

REI DA ESTRADA

ANO X Nº 49



SETEMBRO/OUTUBRO 1992



A arte e o fascínio do vinho

TECNOLOGIA E COMPETITIVIDADE

O Brasil está mudando. E junto está mudando também o estilo de administração dos empresários brasileiros. As empresas estão, hoje, mais do que nunca, necessariamente voltadas para a racionalização de seus negócios, como forma de aumentar sua produtividade e garantir sua própria sobrevivência.

Baseada nesta nova realidade do Brasil, a Scania está lançando no mercado sua nova linha de produtos para 1993, com uma série de novidades que têm por objetivo justamente colocar este conceito de eficiência e economia à disposição dos empresários do País, através de modernos veículos de transporte de cargas e passageiros.

Neste ano, a Scania optou por apresentar substanciais modificações tecnológicas em seus produtos, de modo a fazer com que os caminhões e ônibus da marca sejam mais econômicos, seguros e, também, mais adequados ao meio ambiente. Nesse sentido, merece especial destaque a nova família de motores de 11 litros, lançada em duas versões: baixo consumo de combustível e baixa emissão de poluentes.

Além disso, outras modificações importantes tais como, o novo entre-eixos de 4.600 mm para o modelo T (com capô), a suspensão a ar para a cabine-leito do R (cara-chata) e a inclusão do sistema ABS como opcional de linha, entre outros, também são ganhos de eficiência, conforto e segurança.

É a chamada "Tecnologia na medida certa", procurando atender às necessidades dos transportadores brasileiros e consolidando o compromisso da empresa de constituir uma verdadeira parceria com seus clientes.

Com esses novos veículos, a Scania mais uma vez se antecipa às exigências do mercado. E contribui para que o País tenha o seu sistema de transporte rodoviário cada vez mais eficiente e competitivo, em uma época em que redução de custos e maior produtividade são palavras de ordem no dicionário econômico.

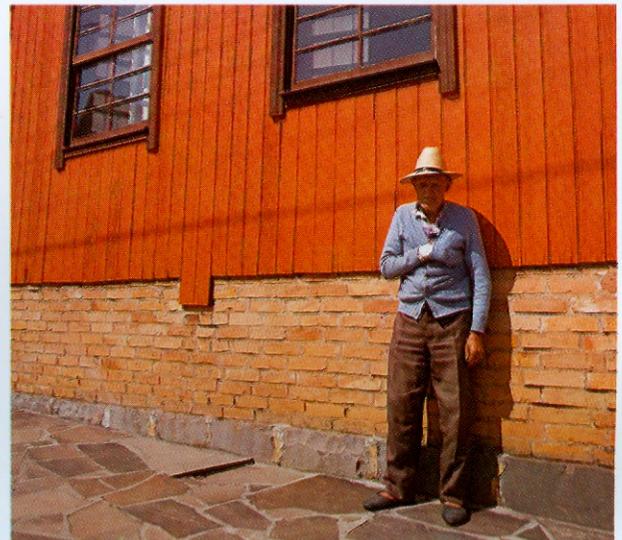
Chegou a vez do vinho brasileiro ser celebrado também no Brasil. A vitivinicultura tem se desenvolvido muito no País nos últimos anos e as vinícolas brasileiras já produzem vinhos nobres premiados inclusive no exterior. É um setor que produz mais de 250 milhões de litros por ano e fatura perto de US\$ 200 milhões.

VINHOS



4

13



SÃO MARCOS

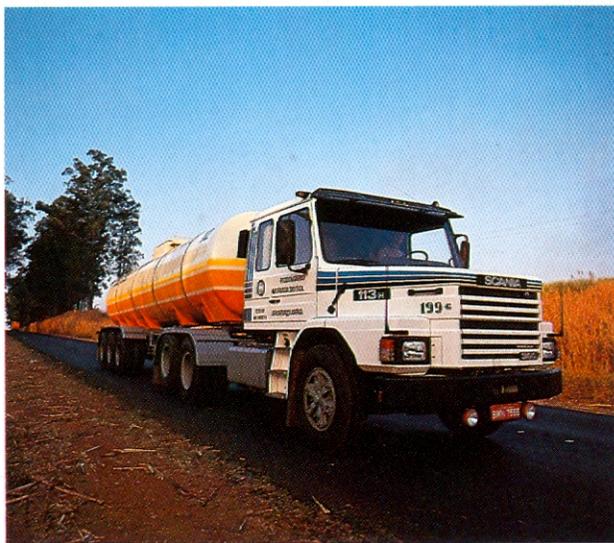
Circular por São Marcos é a oportunidade única de conhecer um povo fiel às mais antigas tradições italianas e que encontrou no transporte rodoviário seu sustento e prosperidade. São Marcos é a cidade Scania. Uma cidade muito simples. E rica.

Com sua nova linha de caminhões e ônibus pesados para 1993, a Scania do Brasil lança uma nova família de veículos com motores de baixo consumo de combustível, antecipando-se às exigências do setor de transporte de cargas e passageiros, principalmente no que se refere à eficiência, economia e ao meio-ambiente.

LANÇAMENTO



10



18

MORADA DO SOL

Depois de implantar um eficiente esquema de manutenção preventiva, a Morada do Sol, de Araraquara (SP), garante a seus clientes um transporte rápido e seguro. O resultado deste trabalho lhe garantiu a liderança no transporte de suco concentrado de laranja no País.

REI DA ESTRADA

Publicação da
Scania do Brasil Ltda.
Editada pela Divisão de
Assuntos Legais e Institucionais

Diretor:
Mauro Marcondes Machado

Assessor de Comunicação Social:
Ademar Cantero

Editor Responsável:
Márcio Siqueira Stéfani
(MTb n° 18.644)

Redator:
Mauro Sérgio Cassane
(MTb n° 19.786)

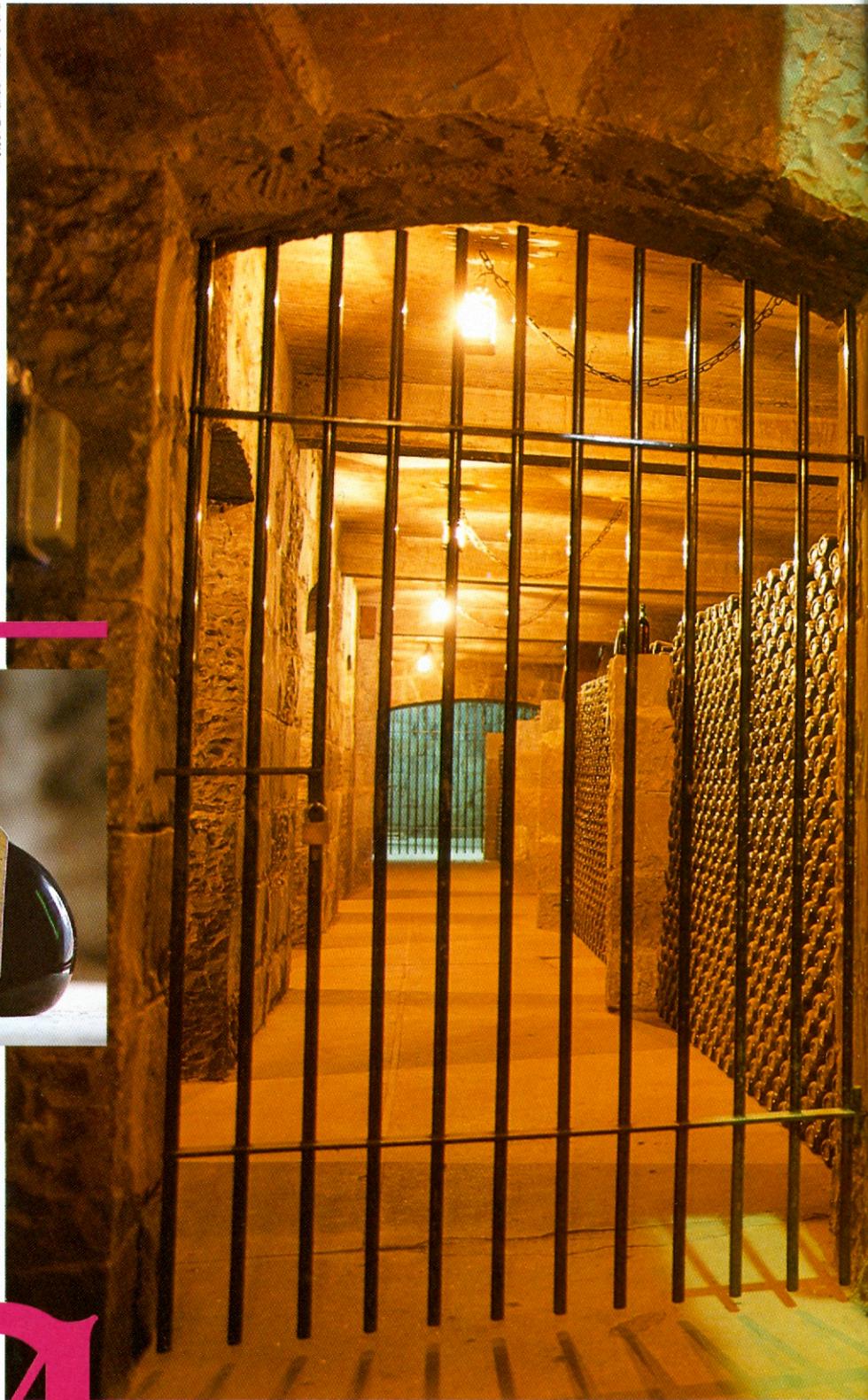
Fotografias:
Eduardo Mello

*Arte, Diagramação
e Composição:*
Centro Gráfico Scania do Brasil

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151
São Bernardo do Campo - SP - CEP 09810
Fone (011) 752-9131 - Publicação filiada à Aberje.
É autorizada a reprodução de qualquer matéria
editorial desde que citada a fonte.

Tiragem desta edição:
50.000 exemplares.

Fotos: Emanuel Alves Pereira



A arte e o fascínio



A sacrossanta bebida que atravessou séculos e séculos seduzindo os mais ilustres personagens da história mundial, encontrou na Serra Gaúcha o ambiente ideal para se desenvolver no Brasil. As vinícolas brasileiras já produzem vinhos nobres premiados no Exterior e faturam alto com o crescimento das exportações do produto, principalmente para países do Primeiro Mundo. Que são os mais exigentes.

nio do vinho



Foto: Image Bank



Foto: Image Bank

Um bom vinho, segundo os mais conceituados enólogos (técnico, profundo conhecedor de vinhos) do mundo, deve provir de uvas nobres, ser envelhecido em tonéis de carvalho e descansar por mais alguns anos na garrafa. Tudo isso longe da luz, do calor e do barulho. Parece simples. A idéia dos leigos para a fabricação do vinho remonta ao século passado: uvas pisoteadas, fermentadas e o líquido guardado em tonéis de madeira. Puro engano.

A produção de vinho nobre requer equipamentos de última geração tecnológica nas fases de plantio, colheita, esmagamento, fermentação, decantação e filtragem. Na fase de envelhecimento, invariavelmente em tonéis de carvalho francês — para o desenvolvimento pleno do bouquet —, os vinhos nobres sofrem os cortes (mistura de diferentes castas de uvas européias) com o objetivo de elaborar um produto superior.

Engarrafado, com o cuidado de não permitir a formação de nenhuma bolha de ar, sob o risco de comprometer todo o processo e oxigenar a delicada bebida, o vinho repousará durante anos nos porões (caves) das mais conceituadas vinícolas do planeta. Elaborado com mais propriedade desde a Idade Média, o vinho encontrou no continente

européu o melhor clima e as uvas mais nobres além, é óbvio, de seus mais fervorosos adeptos.

Prêmio no Exterior

Existem centenas de outros segredos seculares e variáveis tecnológicas que permitem aos vinhos apresentados no mercado mundial terem uma identidade única. Um importante item para compor esta peculiaridade é a região onde são plantadas as uvas nobres (basicamente merlot e cabernet para vinhos tintos e sémillon e chardonnay para vinhos brancos).

Segundo o enólogo francês Pierre Delair, responsável pela elaboração de um dos mais conceituados vinhos brasileiros — o Antiquário Reserva Especial, da Vinícola Lacave —, a uva é um fator fundamental na qualidade do vinho. "Chegamos ao ápice do emprego de tecnologia para a produção de vinho de qualidade. Falta-nos, agora, um melhoramento da matéria-prima", diz Delair, abordando, naturalmente, o caso brasileiro.

Na Europa e mesmo na Argentina, Chile e Uruguai, países com tradição na produção de vinho, onde o consumo médio anual "per capita" é da ordem de 70 litros, especialistas acompanham do plantio à colheita das uvas de casta. Na Argentina e Chile, inclusive, existem leis proibindo a plantação de uvas comuns do tipo Isabela e Niagara. "Os vinhos produzidos destas uvas são inferiores e não podem ser envelhecidos", diz Angelo Zanandrea, presidente da concessionária Scania Brasdiesel, de Caxias do Sul, um administrador por profissão e um enófilo (admirador de vinho) por vocação. Zanandrea mantém uma cantina, "para consumo da família e dos amigos", com capacidade de produção de 50 mil litros de vinho anuais.

São poucos os vinhos brasileiros credenciados a participar do rol dos de casta nobre. Mas este pequeno grupo faz sucesso no Exterior. O vinho Marcus James cabernet sauvignon, safra 1988, produzido pela Cooperativa Vinícola Aurora, recebeu medalha de prata no "XXII International Wine and Spirits Competition", realizado no ano passado em Londres, Inglaterra. Nessa competição, uma das mais importantes do mundo, participaram 1.300 vinhos provenientes de 20 países, vários europeus, com tradição secular na produção de vinho.

A Vinícola Aurora lidera o mercado nacional de vinho com uma participação de 20% e é quase que absoluta nas exportações

**O Brasil produziu,
no ano passado,
mais de 250 milhões
de litros de vinho,...**

**...que representaram
um faturamento
de aproximadamente
US\$ 200 milhões.**

de vinho: 99,89% dos 7,5 milhões de litros de vinho exportado pelo Brasil anualmente é elaborado nas cantinas da Aurora.

95% da produção nacional

O Brasil não é um país com tradição no consumo de vinho. Segundo a União Brasileira de Vitivincultores (Uvibra), o consumo "per capita" dos brasileiros é da ordem de 3 litros por ano. Mas, antes de conclusões precipitadas, devemos levar em conta a dimensão continental do País que abriga 120 milhões de pessoas divididas em dezenas de culturas e climas diferentes. "No Norte e Nordeste, o consumo de vinho é quase insignificante, no Sudeste o consumo é bem superior enquanto que no Sul, praticamente só se bebe vinho", diz Antonio Lavra Pinto, um dos técnicos da Uvibra. "80% dos brasileiros não entendem de vinho, entendem de cerveja", afirma Angelo Zanandréa.

Apesar desses números e de estar debutando na produção de vinhos nobres, a vitivinicultura brasileira encontrou nos solos da Serra Gaúcha, no Rio Grande do Sul, um ambiente propício para se desenvolver. Com as estações do ano mais definidas, inverno rigoroso, que permite o repouso da videira, e calor na época da frutificação, que propicia uvas com doses corretas de açúcar, as cidades que compõem a Serra Gaúcha respondem por 95% da produção nacional de vinho, segundo dados da Uvibra.

A safra de uvas vinificadas (que vai de ▶

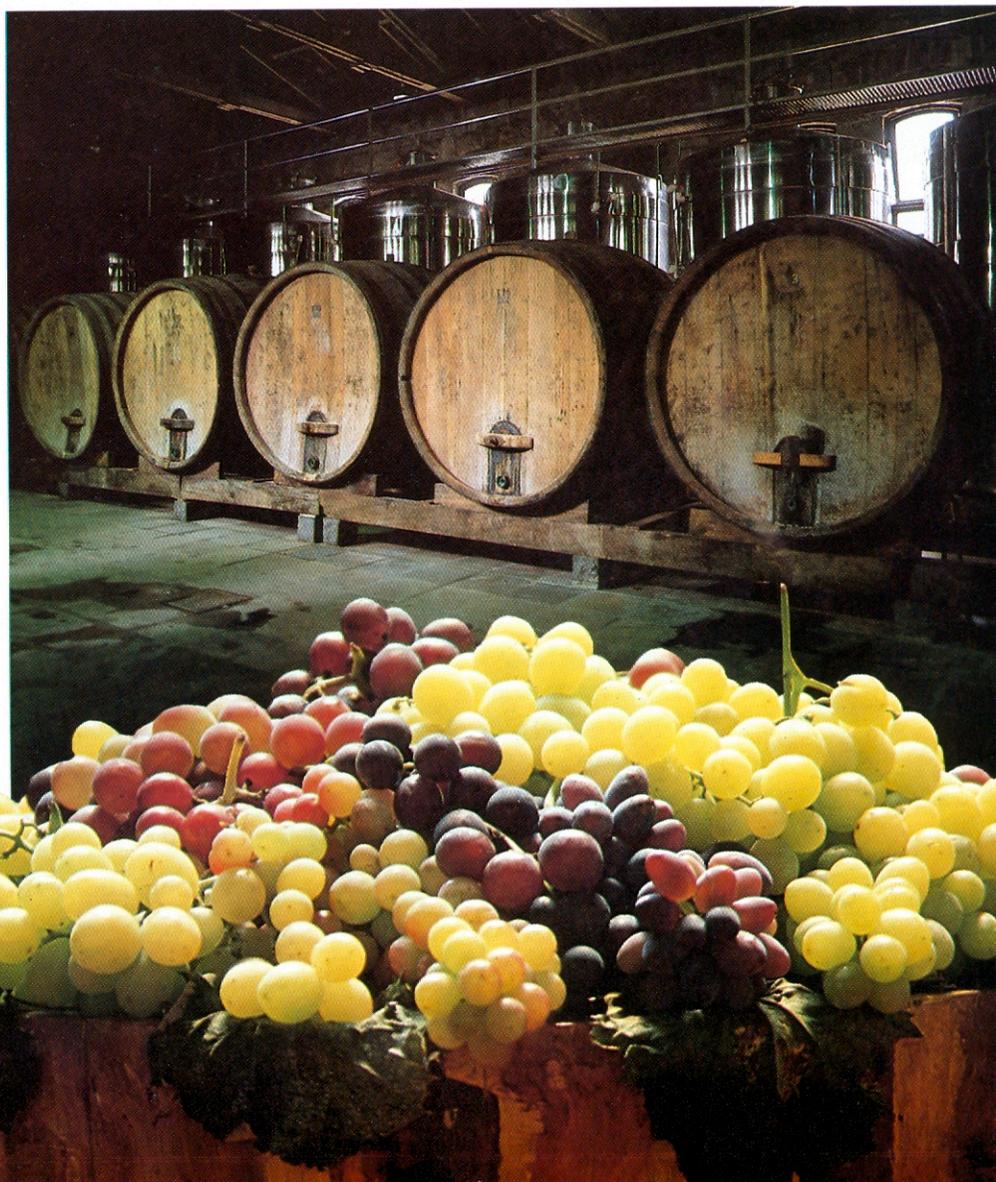


Foto: Image Bank

20 de janeiro a 20 de março) do ano passado foi de mais de 305 mil toneladas, onde foram elaborados 203,9 milhões de litros de vinho. Neste ano, o clima gaúcho permitiu uma safra ainda melhor e os agricultores colheram 358,3 mil toneladas de uvas, produzindo 256,1 milhões de litros de vinho.

Na região da Serra Gaúcha operam mais de 400 cantinas que juntas faturaram na safra do ano passado algo em torno de US\$ 200 milhões. Aproximadamente 90% delas produzem vinhos derivados de uvas americanas e híbridas — as populares Niagara e Isabela. Os vinhos provenientes destas uvas são geralmente tintos e comercializados em garrafas de três a cinco litros. Esses produtos são colocados no mercado no máximo seis meses após a colheita porque não são adequados para o envelhecimento.

"As dificuldades econômicas do Brasil obrigam os agricultores a investirem na quantidade com retorno imediato em detrimento da qualidade, com retorno a longo prazo", observa o enólogo francês Pierre Delair. "A produção de uvas viníferas exige alta tecnologia e mais capital. Mas o lucro de uma safra, mesmo em menor quantidade, é dez vezes maior", complementa Delair.

Nobreza brasileira

Apesar da esmagadora maioria dos vinhos produzidos no Brasil serem elaborados por uvas inferiores, o próprio mercado vem exigindo mudanças que já estão acontecendo. "Com as facilidades de entrada de vinhos importados a preços competitivos, o consumidor brasileiro passou a ser mais exigente

com relação aos produtos nacionais", diz Angelo Zanandréa. Quem lucrou com as mudanças de perfil e apuração do paladar brasileiro foram as vinícolas que tradicionalmente produzem vinhos nobres.

A maioria dessas empresas são multinacionais. A Lacave, empresa do grupo francês Remy Martin, concentra sua pequena produção (algo em torno de 600 mil litros/ano) na elaboração de vinhos de casta nobre. "Desenvolvemos um vinho nobre, envelhecido em tonéis de carvalho francês, mas com identidade brasileira", diz Delair, enólogo responsável pelos produtos da vinícola.

Segundo Delair, o brasileiro ainda é muito preconceituoso com relação aos produtos

nacionais. "O brasileiro não acredita em nosso potencial", observa. No mês de agosto, um grupo de 130 "sommeliers" (especialistas na arte de degustar, avaliar e servir o vinho) reuniu-se no Rio de Janeiro para participar do concurso onde foi eleito o melhor "sommelier" do mundo. Antes da bateria de provas, o grupo fez uma "tour" pela Serra Gaúcha para conhecer as preciosidades da enologia nacional.

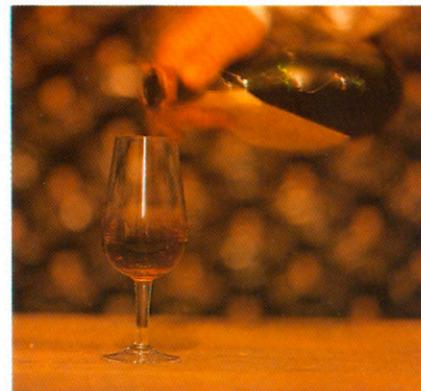
Degustaram o Antiquário Reserva Especial da Lacave, safra de 1971, e foram unânimes em considerá-lo um dos melhores já provados no País. Várias outras vinícolas dedicam, atualmente, grande parte de sua produção à elaboração de vinhos de casta no-



Foto: Arquivo

**O caminhão
sempre presente
nas diversas
etapas da
produção**





**Alguns vinhos
brasileiros já são
aceitos entre
os melhores do mundo.**

bre. Cooperativa Aurora, Juan Carrau, Seagran (multinacional proprietária da Maison Forestier e Almadén) e Lacave são as vinícolas que mais produzem esse tipo de vinho.

A Cooperativa Aurora é a maior produtora de vinho do País. Com capacidade de produção de 85 milhões de litros anuais, a Aurora faz desde vinhos finos (como o premiado Marcus James) até os mais populares (como o nacionalmente conhecido Sangue de Boi). Tanto o nobre Marcus James como o plebeu Sangue de Boi são exportados com sucesso para os Estados Unidos, Canadá, Japão, Inglaterra, Kwait e países escandinavos.

Com essa linha titânica de produtos, a Aurora faturou, com a safra deste ano, US\$ 60 milhões, sendo US\$ 12 milhões advindos

da exportação. A empresa está fazendo grandes investimentos, principalmente no aprimoramento de seus vinhos finos, com o objetivo de triplicar sua participação no mercado externo até o final desta década.

Transporte o ano inteiro

Os grandes mercados consumidores dos vinhos do Sul estão concentrados em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Para o escoamento da safra de vinho da região para os centros consumidores é acionado um eficiente esquema de transporte que conta com uma dúzia de transportadoras especializadas e mais uma dezena de autônomos. Ao todo, são 101 caminhões pesados, 91 Scania, a maioria equipada com tanques de aço inox. O vinho segue no tanque para ser engarrafado no local de origem.

"Mantemos convênio com diversas engarrafadoras de São Paulo para garantir a padronização do frete", diz Ademir Mioranza, da transportadora Nova Veneza, a maior transportadora de vinho do País. Com uma frota de 18 caminhões pesados (12 Scania), 12 equipados com tanques inox com capacidade para 33 mil litros e seis caminhões equipados com os antigos tanques de madeira com capacidade para 25.500 litros, a transportadora de Mioranza trabalha a plena carga o ano inteiro.

As cantinas gaúchas produzem o vinho e armazenam o produto em tonéis de pinho com capacidade média de 200 mil litros. "Os caminhões pesados nos permitem fazer o escoamento com maior rapidez", diz Mioranza acrescentando que, como no Brasil a produção de vinho ainda é maior que o consumo, a demanda se mantém estável o ano inteiro e não há, praticamente, período de entressafra. "Se por um lado a demanda é pequena, por outro temos carga de vinho ininterruptamente, 365 dias por ano", conta

o empresário. "É por isso que temos que trabalhar com caminhões pesados, porque para esta atividade, agilidade é lucro", acrescenta. Mioranza começou um projeto no ano passado com o objetivo de padronizar sua frota com veículos Scania. Neste ano já adquiriu dois T 113. "Os veículos Scania têm manutenção barata, desempenho de acordo com as expectativas de meu trabalho e mais mercado na hora da revenda", explica.

Os caminhões são de importância vital para a colheita e escoamento da safra de uvas vinificadas. Nos meses de janeiro a março começa a colheita manual. Os Scania entram no parreral para transportar, de uma só vez, toneladas de uvas. O processo tem que ser muito rápido. A habilidade dos colhedores é harmoniosa com a rapidez dos caminhões que entregam as uvas nas cantinas.

Com o vinho pronto, começa a segunda e mais longa etapa: a entrega do produto nos centros consumidores. Segundo levantamento feito pela Brasdiesel, concessionária Scania da região, 95% dos caminhões que operam na colheita e no escoamento são Scania. A saga do jovem vinho brasileiro não termina por aí. Termina na mesa de milhares de pessoas em todo o mundo. "Tim Tim".



lançamento

Com a sua linha de caminhões e ônibus para 1993, a Scania lança uma família de veículos com motores de baixo consumo de combustível. Assim, a empresa antecipa-se às exigências do setor de transporte de carga e passageiros, principalmente no que se refere à eficiência, economia e ao meio ambiente.

LINHA SCANIA

93

TECNOLOGIA NA
MEDIDA CERTA

Eficiência é uma palavra de ordem hoje no dicionário de qualquer empresário. O País mudou e as empresas estão necessariamente voltadas para a racionalização e dinamização de seus negócios como fator de produtividade. Baseada neste fato, a Scania do Brasil aproveita o Salão do Automóvel e de Autopeças 92, realizado em São Paulo, para apresentar suas inovações em caminhões e ônibus pesados para 1993.

As novidades apresentadas têm por objetivo justamente alcançar este conceito de

eficiência, tão almejado pelos empresários do Brasil. É a chamada "Tecnologia na medida certa". Neste sentido, as inovações mostradas pela Scania neste ano se antecipam às necessidades e exigências do mercado brasileiro de transportes, principalmente no que se refere à economia e ecologia.

Nessa linha de atuação, entre as novidades dos novos veículos Scania, merece especial destaque a nova família de motores de 11 litros, adequada aos novos tempos do Brasil. O baixo consumo de combustível



é o ponto forte destes novos motores, acompanhando uma tendência já iniciada no ano passado, com o motor de 450 cv (14 litros). Ou seja, a partir deste ano, todos os motores oferecidos pela Scania passam a pertencer à classe de baixo consumo de combustível.

Estes motores estão sendo lançados, também, na versão de baixa emissão de poluentes, como opcional para as potências de 320 e 360 cv.

Outras modificações importantes na nova linha de produtos da empresa são, no segmento de caminhões, a suspensão a ar da

cabine leito para os modelos R (caras-chatas) e o novo entre-eixos de 4.600 mm para os T (com capô). No segmento de ônibus, especificamente para as linhas K, KT e L, estão sendo produzidos um novo par de coroa e pinhão do tipo R 642 no eixo traseiro; e um novo sistema de auxílio à troca de marchas denominado servo de mudanças de marchas.

Além disso, a partir deste ano, será oferecido como opcional, sistema de freio dotado de ABS (sistema anti-bloqueio de freios) para os caminhões modelo T com entre-eixos

4.200 mm e para os ônibus K e KT.

Baixo consumo e maior economia

A principal novidade apresentada pela Scania neste ano são as versões de baixo consumo e de baixa emissão de sua família de motores de 11 litros.

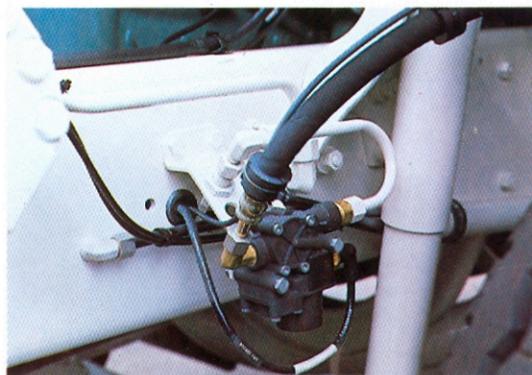
No segmento de baixo consumo, estão sendo lançados quatro motores: o DS 11 32 (320 hp), o DS 11 33 (360 hp — exclusivo para caminhões), o DS 11 75 (310 hp) e o DS 11 76 (258 hp), este último exclusivo para ônibus modelo L 113. Estes novos motores apresentam consumo específico bastante abaixo de seus antecessores.

Uma série de diferenças construtivas caracterizam estes novos motores. As principais são: novos pistões com o anel de compressão deslocado para cima; elevação da taxa de compressão para 17:1; novos bicos injetores com oito furos de diâmetro 0,24 mm (os anteriormente utilizados eram de cinco furos com diâmetro 0,35 mm), possibilitando combustão mais eficiente; nova bomba injetora com "timing" modificado de modo a combinar baixos níveis de emissão com baixos níveis de consumo; e, finalmente, modificação no cabeçote de cilindros, com canais de admissão melhorados.

Estas modificações fazem com que o motor de 320 hp, por exemplo, atinja sua potência máxima num regime de 1.900 rpm, ou seja, mais baixo que os 2.000 rpm anteriores. Além disso, o regime de torque máximo também foi modificado, passando agora a 1.425 Nm/146 kgfm a 1.000 rpm (no anterior era de 1.410 Nm/144 kgfm); e o consumo específico passou para 189 g/kwh a 1.400 rpm.

Também nos motores de 360 hp as rotações máximas foram reduzidas para 1.900 rpm, sendo que o torque foi alterado de 162

Maior economia e eficiência; as principais características dos novos caminhões e ônibus da Scania



kgfm a 1.050 rpm para 165 kgfm a 1.000 rpm, resultando daí melhor dirigibilidade, menor necessidade de trocas de marcha e, portanto, menor fadiga para o motorista. O consumo específico deste motor foi alterado de 195 g/kwh a 1.450 rpm para 189 g/kwh a 1.400 rpm.

Já o motor de 310 cv teve seu torque modificado para 135 kgfm a 1.100 rpm e seu consumo passou para 197 g/kwh a 1.400 rpm. Finalmente, o motor de 258 hp (específico para ônibus L 113), desenvolve esta potência a 2.000 rpm, torque máximo de 112 kgfm e tem consumo específico de 197 g/kwh a 1.400 rpm.

Menores índices de emissão

As versões de 320 e 360 hp, também são oferecidas ao mercado nas versões de baixa emissão de poluentes. Tecnicamente, estes motores de baixa emissão (DSC 11 21

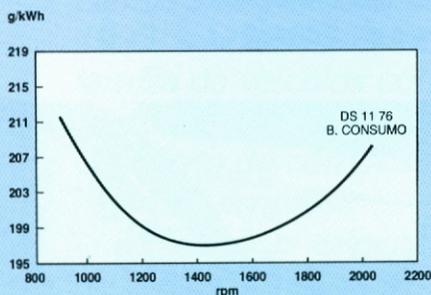


Fotos: Emanuel Alves Pereira

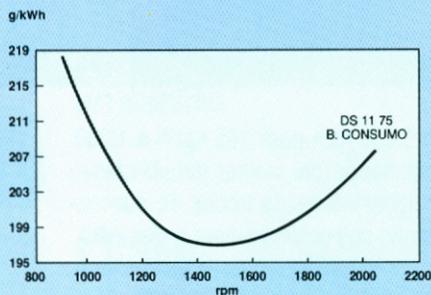


NOVA LINHA 92/93 CONSUMOS ESPECÍFICOS

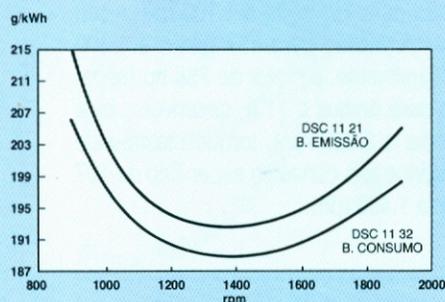
motores de 260 cv



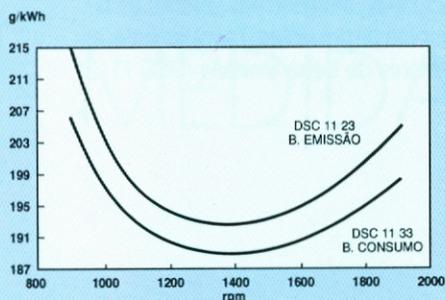
motores de 310 cv



motores de 320 cv



motores de 360 cv



de 320 hp e DSC 11 23 de 360 hp), apresentam as mesmas modificações mecânicas de seus irmãos de baixo consumo, diferenciando-se, principalmente, na sua bomba injetora, com "timing" de injeção diferenciado.

Estes motores estão totalmente de acordo com a norma Euro I de emissão de poluentes atualmente em vigor na Europa e representam o que existe de mais avançado no Brasil em relação ao nível de emissões.

Nesta versão, o motor de 320 hp atinge sua potência máxima (235kw/320hp) num regime de 1.900 rpm, seu torque é de 1.425 Nm/145 kgfm a 1.110 rpm e o seu consumo específico é de 193 g/kwh a 1.400 rpm. Já o motor de 360 hp, tem regime máximo de rotações a 1.900 rpm, torque de 166 kgfm a 1.100 rpm e consumo específico de 193 g/kwh a 1.400 rpm.

Suspensão a ar e novo entre-eixos

Outras modificações importantes nos novos caminhões Scania são a introdução da suspensão a ar para as cabines leito dos modelos R (caras-chatas) e o novo entre-eixos de 4.600 mm para os T (com capô). A primeira refere-se à substituição da suspensão convencional da cabine por molas pneumáticas (bolsões), válvulas niveladoras e amortecedores, visando minimizar o "shake" ou o sacudir da cabine, muito comum em caminhões desse tipo.

Já o novo entre-eixos de 4.600 mm para os caminhões modelo T, objetiva fazer com que todos os veículos oferecidos pela marca possam usufruir plenamente dos benefícios do Decreto-Lei 98.933, que permitiu aos veículos de carga poderem trafegar com seis toneladas no eixo dianteiro. Dessa forma, a partir de agora, os frotistas Scania podem escolher o modelo de sua preferência, mantendo, assim, a padronização da sua frota.

Também em virtude dos novos motores de 11 litros, a Scania está introduzindo para os veículos movidos por este tipo de motor, a redução traseira 3,87:1 com redução nos cubos (AD 100/RP 831), antes liberada somente para os motores de 14 litros.

Além disso, para as linhas de ônibus K, KT e L, estão sendo introduzidos um novo par de coroa x pinhão no eixo traseiro, denominado R 642, com maior área de contato entre os dentes. Introduziu-se também um sistema de auxílio à troca de marchas, chamado servo de mudança de marchas, que diminui sensivelmente o esforço necessário para esta operação, através da intervenção de um pistão pneumático na caixa de mudanças, reduzindo a fadiga do operador e contribuindo para uma direção mais segura, econômica e eficiente.

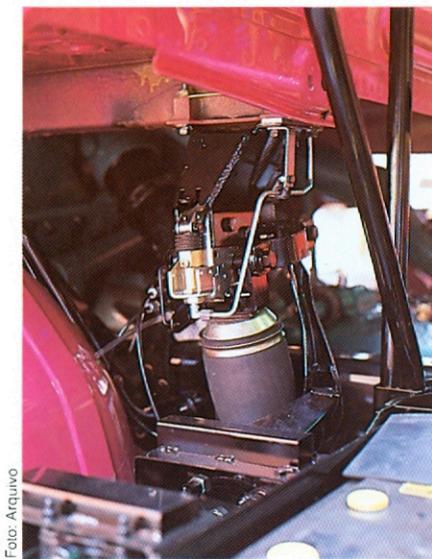
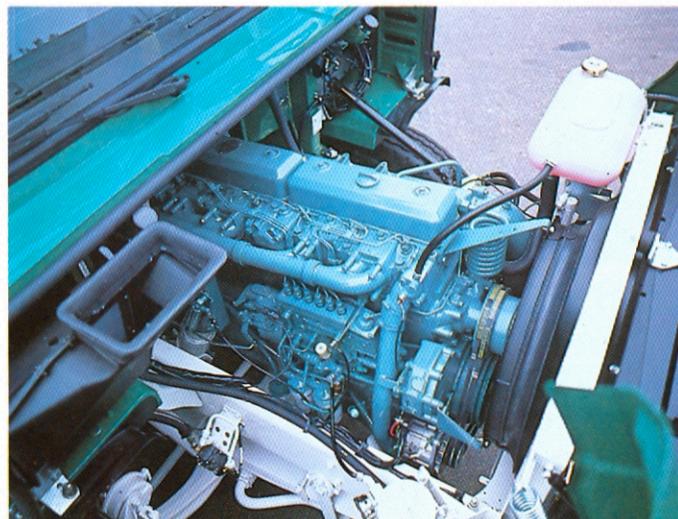


Foto: Arquivo





UMA CIDADE
MOVIDA A
CAMINHÃO

São Marcos

Num ponto do Sul do Brasil, encravada na Serra Gaúcha, fica São Marcos, um pequeno município, cujo povo, orgulhoso, faz questão de preservar sua descendência de colonos italianos e sua preferência, há gerações, por caminhões.

Uma das primeiras cidades da Serra Gaúcha, para quem chega do norte do País, é São Marcos. Uma cidade pequena, de aproximadamente 20 mil habitantes, mas que guarda uma peculiaridade que a diferencia de todos os outros municípios do mundo: é uma cidade que nasceu e cresceu sobre as rodas dos caminhões. A cultura do caminhão e do transporte rodoviário nessa cidade é extremamente forte. Há, segundo estimativas da prefeitura, cerca de quatro mil caminhões na cidade, dos quais perto de três mil são Scania. E isto faz com que São Marcos seja a "Capital Mundial Scania".

Por que tantos carreteiros e por que tantos Scania concentrados nessa pequena cidade? A resposta para este fenômeno está no dia-a-dia do são-marquense.

"O transporte é a alternativa econômica mais viável para esta região, o segmento agrícola é prejudicado pelas condições irregulares do solo", diz Luiz Antonio Rizzone, historiador, psicólogo e autor do livro "A História de São Marcos", complementando que o fator mais importante para a inclinação do povo são-marquense ao transporte foi a abertura da BR 116 em 1920. "A rodovia nos colocou definitivamente em contato com o País". Rizzone cita no livro que os primeiros caminhões da cidade chegaram no final da década de 20. Naquela época o caminhão passou a fazer parte da história local e muitos carreteiros pioneiros passaram a fazer parte da história do transporte rodoviário do País, como é o caso de Carlos José Michelin, o primeiro a adquirir um Scania na região e fundador da Rodoviário Mi-



Fotos: Emanuel Alves Pereira

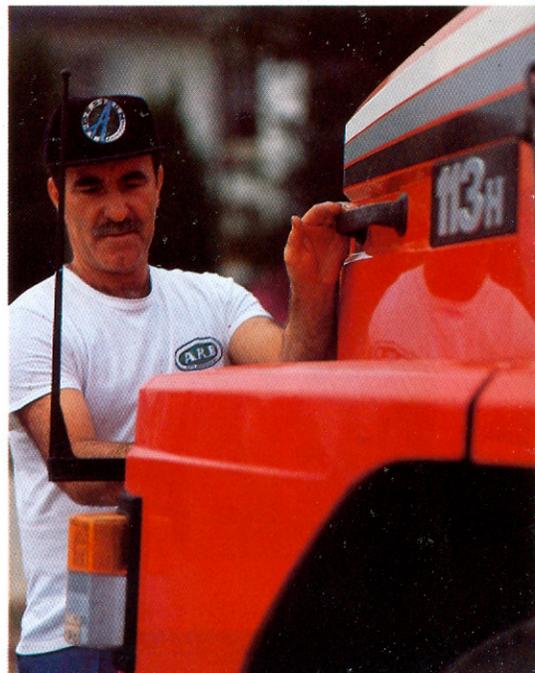
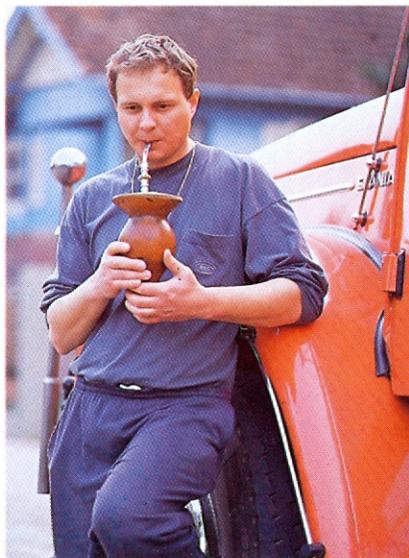
chelom, hoje uma das maiores transportadoras de cargas frigoríficas do Brasil.

De pai para filho

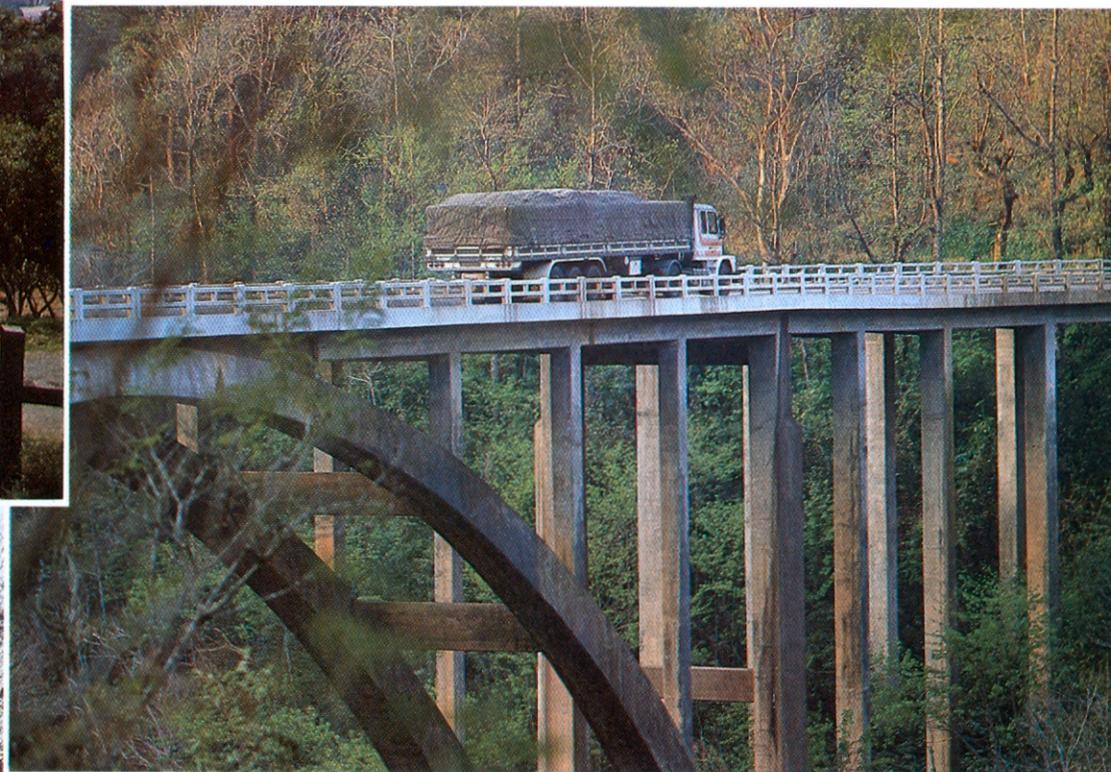
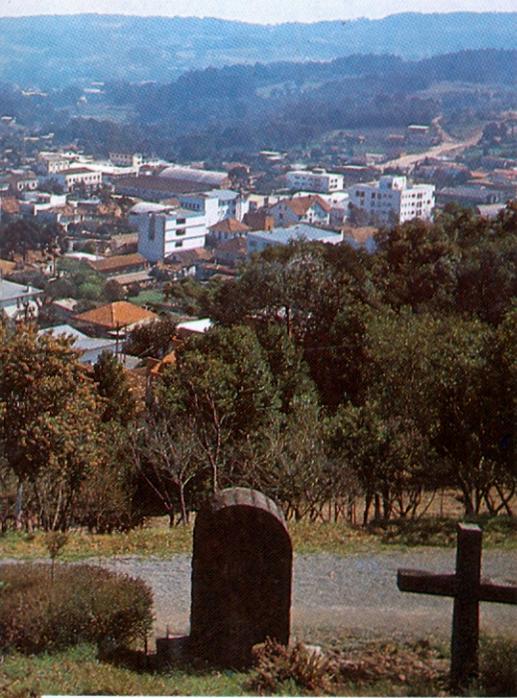
O São-marquense é um povo orgulhoso de sua origem e também de sua tradição italiana. A grande maioria das casas mantém o estilo arquitetônico dos colonos do século passado. Casa grande de madeira, lareira, porão e um parreiral ao fundo, esse é o padrão. No porão guardam cuidadosamente

a bebida mais popular da Serra Gaúcha, depois do chimarrão, é claro: o vinho. Nem mesmo a prosperidade dos carreteiros autônomos e pequenos transportadores transformou o estilo de vida do são-marquense. Antenas parabólicas e casas modernas estão presentes em todas as ruas, mas o parreiral, o porão, a simplicidade, o vinho e, é lógico, um Scania com carreta, continuam.

"A situação dos autônomos não está muito boa", inicia a conversa João Gabriel Soldatelli, saboreando de forma ritualística seu



**As paisagens,
inusitadas e belas, são características
marcantes da região.**



**A tradição sulina
e o carinho pelos
Scania, sempre
presentes.**

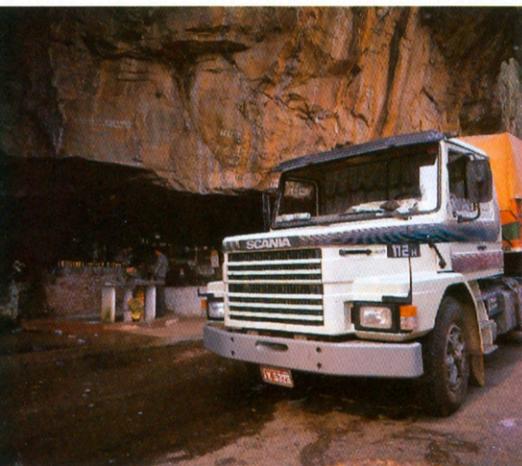
chimarrão. Carreiro há 18 anos, João começou sua carreira no transporte dando continuidade à profissão do pai, Vitor Soldatelli. "A vida na estrada está no nosso sangue, vem de pai para filho", diz João que em 1982 comprou seu Scania e passou a operar no escoamento da safra de arroz do extremo sul para São Paulo e região. Hoje proprietário de um T 112, ano 86, Soldatelli tem planos para um Scania mais novo ainda este ano. Por que Scania? "Porque dá mais lucro", responde sorrindo.

A terceira geração dos Soldatelli, o garoto Luciano, tem apenas seis anos, mas já sabe tudo sobre caminhão (dá partida com a maior desenvoltura). Ele tem opinião formada sobre seu futuro profissional: "Não quero ser carreiro, não. Quero ser transportador". É uma tendência.

ficar fora de casa no máximo 15 dias. Mas a média de ausência do lar dos autônomos da região é de 30 a 40 dias. Nesse período a senhora soberana das finanças domésticas e, o mais importante, da pequena empresa, é a esposa. Marisa Tomé Soldatelli, para variar também filha de carreiro, é quem cuida da economia do lar e da empresa. João se preocupa com a carga, preço do frete e manutenção do caminhão. Marisa, por outro lado, além de cuidar dos afazeres domésticos, administra as despesas da casa, paga a reforma do caminhão, as prestações e negocia prazos de financiamento nas oficinas e autopeças. Considerando, dessa forma, cada autônomo de São Marcos como

A mulher e o caminhão

Por ser casado e ter um filho, João organizou um esquema de trabalho que lhe permite



uma empresa, o marido seria o diretor operacional e a esposa a diretora de finanças.

As mulheres de São Marcos têm papel importante e imprescindível para o sucesso dos autônomos. Algumas, no entanto, ganham notoriedade pela forma inusitada de administração dos transportes. É o caso de Dona Erci Doncatto, cujo marido é agricultor, tem um filho cirurgião e outro carreteiro. Polivalente, Dona Erci administra à mão-de-ferro uma fazenda, uma malharia e a transportadora que conta com uma frota de quatro Scania (um 110, um 112, um 113 e um 142). O 113 foi adquirido recentemente pelo sistema de consórcio. Qualquer negócio relacionado a caminhões, D. Erci trata pessoalmente. "Por trás de todo carreteiro de sucesso, existe uma mulher brilhante, uma economista em potencial", conta Erci, toda prosa e orgulhosa de seu potencial.

O caminhão, a mulher e a religião formam o tripé de sustentação da sociedade são-marquense. "O caminhão dá o suporte econômico, a mulher, a segurança e a religião, a fé que nos une", diz o motorista Armingo Mussoi, durante uma pausa para uma oração na Gruta Nossa Senhora Aparecida, conhecida como "Gruta da Santinha". Não é por menos que a maior festa religiosa de carreteiros do País acontece em São Mar-

O caminhão, a mulher e a religião formam o tripé de sustentação da sociedade são-marquense



cos, no dia de Nossa Senhora Aparecida. Há décadas, os devotos carreteiros fazem uma procissão motorizada onde todos os caminhões são benzidos pelo pároco local. Nos primeiros dez dias de outubro, quando acontece a festividade religiosa, a maioria dos carreteiros são-marquenses estão em casa. "Aproveitamos esta época para rever amigos e até vizinhos carreteiros que, às vezes, só trocamos cumprimento na estrada", conta João Soldatelli.

O progresso sobre rodas

Através dos caminhões, São Marcos passou a ser um município forte e industrializado. "50% da economia da cidade depende do transporte rodoviário", diz Edejaime Gioatto, prefeito de São Marcos. Com uma cidade cuja base econômica está alicerçada no segmento de transporte rodoviário não é difícil imaginar as consequências desastrosas de uma crise no setor. "A atual crise provocou uma drástica freada na construção civil,

um dos termômetros do fôlego financeiro dos carreteiros da região”, salienta o prefeito, mostrando alguns números: em 1990, um ano bom para o transporte, foram construídos 49 mil metros quadrados de obras no município; em 1991 este número caiu para 23 mil m² e, até agosto deste ano, apenas oito mil m².

A indústria e o comércio de São Marcos,

assim como a construção, estão diretamente ligadas ao desempenho do segmento de transporte rodoviário. “Quando o transporte vai bem, São Marcos vai bem”, é frase corrente na região. A maior concentração de retíficas, lojas de autopeças, funilarias, mecânicas, eletricitas, casas de acessórios, fabricantes de peças e outras coisas do ramo está no município. A agricultura, princi-

palmente a viticultura, tem, também, uma grande participação na economia da cidade.

O povo são-marquense é assim. Um jeito simples e todo peculiar de viver, muitas vezes na boléia de um caminhão. Os mais idosos recordam os tempos difíceis da colônia quando aportaram no litoral sul do País sem nada no bolso. “Só vontade de trabalhar”, conta Domingos Scodro, 72 anos, um dos pioneiros do transporte, esbanjando saúde e hospitalidade. Degustando seu sagrado e diário copo de vinho caseiro, “Seu Domingos” cuida, hoje, das terras da família e supervisiona pessoalmente o feito de duas de suas especialidades culinárias: o salame e a copa. A família Scodro seguiu à risca o exemplo do patrono. Seu filho Rudimar trabalha na fazenda, possui um T 112 e faz parte de um grupo de consórcio de outro Scania. Seu neto Gerson é um transportador com três Scania, dois T 112 e um T 142. Na hora do almoço, como manda a tradição da boa família italiana, todos se reúnem, falam alto, bebem vinho, comem o típico “macarrone da mama” e, vez por outra, acertam a compra de mais um Scania. “Gostamos de família grande”, brinca o “nono” Domingos. ●



***A presença da cultura italiana,
entre a arquitetura típica europeia
e o lazer.***

clientes

MORADA DO SOL



**MANUTENÇÃO E DIVERSIFICAÇÃO,
O SEGREDO DO SUCESSO**

A Morada do Sol, sediada em Araraquara (SP), é uma das principais transportadoras de suco de laranja de São Paulo. Mas, apesar do sucesso da indústria cítrica no mercado internacional, com conseqüente aumento de produção a cada ano, as atividades da transportadora ramificaram-se para outros setores como leite e grãos. "Diversificamos para não termos veículos ociosos nunca", diz Renato Magnani, diretor-presidente da empresa. Instalado em uma moderna sala, ao lado do CPD, Renato é a segunda geração administrativa da Morada.

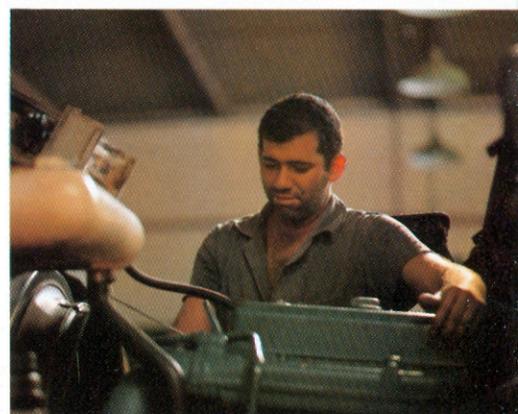
A história desta empresa começou em 1957, quando Ivo Magnani, pai de Renato, transportava leite para a Nestlé. De lá para cá, foram 35 anos de constante sucesso e desenvolvimento, que fizeram da Morada do Sol uma das mais bem administradas transportadoras do Brasil.

O "know how" adquirido no transporte de produtos perecíveis credenciou a Morada

A Morada do Sol, que neste ano esta completando 35 anos de atividades, possui um rigoroso esquema de manutenção preventiva e diversificação de atividades que lhe permite, mesmo em tempos difíceis, estar operando a todo vapor.

do Sol para trabalhar no transporte de suco de laranja, em 1962, da região para o porto de Santos. O salto econômico da citricultura, no início dos anos 80, levou, de carona, a transportadora. Com uma frota atual de 106 caminhões, todos Scania, e 150 carretas (70% tanque), a Morada trabalha com leite, combustível, carga seca e indivisível. "Nossa filosofia é ter um número maior de semi-reboques para obter uma melhor performance com a diversificação nas operações". Nos meses da safra da laranja, 85% dos

Fotos: Emanuel Alves Pereira



caminhões ficam concentrados no transporte do suco, os outros 15% nos contratos com a Nestlé. "Nessa época contratamos serviços de terceiros", diz Renato.

No período de safra, onde os caminhões praticamente não desligam o motor fazendo o trajeto Araraquara-Santos, o grande problema para a transportadora, segundo Renato, é a falta de operacionalização do sistema de carga e descarga da fruta "in natura". "Raramente conseguimos carregar e descarregar em menos de 35 horas, o normal seriam 22 horas", observa Renato. O porto de Santos é outro problema: "Estamos tentando voltar carregados, mas não é viável devido à morosidade e o preço do frete", diz. Para dar agilidade ao processo de escoamento da safra cítrica e respeitar os rigorosos prazos de exportação, a Morada do Sol não pode se dar ao luxo de esperar carga com frete vantajoso no porto.

Manutenção cuidadosa

A Morada do Sol trabalha com as principais esmagadoras de laranja do País. Exceto a Citrosuco, que tem frota própria, a transportadora leva suco a granel para a Cargil, suco em tambor para a Frutropic, Cambui Citros e Central Citros e laranja "in natura" para a Cutrale. "Na época da safra temos que

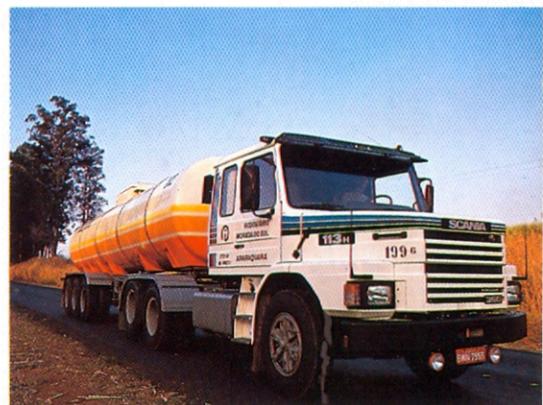
cumprir os compromissos com essas empresas que, por sua vez, têm sérios compromissos com o exterior", conta Renato. Para não comprometer a preciosa carga laranja, principalmente o suco que, apesar de acondicionado congelado em tanques especiais de aço inox, pode estragar caso haja algum problema que retenha o caminhão na estrada por mais de cinco horas, a Morada montou o mais rigoroso esquema de manutenção preventiva que já se teve notícia em uma transportadora brasileira.

"Temos mecânicos especializados de plantão 24 horas por dia para prestar socorro imediato em qualquer ponto do trajeto Araraquara-Santos", diz Renato, salientando que raramente enfrentam tais ocorrên-



sem que o caminhão fique parado por muito tempo esperando o conserto", conta Hage. Para dar suporte ao seu esquema de manutenção, principalmente quando a empresa está operando em outros estados, a Morada desenvolveu um ônibus-oficina equipado com dormitório, escritório, almoxarifado de peças e oficina completa, com mecânico, auxiliar e todas as ferramentas.

Ao todo, dos 200 funcionários da transportadora, 60 estão diretamente ligados à manutenção. "Um outro item importante para o sucesso de nosso esquema é a padronização da frota. Somos especialistas em Scania", coloca Hage, que, inclusive, estagiou durante um ano nas oficinas da concessionária Tarraf, de Araraquara. Para dar ain-



cias. "Nossa manutenção preventiva atingiu a excelência e nossos veículos, apesar da idade média (sete anos), não quebram", afirma. Ricardo Ferraz Hage, gerente de manutenção da empresa, é hoje o homem chave da Morada: "Com a manutenção preventiva eliminamos o custo elevado da manutenção corretiva", observa Hage, que divide a manutenção em três partes — manutenção de operação (basicamente treinamento e reciclagem de motoristas); manutenção preventiva (foi elaborado um plano de ação de acordo com a necessidade da empresa) e manutenção corretiva (primando pela substituição do componente ao invés de arrumá-lo).

Estoque ágil

A Morada do Sol mantém um completo estoque de peças e componentes originais Scania (algo em torno de cinco mil itens) que vai desde um simples parafuso até um conjunto completo de cabine, motor e caixa de câmbio. "Esse é um estoque oneroso mas nos permite substituir qualquer componente

A filosofia da empresa é apostar na manutenção preventiva.

da mais suporte ao rígido esquema de manutenção da Morada, Hage implantou, há dois anos, a revisão de chegada. Trata-se de uma revisão rápida, de 15 minutos, em todos os veículos que chegam à sede da empresa. O caminhão pára para abastecer na portaria e o motorista começa imediatamente a acionar todas as luzes, checka os níveis de água e óleo e, com o auxílio de um mecânico, examina a suspensão, o freio e o cardã. "Criamos este hábito da revisão instantânea de entrada para nos dar a segurança de que todo caminhão estacionado em nosso pátio está pronto para o trabalho imediato", comenta Hage. ●

MAIS ÔNIBUS PARA VENEZUELA

A Venezuela está se firmando como um grande mercado para a Scania. Recentemente, o país adquiriu 12 ônibus K 113 e já fechou negócio para o fornecimento de mais seis unidades do mesmo modelo. São mais três K 113 para a Aeroexpreso Ejecutivo que, com essa compra, completa seis Scania novos em sua frota e mais três K 113 para a Rápidos Maracaibo, que já tinha adquirido dois desses modelos no negócio anterior. Na foto, o lote de seis K 113, do negócio anterior, prontos para serem entregues à Rodovias de Venezuela.



TRANSPORTADORA BOLIVIANA QUER PADRONIZAR COM SCANIA



A Scania do Brasil fechou um contrato com a Flota Unificada, da Bolívia, para o envio de oito F 113 encarroçados pela Marcopolo (Viaggio). Os veículos farão o roteiro Santa Cruz de La Sierra - Cocha Bamba - La Paz, além de atender localidades de difícil acesso em elevadas altitudes. A Unificada possui uma frota de 20 veículos e optou pela padronização com ônibus F devido às condições adversas de terrenos apresentadas no roteiro onde opera.

TREINAMENTO DE PÓS-VENDA, TRÊS DÉCADAS ENSINANDO

Tudo começou em 1962 com uma pequena sala com capacidade para atender, no máximo, 15 alunos. E foram 15 exatamente os alunos atendidos no primeiro ano de funcionamento do Treinamento de Pós-Venda da Scania, naquela época conhecido como Escola Técnica. Hoje, completando 30 anos, o Treinamento de Pós-Venda da Scania já treinou mais de 46 mil alunos e conta com uma das mais modernas infra-estruturas de treinamento do País.

No ano passado foi inaugurado o novo prédio, aumentando a capacidade de atendimento em 40%. Para apoio existem três escolas regionais (Londrina, Eldorado do Sul e Belém) e mais uma unidade volante, equipada para aulas teóricas e práticas, que circula o Brasil inteiro com capacidade para atender oito alunos por curso. O Treinamento de Pós-Venda ministra, também, cursos específicos em alguns países da América do Sul, como o Chile, por exemplo.

As novas instalações do Treinamento de Pós-Venda tem capacidade para atender 175 alunos por vez, possui sete salas, sendo uma teórica e seis técnicas. Essas salas possuem desde as mais elementares ferramentas até equipamentos de última geração para prestar manutenção a qualquer produto Scania. Primando pela eficiência e qualidade dos seus serviços, o Treinamento de Pós-Venda da Scania mantém, também, três boxes para aulas práticas de manutenção e revisão.

CONSÓRCIO NACIONAL SCANIA FAZ 10 ANOS

O Consórcio Nacional Scania está completando uma década de existência neste ano. Nascido de um acordo entre Scania, Asso-brasc e Battistella, o consórcio já entregou mais de 13.850 veículos e, atualmente, conta com 5.800 consorciados ativos.

clientes



A Transportes Pedron recebeu mais um Scania T 113 da Supercar para agrupar-se à sua frota de 19 caminhões (oito Scania).



Plínio Letti recebeu seu T 143 da Ediba, de Lages.



Irmãos Lopes entrega a sexta unidade Scania para a Teixeira Rosa Transportes.



Grein & Cia complementou sua frota de seis Scania com mais esse T 113.



A Supercar, de Santo André, entregou também mais cinco T 113 à Transbraçal, transportadora que opera com 150 caminhões, dos 30 veículos pesados, 23 são Scania.



Transportes Coletivos Rondonópolis, de Mato Grosso, recebeu seus dois primeiros F 113 que estão fazendo muito sucesso na cidade.



Futoshi Matsuda completa sua frota de 19 Scania.



Em Camaquã/RS, a transportadora Gilbertaine adquiriu seu quinto Scania da Suvesa, de Pelotas/RS.



A Transportadora Bortolo, de Caçador/SC, recebeu, através do Consórcio Nacional Scania, um T 113.

Os madeireiros de Maranhão e Pará estão conhecendo o desempenho do R 113 E 6x4 que está em demonstração na região. O veículo, que está operando em terreno totalmente arenoso, tem a vantagem de transportar mais carga com mais rapidez e conforto.



Com um projeto para adquirir seis novos Scania anualmente, a Transportadora Ajofer recebeu as primeiras unidades deste ano da Supercar.



Fundada em 1972, a Transbibe só trabalha com Scania. Com uma frota de 11 pesados, Ademar Muniz faz questão de receber seu novo T 113 ao lado do impecável L 76, de 1968.



Adelmo Perina recebeu seu T 113 da Irmãos Lopes para operar no transporte a granel. Meses depois, Adelmo recebeu mais um T 113 através do consórcio.



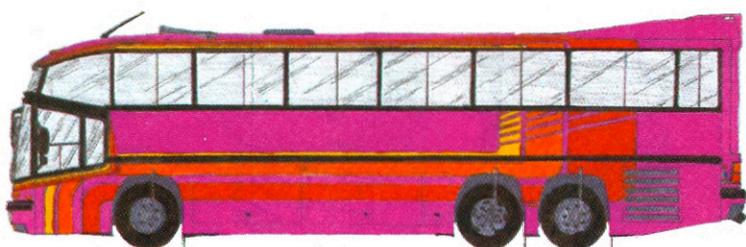
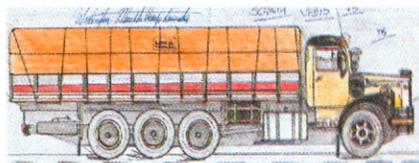
A Industrial Porto Rico, usina de açúcar e álcool de Maceió/AL, acaba de adquirir da Novepe, concessionária da região, um lote de 10 T 113 E 6x4 para operar no escoamento da safra canavieira alagoana. Com esta aquisição, a Porto Rico passa a contar com 19 Scania em sua frota.

clube do rei



O moderno e o antigo

Washington M. A. Lacerda, de São Paulo/SP, caprichou nos dois desenhos o Scania Vabis e um ônibus psicodélico.



Viajando com o pai

Meu pai tem um T 112 e nas minhas férias da escola viajo junto com ele. Estou lhes enviando mais um de meus desenhos só que desta vez é um ônibus. Gostaria muito que fosse publicado, pois é um dos mais bem feitos que já fiz. Leandro Modesto Cainelli, Bento Gonçalves/RS.

Seu ônibus está muito bem desenhado e com uma cor bem especial. Chama a atenção.

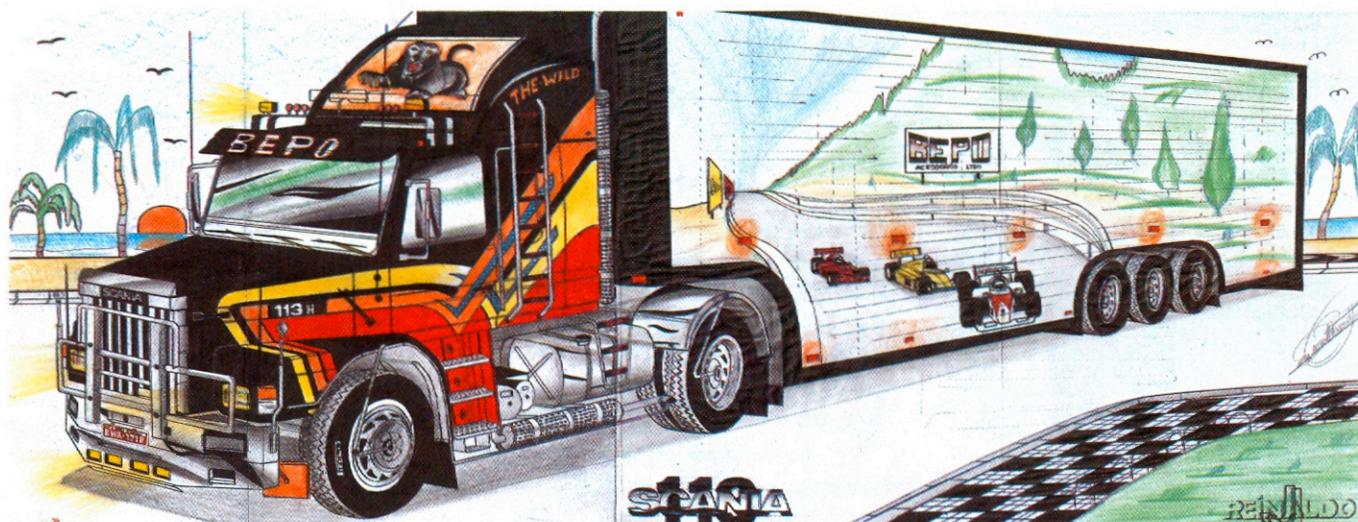
Aniversário

Uma singela homenagem do garoto Júlio César de Mello, de São S. do Cai/RS, aos 35 anos da Scania. Valeu.



Obra de arte

José Reinaldo Boaretto, de Jundiaí/SP, entende mesmo de desenho. Alguém discorda?



CONCESSÓRIAS

SCANIA DO BRASIL LTDA. - Av. José OdORIZZI, 151 - Tel.: (011) 752-9333 - Telex (011) 44066 - Caixa Postal 188 - CEP 09810-902 - São Bernardo do Campo - SP - Brasil

VEÍCULOS

ALAGOAS

Maceió (Rio Largo)
Novepa Nordeste Veículos Pesados Ltda.
BR-101, Norte, km 75 - Tel. 241.6833

AMAZONAS

Manaus
Arapaima Motores e Veículos Ltda.
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo - Tel. 237.4043

BAHIA

Feira de Santana
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
Av. Sudeste, 2735 - C.I.S. - Tel. 221.3434

Salvador
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-324, km 11,5 - Tel. 594.9911 - 594.7003

Vitória da Conquista
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-116, km 837
Tel. 422.5135 - 422.5136

CEARÁ

Fortaleza
Caquip Importação e Comércio Ltda.
BR-116, nº 7200 - Cajazeiras
Tel. 273.3355

DISTRITO FEDERAL

Brasília
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
Setor IA-S - Quadra 2, nº 251 - Tel. 233.6755

ESPIRITO SANTO

Vitória (Viana)
Venac Veículos Nacionais Ltda.
BR-262, km 9 - Tel. 236.1544

Cachoeiro do Itapemirim
Venac Veículos Nacionais Ltda.
Rua João Valcino, 14 - Tel. 522-1044

GOIÁS

Aparecida de Goiânia
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-153, km 14 - Tel. 283.6363

Goiânia
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
Av. Aderup, quadra 224, nº 235 - Cid. Jardim
Tel. 271.6044 - 271.6055

Rio Verde
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-060, km 420 - Tel. 621.3233

MARANHÃO

Imperatriz
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
BR-010, km 1349, nº 506
Tel. 723.1922

São Luís
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Av. São Cristóvão s/nº - Quadra 65 - Tirirical
Tel. 245.1919

MATO GROSSO

Cuiabá
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-364, km 6,5 - nº 623 - Tel. 361.3260 - 361.3460

Rondonópolis
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-364, km 204 - Distrito Industrial - Tel. 421.3555

MATO GROSSO DO SUL

Campo Grande
Movema Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.
Rod. M. da Costa Lima (BR-163), km 1
Tel. 387.3277

Dourados
Movema Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.
BR-163, km 9 - Tel. 421.0133

MINAS GERAIS

Contagem
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Rod. Fernão Dias, BR-381, nº 4000 - Tel. 396.1622

Governador Valadares
Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.
Av. Um, nº 59 - Vila Isa - Tel. 21.3130

Juiz de Fora
Itaipu Máquinas e Veículos Ltda.
Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 2955
Tel. 221.3092 - 221.3694

Muriáé
Covepe Com. de Veículos Pesados Ltda.
BR-116, km 706 - Tel. 721.3474 - 721.3444

Uberlândia
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-050, km 73 - Tel. 212.2511

PARÁ

Belém (Ananindeua)
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. 235.3011

PARAIBA
João Pessoa (Bayeux)
Novepa Nordeste Veículos da Paraíba Ltda.
BR-101, Norte, km 158 - Tel. 232.1686

PARANÁ

Cascavel
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-277, km 588 - Tel. 23.4611

Curitiba
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-116, km 400, nº 7484 - Tel. 262.4422
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-116, km 106,5, nº 1749 - Tel. 247.2244

Foz de Iguaçu

Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
Rua Carlos Soto Maior, 1011 - J. Jupira
Tel. 73.1774 - 73.1143

Guarapuava
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-277, km 350 - Bairro Trevo - Tel. 23.7945

Londrina
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
Av. Brasília, 3125 - Tel. 29.0780

Maringá
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.
BR-376, km 120 - Parque Industrial - Tel. 28.5757

Pato Branco
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
BR-158, km 339 - Tel. 24.2596 - 24.2841

Ponta Grossa
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.
Av. Souza Naves, 2601 - Tel. 22.2366

PERNAMBUCO

Recife
Novepa Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 2160 - Tel. 339-3911

PIAUÍ

Terezina
Itaim Máquinas e Veículos Ltda.
BR-316, km 03, nº 4785 - Tel. 227.1777 - 227.1767

RIO DE JANEIRO

Barra Mansa
Equipo Máquinas e Veículos Ltda.
Rod. Pres. Dutra, km 265,5 - Tel. 42-2332

Rio de Janeiro
Equipo Máquinas e Veículos Ltda.
Rod. Presidente Dutra, 2351, km 2 - Pavuna
Tel. 371.5454

RIO GRANDE DO NORTE

Panamirim
Carajás Veículos Ltda.
BR-101, km 109,5 - Tel. 272.2593 - 272.2849

RIO GRANDE DO SUL

Canoa
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Rua Liberdade, 1051 - Tel. 476.2211

Carazinho
Brasdiecel S.A. Comercial e Importadora
Av. Flores da Cunha, 5200 - Vila Fay
Tel. 331.1122 - 331.1292 - 331.1785

Caxias do Sul
Brasdiecel S.A. Comercial e Importadora
Av. Juízo de Castilhos, 350 - Tel. 222.5344

Eldorado do Sul
Suvesa Super Veic. Ind. Com. Transportes Ltda.
BR-116, km 285 - V. Medianeira - Tel. 481.1900

Ijuí
Brasdiecel S.A. Comercial e Importadora
BR-285, km 337, s/nº - Tel. 332.3155

Lajeado
Brasdiecel S.A. Comercial e Importadora
Rod. BR-386, km 341, s/nº - Tel. 714.1481 - 714.1822

Palmeira das Missões
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mepal
Rod. RS-569, km 1 - Tel. 342.1770 - 342.1771

Passo Fundo
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mevepas
BR-285, km 181, Vainhos - Tel. 312.3692 - 312.3000

Pelotas
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
BR-116, km 519,5 - nº 4646 - Tel. 23.0144

Santa Maria
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
BR-392, km 351, nº 2425 - Tel. 222.2544

São Leopoldo
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Av. Senador Salgado Filho, 2857 - Scharlau
Tel. 592.3144

Uruguaiana
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.
Rua Dr. Maya, s/nº - B. Cidade Nova
Tel. 412.4141 - 412.4994

Vacaria
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mecacil
BR-116, nº 8523 - Tel. 231.1433 - 231.1434

RONDÔNIA
Porto Velho
Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.
BR-364, km 2 - Tel. 222.2766 - 222.1211

Vilhena
Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.
BR-364, Quadra 81 - Setor 06 - Tel. 321.3715

SANTA CATARINA
Chapeco
Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR-282, km 538 - Colônia Cella
Tel. 22.5522 - 22.5098

CONCÓRDIA

Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR-153, km 95 - Tel. 44.2411 - 44.2556

ITAJAI

Mecânica de Veículos Pícarras Ltda. - Mevalle
BR-101, km 117 - Tel. 46.1447

JOINVILLE

Mecânica de Veículos Pícarras Ltda. - Meville
BR 101, km 37 - Tel. 25.2597 - B. Costa e Silva

LAGES

Ediba Elétro Diesel Battistella Ltda.
BR 116, km 248 - Área Industrial - Tel. 22.3411

PÍCARRAS

Mecânica de Veículos Pícarras Ltda. - Mevepi
Rod. BR-101, km 101 - Tel. 45.0577 - 45.0776

TUBARÃO

Sobrave Soc. Brasileira de Veículos Ltda.
Rod. BR-101, km 335, B. Humaitá - Tel. 22.3511 - 22.3132

SÃO PAULO

Araçatuba
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rua Marcos Toquetão, 50
Tel. 23.2118 - 23.2119

Araraquara
Tarraf Filhos & Cia. Ltda.
Av. Tarraf, 1086 - Rod. W. Luis, km 269
Tel. 22.5766 - 22.5800

Bauru
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rod. Marechal Rondon, km 336
Tel. 23.2944 - 23.2690

Caçapava
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Presidente Dutra, km 131
Tel. 52.1611 - 52.1645

Guarulhos
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Rod. Presidente Dutra, km 228,1 - Tel. 940.2422

Marília
Transcam Comércio de Veículos Ltda.
Rua Alcides Nunes, 1020 - Tel. 22.4144

Osasco
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
Av. Presidente Kennedy, 2559 - Tel. 701.9900

Ourinhos
Movesa Motores e Veículos de São Paulo S.A.
Rod. Raposo Tavares, km 379,5
Tel. 22.2933 - 22.2521

Paulínia
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Rua Estocolmo, 1520 - Tel. 74.2489

Presidente Prudente
Movesa Motores e Veículos de São Paulo S.A.
Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 569,4
Tel. 21-4522

Registro
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
BR-116, km 449 - Tel. 21.1711

Ribeirão Preto
Escandinávia Veículos Ltda.
Rod. BR-386, km 341, s/nº - Tel. 626.9900 - 626.9910

Santo André
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
Av. dos Estados, 2257 - Utinga - Tel. 447.2755

Santos
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.
Marginal direita da Via Anchieta, 2645
Tel. 30.2978 - 30.2980

São José do Rio Preto
Tarraf Filhos & Cia. Ltda.
Av. Tarraf, 3210 - Tel. 24.0200

São Paulo
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Praça Gaúcha, 81 - Moinho Velho - Tel. 272.7155

São Paulo
Codema Comercial e Importadora Ltda.
R. Prof. Ulpiano Pinto de Souza, 54 - J. Andaraí
Tel. 954.0422 - 954.0056

São Paulo
Codema Comercial e Importadora Ltda.
Av. Raimundo Pereira Magalhães, 1780 - B. Piqueiri
Tel. 876.4777

Sorocaba
Supercar Comercial e Importação de Veículos Ltda.
Rod. Raposo Tavares, km 102 - B. Vossoroca
Tel. 21.1611

Sumaré
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.
Via Anhangüera, km 114,5 - Tel. 64.1890

SERGIPE
Araçaju (Nossa Senhora do Socorro)
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.
BR-101, km 93 - Tel. 224.2184 - 224.1204

TOCANTINS
Gurupi
Vepesa Veículos Pesados Ltda.
BR-153, km 624 - Tel. 851-1440 - 851-1564

MOTORES

ALAGOAS

Maceió
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Av. Durval de Goes Monteiro, 7777
Tel. 324.1926 - 324.1851

AMAZONAS

Manaus
Arapaima Motores e Veículos Ltda.
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo
Tel. 237.4043 - 237.5710

BAHIA

Salvador
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
BR-324, km 0 - Retiro - Tel. 244.3344

CEARÁ

Fortaleza
Caauto Motores Peças e Serviços Ltda.
Av. da Abolição, 4140 - Tel. 263.1166

ESPIRITO SANTO

Vitória (Viana)
Venac Veículos Nacionais Ltda.
BR-262, km 9 - Tel. 236.1544

MARANHÃO

Imperatriz
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
BR 010, km 1349, nº 506
Tel. 721.6821 - 723.1922

São Luís
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.
Av. São Cristóvão, s/nº - Q. 65 - Tirirical
Tel. 245-1919 - 225.1513

MATO GROSSO

Cuiabá
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.
Av. Fernando Correa da Costa, 5.221
Tel. 361.1605 - 361.1650

MINAS GERAIS

Belo Horizonte
Euminas Máquinas e Equipamentos Ltda.
R. Itapetinga, 4086 - Tel. 441.2400

PARÁ

Ananindeua
Guatapará Motores e Veículos Ltda.
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. 235.3011

SANTARÉM

Guatapará Motores e Veículos Ltda.
Av. Tapações, 906 - Tel. 522-3030

PARANÁ

Curitiba
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.
Rua Frei Orlando, 1453 - Alto Cajuru - Tel. 262.4323

PERNAMBUCO

Abreu e Lima
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Estr. PE 18, km 1, Distr. Incl. Paulista - Tel. 531.1414

RECIFE

Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Estrada dos Remédios, 1462 - Tel. 445-2655

RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.
Av. Paris, 408, Bonsucesso - Tel. 280.5346

RIO GRANDE DO NORTE

Natal
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Rua Senador Salgado Filho, 1904 - Tel. 231.0611

RIO GRANDE DO SUL

Porto Alegre
Orid S.A. Indústria e Comércio
Av. Assis Brasil, 4750 - Tel. 42.0827 - 42.0027

Rio Grande
Orid S.A. Indústria e Comércio
R. Francisco Campelo, 465 - Tel. 32.5373 - 32.6641

RONDÔNIA

Porto Velho
Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.
BR-364, km 2, s/nº - Tel. 222.2766 - 222.1211

Vilhena
Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.
BR-364 - Quadra 81 - Setor 06 - Tel. 321.3715 - 3202

SANTA CATARINA
Itajaí
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.
Rua Pedro Ferreira, 180 Tel. 44.5233

SÃO PAULO
Pedernerais
Estalheiros Centro-Oeste S.A.
Barranca do Rio Tietê s/nº - Tel. 52.3166 - 52.3087

Presidente Epitácio
Estalheiro Centro Oeste S.A.
Barranca do Rio Paraná, s/nº
Tel. 81.2344 - 81.2023

São Paulo
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.
Rua Baumann, 1248 - V. Hamburguesa
Tel. 261.9388 - 831-6133

SERGIPE
Araçaju
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.
Av. 31 de Março, 8000 A. B. América
Tel. 224.5124 - 224.6258

Brasil



“A NATUREZA JÁ FEZ A SUA PARTE.”

A mão que constrói o progresso é a mesma que destrói a Natureza.

Parte significativa do desenvolvimento mundial adveio do uso irrefletido dos recursos naturais. Felizmente, este tempo de exploração e progresso desordenados parece estar terminando. Começamos a viver a Era Ambiental.

Governantes e entidades privadas de todo o mundo se unem para debater e criar soluções para a questão do meio ambiente. É a vitória da tese, hoje universal, do desenvolvimento sustentado.

Esta filosofia já vem sendo adotada pela Scania há muitos anos. Investindo

continuamente em tecnologias de motores e veículos de transporte eficientes e ambientais, a Scania fabrica caminhões, ônibus e motores com um dos menores índices de emissão e de ruídos atualmente em uso em todo o mundo.

A Natureza já fez a sua parte. Cabe agora ao Homem buscar novos caminhos para o futuro, que levem ao desenvolvimento, mas que também atendam à necessidade de preservar nossos ecossistemas.

SCANIA

TECNOLOGIA A FAVOR DO MEIO AMBIENTE