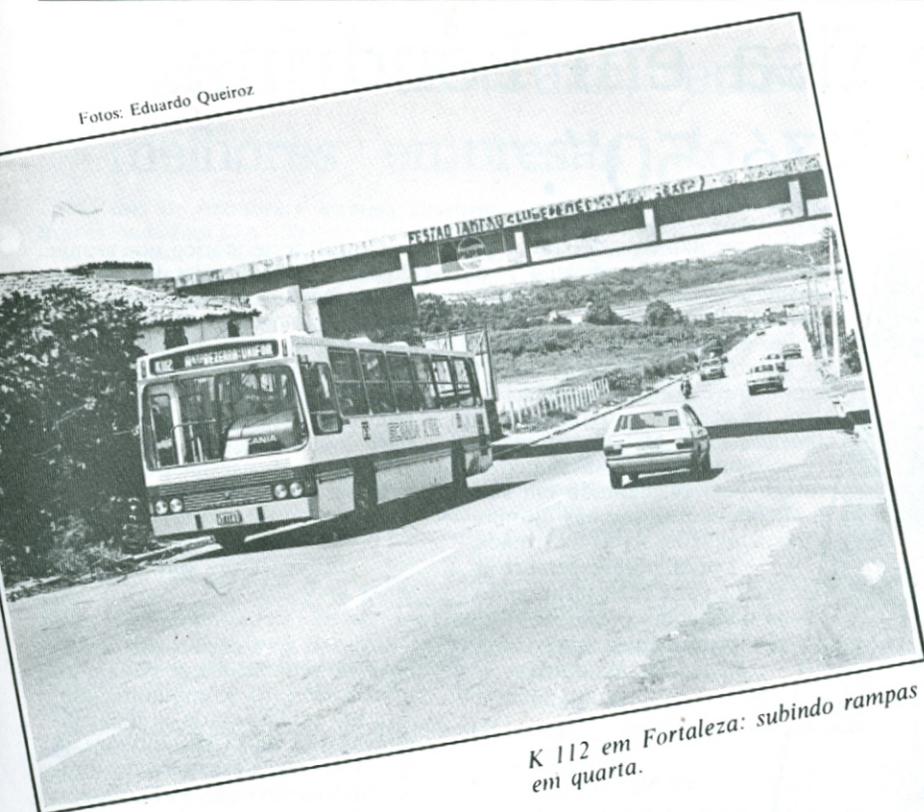
Realmente o Triângulo Mineiro oferece muita carga, devido à variedade de produtos que necessitam ser escoados. Essa variedade chega a produzir uma espécie de diversificação natural nas atividades das transportadoras, como demonstra o caso de Bruno da Silva Oliveira Neto, o conhecido “Netinho”, de Uberaba.

Em apenas 10 anos de atividades, a Transportadora Netinho que começou com a movimentação de cimento ensacado para Furnas, logo passou para o cimento a granel, calcário, apatita (esta para a Ultrafertil) e ainda teve a oportunidade de transportar formol, produto químico que exige um tipo bastante diferente de carretanque. No momento a empresa trabalha com milho, soja, produtos químicos e cimento – ou seja, cargas bem diversas.

A transportadora tem frota de 20 caminhões, dos quais 18 Scania, e seu proprietário fala da diversificação: “Atuando dessa forma, a gente trabalha mais e, naturalmente, ganha mais também. Não há dúvida que se corre o risco de ter carretas ociosas, mas os cavalos-mecânicos permanecem sempre em rodízio, não parando nunca.”

Netinho alega que, no momento, vem encontrando dificuldades para a renovação de frota, devido às condições dos financiamentos, porém, deixa escapar também que, durante certo tempo, preferiu investir seus rendimentos mais em imóveis, do que no próprio negócio. Agora, com as cargas favoráveis, obviamente precisaria de caminhões novos. Todavia, lentamente, ele começa a encontrar os melhores dias: pelo Consórcio Nacional Scania, retirou no segundo semestre deste ano um T 112 zero quilôme-

Fotos: Eduardo Queiroz



K 112 em Fortaleza: subindo rampas em quarta.

K 112 EM FORTALEZA

O ônibus Scania K 112 já está conquistando a preferência de empresários e usuários do transporte coletivo do Nordeste. No início do segundo semestre, a Scania deslocou um ônibus K 112 tipo Padron até as capitais nordestinas, para a realização de vários testes e a aprovação veio imediatamente.

Conforme informações do Presidente da Companhia de Transporte Coletivo de Fortaleza - CTC, Francisco José Bardawil, a empresa pública de Fortaleza opera em 8 linhas, com 36 ônibus, cuja idade média está em torno de 5 anos, mas o objetivo a curto prazo é de se chegar a 120 ônibus.

O novo ônibus foi duramente testado na Linha Antônio Bezerra Unifor, que atravessa a capital cearense com seus 34 quilômetros de trajeto em ambos os sentidos somados e que mantém tráfego bastante interrompido, já que apresenta pontos de parada a cada 400 metros. A demanda é grande: a linha registra um pico de movimento num extremo, onde está a Universidade de Fortaleza, nos horários de entrada e saída de estudantes; e outro pico no extremo oposto, do Iguatemi, onde se concentram trabalhadores em geral. Como se não bastasse, devido à sua longa extensão, a linha funciona também como uma espécie de circular, para os usuários em trânsito na área central da cidade.



Bardawil: o conforto é 10 vezes superior.

Durante sete dias de testes, o Scania K 112 Padron atendeu a quase 10 mil usuários, com média em torno de 1.400 passageiros/dia, considerada "bastante satisfatória", uma vez que a Unifor encontrava-se em férias. Francisco José Bardawil falou dos critérios utilizados na experiência: "Em primeiro lugar, verificamos a potência do motor, principalmente em relação aos aativos. Se o ônibus não tiver potência razoável, não consegue subir as rampas dessa linha. Num aativo acentuado, em que os coletivos saem da velocidade zero, por causa de um semáforo, o Scania sobe na quarta marcha, enquanto os outros precisam da primeira. E as muitas paradas prejudicam o consumo dos coletivos. Nesse contexto todo, o consumo do Scania ficou menor que os demais."

O segundo item pesquisado foi a acomodação e o conforto do usuário, nas palavras do Presidente da CTC: "O usuário ficou muito satisfeito durante o teste, já que o conforto proporcionado pelo Scania é 10 vezes superior ao do ônibus convencional, inclusive em termos de ruído, o que também é bom para o motorista." Quanto à manutenção, terceiro item do teste, Bardawil esclareceu que "a mão-de-obra em Eletricidade é meio rara em Fortaleza e, portanto, estavam sendo observados atentamente os comandos elétricos do veículo", instalados em central elétrica de acesso super facilitado. "Naturalmente - prosseguiu - precisamos mesmo fazer investimentos em mão-de-obra, a começar pelo aperfeiçoamento dos motoristas, que têm de perder vários vícios na utilização do câmbio e da embreagem. Afinal, o motorista é que deve se adaptar ao carro."

Como conclusão geral do teste, o Presidente da CTC mostrou-se satisfeito, indicando a própria linha da experiência - Antônio Bezerra - Unifor - "como a que tem mais condições de receber o ônibus". E acrescentou: "É um veículo confortável e pode oferecer um serviço melhor ao usuário, o que é muito importante para uma empresa pública, vista como modelo para os demais. A Imprensa e a Opinião Pública também receberam com satisfação

esse teste, que representa enfim uma iniciativa bastante louvável da Scania."

Fala, usuário!

De fato, já em pleno teste, podia se ouvir as opiniões favoráveis de todos aqueles envolvidos diretamente com o ônibus urbano Scania, a começar pelo motorista Francisco de Assis Martins Gonçalves, o conhecido Chiquinho: "Todo mundo dizia que o ônibus era bom; agora vi que é mesmo. Os passageiros estão achando que é ótimo. Para mim, ele é macio, confortável e as marchas entram bem. Gostaria muito de continuar dirigindo esse modelo." O cobrador Lima endossa a opinião do motorista e destaca a capacidade do Padron: "A linha da Unifor é muito movimentada e um carro desses dá para acomodar uma lotação boa, fazendo com que menos gente fique esperando no ponto."

Por sua vez, o passageiro José Luciano de Oliveira - terceiro-anista de Administração de Empresas e que usa a linha quatro vezes por dia - ficou simplesmente encantado com a experiência: "Quando vi esse ônibus, sinceramente, fiquei admirado e quase não acreditei. Essa linha vive lotada, por isso é o ônibus ideal, pois consegue acomodar todo mundo. Depois, tem o conforto que nós merecemos. O pessoal da escola está muito satisfeito com a novidade. Melhor que isto não existe nada!"

A dona-de-casa Vilma Maria, outra passageira, arriscou um comparativo: "Esse ônibus é muito confortável, diferente do outro. É bom demais para ser verdade. Quando entrei, fiquei tão surpresa, que achei que estava dentro de um avião." Outro passageiro surpreso era Francisco de Souza: "É a primeira vez que peguei esse ônibus e achei que iam cobrar mais caro, mas paguei o mesmo preço. Ele tem mais espaço e é muito confortável."

Para o passageiro Antério Silva Pereira, a utilização do ônibus Scania no transporte urbano vale até sacrifícios: "Resolvi pegar esse, mesmo tendo que andar mais depois de descer. Vale a pena, pelo conforto e pela rapidez."

Renovação e Trólebus

Uma coisa parece estar de acordo com a opinião geral dos usuários de transporte coletivo de Fortaleza: o sistema se prepara para ser bastante dinamizado. Pelo menos esse é o objetivo já traçado pelo Secretário Municipal de Transportes, Ciro Régis Vieira Castello, especialista que conta com vasta experiência no setor, principalmente junto a órgãos públicos de Brasília, e que deixa claro que "o Transporte é uma das prioridades estabelecidas pela Prefeitura dessa cidade, que registra média de 850 mil viagens/dia".

Ciro Régis busca a racionalização desse sistema e, para isso, quer continuar contando com a ajuda das 25 empresas particulares e da CTC, que operam o sistema, inclusive no atendimento aos chamados usuários do Lazer, típicos de uma cidade litorânea. "Constatamos que 40% da população ficava ociosa nos fins de semana e feriados, enquanto em certas regiões da cidade o usuário era obrigado a pegar duas, ou até três, conduções para chegar à praia e ter o seu lazer. Então, definimos uma série de bairros que estavam nessa situação e decidimos operar, nesses dias, praticamente 30 linhas expressas de ônibus com destino direto às praias. Aos domingos, por exemplo, só essas linhas atendem a 60 mil pessoas. Agora, já estamos na segunda fase desse programa, com a oferta de duas diferentes opções de praia para um mesmo bairro. Com isso, o usuário economiza 60% nos custos de locomoção para lazer", explicou o secretário.

Outra novidade que se destaca no programa da Secretaria Municipal de Transportes de Fortaleza é o Fundo de Renovação de Frotas, destinado a melhorar a oferta no sistema todo, a partir de recursos próprios. Ciro Régis informou que, através do Fundo, deverão ser adquiridos 120 novos ônibus, número que corresponde a 12% da atual frota, até junho de 1985. Desse total, 30 ônibus já foram adquiridos em 60 dias, mostrando que o Fundo realmente funciona. Para chegar a esse resultado, o órgão público - em conjunto com os operadores - definiu e está reservando um percentual da tarifa

unicamente para a aquisição de novos veículos.

Agora, outras novidades são preparadas para melhorar ainda mais o sistema, como a implantação de corredores de tráfego, alimentados por outros tipos de transporte, na forma de integração. "A modalidade que estamos estudando, com possibilidades de pôr em prática, é o ônibus-elétrico", adianta Ciro Régis, ao se referir ao plano do corredor principal, alimentado por ônibus convencionais. Concebido como um tipo de metrô-leve, o programa de trólebus de Fortaleza deverá contar com 70 veículos, já tem verba do BNDES e da Finep e receberá os projetos de engenharia (terminais, garagens e subestações) no final de 1984 ou início de 1985. Quando implantado, poderá atender a demandas equivalentes a 10 mil passageiros/hora, de acordo com as previsões da Secretaria.

Tudo isso surge no mesmo momento em que usuários e empresários passam a acreditar no sistema de transportes local. "Hoje, é o empresário que vem à Secretaria para pedir o controle de uma linha. Na realidade, sentimos que o atual momento, em que a Scania traz o ônibus Padron para ser testado em Fortaleza, é muito oportuno, já que há uma série de atitudes se manifestando, no sentido de eficiência do sistema de Transportes", afirmou Ciro Régis.



Ciro Régis: o teste do Padron Scania é oportuno

Prêmio Mecânico Padrão fica em Londrina. Graças ao bom "Zé 50".

José Carlos Moraes, sub-chefe de Serviço da concessionária Irmãos Lopes de Londrina, 24 anos de idade - dos quais 7 dedicados à empresa, onde começou como auxiliar de mecânico, passando depois a montador de motores e daí a atual função -, é o "Mecânico Padrão Scania de 1984".

A escolha de José Carlos - ou "Zé 50", como é mais conhecido entre os amigos - para representar a concessionária no Prêmio nacional instituído pelo Deptº de Assistência Técnica da Scania, partiu dos próprios mecânicos da Irmãos Lopes, juntamente com o gerente de Serviço (Oderigi Bonezzi) e o gerente de Assistência Técnica (Alacides de Oliveira) de sua oficina. Em novembro passado, "Zé 50" disputou o concurso tendo a lado 19 outros mecânicos representantes das diversas casas que integram a rede Scania no País e, após passar por uma bateria de testes teóricos e práticos, ficou com o título que lhe garantiu óti-

mos prêmios, como dois troféus Scania (um individual e outro transitório), blusão, camiseta, tênis, coleção completa de Manuais de Serviço para o período de um ano (com todas as atualizações) e, ainda, um prêmio de aproximadamente Cr\$ 2 milhões, oferecido pela Associação Brasileira de Concessionários Scania - Assobrasc.

Escolha Democrática

Ao participar da festa de entrega dos prêmios, realizada no estande da Scania durante o 13º Salão do Automóvel, José Carlos comentou que a participação dos colegas na sua indicação para representar Irmãos Lopes no concurso, "transformou-se num processo bem democrático, já que todos puderam ser ouvidos".

Mas ele tinha, realmente, razões de sobra para ser o indica-



do. Pelo regulamento do concurso "Mecânico Padrão Scania", o candidato deve ter passado pelo treinamento de fábrica e contar com ao menos três anos de trabalho na concessionária que representa, entre outras exigências. Além de preencher os requisitos básicos, "Zé 50" já carregava a fama de bom mecânico e colega bem relacionado em sua oficina, tanto que nas últimas três avaliações feitas na Irmãos

Lopes, obteve sempre a primeira colocação, disputando em itens como produtividade, comportamento, coleguismo, eficiência, assiduidade e pontualidade.

Ao chegar à fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo, para partir para a decisão do concurso, junto com os demais mecânicos da concessionárias, ele

enfrentou teste teórico que reunia 20 perguntas sobre detalhes de sua especialidade, como, por exemplo, a cavitação na camisa do pistão. No teste prático, teve que desmontar e montar novamente os potentes motores Scania, recorrendo ao ferramental adequado. Para se ter uma idéia do grau de dificuldade dos testes preparados pela fábrica, a média geral de todos os concorrentes à decisão do prêmio ficou pouco superior a 6,0 - numa escala que envolvia notas de 0 a 10.

Agora, as atenções dos mecânicos da rede Scania se voltam ao prêmio de 1985 e, enquanto isso, "Zé 50" vai faturando com os rendimentos de seus Cr\$ 2 milhões, já aplicados em Caderneta de Poupança. "Espero que o Prêmio não pare nesse, pois embora não possa mais concorrer, gostaria que outros mecânicos tivessem a mesma chance", declarou o ganhador de 1984.



Cartas ao Rei

Continua aberto e funcionando a todo o vapor o canal de comunicação que reúne os leitores do nosso "Rei da Estrada". Além do grande número de cartas, agora estamos recebendo notícias também de leitores dos mais distantes pontos do País, com seus comentários, críticas, elogios e sugestões que com certeza, ajudam a aprimorar o nosso trabalho. Agradecemos a todos pelas cartas. E vamos a elas:

Um ano do "Rei"

"Visitei o estande da Scania na Transpo, onde estavam expostos 3 caminhões e 2 ônibus, além dos motores. Mas o que me chamou mais a atenção foi o caminhão Scania 112 H com pintura especial. Realmente ficou muito bonito. Parabéns ao "Rei da Estrada" ao completar um ano de circulação" - JOÃO BATISTA COSTA, São Bernardo do Campo-(SP).

Fã de Ônibus

"Gostaria de receber os próximos números do "Rei da Estrada", que conheci na Transpo 84 e gostei das reportagens, principalmente sobre os ônibus. Peço também se possível me enviassem fotos de antigos ônibus Scania no Brasil e Europa. Sugiro ainda que publiquem reportagem sobre as empresas de ônibus que utilizam Scania, exemplo da Cometa, Motta, Renidas, etc., contando suas histórias e mostrando seus equipamentos - dos antigos aos atuais" - ROBERSON DE OLIVEIRA, São Paulo-(SP).

Figurinhas e Cores

"Venho através desta dar-lhes meus agradecimentos pelo "Rei da Estrada" que me foi enviado e ao mesmo tempo dar algumas sugestões: 1º Lançar um álbum de figurinhas desde o primeiro até os modernos Scania; 2º Lançar o "Rei da Estrada" a cores" - UIRES DE OLIVEIRA PORTO, Taguatinga-(DF).

Reportagens Bacanas

"Viajando até um posto de Serviço Scania, li uma edição do "Rei da Estrada" e me surpreendi com as reportagens bacanas. Assino muitas revistas, mas a que mais gostei foi o "Rei da Estrada", que já reservei um lugar na minha coleção. Por isso estou escrevendo para ver se posso ser mais um associado nesta maravilhosa publicação" - MARCELO APARECIDO PEREIRA, Piracicaba-(SP).

Secretaria da Cultura

"A Secretaria do Estado da Cultura está organizando um novo espaço em

seu edifício-sede, cujo objetivo é mostrar o registro da produção cultural do Estado de São Paulo, incluindo aí livros, revistas, jornais, discos, fitas e vídeos. Para alimentar esse espaço com informações atualizadas, gostaríamos de receber uma assinatura do periódico editado por V.Sª" - JOÃO RODARTE (Diretor Técnico/DARC-Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo).

Símbolo Antigo

"Tomei conhecimento do vosso jornal "Rei da Estrada" na exposição IV Transpo, no Anhembi. Sou fotógrafo, despachante e um fanático viajante pelas estradas brasileiras, de preferência quando a empresa tem ônibus Scania. Tenho uma coleção de fotografias de ônibus tiradas por mim mesmo, desde quando o distintivo era "Scania Vabis". MÁRIO FUJIMIKO, São Paulo-(SP).

Sem IPI e ICM

"Queira por gentileza me enviar detalhes técnicos do carro Intercooler se for possível, porque sou caminhoneiro e não mecânico. Aproveitando a oportunidade, gostaria de obter posters dos caminhões Scania e o jornal "Rei da Estrada" em casa. Senhores, temos ouvido muita promessa em benefício do transportador autônomo - só conversa - e uma me chamou a atenção: a exclusão do IPI e ICM na compra de caminhões novos. O que os senhores têm a dizer sobre isso? É a discriminação que fazem contra o motorista de caminhão? A Scania bem que poderia contribuir com uma propaganda na televisão, de suas máquinas maravilhosas, tendo como destaque o motorista, transportador do progresso" - JAYME ALVES SANTANA, Caçapava-(SP).

Resposta da Redação: Prezado Jayme, realmente se fala muita coisa sobre a tributação no preço final do veículo 0 km, porém os impostos como IPI e ICM continuam em vigor e não deverão surgir modificações nessa sistemática a curto prazo.

Chegando às Escolas

"Sou engenheiro mecânico e professor de Motores do curso de Engenharia Mecânica do Instituto de Tecnologia de Governador Valadares - MIT. Tenho grande admiração por esta fábrica e sei do enorme destaque da Scania no cenário nacional e internacional. Por isso, desejando acompanhar de perto a alta tecnologia empregada por esta empresa na evolução de todos os seus produtos, gostaria de receber regularmente o jornal Rei da Estrada". - JOSÉ NAVAR-

RO DE OLIVEIRA, Governador Valadares (MG).

"Sou estudante de Administração de Empresas e procuro sempre me atualizar no setor de Transportes Rodoviários por vocação, porque desde criança sou interessado por caminhões. Recebi um exemplar do jornal "Rei da Estrada", o qual li com atenção e me admirei com o conteúdo que encontrei na publicação. Tendo em vista esse fato, venho solicitar a essa conceituada empresa que me enviasse regularmente - via correio - esse órgão informativo, que julgo ser de grande valor às pesquisas que faço em relação ao setor" - JOSÉ ALBERTO SEGANTINI, São Paulo-(SP).

Assinatura de Revistas

"Venho através desta para dizer que sou fascinado pelo mundo dos transportes, principalmente no que se refere a ônibus. Sou assistente de mecânica em uma empresa de ônibus e gostaria de saber tudo sobre Scania, apesar de conhecer um pouco sobre a mesma, pois acho que todos os veículos fabricados pela Scania são excelentes e para mim ela é uma das maiores empresas do mundo. Gostaria de pedir, se possível, que me enviassem o que descrevo: um poster de ônibus Scania, um manual Scania, a assinatura do jornal "Rei da Estrada", a assinatura das revistas Boléia e O Carreteiro" - SANDRO HENRIQUE MARIANO, Araxá-(MG).

Resposta da Redação: Prezado Sandro, informamos que a revista Boléia já não circula mais. Quanto à O Carreteiro, a revista é distribuída em postos de abastecimento, ou pode ser obtida através do seguinte endereço: Rua Vieira de Moraes, 1862 - Aeroporto - São Paulo (SP) - CEP 04617.

Puxada de Saco

"Faz pouco tempo que comprei um Scania usado, com o qual transporto arroz do Rio Grande do Sul para outros Estados. Ao passar por uma de suas concessionárias, tive a oportunidade de apreciar o jornal editado por vocês, chamado "Rei da Estrada", o qual achei excelente, para não dizer um estouro em termos de informação, de reportagens e dados técnicos. Depois dessa "puxada de saco" vem a paulada: gostaria - se fosse possível - de receber, sempre que fosse editado, um exemplar para minha constante atualização em termos de transportes e da linha de veículos da Scania do Brasil" - EVERALDO PETRY, Novo Hamburgo-(RS).

Espaço para Trova

"Foi com grande satisfação que, através de um amigo comum, proprietário de uma transportadora, li o exemplar de nº 7 do jornal "Rei da Estrada". Achei as matérias bem elaboradas e com uma diagramação exemplar, digna dos mais conceituados jornais do País. Um padrão de qualidade excepcional, que merece os nossos mais sinceros parabéns. Na oportunidade, gostaríamos de sugerir que se abrisse um pequeno espaço para a Trova, composição poética de quatro versos de sete sílabas, com rima e sentido completo. Em suma, um espaço para a poesia. Se possível, gostaríamos que nos incluísse como um daqueles que passarão a receber sempre o seu jornal. Salve, salve "Rei da Estrada" / Um grande e belo jornal / É destaque na parada / E um poderoso falan..." - CLÉRIO BORGES (Presidente do Clube dos Trovadores Capixabas - CTC), Eurico Salles-(ES).

Resposta da Redação: Prezado Clério, ficamos sensibilizados com a manifestação poética e vamos estudar seu pedido. Agradecemos pelo vasto material enviado. Sucesso a você e seu clube!

Nos Tempos do Maçarico

"Gostaria de receber o jornal "Rei da Estrada" em novo endereço, pois mudei de emprego. Eu recebia no emprego anterior, que era em São Caetano do Sul. Agora estou na Transportadora Di-Ci, da Vila Guarani, em São Paulo. Apesar de trabalhar com Mercedes, no emprego anterior trabalhei com um Scania 110, o famoso Maçarico. Estou fazendo este pedido porque gosto muito de ler jornais e revistas, que tenham artigos sobre caminhões e caminhoneiros. Contando com a colaboração de todos aí do jornal, meu muito obrigado" - JOSÉ MARQUES, São Paulo-(SP).

Scania em Manaus

"Acusamos o recebimento da publicação "Rei da Estrada" nº 6, onde apresentamos nossos cumprimentos pelas matérias publicadas. Aproveitamos a oportunidade e informamos que fabricamos Lanchas totalmente em alumínio, de 60 pés, funcionando com motor Scania DS 14, onde constatamos a cada dia a potência e durabilidade do Scania" - CRISTÓVÃO MARQUES PINTO (Estaleiro São Cristóvão), Manaus-(AM).

Opinião da Jornalista

"Permita-me comentar o seu jor-

nal. O conteúdo está dentro do que propõe uma publicação especializada - assuntos relacionados ao Transporte de Cargas e Passageiros - e evidente, do grupo Saab-Scania. Contudo, talvez eu editasse de maneira pouco diversa. Como exemplo: a matéria "Viajando numa casa Classe A", penso que pode ser melhor explorada. É sem dúvida muito interessante, mas fiquei sem saber quanto custaria um dia, uma viagem como esta (...). Outro toque: a diagramação e as fotos talvez fiquem devendo um pouco (...). Talvez eu trocasse a página da matéria "Scania obtém aprovação para caminhão a álcool", da página 2, com a "Quinta Roda Sumaré", da página 9 (...). A diagramação no geral, pode ser descontraída. Pode-se brincar mais e tornar as páginas mais atraentes. Está faltando a nomeação das páginas (...) Claro que há muitos depoimentos, mas não é só isso. É alguma coisa com o dia-a-dia da estrada, das estórias de caminhoneiro, dos amores, das lutas, na boléia do caminhão, da saudade quanto bate distante - Brasil adentro. Aquele romantismo que há na visão de quem nunca foi caminhoneiro, mas que não quer ver isto acabar. morrer" - MARIA DE LOURDES GONÇALVES, Londrina-(PR).

Resposta da Redação: Prezada Lourdes, ficamos contentes com a sua participação, principalmente pela sinceridade do "olho clínico". Concordamos com muitas de suas observações e algumas delas, coincidentemente, já apareceram na edição anterior do "Rei da Estrada", que ganhou novidades. Aliás, a cada edição procuramos introduzir alguma coisa nova no "Rei", pois ele está ainda novinho e tem muito chão pela frente. Outras novidades virão. Todavia, vale lembrar, pela experiência do dia-a-dia, que nem tudo que a gente imagina numa Redação é possível realizar na prática, por vários motivos.

Pedidos de Envio

Escreveram ao "Rei da Estrada", solicitando o envio regular do jornal, os seguintes leitores: Antonio Donizeti Cerqueira (São Paulo-SP), Eduardo Tadeu Zawadzki (Curitiba-PR), José A. Trevisan (São Paulo-SP), Cesar Augusto B. de Gouvêia (São Paulo-SP), Ilmo Linus Schimanko (Cascavel-PR), Hissao Saito (Marília-SP), Waldomiro Franco Assunção (Belém-PA), Ginaldo Almeida Souza (São Paulo-SP), Arlindo Kohatsu (São Paulo-SP) e Celso Dias de Oliveira (Governador Valadares-MG).

Expresso de Luxo, entre as melhores empresas do País

No mês de setembro, a empresa cearense Irmãos Paula Joca S/A - Transportes e Turismo - ou "Expresso de Luxo" - recebeu mais seis ônibus Scania K 112, com carroçaria Marcopolo, entregues pela concessionária Cequip, de Fortaleza. Agora, a frota do Expresso de Luxo já conta com 131 ônibus, dos quais 54 Scania, para o transporte de passageiros a nível interestadual e intermunicipal, e o novo lote demonstra a confiabilidade que Irmãos Paula Joca depositam nos produtos Scania, "pela sua robustez, economia de combustível e fácil manutenção".

O Expresso de Luxo é uma tradicional - e das mais importantes - empresa de ônibus do Nordeste, que ocupa o 15º lugar no "ranking" brasileiro, em termos de volume de passageiros transportados por quilômetros. A empresa foi fundada em 1950 por dois irmãos, José de Paula Joca, que tinha um ônibus, e Raimundo de Paula Joca, proprietário de um caminhão. Aliás, Raimundo de Paula Joca é o atual presidente do grupo, que mantém linhas regulares de Fortaleza para várias cidades do Maranhão, Pernambuco, Pará e Piauí.

Raimundo de Paula Joca conta que iniciou o negócio "com capital de 200 contos de réis", e uma linha de ônibus que ligava Fortaleza a Recife numa viagem que chegava a durar três meses e que exigia muito esforço do passageiro, como, por exemplo, na dura tarefa de desatolar o ônibus. Naqueles tempos, da década de 50, o coletivo levava apenas 12 pessoas. Por muito tempo ainda, os veículos do Expresso de Luxo foram obrigados a enfrentar estradas de terra ou mal

pavimentadas, como aquelas simplesmente asfaltadas, porém sem compactação do solo ou terraplenagem.

Com a melhora das condições de circulação, a frota do Expresso de Luxo também evoluiu e há 6 anos a empresa passou a optar pelos ônibus Scania. "Embora os Scania sejam em menor quantidade em nossa frota - explica Manoel Lamartine Lima Joca, diretor da empresa -, eles rodam mais, porque têm custo de manutenção mais baixo". No primeiro trimestre deste ano, os 44 Scania que então compunham a frota rodaram 2,4 milhões de quilômetros, contra pouco mais de 1 milhão de quilômetros dos demais veículos, conforme mostram as estatísticas do Expresso de Luxo.

Circulando por estradas dos mais variados tipos e condições, a frota do Expresso de Luxo registra, a cada mês, mais de 1 milhão de quilômetros, atendendo a 40 mil passageiros em linhas interestaduais e 32 mil nas intermunicipais.

E a vocação para empresa familiar continua definindo os rumos da organização, que já tem o jovem Antonio de Paula Joca, 30 anos de idade, na função de diretor-administrativo. Todavia, independente do sobrenome, Antonio teve que mostrar serviço como qualquer outro funcionário do Expresso de Luxo, para chegar ao atual cargo: ele começou pelas garagens, no controle de motoristas; subiu para a área financeira; e precisou se diplomar em Administração de Empresas, para assumir a Diretoria.



Maia e o B-75: pioneirismo em Goiânia.



Ismael e o S 112: "Ele é o nosso chamariz".

Há 23 anos, o B-75 chegava a Goiânia. Sorte dos Maia!

Por 6 milhões de cruzeiros (Cruzeiro antigo, bem lembrado!), o Expresso Maia levou, em 1961, o primeiro ônibus Scania para Goiânia. O veículo era um B-75, ano 61, com carroçaria Nicolla, e teve que enfrentar muita estrada de terra, além de peças improvisadas, na sua aventura pioneira de autêntico desbravamento do Oeste nacional.

"Meu pai comprou o ônibus - conta Ismael Pereira Maia, diretor geral da empresa -, porque o Scania era uma novidade, que só o barulho do motor no ponto de parada já chamava a atenção dos passageiros. A intenção, também, era cobrir bem o horário da linha Goiânia-Aurilândia. A descoberta do B-75, segundo o relato de Ismael Maia, foi o clássico "amor à primeira vista": "Meu pai viu o ônibus Scania na garagem da empresa Real Expresso, de Uberlândia, e se interessou. Era um veículo de muita beleza e moderno. Foi o primeiro a ter bancos reclináveis e sua capacidade era para 37 lugares, considerada alta naquele tempo, pois os outros ofereciam de 32 a 33 lugares".

O velho B-75 operou até 1969, sobrevivendo inclusive a muitas improvisações típicas da região e da época, como o suporte feixe de molas fabricado pelos próprios operadores. E o Expresso Maia não parou

mais de crescer, tanto que conta, hoje, com frota de 70 ônibus, com idade média entre 3 anos, e opera em 24 linhas rodoviárias - a mais longa com 400 quilômetros -, transportando aproximadamente 50 mil passageiros por mês.

Entre os ônibus Scania da atual frota, o Expresso Maia resalta as características do S 112. "O passageiro já está acostumado e espera o horário do ônibus Scania passar. No guichê, ele chega a perguntar sobre o horário das saídas, para escolher a viagem nesse ônibus. O interessante é que a passagem para a linha do Scania é 20% mais cara e, mesmo assim, o passageiro prefere pagar, por causa do conforto e do desempenho do ônibus, que ultrapassa com mais facilidade na estrada e diminui o tempo da viagem. Na linha Goiânia-Morinópolis, que tem 260 quilômetros, o Scania chega 30 minutos mais cedo que os outros ônibus", comenta Ismael Maia.

Essas vantagens estão ajudando o Expresso Maia também na área da publicidade. "No anúncio que apresentamos na televisão, o Scania é o chamariz, inclusive para serviços de turismo", lembra o diretor geral da empresa que, agora, pretende entrar também no Consórcio Nacional Scania de Ônibus, para a renovação de sua frota.



Cequip e Expresso de Luxo: mais seis ônibus K 112.

Nielson lança seu "high-deck"

"O ônibus 'high-deck' realmente chegou ao Brasil. A evolução começou nos ônibus normais, chegou aos ônibus altos, depois passou para a linha super e, no estágio atual, está no 'high-deck', um modelo de sucesso no mercado europeu. Em termos de turismo, por exemplo, ele traz um estímulo a mais, porque proporciona aos passageiros vistas que até então eram desconhecidas".

A declaração acima partiu de Harold Nielson, diretor-superintendente da empresa de carroçarias Nielson, de Joinville (SC), que no segundo semestre deste ano lançou, oficialmente, no pátio da concessionária Codema (SP), o "high-deck" Diplomata 380, um super-ônibus de quase quatro metros de altura e equipado com chassi Scania K-112, com terceiro eixo, proporcionando o que há de melhor em termos de conforto para os passageiros.

Concepção Avançada

O Diplomata 380, com chassi Scania K-112, tem comprimento total de 13,2 metros, altura que chega até quase 4 metros, largura de 2,6 metros, peso total de 14.000 quilos e - o mais interessante - piso de passageiros distante a quase 2 metros do solo, o que permite que o usuário acomodado em sua poltrona fique num nível ainda acima do motorista.

O Diplomata 380 apresenta ainda outros detalhes, como a porta pantográfica (ela abre e fecha em posição paralela à carroçaria, numa articulação parecida com as portas sobre trilhos), bagageiros com altura de 1,4 metro e tampas igualmente pantográficas, revestimento externo

da carroçaria lisa, bagageiros em alumínio cancelado e pára-brisas laminados.

Na versão rodoviária, o Diplomata 380 tem capacidade para 52 lugares sem sanitário e para 50 lugares com sanitário. Na versão leito, por sua vez, ele oferece 26 lugares, com sanitário.

O item primordial de conforto desse ônibus é o nível em que o passageiro viaja, a quase 2 metros do solo. Em seguida, ele tem excelente nível de visão para a frente e para os lados, devido à grande área envidraçada.

Procura Imediata

Esse tipo de carroçaria tem custo apenas de 10 a 15% superior que os de ônibus rodoviários convencionais. Apesar do preço, o veículo passa a ter um papel atrativo, trazendo para o ônibus novos passageiros, oriundos de outros meios de transporte, inclusive aqueles que não eram usuários habituais de ônibus. Em termos de Turismo e linhas comerciais, por exemplo, ele representa um forte estímulo.

Para Harold Nielson, a combinação do "high-deck" com o chassi Scania representa outro fator de sucesso: "Indiscutivelmente, o chassi K-112 é hoje, no Brasil, o mais avançado que se dispõe, inclusive porque é o mesmo chassi que foi lançado recentemente na Europa. Ele tem uma excelente suspensão a ar - no melhor nível internacional -, sistema de direção ideal, motor turbinado de alto torque e potência e o câmbio/embreamento funcionando muito bem. Esse chassi pode, enfim, ser comparado aos melhores do mundo".

Flecha Azul: mudança de marcha por computador

Desde o final de setembro, 75 ônibus da Viação Cometa - equipados com chassi Scania K 112, caixa de câmbio Scania computadorizada e carroçaria CMA (produzida pela própria Cometa) - estão revolucionando o transporte de passageiros no disputadíssimo eixo Rio-São Paulo, onde nada menos que três empresas realizam 8 mil viagens mensais.

Segundo o assessor da Divisão Comercial da Cometa, Ivan Comodaro, os ônibus "Flecha Azul", como foram batizados pela empresa, "já abocanharam percentual significativo desse mercado". Não há dúvida que o próprio nome de batismo dos novos ônibus, com caixa de câmbio automática e computadorizada, dá idéia de rapidez - um atrativo que, convenhamos, pode até chamar a atenção do usuário da tradicional ponte-aérea.

"O chassi K 112 e a caixa de câmbio computadorizada - lembra o assessor da Cometa - formam um conjunto embatível, surpreendente pelo excelente desempenho. Foi uma feliz combinação

de maior torque, menor consumo, menor nível de ruído", que pode ser somada à suspensão a ar sem vibrações. Afinal, com a nova caixa, a troca de marchas ocorre no tempo exato e sem qualquer solavanco."

O que a Cometa espera com isso é, em primeiro lugar, atrair mais passageiros, evidentemente. Mas ela vê outras vantagens ainda: "Esperamos alcançar maior durabilidade mecânica dos conjuntos de motor, transmissão e freios, redução no consumo de diesel e maior segurança na viagem, já que o motorista terá seu trabalho reduzido, por não precisar fazer as mudanças de marcha e, com isso, atuar com mais tranquilidade".

Para a Cometa, ainda é cedo para se falar em números de consumo de diesel, já que o "Flecha Azul" começou a operar no final de setembro. Mas de uma coisa ela já pode afirmar e tem a aprovação de todos os usuários: "Os ônibus ficaram muito confortáveis e as poltronas - com excelente espaçamento - são as únicas do mercado de coletivos revestidas em couro legítimo".

Sérgio Reis com ônibus Scania:

O rei da música sertaneja também gosta de conforto!

"Todo artista tem que ir onde o povo está", diz o refrão da música de Milton Nascimento, que bem define a itinerante carreira dos cantores de agenda cheia, que são obrigados a enfrentar - em curto tempo - as estradas do País. O ídolo na nova música sertaneja, Sérgio Reis, não foge à regra e, por isso mesmo, há um ano e meio adquiriu um ônibus Scania BR-116 junto à Viação Cometa, para transportar quase 18 toneladas de aparelhagem e os seis integrantes de seu conjunto, numa verdadeira casa sobre rodas.

A cada mês, o ônibus Scania de Sérgio Reis chega a rodar 10 mil quilômetros, por rodovias dos mais variados tipos. Nesse ônibus, equipado com camas, sanitário, cozinha e mesa, ele e seus músicos conseguem dormir "como se estivessem num hotel", acertam os detalhes dos "shows", "fazem hora" antes de uma apresentação, enfim, sentem-se "em casa". É comum, por exemplo, o próprio Sérgio Reis "dar uma cochiladinha" no interior do ônibus, meia hora antes de subir ao palco, enquanto o seu público vai chegando ao local da apresentação.

Também chega a ser comum o cantor trocar de lugar com o motorista, numa bela tarde na estrada e, ele mesmo, dirigir o Scania. "Acho esse veículo excepcional - comenta -, pois tem direção hidráulica, cabo de freio excelente e é uma máquina que desenvolve bem. Acredito que para os artistas terem conforto, só nesse esquema que estou fazendo".

Sérgio Reis explica que vários motivos o levaram a optar pelo ônibus: "Primeiro, pelo tipo de carroceria - a Ciferal, da Cometa -, que tem um volume de bagageiro muito grande. Depois, a máquina Scania permite que você possa render tudo em termos de horário. Para nós, que fazemos praticamente um 'show' por dia, essa questão do horário, do desempenho do veículo, é fundamental. Como já tive outros ônibus, optei pelo Scania justamente por isso, porque você lota o veículo e vai embora, na certeza que chega com tranquilidade".

Outro detalhe que agrada ao cantor é a economia proporcionada pelo ônibus: "Ele faz a mesma média de quilo-



Sérgio Reis: "Para ter conforto, só nesse esquema que faço".



Scania BR-116 do cantor: 18 toneladas e 10 mil quilômetros/mês.

metragem que os outros carros, ou seja, em torno de 3 a 4 km/litro, dependendo da estrada. E é um ônibus que dificilmente quebra. Se você tiver um motorista bom, como é o meu caso (pois o meu também é mecânico!), não há com o que se preocupar. Eu também chego a pilotar esse ônibus, sem qualquer dificuldade. O único desgaste que tem é de óleo e pneus, isso porque rodamos demais".

Com esses comentários, é óbvio que Sérgio Reis pretende continuar com o ônibus Scania por muito tempo. Aliás, ele deixa claro que não troca o veículo por um avião: "Já tive um aerocomando, mas me desfiz dele, porque hoje as linhas aéreas não facilitam mais a locomoção da gente. Com o ônibus é diferente - basta lotar e sair. Não me desfaço dele de jeito nenhum".



Moretto: entrando no pesado.



Cordeiro: Scania é melhor.

Porto Ferreira: festa e procura por pesados

Porto Ferreira, a cidade paulista que fica na região de atendimento da concessionária Quinta Roda (Sumaré/SP), realizou neste segundo semestre, com bastante animação, a 5ª Feira Industrial - Feife, onde foi mostrada toda a produção local. Com estande próprio, a Quinta Roda recebeu seus clientes na Feife com toda cortesia e fechou importantes negócios. Lá, por exemplo, o transportador Carlindo Moretto, proprietário da empresa Cerealista Moretto - responsável pela marca "Arroz Patrícia" -, adquiriu o primeiro Scania de sua frota.

E Moretto começou com o pé direito: optou por um T 112 Intercooler, que "adorou já à primeira vista".

Com o Intercooler iniciando sua frota de pesados, Moretto pretende incrementar seus negócios com arroz, que no momento envolvem três mil sacos/mês, com faturamento de Cr\$ 140 milhões no período. A empresa transporta arroz do Rio Grande do Sul para

Porto Ferreira, onde faz o beneficiamento.

Outro cliente que a Quinta Roda está trazendo para o mercado de caminhões pesados é Antônio Carlos Cordeiro, proprietário da Transportadora RC Ltda., com frota de 15 veículos. Antônio Carlos adquiriu seu Scania T 112, o segundo que chega à frota, na própria Feife e explicou porque: "Com os tempos de crise, vi que o Scania era realmente o melhor negócio, porque transporta mais, gastando menos". A Transportadora RC movimentou cargas em vidro para a Santa Maria, além de atender aos produtos da Brahma, Antarctica, Três Fazendas e Tatu-zinho, em rotas que incluem São Paulo e o Nordeste do País.

Na próxima edição do "Rei da Estrada", vamos dar outras boas notícias de clientes da concessionária Quinta Roda, instalados na região de Porto Ferreira, como a empresa São Vito, que também recebeu seu Scania na Feife. Aguarde!

Treminhão. Enfrentando novas restrições e mostrando mais economia

A utilização do treminhão - caminhão com mais dois reboques, formando um conjunto com três unidades de carga - está mais que aprovada como ótima alternativa de transporte em termos técnicos e econômicos e, após ganhar sua regulamentação para as rodovias públicas, passa por novas resoluções dos órgãos do Governo Federal. O que vale legalmente no momento, quando se fala em treminhão, é a Resolução nº 631/84, do Conselho Nacional de Trânsito, publicada no Diário Oficial da União, em junho passado, e que traz uma série de restrições.

Pela resolução em vigor, o treminhão só pode chegar ao asfalto através de uma autorização especial, em primeiro lugar. Depois, seu peso bruto total deve ficar inferior a 73 toneladas e o seu comprimento não pode ultrapassar a 30 metros, além do acoplamento das unidades que formam a composição ter que contar com sistema de engate especial e reforçado por correntes de segurança ou cabos-de-aço. As combinações devem, ainda, ser equipadas com sistema de freios

conjugados entre si e alcançar as estradas somente quando recebem sinalização especial, que inclui em luzes laterais a cada 3 metros.

As exigências não param aí: antes de ganhar as estradas, o operador deve informar ao DNER ou DER qual o trecho que vai percorrer e qual é a sua extensão em quilômetros. Já no asfalto, a composição não pode ultrapassar a faixa dos 60 km/h e trafegando sempre no período das 6h00 às 18h00, com exceção das vias com maior número de pistas, onde o treminhão pode rodar também à noite. Em casos especiais, é permitida a operação noturna mesmo em vias de pista simples, com duplo sentido de direção, conforme esclarece a resolução do Contran. Para qualquer aprovação, ainda, é exigido um projeto técnico por firma idônea do ramo.

Expansão nos Canaviais

Entre resoluções e restrições, parece evidente que o treminhão vai se destacando no transporte de cargas, principalmente no setor canavieiro, depois de seguidos testes e consequentes aprovações, desde as primeiras experiências

desenvolvidas pela Scania e usineiros nacionais a partir de 1978. Há vários treminhões Scania autorizados e operando com sucesso em usinas de cana-de-açúcar do País, como a São José (19 unidades), Santa Elisa (6 unidades), Barra Grande (5 unidades), da Barra (2 unidades), e Diamante e Bonfim, cada qual com 1 unidade, entre outras. Fora do setor canavieiro, o treminhão Scania já mostrou sua alta rentabilidade em áreas como o transporte de madeira e até de laranjas, conforme atesta a empresa paulista Cutrale, que opera com 2 unidades do tipo. Em todas essas localidades, as composições trabalham em pequenas distâncias pelas rodovias e com baixo peso específico da carga.

Para o transporte rodoviário de cargas mais pesadas ou distâncias mais longas, o DNER costuma se apoiar em determinados critérios que acabam limitando o comprimento total da composição do treminhão a 25 metros. Se a composição tiver comprimento maior que esse, o órgão federal exige a presença de batedores no transporte.

Quem ganha mais?

Em resumo, as restrições para a ampla utilização do treminhão nas estradas públicas desembocam em dois aspectos: a segurança dos demais veículos que circulam pela via e os possíveis danos que poderiam ocorrer no pavimento, em razão do peso total da composição.

As pessoas menos informadas têm a idéia de que o treminhão poderia atrapalhar o trânsito, o que - na realidade - não aconteceria, devido à capacidade de tração de seu cavalo-mecânico, que permite o tráfego em velocidades bastante próximas às dos veículos médios. Nas maiores subidas das estradas brasileiras asfaltadas, onde a acilidade chega a 7%, a velocidade do treminhão torna-se apenas 12% menor que a média convencional dos demais veículos de carga.

A dificuldade de se conseguir freiar um treminhão na estrada já é uma tese deixada de lado, considerando-se que a frenagem depende somente da velocidade desenvolvida e do coeficiente de aderência do pneu ao solo, e não

do peso bruto total da composição, como muitos pensavam. Em outras palavras, a distância de frenagem de um veículo convencional pode ser a mesma do treminhão. Assim, a 60 km/h o treminhão percorre aproximadamente 24 metros para parar por completo.

Quanto à dificuldade de ultrapassagem por outros veículos, vale lembrar que o treminhão nada atrapalharia, trafegando em rodovias com mais de uma pista por sentido ou com alargamento de pista em lombadas - características já existentes em muitas estradas federais e estaduais.

Por fim, a tese de desgaste no pavimento, ao invés de argumento contrário, acaba justificando a utilização do treminhão. Isso porque, se um treminhão leva a mesma carga de dois cavalo-mecânicos mais os semi-reboques convencionais, a sua frequência de passagem pela pista é também a metade que a dos demais. Considerando o peso por eixos, o treminhão ocasiona 20% menos desgaste no pavimento, que um caminhão com carreta convencional de três eixos.

Roger vira caminhoneiro e comemora seus 3 anos!

Uma festa de aniversário bastante diferente e que, certamente, não será esquecida tão cedo pelo garotinho Roger Luiz e todos os seus amiguinhos aconteceu no dia 31 de agosto passado, na cidade paulista de São José dos Campos. A idéia partiu do próprio pai de Roger, o engenheiro Wilson Ricardo Godoy: como seu filho é um autêntico fã de caminhões, Wilson organizou uma festa totalmente voltada para esse tema. Assim, não faltaram posters coloridos dos caminhões Scania na parede, miniaturas montadas em papelão colorido distribuídas sobre a mesa e até um caminhão Scania - feito em madeira com escala reduzida - puxando uma carreta carregada de balas. Para completar, o bolo de aniversário, onde Roger apagou a velinha de seus 3 anos de idade, tinha as formas do caminhão Scania R 112. "Garanto que as carretinhas montadas foram o ponto alto da festa para a criançada, porque deu até briga para distribuí-las", comentou risonho o papai-coruja!



Roger comemora seus 3anos: no mundo dos caminhoneiros.

A Marari "ataca de pesado" com o T 142

Os caminhões pesados continuam a ganhar a preferência dos transportadores e autônomos da região de Lages, conforme atesta nosso colega Galeno César Branco - gerente de Vendas de Veículos da concessionária Ediba Eletro Diesel Battistella -, que entregou, em setembro, um potente T 142 H 4 x 2 para a Transportadora Marari Ltda, tradicional cliente Scania. A Marari foi fundada em março de 1965, tem sede em Curitiba (SC) e o seu proprietário é Alcino Dall'igna. No momento, a empresa conta com cinco caminhões - todos Scania.



O novo Scania de Curitiba, para reforçar a frota da Marari.

Clientes na Scania

Quase 40 clientes da concessionária Brasdiesel, do Rio Grande do Sul, aproveitaram a vinda a São Paulo - onde visitaram o 13º Salão do Automóvel, no Parque Anhembi -, em novembro passado, para conhecerem as instalações da Scania, em São Bernardo do Campo. Na fábrica, os visitantes assistiram a filmes sobre as atividades do Grupo Saab-Scania no mundo todo, o trabalho da Scania no Brasil e os produtos da marca. Depois, percorreram a linha de montagem de ônibus e caminhões e tiveram a oportunidade de visitar o Treinamento de Serviço da Scania, seguindo para um descontrado almoço.

Novo jornal

Mais uma publicação para o pessoal que lida com Transporte Rodoviário de Carga está para sair, neste finalzinho de ano. Agora, a novidade vem de Londrina, Paraná, de onde está surgindo o "Jornal dos Caminhoneiros", editado pela jornalista Dilene Antonucci. Desejamos sucesso ao novo jornal. E por falar em novidades, no início de 1985 uma nova revista sobre Transportes chegará às bancas e aos caminhoneiros do País todo. Depois a gente conta os detalhes. Vamos aguardar!



Calendários 85: veículos, motores e "tanguinha"

Flagrantes do transporte no Calendário Scania 85

A rede de concessionárias Scania já recebeu e está distribuindo o Calendário de "Veículos" e de "Peças e Serviço" de 1985. Produzido pelo Depto. de Comunicação de Mercado da fábrica, o Calendário Scania 85 mostra, com muito bom gosto, seis aspectos de aplicação dos produtos. Assim, junto aos pastas do Batuque - e em plena "Dança da Umbigada" - do Clube 13 de Maio de Piracicaba, aparece imponente o treminhão canavieiro. Um T 112 H surge no arrojado Porto Flutuante de Manaus, em outra bela foto. A tradição religiosa brasileira é caracterizada pela Basílica de Nossa Senhora da Aparecida, onde um ônibus K-112, do Expresso Brasileiro, faz o transporte dos fiéis.

O Calendário Scania 85 traz, ainda, oportuna participação do caminhão R 112 na colheita de maçãs, na região de Vacaria, no Rio Grande do Sul. Atendendo à área de Motores, o calendário mostra boa foto da pesca da sardinha na região litorânea do Guarujá, em São Paulo, destacando o importante trabalho dos motores marítimos. Completando as fotos, está o T 112 Intercooler, ladeado por boiadeiros, no Parque da Ferradura, em Vacaria. E por falar em Intercooler, ele é também o tema do calendário Scania de "Peças e Serviço" destinado às oficinas de clientes. Nesse calendário, aparece uma garotona só de tanguinha, "surpreendida", quando pintava a inscrição "Intercooler" na porta da cabina. É só conferir!

Covepe entrega mais caminhões em Muriaé

Bons negócios estão sendo registrados na região mineira de Muriaé, atendida pela concessionária Covepe, segundo informações do gerente de Vendas local, José Aguiar de Araújo, que entregou mais 3 Scania T 112 H - equipados com tomadas de força e destinados ao transporte de minérios com semi-reboques basculantes - à empresa Indústrias Químicas Cataguases. Da frota total de 9 Scania, a Cataguases adquiriu 8 somente neste ano. Com sede na cidade de Cataguases, a empresa é dirigida comercialmente por Valter de Oliveira Lacerda e tem como gerente Financeiro, Geraldo Magela Ramos de Oliveira.

O segundo Scania Intercooler da região atendida pela Covepe foi para a Casa Telles Cereais Ltda., empresa estabelecida em Visconde do Rio Branco (MG) e que possui frota com 18 veículos, sendo a metade só de Scania. A empresa dirigida por Adílio Pires Sabioni adquiriu o Intercooler para o transporte de melaço e o próprio filho do proprietário - Adílio Sabione Filho - é que está no volante do potente e econômico veículo.

E o antigo carreteiro da região, Oziel Costa Cordeiro - dono do Expresso Cordeiro, com sede em Nanhumirim (MG) - já tem seu segundo Scania, um T 112 H entregue recentemente por Caetano Rodrigues Bittencourt, gerente Administrativo da Covepe.



Casa Telles: filho dirige o Intercooler.

REGISTRO

Parlamentares na Scania. E cumprimentos a Timóteo

Além de marcar o início da Primavera 84 (e dar os primeiros sinais do bom Verão que tínhamos pela frente), o mês de setembro já pode ficar assinalado no calendário como período de visitas de importantes grupos à fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo. Uma dessas ilustres visitas foi a do grupo de 33 parlamentares do Senado e da Câmara Federal, integrantes das Comissões de Transportes e Economia das respectivas casas. Recepcionados por toda a Diretoria da Scania, tendo

à frente o Presidente, Ake Norrman, e o Diretor de Assuntos Governamentais e Institucionais, Mauro Marcondes Machado, os parlamentares puderam testar os caminhões Scania e conhecer em detalhe a área de montagem de cabinas e a linha de produção dos ônibus e caminhões. Ao percorrer a fábrica, o deputado-cantor Agnaldo Timóteo comprovou sua popularidade, distribuindo abraços e posando para fotos ao lado de grupos de funcionários de produção da Scania.



Timóteo na Scania: conversas com diretores; abraços com funcionários.

Padron para CMTC

Com a participação do prefeito Mário Covas e demais autoridades municipais, e do presidente da Saab-Scania do Brasil, Ake Norrman, a empresa firmou contrato com a Companhia Municipal de Transportes

Coletivos - CMTC de São Paulo, para a entrega de 50 ônibus urbanos K 112 tipo Padron, com suspensão total a ar. A população de São Paulo deverá receber os novos coletivos no início de 1985.

Randon visita fábrica

Um grupo formado por 27 funcionários da empresa de equipamentos Randon, famosa fabricante das carretas que equipam os caminhões brasileiros, esteve em visita à fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo, em setembro passado. Entre os visitantes estavam Vittorio Livotto e João Itacir Guerra - ambos gerentes da Randon -, além de projetistas, super-

visores, assistentes, encarregados de serviço e monitores da empresa, todos recepcionados pela Diretoria da Scania, tendo a frente Hans Schlupepmann, Newton Del Tedesco e Bernt Larsson.

Após assistirem a um filme institucional, os visitantes conheceram - em detalhe - a linha de montagem dos caminhões, ônibus e motores Scania.

Guarise: frota modelo

A cidade de Jundiá, distante a 53 quilômetros da Capital paulista e atendida pela concessionária Supercar Comércio e Importação de Veículos, recebeu no primeiro semestre deste ano 12 veículos Scania 0 Km, sendo 8 T 112 H, 2 T 142 H e 2 T 112 H Intercooler. Os dois veículos Intercooler e os T 142 foram adquiridos pela Transportadora Guarise Ltda., empresa

constituída pelos sócios Célio Luiz Guarise e Gumerindo Guarise, e que se encontra em franco desenvolvimento. Tanto é verdade que, quando o representante de Vendas da Supercar, Sidney Marchini, fez a entrega do T 112 Intercooler a Célio Guarise, este assegurou que, de agora em diante, só entra veículo desse tipo em sua frota. Pelo jeito, vai faturar alto!

Diplomados da Adesg

Cerca de 40 estagiários do XXVI Ciclo de Estudos da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra - Adesg estiveram em visita à Scania, em setembro passado, quando presenciaram palestra sobre Relações

Industriais e, também, Alternativa Energética, esta seguida de debate, com a coordenação do Assessor da Divisão Industrial da Saab-Scania do Brasil, Augusto César Saldiva de Aguiar.



Salão: Figueiredo no estande da Scania.

Foto: José Oliveira



O T 112 com pintura especial virou vedete!



São Marcos: desfile e bênção.

TEMPO de FESTA

Não há o que negar: 1984 foi mesmo um ano de grandes festas para o setor de Transportes do País, a começar pela recuperação de nossa economia. E já que todos tinham o que comemorar, não faltou local para isso. Em setembro, a IV Brasil Transpo foi o grande acontecimento, reunindo a alta tecnologia do transporte nacional. Em novembro, foi a vez do tradicionalíssimo Salão do Automóvel apresentar novidades para o público em geral. E tivemos mais uma vez em outubro, como acontece anualmente, a "Festa de São Marcos", ou "Festa do Caminhoneiro Scania", como é chamada pelos amigos do Sul.

uma águia sobre o capô. O veículo contava, ainda, com uma série de acessórios cromados Bepo, que realçavam suas linhas estéticas. Todo mundo queria fotografar o belo caminhão, mas no estande da Scania havia ainda outras boas atrações, como o potente caminhão R 142 e o próprio motor Intercooler, disposto separadamente.



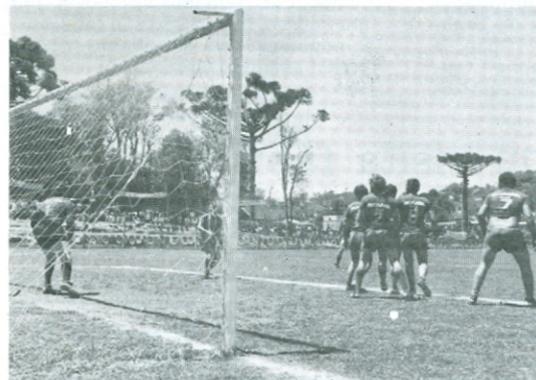
O churrasco dos gaúchos.

Na Transpo, a Scania mostrou seu último lançamento: o T 112 E 6x4 movido a álcool, destinado exclusivamente ao potencial mercado canavieiro e com capacidade para transportar até 80 toneladas de carga, operando como tremhão. Lá também estavam o T 112 Intercooler e um R 112 com pintura especial. Acompanhando a nova tendência do mercado de ônibus, no estande da Scania estavam reunidas duas "feras" - os ônibus "high-deck" Diplomata 380, da Nielson, e o Paradiso, da Marcopolo. Completando as atrações, que foram vistas pessoalmente pelo Ministro dos Transportes - Cloraldino Severo -, também foi apresentado o novo motor marítimo Scania com refrigeração por quilha "Keelcooling", onde a água do motor circula em circuito fechado, não entrando em contato com a água do mar.

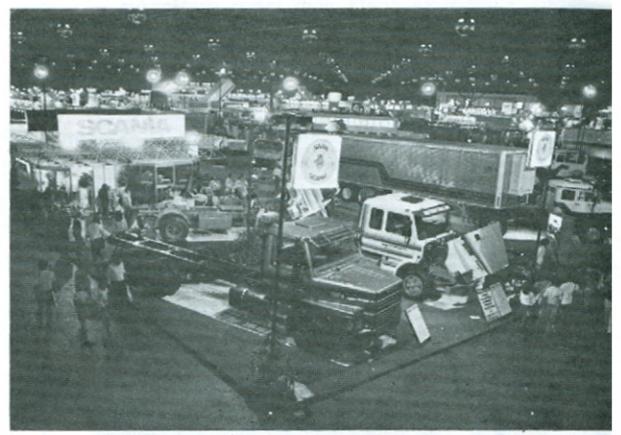
E numa festa de campo, no estilo típico dos caminhoneiros, a cidade de São Marcos, no interior do Rio Grande do Sul, reuniu quase 2 mil veículos, no final de novembro, nas homenagens à padroeira, Nossa Senhora da Aparecida. São Marcos já conquistou fama até no Exterior, por ser a cidade que possui maior número de caminhões Scania, por habitante, em todo o mundo: para os 12 mil habitantes, há quase 600 caminhões da marca. A grande novidade deste ano, foi a inauguração do Ginásio de Esportes da Associação dos Motoristas São-marquenses, que tem capacidade para 1.000 pessoas e, em sua obra, contou com a colaboração de várias entidades, entre as quais a própria Scania e sua concessionária de Caxias do Sul, a Brasdiesel. Só nessa inauguração, os convidados consumiram mais de 1.000 quilos de carne em churrasco, além de uma fila de barris de chope, provando que o gaúcho continua com bom apetite e muita animação em suas festas. O encerramento aconteceu no Estádio Municipal, com a exibição de pára-quedistas, seguida da decisão do Troféu Scania de Futebol, que ficou para os caminhoneiros de Antônio Prado, ao vencerem os seus colegas de Garibaldi, na cobrança de pênaltis. Completando o grande acontecimento, foi sorteado um caminhão T 112 Intercooler, para caminhoneiros que concorriam com cotas de apenas Cr\$ 25 mil. Festa é assim!



Transpo: o ministro dos Transportes conheceu...



Uma disputa "quente" no futebol.



...o vistoso estande da Scania.



Troféu Scania: ficou para Antônio Prado.



Em S. Marcos, monumento à Scania.

Foto: Ipiranga

Fotos: Paulo Ferreira

Fotos: Paulo Ferreira