

REI DA ESTRADA

ANO XI Nº 51



JANEIRO/FEVEREIRO 1993



A ENERGIA DA GRANDE CIDADE

A ERA DOS PESADOS

A cada ano o mercado brasileiro de caminhões dá demonstrações de sua irreversível vocação aos veículos pesados. No ano passado, com a comercialização de 8.402 unidades, este segmento específico teve uma significativa participação de 32,7% no total de caminhões vendidos no País. A Scania, com a venda de 3.211 unidades, manteve-se mais uma vez na liderança do mercado nacional com uma participação de 38,3%. Tal fato demonstra que, mesmo em tempos difíceis, a participação dos pesados vem aumentando progressivamente.

Não é um fenômeno, é a realidade econômica do setor de transporte de carga do Brasil. O sucesso no cultivo de grãos em regiões não tradicionais, aliado a um País de dimensões continentais, foi um fator decisivo pelo sistemático aumento na demanda por caminhões pesados que vem sendo registrado já há mais de dez anos. Nessa premissa, há de se considerar a relação custo/benefício, que reforça, técnica e economicamente, o emprego de caminhões pesados nas estradas.

A frota brasileira de caminhões pesados até dezembro do ano passado era de 114 mil unidades, 14,9% do total de caminhões em circulação no Brasil (estima-se uma frota ativa de 770 mil veículos), apresentando um crescimento de quase 2% em relação a 1991 quando foram registrados 112 mil caminhões pesados. Esse crescimento vem se mantendo constante, foi de 3,5% em 1990 e 3% em 1991. A médio prazo, conforme estudos realizados no setor, a participação dos pesados na frota total evoluirá para mais de 25%, a exemplo do que já ocorre em diversos países da Europa e nos Estados Unidos. É uma questão de economia de escala num País que precisa reduzir os seus custos.

A Scania sabe desta realidade. Tanto, que realiza contínuos investimentos com o objetivo único de modernizar ainda mais o seu parque produtivo para continuar, como tradicionalmente sempre foi, a líder deste promissor mercado, com produtos eficientes e competitivos.

4 GERAÇÃO DE ENERGIA

Com 12 milhões de habitantes, a maior metrópole da América do Sul funciona como um coração que nunca pode parar. E para alívio do Brasil, São Paulo nunca parou. Suas dezenas de atividades vitais são mantidas, mesmo nos grandes blecautes, graças a poderosos grupos geradores de energia que garantem a normalidade diante do caos.

10 RECICLAGEM

Engajada na questão ambiental, a Scania produz caminhões de baixa emissão e vai mais longe. Hoje, 85% dos materiais que compõem os caminhões da marca são recicláveis. Uma maravilha de tecnologia e um alívio para a natureza.

11 TREINAMENTO

Com 250 cursos programados para este ano, o Treinamento de Pós-Venda da Scania se confirma como um dos mais importantes serviços prestados aos clientes da marca.

12 SERRA GAÚCHA

No Sul do Brasil, a BR 116 corta sinuosamente o local mais europeu do País. Trata-se da Serra Gaúcha onde o clima, a cultura e o povo transportam os viajantes para as mais fiéis tradições italianas e alemãs.

17 PLUMA

Numa das mais longas viagens de ônibus do mundo, a Pluma transporta uma média de 22 mil pessoas por ano do Rio de Janeiro, no Brasil, à Santiago, capital chilena. São mais de 4 mil km de uma rotineira aventura onde não faltam desertos, montanhas e muita neve.



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 Stefani
(MTb nº 18.644)

Redator:
Mauro Sérgio Cassane
(MTb nº 19.786)

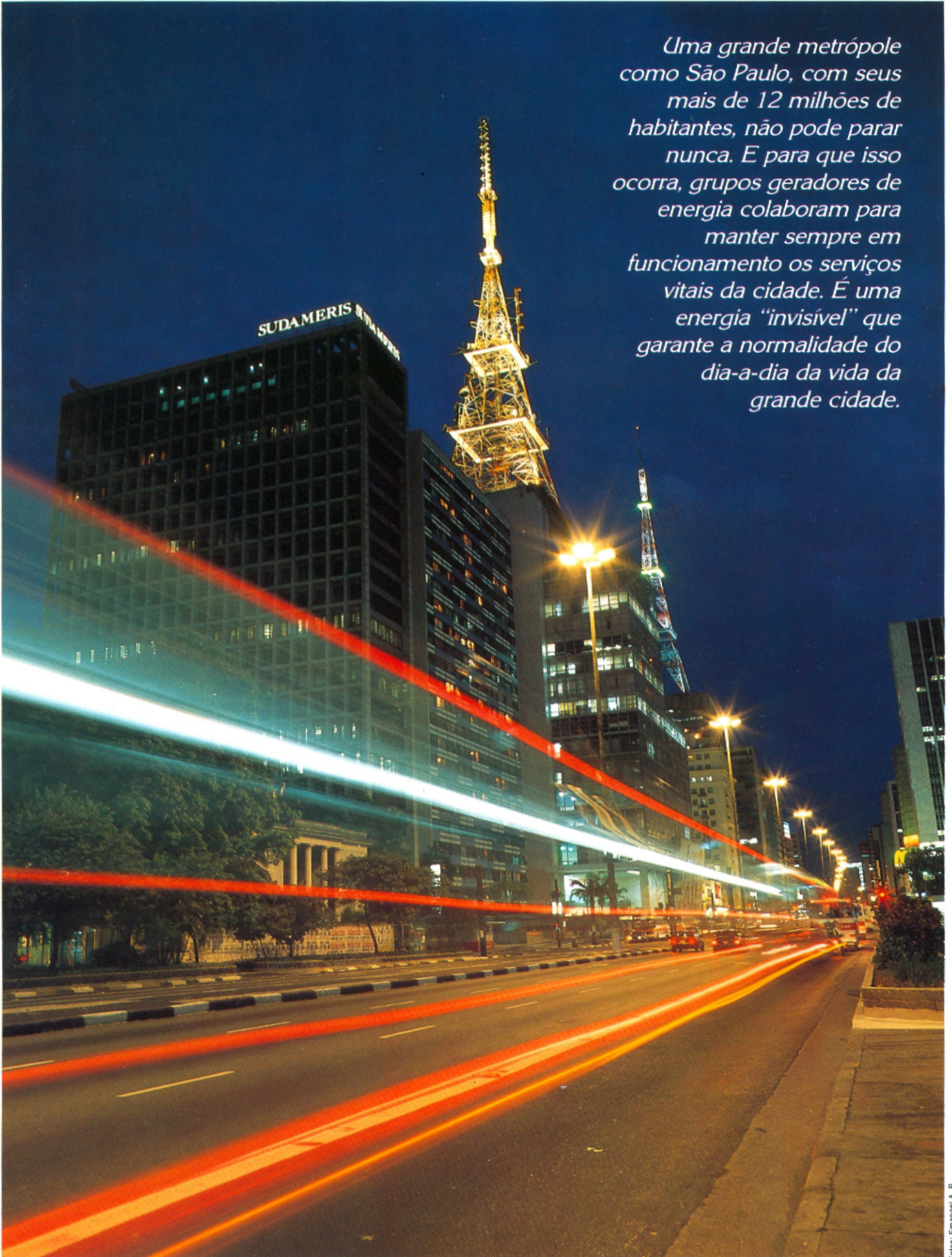
Fotografias:
Eduardo Mello

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

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151
São Bernardo do Campo - SP - CEP 09810-902
Fone (011) 752-9131 - Publicação filiada à Aberje.
É autorizada a reprodução de qualquer matéria
editorial desde que citada a fonte.

Tiragem desta edição:
45.000 exemplares.

Uma grande metrópole como São Paulo, com seus mais de 12 milhões de habitantes, não pode parar nunca. E para que isso ocorra, grupos geradores de energia colaboram para manter sempre em funcionamento os serviços vitais da cidade. É uma energia "invisível" que garante a normalidade do dia-a-dia da vida da grande cidade.



A ENERGIA VITAL DA GRANDE CIDADE

Texto: Darci Higabassi

O slogan "São Paulo não pode parar", cunhado há muitos anos para simbolizar a grandeza e a pujança do crescimento da maior metrópole brasileira, tem a contribuição da Scania. A empresa está presente no dia-a-dia de São Paulo em duas faces. A visível, que lhe deu fama e notoriedade em todo o mundo, é a sua tradicional marca que aparece em ônibus e caminhões que circulam pela cidade. A face invisível, praticamente anônima, encontra-se em segmentos vitais, como serviços telefônicos, controle de trânsito, metrô, terminais de ônibus, hospitais, etc, somente para citar alguns.

Essas atividades só não sofrem interrupções ou acumulam prejuízos quando há uma queda da energia fornecida porque todas as vezes que isto ocorre, imediatamente entra em funcionamento um sistema de geração de energia de emergência que conta com o apoio de motores Scania.

Os exemplos para mostrar a importância de um grupo gerador em atividades essenciais são inúmeros. O mais ilustrativo é o do blecaute de 1984, que deixou a cidade sem nenhuma energia por várias horas, provocando insegurança e muitos prejuízos. Algumas áreas, porém, não foram afetadas. Foi o que aconteceu, por exemplo, com o metrô, que já operava na linha Leste-Oeste com um sistema dotado de motores Scania.

"Naquela ocasião, não houve nenhum problema para os passageiros deixarem as estações, porque o grupo gerador entrou

rapidamente em funcionamento e os serviços essenciais foram mantidos", lembra o engenheiro José Ricardo Fazzoli Ferreira, chefe do Departamento de Projetos de Sistemas Eletromecânicos da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô). Quando caiu a energia as estações do Metrô ficaram às escuras, a primeira reação entre os usuários foi de medo, mas, com o acionamento do sistema de emergência em 15 segundos, permitindo a iluminação de áreas estratégicas, a ativação dos bloqueios e o serviço de comunicação, a saída dos trens e das estações foi tranquila.

Na época, outro serviço essencial para a cidade, o dos telefones, também pôde continuar em atividade graças à existência dos grupos geradores, muitos deles Scania. "No blecaute, houve congestionamento das linhas telefônicas, porque o consumo sempre aumenta neste tipo de ocasião, mas os serviços não pararam", recorda o engenheiro Jorge Henrique Hansen, responsável pela manutenção da área central das Telecomunicações de São Paulo (Telesp), que abrange os prédios da Consolação, Benjamin Constant, 7 de Abril e Santa Efigênia.

Um dos hotéis cinco estrelas de São Paulo e um dos mais tradicionais do Brasil, o Ca' D'oro, que costuma receber em seus apreciados restaurantes clientes do porte do megaempresário Antonio Ermírio de Moraes, e hospedar executivos de outros estados e do exterior, também não sentiu o impacto daquele dia. Carlos Alberto de Carvalho, ge-



No transporte de massa mais importante da metrópole, a garantia de normalidade

rente de manutenção do estabelecimento há doze anos, recorda que o sistema de emergência, acionado por dois grupos geradores com motor Scania, foi usado durante três horas e trinta minutos durante o blecaute de 84.

Os três blocos que formam o complexo hoteleiro localizado no centro da capital paulista, continuaram suas atividades normalmente, para conforto dos clientes. "O sistema geração de energia de emergência é essencial, porque nossos clientes não podem prescindir de serviços como ar condicionado, televisão, lavanderia, elevadores e copa e cozinha", analisa Carvalho.

O Ca'D'oro, na ocasião, foi um verdadeiro oásis em meio à tormenta que se espalhou pela região central de São Paulo desde o final da tarde. Contando com um gerador de emergência há quatorze anos, o hotel só precisou de quinze segundos para acionar a energia. Enquanto isso, o centro da cidade só teria restabelecida a energia convencional às 23 horas.

Garantindo o "caixa"

A aplicação de motores Scania no sistema de geração de energia de emergência está em expansão, segundo o Departamento de Vendas de Motores da empresa. Um dos mais novos clientes é a Tecnologia Bancária S.A., empresa que administra o Banco 24 Horas (só em São Paulo, são de 600 a 700 mil usuários por mês), que instalou recentemente um grupo gerador Scania na sua central de atendimento no bairro da Bela Vista.

Os clientes das várias instituições financeiras que integram o Banco 24 Horas não imaginam nem de longe que há quatro meses, desde a instalação do equipamento, podem continuar pedindo informações à central sem problemas em razão desta providência. Assim, quando o cliente se encon-



tra num dos caixas automáticos (são 92 na cidade) e ocorre algum problema, basta pegar o telefone e ligar para a central, que mantém o sistema de informações funcionando mesmo em caso de queda da energia convencional.

Segundo o superintendente de operações da empresa, Graciano dos Santos Neto, a eficácia do Grupo Gerador já foi testada no final do ano passado, quando ocorreu uma queda da energia convencional e o sistema manteve a comunicação da central

com as máquinas por setenta minutos. Se não houvesse o equipamento de emergência, lembra Santos Neto, o usuário não poderia recorrer aos telefones instalados nos caixas automáticos.

Essa mesma facilidade de comunicação é estendida aos usuários do 24 Horas que se utilizam dos serviços dos postos da rede Shell, e dos que fazem compras nos hipermercados Eldorado, no Shopping Norte e do Shopping Eldorado, ou aos portadores do cartão Credicard junto aos lojistas e comerciantes.

Fator de vida

A presença dos grupos geradores na área de saúde é uma necessidade, como atestam dois hospitais da cidade, o Oswaldo Cruz, instalado no bairro do Paraíso e famo-



so pelos avanços nos processos cirúrgicos dos mais variados tipos, e o Ignácio Proença de Gouvêia, da prefeitura de São Paulo, localizado no bairro da Moóca, de fundamental importância, por ser o único hospital público da região.

O Hospital Oswaldo Cruz realizou 412 cirurgias em dezembro do ano passado, o que demonstra a importância de se ter um equipamento gerador de energia de emergência, pois ele mantém em funcionamento a Unidade de Terapia Intensiva (UTI), o Cen-

Os serviços de um grande hotel, a precisão de uma cirurgia, operações financeiras do Banco 24 Horas e a vital importância dos soros do Instituto Butantã são preservados em caso de uma pane no fornecimento de energia.

tro Cirúrgico e os corredores. "Um hospital precisa de um equipamento dessa natureza", afirma o engenheiro Arnaldo Gonçalves, responsável pela manutenção do sistema no hospital da prefeitura, que tem um grupo gerador com motor Scania há dez anos. Segundo ele, os problemas de falta de energia são imprevisíveis e podem comprometer todos os serviços prestados pelo hospital.

No hospital Ignácio Proença de Gouvêia, que atende 16 mil pacientes por mês e realiza pelo menos 100 operações mensais, duas áreas não podem ficar sem energia: UTI e Centro Cirúrgico. Nestas duas áreas, os geradores de emergência permitem manter em funcionamento, respiradores dotados de oxigênio, monitores cardíacos e focos cirúrgicos (foco de luz que permite à equipe médica ver o paciente na mesa de operação), entre outros equipamentos essenciais.

Com 92 anos de existência e fama que já atravessou fronteiras há muito tempo pelo "know-how" conseguido na fabricação de soros e vacinas e na excelência de suas pesquisas, o Instituto Butantã conta com cinco grupos geradores com motor Scania para não ter surpresas com a queda de energia.

De acordo com a professora Hisako Gondo Higashi, responsável pela área de produção de soros e vacinas do Butantã, ter um sistema com essa eficiência é a certeza de um trabalho de seis a oito meses não correr o risco de ser comprometido em caso de falta de energia. A professora explica que o processo de fermentação precisa ser efetuado a uma temperatura de 37 graus centígrados, a partir do qual o Butantã obtém a matéria prima para as vacinas dos mais variados tipos. As vacinas liofilizadas, como aquela contra o sarampo, necessitam de temperaturas entre 18 e 200 graus centígrados para que o processo de transformação do produto em pó tenha êxito.

Sem o sistema de energia de emergência e, em caso de pane no sistema normal, o Butantã perderia a sua produção, porque

algumas vacinas, como as contra o sarampo, necessitam ficar em freezer e câmeras frias a uma temperatura de 20 graus centígrados negativos; outras precisam ser conservadas a temperaturas que variam entre 4 e 8 graus".

O diretor do Instituto Butantã, professor Isaías Raw, informa que um serviço permanente de manutenção dos grupos geradores assegura o perfeito funcionamento do sistema. Raw lembra que o Butantã não pode ficar sem um sistema desses porque, entre outras atribuições, fornece vacinas para programas desenvolvidos pelo Ministério da Saúde. Até o final deste ano, revela, o Butantã começará a exportar soros.

Em tudo o que se vê

O uso dos grupos geradores está cada vez mais diversificado, comprovando que as empresas sentem falta de um equipamento que lhes dê a segurança de que suas atividades não serão afetadas em caso de uma eventual queda de energia.

A Rede Globo, líder absoluta de audiência no País, dispõe de dois grupos geradores com motor Scania. Um está instalado na torre do Pico do Jaraguá, garantindo que os sinais da emissora para o interior de São Paulo continuarão a ser enviados em quaisquer condições. O outro grupo gerador encontra-se no estúdio da Praça Marechal Deodoro, no bairro de Santa Cecília. O diretor de engenharia da empresa em São Paulo, engenheiro Eduardo Bicudo, informa que o equipamento representa uma tranquilidade, porque mantém a programação da emissora. Nas gravações do programa "Você decide", a emissora tem operado em paralelo o grupo gerador, o mesmo ocorrendo com as programações de fim de semana, como medida de precaução.

Um dos mais novos shoppings centers da cidade, o West Plaza, também utiliza, para um dos seus três blocos de prédios, um motor Scania no sistema de geração de

energia de emergência. O Bloco "C", que conta com duas lojas-âncora, a Mesbla e as Lojas Americanas, além de outras menores, utiliza esse sistema que, acionado, mantém em funcionamento os elevadores, as bombas de incêndio e a iluminação essencial. O gerente de operações e manutenção do complexo West Plaza, João Antonio Gatti, explica que a existência do equipamento é uma prioridade, lembrando que o shopping recebe verdadeiras multidões de visitantes, especialmente aos sábados, quando mais de 100 mil pessoas passam por suas instalações. Na véspera do último Natal, inclusive, este número chegou a 150 mil visitantes.

O bom atendimento ao usuário também é prioritário para a Socican, empresa que cuida do Terminal Rodoviário do Tietê, o

maior da América Latina e o segundo do mundo, perdendo apenas para o de Nova York. O diretor da empresa, João Haenel Filho, lembra que o grupo gerador com motor Scania com dez anos de uso, já chegou a funcionar quatro horas em razão de um acidente próximo a rodoviária. O grupo gerador, explica João Gustavo, é imprescindível para o Terminal, entrando em operação, numa emergência, em apenas 15 segundos a partir da queda da energia convencional. Nesse caso, funcionam 25 por cento do sistema de iluminação, som e telefonia, assegurando a manutenção das atividades básicas do Terminal.

O Terminal Rodoviário do Tietê também representa um outro exemplo fundamental da utilização de produtos Scania em grandes metrópoles. Estima-se que a maioria





Os grupos geradores Scania garantem a energia de emergência de uma cidade que não pára nem para dormir.

das 60 mil pessoas que embarcam e desembarcam todos os dias em suas plataformas viaja com veículos da marca, uma vez que a quase totalidade dos ônibus que ali estacionam são Scania.

Controlando o trânsito

Responsável pelo comando do trânsito na cidade, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) administra o intenso movimento de veículos (são 2,5 milhões de veículos/dia que circulam em São Paulo), agora com mais segurança, uma vez que há dois anos a empresa instalou duas unidades de grupos geradores Scania, que são utilizados na área operacional, para alimentar os computadores, o sistema de ar condicionado e a iluminação, na parte operacional, e a iluminação de emergência e o sistema de combate a incêndio, na parte não operacional.

A CET controla, por computador, os semáforos de quinhentos cruzamentos na cidade, relativo ao centro expandido de São Paulo. Segundo o engenheiro Edelcio Meggiolaro, supervisor do Departamento de Operações da CET, o sistema de geração de emergência permite que a Central de Controle continue a ter todas informações

necessárias para manter o fluxo de trânsito nas principais vias da cidade. "Sem o sistema, o trânsito pode ficar muito mais complicado, porque a Central não pode modificar os planos de tráfego", avalia.

Sem a energia de emergência, as mesas da CET, que ocupam um prédio no centro de São Paulo, perderiam também o contato, por rádio, com as 200 viaturas que, com operadores técnicos e analistas, percorrem diariamente as ruas e avenidas para atender a qualquer problema com os semáforos ou no trânsito.

O engenheiro Fábio Gama, chefe do Departamento Eletrotécnico da CET, explica que os grupos geradores instalados têm capacidade para absorver a demanda de mais de 500 semáforos, controlados por computador. A cidade tem 3.500 cruzamentos e, segundo Gama, a tendência é haver mais semáforos com controle dos computadores, para tornar mais ágil o trânsito.

Fora estas aplicações, outras dezenas de exemplos serviriam para ilustrar a presença constante da marca Scania no dia-a-dia de uma grande metrópole como São Paulo. Na própria segurança pública, através do Corpo de Bombeiros, a marca se faz presente nas viaturas de combate a incêndio. Mais alguns milhares de veículos, entre ônibus urbanos e de fretamento e caminhões circulam constantemente pelas ruas e avenidas da cidade, transportando os seus habitantes e levando o produto de seus trabalhos para todas as regiões do Brasil e alguns países do mundo.

Realmente São Paulo, a exemplo de todas as demais grandes metrópoles brasileiras e do mundo, não pode parar. E, se depender da Scania, não pára. ●



Os temas ambientais são cada vez mais discutidos nos dias de hoje, principalmente no setor automobilístico. Milhões de dólares são investidos todos os anos pelas montadoras no sentido de fazer com que os veículos, tanto automóveis como caminhões e ônibus, sejam cada vez menos nocivos ao meio ambiente.

Hoje, comprovadamente os veículos já são menos poluidores, tanto a nível de emissões como de ruídos. Mas o que está sendo feito no que se refere ao reaproveitamento de materiais? A reciclagem está fadada a ser uma questão ambiental básica na década de 90. Em vários países já existem, inclusive, legislações específicas sobre este importante tema.

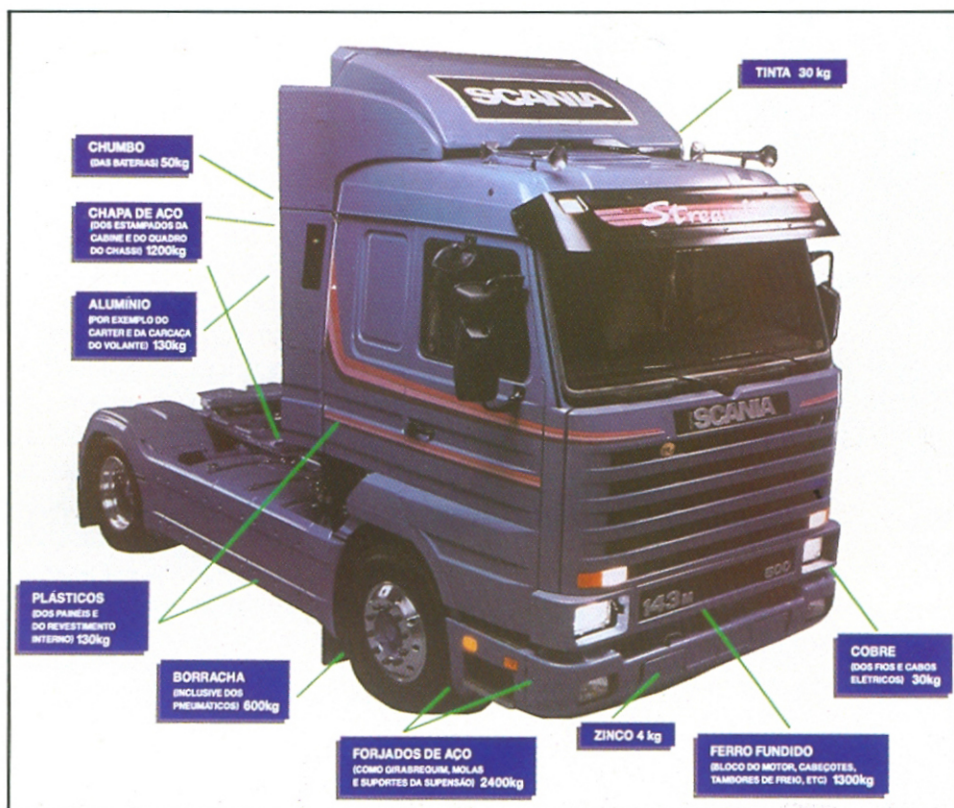
E os caminhões, poderão ser reciclados? Em se tratando de um caminhão Scania, por exemplo, pode-se afirmar, hoje, que grande parte das 8 mil peças de diversos materiais que compõem os veículos da marca já pode ser reaproveitada.

85% Reciclável

Se somarmos todos os materiais que compõem um caminhão Scania moderno, teremos aproximadamente 5,8 mil quilos, dos quais mais de 5,1 mil, ou mais de 85%, consistem em forjados, fundidos de ferro, chapas de aço, alumínio, chumbo e cobre, materiais que, por sua própria natureza, já podem ser amplamente reaproveitados atualmente.

Ou seja, depois de sucateados e sujeitos a um processo de separação, esses materiais podem ser devolvidos a seu fabricante original, para serem reciclados. É claro que essa sucata, ao ser recebida, terá que ser submetida a uma certa preparação, visto que todos esses materiais terão que atender a padrões de qualidade extremamente rigorosos.

Além disso, algumas idéias novas estão



O CAMINHÃO REICLÁVEL

surgindo recentemente no sentido de fazer com que os quase 650 Kg de borrachas e plásticos que compõem um caminhão Scania também possam ser reaproveitados. Um trabalho experimental vem sendo desenvolvido na Europa, por exemplo, no sentido de utilizar estes materiais como componentes para a pavimentação de estradas. Isto sem contar que determinados tipos de plásticos podem ser moídos e aproveitados em outras aplicações.

Neste contexto, inclusive, é interessante mencionar que a indústria automobilística utiliza menos plásticos do que inúmeras outras atividades industriais. Atualmente, cerca de 7% dos plásticos produzidos no mundo são utilizados para a fabricação de veículos, ao passo que a indústria de embalagens absorve mais de 33% da produção e 25% entram na fabricação de móveis, brinquedos, eletrodomésticos, etc.

As tintas constituem outro foco de amplo debate ambiental. No passado, elas continham vários solventes prejudiciais à saúde. Mas atualmente já está ocorrendo uma transição, ou para tintas em pó, ou para tintas que usam a água como solvente. Num caminhão Scania, por exemplo, as tintas metálicas não são mais oferecidas como acabamento original de fábrica, uma vez que constituem materiais altamente nocivos ao meio ambiente.

Em resumo, quando se seleciona os materiais que entrarão na fabricação de um caminhão, um dos fatores que devem ser cuidadosamente investigados é o objetivo da recuperação. A escolha dos materiais, obviamente, também é influenciada por inúmeros outros fatores, mas a possibilidade de reciclagem deve ter um peso importante, e um bom exemplo disso são os próprios caminhões Scania.

serviços

TREINAMENTO DA SCANIA FARÁ 250 CURSOS EM 1993

Para reforçar ainda mais a credibilidade de seus produtos no mercado brasileiro, a Scania do Brasil mantém um eficiente Treinamento de Pós-Venda. O objetivo primordial deste trabalho é um periódico treinamento especializado dos profissionais que operam com produtos da marca.

O resultado prático deste programa, que vem sendo desenvolvido há mais de três décadas, é a grande aceitação dos veículos e motores Scania no Brasil. Em todo esse tempo, todas as inovações tecnológicas dos produtos Scania foram, através do treinamento, transmitidas didaticamente tanto para os técnicos das concessionárias como para técnicos que trabalham com os clientes.

250 cursos neste ano

Neste ano o Centro de Treinamento da Scania ministrará 250 cursos que atenderão, aproximadamente, 2.800 alunos. São dezoto módulos distribuídos nos seguintes assuntos e com as seguintes cargas horárias: Motor DN, DS, DSC 11 para montadores, 36 horas; Motor DN, DS, DSC 11 para reparos leves, 16 horas; Motor DS, DSC 14 para montadores, 36 horas; Motor DS, DSC 14, reparos leves, 16 horas; Motor marítimo e industrial, reparos leves, 36 horas; transmissão 4x2 e 6x4, 36 horas cada um; transmissão ônibus, 32 horas; sistema de freios de caminhões e outro para ônibus, 36 horas cada; sistema de freios "ABS", 16 horas; eletricidade veicular para caminhões e outro para ônibus, 36 e 24 horas respectivamente; alinhamento de direção, 16 horas; caminhões e ônibus: manutenção preventiva, 36 horas cada; instrutor de motoristas, 36 horas; sistema de alimentação, 32 horas.

Para dinamizar ainda mais sua atuação junto aos clientes da marca, o Centro de Treinamento mantém também, três escolas regionais (Belém/PA, na concessionária Guatapará; Londrina/PR, na Irmãos Lopes e El Dourado do Sul/RS, na Suvesa) e uma unidade volante equipada para ministrar

TABELA DE CURSOS

MOTOR DN, DS, DSC 11 P/ MONTADORES.....	FEV, MAR, ABR, MAI, JUN, JUL, AGO, SET, OUT, NOV, DEZ.
MOTOR DN, DS, DSC 11 P/ REPAROS LEVES.....	FEV, MAR, ABR, MAI, JUN, JUL, AGO, SET, OUT, NOV, DEZ.
MOTOR DS, DSC 14 P/ MONTADORES.....	FEV, MAR, ABR, MAI, JUN, JUL, AGO, SET, OUT, NOV, DEZ.
MOTOR DS, DSC 14 P/ REPAROS LEVES.....	MAR, MAI, JUN, JUL, SET, OUT, NOV, DEZ.
MOTOR MARÍTIMO E INDUSTRIAL REPAROS LEVES.....	MAR, JUN, SET.
TRANSMISSÃO 4x2.....	FEV, MAR, ABR, MAI, JUN, JUL, AGO, SET, OUT.
TRANSMISSÃO 6x4.....	MAR, JUL, SET, DEZ.
TRANSMISSÃO ÔNIBUS.....	FEV, ABR, JUN, SET, NOV.
SISTEMA DE FREIOS DE CAMINHÕES.....	FEV, ABR, JUN, AGO, OUT, DEZ.
SISTEMA DE FREIOS DE ÔNIBUS.....	FEV, ABR, MAI, JUL, SET, DEZ.
SISTEMA DE FREIOS "ABS".....	FEV, MAI, JUN, SET, DEZ.
ELETRICIDADE VEICULAR CAMINHÕES.....	FEV, MAI, AGO, OUT.
ELETRICIDADE VEICULAR ÔNIBUS.....	FEV, MAI, JUL, SET.
ALINHAMENTO DE DIREÇÃO.....	FEV, MAR, MAI, JUN, AGO, OUT.
CAMINHÕES MANUTENÇÃO PREVENTIVA.....	FEV, MAR, ABR, JUN, JUL, SET, OUT, NOV.
ÔNIBUS MANUTENÇÃO PREVENTIVA.....	FEV, MAR, MAI, JUN, JUL, AGO, SET, OUT, DEZ.
INSTRUTOR DE MOTORISTAS.....	FEV, MAI, AGO, DEZ.
SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO.....	ABR, AGO, OUT.

todos os cursos do programa. Esta unidade atenderá, neste ano, a região Centro-Oeste do País.

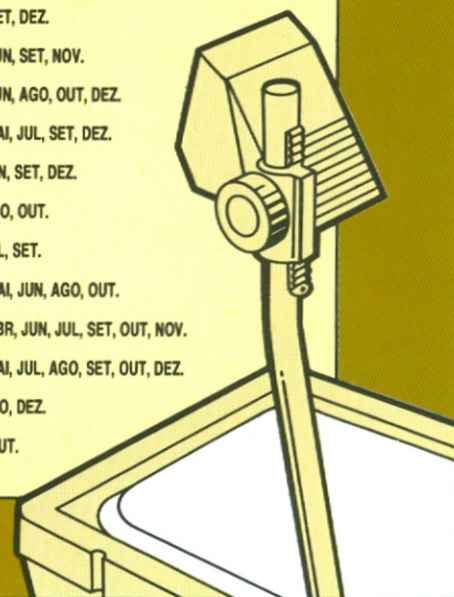
Mais de 30 anos prestando serviços

O Treinamento de Pós-Venda foi criado em 1962, cinco anos após a Scania se instalar no Brasil. Naquela época, a empresa já sabia da necessidade de estar junto ao cliente, dando o devido suporte técnico e orientando-o na melhor maneira de trabalhar e dar a adequada manutenção a seus produtos.

Com o passar dos anos, a Scania foi conquistando o mercado brasileiro com produtos de qualidade mas, principalmente, ganhando a confiança de seus clientes com um eficiente programa de assistência técnica onde todas as concessionárias da marca estão habilitadas a prestar todo tipo de

serviço relativo aos veículos Scania. Os funcionários das concessionárias, assim como mecânicos e motoristas dos clientes, são treinados periodicamente na empresa para estarem sempre por dentro das atualizações tecnológicas dos produtos da marca.

Todos os clientes da marca podem utilizar os serviços do Treinamento de Pós-Venda, desde que inscrevam os profissionais interessados em participar nos cursos disponíveis na concessionária da sua região. ●



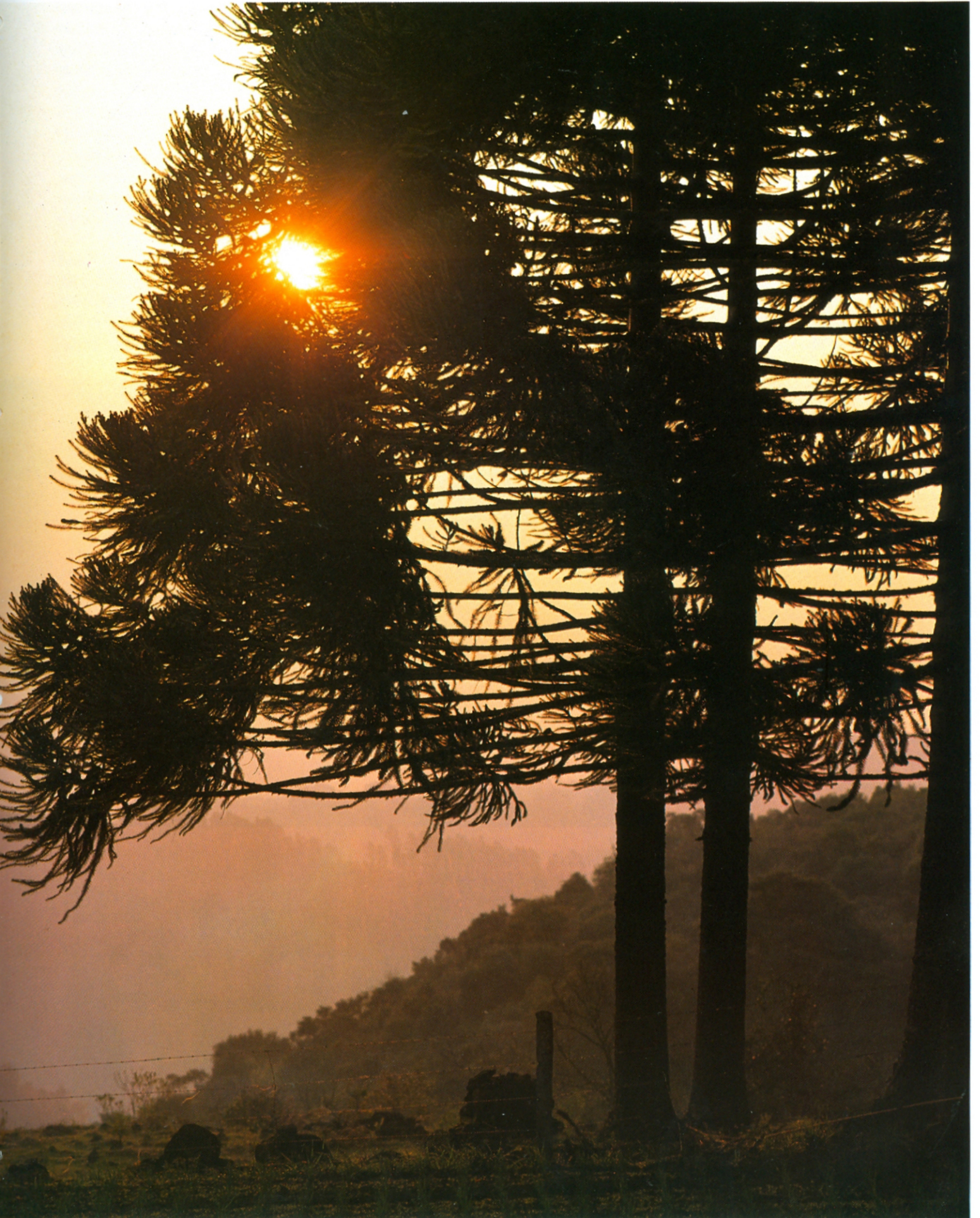
reportagem

Fotos: Emanuel Alves Pereira

Um pedaço da Europa no Sul do Brasil

A Serra Gaúcha é uma das mais bonitas regiões brasileiras. Lá, no século passado, imigrantes germânicos, italianos e poloneses encontraram boas condições para se instalar, implantar suas culturas, trabalhar e, com os brasileiros do Sul, transformar a região em uma das mais prósperas do País. É nesse cenário, também, que milhares de caminhões Scania circulam todos os dias para transportar as riquezas agrícolas e industriais locais para todo o Brasil.





De verão suave e inverno rigoroso, a Serra Gaúcha foi eleita no século XIX pelos imigrantes germânicos, italianos e poloneses como o local mais propício no Brasil para estabelecerem suas colônias.

A partir de 1824, esses imigrantes trouxeram seu estilo de vida, fazendo surgir várias cidades com as características arquitetônicas e culturais de seus países de origem. Foi assim que nasceram, por exemplo, Caxias do Sul, São Marcos, Flores da Cunha e Bento Gonçalves, tipicamente italianas, e também Novo Hamburgo, Gramado e Canela, que têm tudo a ver com a Nação alemã.

A melhor maneira de se conhecer a região é pela BR 116. Cortada por essa rodovia,

larem o alemão fluentemente. A cultura e a tradição alemã são fielmente mantidas há gerações. O ponto alto fica por conta do folclore e danças típicas. Merece especial destaque, também, a culinária e a arquitetura dessa região. Em pouco tempo, fica a impressão que o Brasil está no Além Mar. Cabelos claros, olhos azuis, roupas de cores fortes nos tons vermelho e verde e casas altas de madeira transportam os turistas e viajantes desavisados para uma Alemanha do século passado.

Próximas à Novo Hamburgo, ficam duas das mais famosas cidades turísticas do Sul do País: Gramado e Canela. Também com forte influência alemã, Gramado é conhecida por seus chocolates, parques e artesa-

No clima, na cultura e na arquitetura, o cenário ideal de uma Europa no Brasil.



a Serra Gaúcha apresenta uma surpresa a cada curva. A luz amena das manhãs, as araucárias e o suave perfume dos eucaliptos contrastando com as pequenas chaminés das discretas casas de madeira dão o clima bucólico dos lugarejos interioranos da velha Europa. O entardecer nessa região é um espetáculo à parte a cada estação do ano. É um dos poucos locais do País onde as quatro estações são muito bem definidas.

Pequena Alemanha

Para quem vem do Extremo Sul do Brasil, o primeiro sinal da Serra são os povoados alemães. Em Novo Hamburgo e vilas adjacentes é comum, por exemplo, crianças fa-



natos. Como atração extra, tem o festival de cinema. Canela, turisticamente mais modesta, tem um trunfo a seu favor, hospeda uma das mais belas cachoeiras do Brasil: o Caracol. Com uma fantástica queda livre de mais de 100 metros, a cachoeira é o cartão postal da cidade.

Viva a Itália

Continuando viagem pela BR 116, em pouco tempo, Serra acima, já começam a aparecer os primeiros sinais de um outro país europeu, a Itália. Casarões de pedra e madeira, chaminés, porões e, como não poderia faltar para compor o típico cenário, o parreiral. Quando começam os primeiros sinais da



cultura italiana, chega-se a Caxias do Sul. Daqui para frente, a Serra Gaúcha poderia até mudar de nome para Serra Itálica ou coisa parecida.

Na região de Caxias existe uma paixão — o vinho — e um meio de transporte, o caminhão. Estima-se que na região de Caxias do Sul exista uma frota de mais de 10 mil caminhões, a maioria pesados. E da marca Scania. A cidade de Caxias é um dos maiores mercados para caminhões Scania, segundo representantes da Brasdiesel, concessionária da marca na região. "Para enfrentar esta serra o ano inteiro, só os pesados Scania", diz José Armando Perozzo, proprietário de três caminhões da marca.

O vinho, o caminhão e a religião estão intimamente ligados às tradicionais famílias

italianas desta parte da região. Centenas de cantinas (local onde se faz e se armazena o vinho) produzem 95% do vinho consumido no Brasil. E a bebida é toda transportada por caminhões pesados. A tradição italiana é sentida, principalmente, na hospitalidade dos descendentes. Uma parada em algum restaurante ou cantina na própria BR 116 é um convite ao prazer de uma boa conversa regada a vinho, queijo, copa, salame e pão. O clima ameno de final de tarde, mesmo no auge do verão, misturado ao perene perfume do ar das montanhas é celebrado na degustação das especiarias típicas italianas.

Em São Marcos, cidade onde as tradições italianas são ainda mais fortes, é possível passear por suas ruas e notar que, invari-



velmente, cada casa tem seu parreiral e sua cantina. Além disso, a maioria delas têm lajeira para combater o longo inverno e, como não poderia deixar de citar, pelo menos um caminhão Scania. Cidade de carreteiros, São Marcos é mundialmente conhecida como a "Cidade Scania". Lá há um Scania para cada oito habitantes. "O povo de São Marcos está ligado ao segmento de transporte desde o século passado, quando a BR 116 era apenas uma trilha cortando a serra" conta Luiz Antonio Rizzone, historiador da cidade.

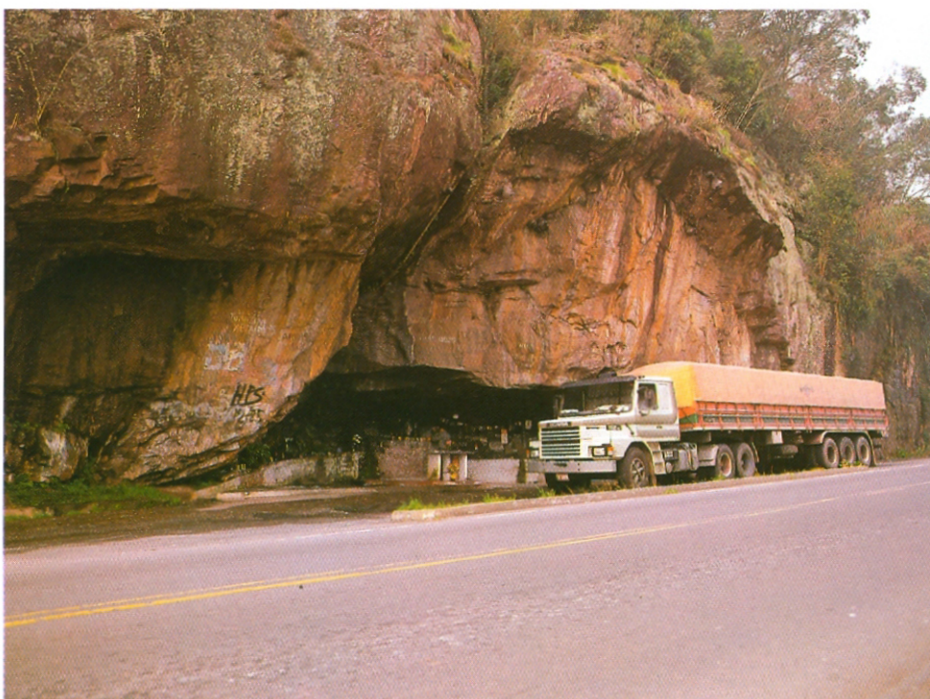
Por volta de 1885, chegaram os primeiros italianos à Serra Gaúcha. Estabeleceram-se em colônias e, encontrando condições geográficas semelhantes ao país natal, dedicaram-se ao cultivo de gêneros que já conheciam tais como uva, batata e madeira. Nesta época, surgiram várias serrarias e também a necessidade de transporte. "Já no começo deste século as colônias italianas na Serra Gaúcha abasteciam várias outras regiões do Rio Grande do Sul", diz Rizzone, "e a preocupação com um transporte eficiente remonta a este período", complementa.

Transporte e religião

"A Serra Gaúcha nada mais é que um grande pedaço da Itália mais um pequeno pedaço da Alemanha encravados no Sul do Brasil", sintetiza Ademar Mioranza, um dos maiores transportadores de vinho da região (com frota de 18 caminhões, 12 Scania).

Realmente, 85% das cidades desta região são de descendência e colonização italiana, aproximadamente 10% de origem alemã e outros 5% divididos entre poloneses e açorianos. Nos cartórios da região está a grande prova: mais de 90% dos sobrenomes são italianos. O mais famoso sobrenome na região é, sem dúvida, Michelin. Hoje uma das maiores transportadoras do País no segmento frigorífico, com uma frota de mais de 500 caminhões, dos quais 190 são Scania, a Transportadora Michelin teve

A agricultura e a religião, heranças imutáveis dos antigos colonos.



sua origem na Serra Gaúcha, mais precisamente em São Marcos, quando Carlos Michelin transportava madeira em carro com tração animal.

Os encantos da Serra Gaúcha não são privilégios só de seu povo. Existem, também, outros habitantes esporádicos. São os carreteiros. Como o fluxo de carga Sul-Sudeste e Sudeste-Sul é muito grande, e a via de acesso é a BR 116, a Serra Gaúcha está intimamente ligada a vida dos carreteiros. É raro um estradeiro que não conheça a região. É também raro um carreteiro que, pelo menos uma vez na sua vida, não tenha feito o sinal da cruz em respeito à Gruta Nossa Senhora Aparecida, conhecida como "gruta da santinha" que fica às margens da BR, entre São Marcos e Caxias do Sul.

"Sempre que passo por aqui, paro e acendo uma vela para a Santa me proteger por esse Brasil afora", conta Armindo Mussoi, carreteiro há mais de 10 anos.

Católicos devotos, os gaúchos da serra orgulham-se de sua origem. Amam sua serra, seus rios, suas árvores, seus trabalhos e, principalmente, seus vinhos. A Serra Gaúcha há quase dois séculos os hospeda oferecendo-lhes seus melhores aposentos (com direito a clima e terra fértil semelhante à europeia). É uma saudável troca entre o homem e a natureza. Poucas coisas mudaram nesses anos todos. O que há de novo é a reconhecida gratidão de um povo que transformou a Serra Gaúcha numa das mais ricas regiões do Rio Grande do Sul e do Brasil.

clientes

Fotos: Emanuel A. P.



DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO, CRUZANDO A AMÉRICA DO SUL

Texto: Lígia M. Cruz

Milhares de pessoas, entre brasileiros, argentinos e chilenos, normalmente viajam mais de 4 mil quilômetros de ônibus, numa rota que liga o Oceano Atlântico, no Rio de Janeiro, Brasil, e praticamente ao Oceano Pacífico, em Santiago, no Chile. São 68 horas de viagem com muitos contrastes e beleza, onde a Pluma — a empresa responsável pela linha — e a Scania são grandes parceiras.

O antigo ditado popular "tempo é dinheiro" não é válido para as cerca de 22 mil pessoas que, todos os anos, realizam uma das mais longas viagens de ônibus do mundo, cruzando toda a América do Sul, do Rio de Janeiro, no Brasil, até Santiago, no Chile, num percurso de 4.116 quilômetros.

A explicação para tamanha façanha não é o espírito aventureiro do povo sul-americano, nem mesmo a coragem, é a economia desta viagem. Com certeza, muitos gostariam de usufruir do conforto de um avião, mas com custos tão elevados, o jeito é enfrentar 68 horas nas estradas, passando por duas regiões do Brasil, penetrando nos pampas argentinos e cruzando a Cordilheira dos Andes — uma das mais inóspitas do mundo — rumo à Santiago, capital do Chile.

O perfil do passageiro que enfrenta essa viagem é o caravaneirista. Em outras palavras, são pessoas das mais diferentes profissões, na maioria chilenos, que mantêm

negócios ou prestam serviços nos três países e não usam o avião por limitações financeiras.

Experiência, estrutura e frota impecável

Na outra ponta dessa longa aventura, está a Pluma, uma empresa de transporte rodoviário de passageiros com sede em Curitiba, no Estado do Paraná, na região Sul do Brasil, que possui uma frota de 282 ônibus, dos quais quase 70% Scania e que já há 14 anos, desde maio de 1978, vem cobrindo essa rota e atendendo, a um preço bastante acessível, aos usuários dos três países.

Um dos maiores orgulhos da Pluma é que, apesar da viagem ser muito extensa e até perigosa — no inverno, a Cordilheira dos Andes é constantemente assolada por grandes nevascas —, nunca houve acidentes



graves ou qualquer outro problema mais sério durante o percurso. "Numa viagem como essa o que ocorre são pequenas alterações operacionais devido à situação das estradas, algum ponto de parada inadequado ou problemas normais que se resolvem sem transtornos para os passageiros", explica Algacir Cavalcanti, gerente de operações da empresa.

Contudo, para que tudo saia corretamente, a Pluna faz questão de salientar três aspectos que considera fundamentais para o sucesso da operação: a experiência da empresa em várias rotas internacionais nos três países (Brasil, Argentina e Chile), a infraestrutura de apoio e garagens, e a frota impecável de ônibus, principalmente os 20 Scania destinados exclusivamente para a rota Rio de Janeiro/Santiago, todos equipados com carroceria Marcopolo modelo Paradiso, com 46 lugares e cabine para o segundo motorista, e idade média de dois anos.

A incorporação dos ônibus Scania nessa rota específica, inclusive, segundo Algacir, resolveu um antigo problema de superaquecimento do motor no trecho da Cordilheira. "Essa rota exige veículos mais robustos e potentes", explica o gerente da Pluna, para mostrar o porque da opção pela marca.

Inverno e verão, alterando a rotina

No aspecto operacional, há duas situações bastante distintas nessa longa viagem e que mudam completamente a rotina da Pluna: o inverno e o verão.

No inverno, a demanda de passageiros é menor, girando em torno de 1.000 a 1.400 por mês. Nessa época, acontecem quatro frequências semanais em cada sentido. Mesmo assim, a segurança é redobrada, principalmente na região andina onde, com o frio rigoroso dos meses de junho, julho e agosto, frequentemente ocorrem grandes nevascas, exigindo muito cuidado e experiência por parte do motorista.

Só para se ter uma idéia da dificuldade do trecho, muitas vezes o túnel do Cristo

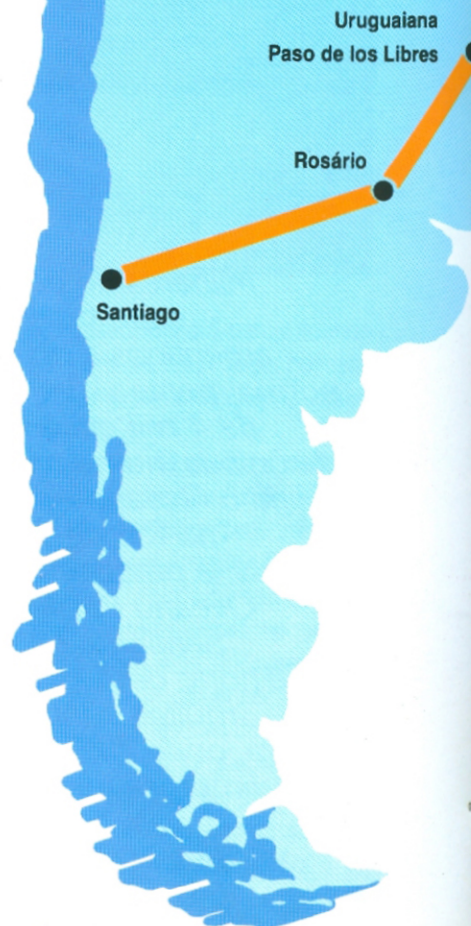


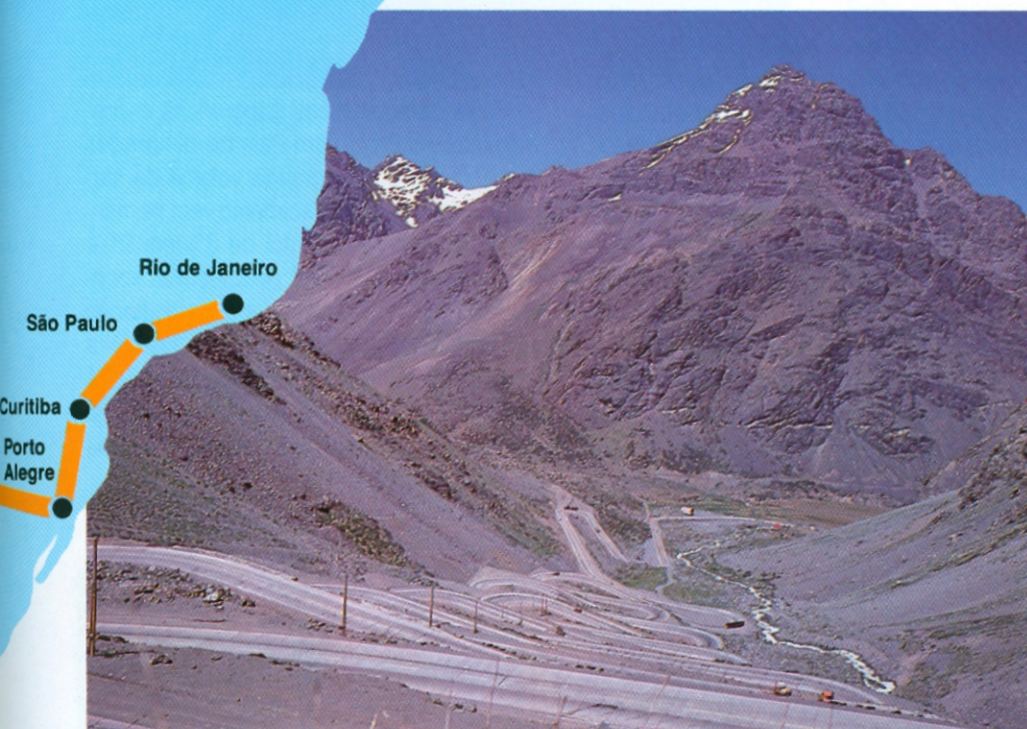
Redentor, na divisa da Argentina com o Chile, é fechado pela neve, obrigando o ônibus a fazer um desvio no percurso que aumenta em algumas horas de viagem. Portanto, é normal nesse trecho a Pluna escalar seus melhores e mais experientes motoristas, acostumados a enfrentar inúmeras e perigosas situações na Cordilheira.

Já no verão, a chamada alta temporada, a procura aumenta espantosamente, impulsionada principalmente pelo turismo chegando a totalizar quase quatro mil passageiros por mês, como ocorreu, por exemplo, em janeiro de 1991. Esse ritmo altera toda a programação da empresa, que chega a ter 24 frequências semanais. Como não há lógica nessa demanda, aumenta-se o número de viagens conforme o número de passageiros e dentro da flexibilidade permitida no acordo bi-lateral entre Brasil e Chile.

41 Escalas

Para uma viagem tão longa, é necessário também uma grande estrutura de apoio. Do Rio de Janeiro até Santiago, são 41 escalas, 25 das quais em território brasileiro. Os ônibus saem do Rio sempre no final da tarde





A mais longa linha de ônibus rodoviário Scania do mundo mescla uma confortável aventura em regiões desérticas de calor de até 40° a grandes altitudes onde a neve é perene.



e chegam a Santiago cerca de três dias depois. De lá para cá, eles saem pela manhã e chegam ao Rio de Janeiro à noite, cumprindo o mesmo tempo de viagem.

Saindo do Rio de Janeiro, os ônibus rumam para São Paulo e, em seguida, tomam o caminho do Sul do País, passando por Curitiba, no Paraná, e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, até cruzar a fronteira com a Argentina, em Uruguaiana. "Nessa etapa é que surge o trecho mais complicado da viagem", explica Algacir, referindo-se às exigências da polícia de fronteira da Argentina, que lacra os bagageiros dos ônibus. "Até chegar a Los Libertadores, já no Chile, ninguém toca em seus pertences no bagageiro", diz.

Ao longo de toda viagem, oito motoristas se revezam no volante, sempre de dois em dois. São profissionais treinados, inclusive em relações humanas, de modo a respeitar e atender continuamente os passageiros. A cada mudança de comando é feito um relatório sobre todas as situações da operação.

"Para maior controle, mantemos sempre os mesmos motoristas e os mesmos ônibus nas linhas. Assim, conseguimos manter um padrão de qualidade na operação e na manutenção. Cada motorista conhece muito bem seu ônibus, seus passageiros e sua rota", garante o gerente da Pluma.

Segundo Algacir, o passageiro está se tornando cada vez mais exigente e, por isso, a Pluma vem investindo na otimização da operação. "O passageiro quer conforto, segurança e facilidades", resume. E para atender essas necessidades, a empresa opera nessa rota somente com ônibus Scania novos e já está implantando a bilhetagem automática. "Já operamos com cartões de crédito, cheques e, agora, esperamos a aprovação do regulamento para o parcelamento, diz.

Nessa longa viagem, o que importa para o passageiro é a racionalização e o conforto. O tempo é o que menos conta. O importante é sentar e usufruir das diferentes e bonitas paisagens do caminho.

PESADOS AUMENTAM PARTICIPAÇÃO E SCANIA LIDERA MERCADO



Com a venda de 8.402 unidades, o segmento de caminhões pesados aumentou de 22,6% em 1991 para 32,7% sua participação no total de caminhões comercializados no Brasil no ano passado (25.657 unidades). Entre as empresas produtoras deste tipo específico de veículo, a Scania, com a venda de 3.211 caminhões em 1992, manteve a liderança do segmento, com uma participação de 38,2%.

O aumento de participação nas vendas no ano passado confirma uma tendência de crescimento na utilização de caminhões pesados no Brasil. Até dezembro, a frota brasi-

leira desse tipo específico de veículo de transporte totalizou cerca de 114 mil unidades, ou seja, 14,9% do total de caminhões em circulação no Brasil (aproximadamente 770 mil unidades), apresentando um crescimento de quase 2% sobre 1991 (112 mil caminhões).

Pelas características geográficas e econômicas do Brasil (um País de dimensões continentais e com grande volume de cargas), e como este crescimento vem se mantendo constante — já foi de 3% em 91 e de 3,5% em 1990 —, as perspectivas apontam, a médio prazo, para uma participação ainda maior dos pesados na frota brasileira de caminhões, que poderá ultrapassar 25% nos próximos anos, a exemplo do que já ocorre hoje em diversos países da Europa e nos Estados Unidos.

SCANIA RECEBE MEDALHA DA NTC

A Scania do Brasil recebeu, no início de dezembro, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC), a "Medalha do Mérito Rodoviário", uma das mais importantes condecorações do Setor de Transportes Rodoviários de Carga, em virtude do apoio prestado pela montadora à campanha institucional "Sem Caminhão o Brasil Pára", lançado pela NTC e pela Scania em meados de 92.

A medalha foi entregue pelo presidente da NTC, Domingos Gonçalves Fonseca, ao presidente da Scania do Brasil, Ake Brännström, em solenidade que aconteceu durante o Congresso NTC 92, realizado a bordo do navio Eugênio Costa e que reuniu transportadores rodoviários de carga de todo o País.



clientes

ATRAÇÃO DO SALÃO DO AUTOMÓVEL TRANSPORTA GRÃOS NO SUL DO PAÍS



O cobijado R 143 de cor púrpura que ficou em exposição no estande da Scania durante o último Salão do Automóvel agora vai pegar no batente. No mês passado ele foi adquirido, juntamente com mais cinco R 143, por Honorato S. Fanti, da Fanti Transportes, de Canoas/RS. A transportadora de Honorato trabalha com carga a granel e o R 143 púrpura, que durante 10 dias foi atração no Salão do Automóvel, vai rodar pelas estradas com uma graneleira basculante.

Para dar mais agilidade no transporte de grãos na região de Mato Grosso, a Bertoni Transportes Rodoviárias adquiriu mais quatro T 113 da concessionária Irmãos Lopes.



Com uma frota atual de 18 caminhões pesados, 13 Scania, a Transportadora Ajofer adquiriu, durante o ano passado, seis pesados Scania. Na foto os dois últimos sendo entregues em dezembro. Para este ano, Antonio de Oliveira Ferreira, diretor-presidente da transportadora, tem planos para adquirir mais oito caminhões da marca e padronizar sua frota com Scania.

José dos Santos Silva, de Simplício Mendes/PI, adquiriu seu terceiro Scania, um T 113, da concessionária Itaim.

A Transportadora Sitcar, de Poços de Caldas/MG, está renovando sua frota com caminhões Scania da linha R. No ano passado foram adquiridos nove R 113. Na foto, as três últimas unidades entregues em dezembro na concessionária Quinta Roda.



clube do rei

VIVA AS CORES

Daniel Ferreira da Silva, Bragança Paulista/SP, nos escreveu uma extensa carta com uma série de questões sobre nossos produtos. Estamos providenciando as respostas. De presente, reconhecendo que seu pedido era um pouco fora do comum, nos enviou dois excelentes desenhos feitos por ele que merecem ser vistos por todos os leitores.



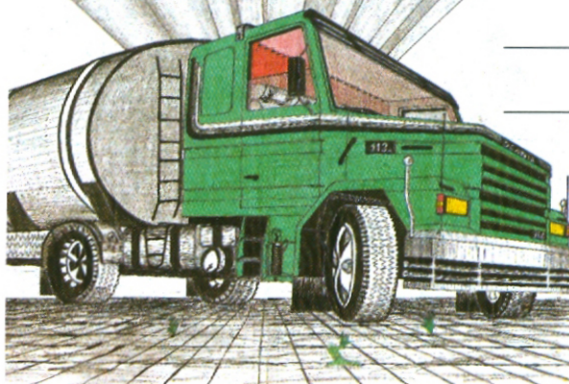
ANIVERSÁRIO

Émerson Lima fez 20 anos em dezembro e quer homenagear seu pai que tem um L 111 com um desenho especial. Lá vai.

SCANIA 112 HW 360



SCANIA



SEÇÃO PARA ÔNIBUS

Parabenizo-os pelo excelente visual da revista Rei da Estrada mas, por outro lado, estou sentindo falta do pôster que vinha avulso no interior da revista. Sugiro, também, que dentro da nova proposta comunicativa da publicação, seja criada uma seção só para ônibus. Aproveito a oportunidade para enviar o endereço do clube Bus n' Bus para os interessados em trocar fotos e material em geral sobre o assunto: Rua Adolfo Stedile, 353, Bom Retiro - Curitiba-PR. CEP 80520-540. Osvaldo Teodoro Born.

Seu recado está dado, Osvaldo. Agradecemos suas considerações sobre o novo visual da revista. Quanto ao pôster, suspendemos para dar espaço, justamente, ao visual das matérias. Você pode notar que nas matérias principais as fotos ocupam quase duas páginas. Seria quase um pôster. Sua sugestão de uma seção só para ônibus é muito interessante, vamos estudá-la. Um abraço e continue conosco.

UM SUPER TANQUE

Hélio Ferreira, Angélica/MG.

DESENHOS NOTA 10

Nosso associado do Clube do Rei, Fábio Resende Narciso, de Araguari, Triângulo Mineiro/MG, é sem dúvida nenhuma um artista genial. Seus desenhos impressionam pelo realismo. Em carta enviada a nossa redação ele nos conta que também faz miniaturas. Se forem da mesma qualidade dos desenhos, Fabinho, merece nota 10.

Desenhados por: Fábio Resende Narciso - Araguari - Triângulo Mineiro - (Minas Gerais).



mod. Busscar 380 scania 112 k e Marcopolo urbano torino scania 112 k.



“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