

SCANIA

REI DA ESTRADA

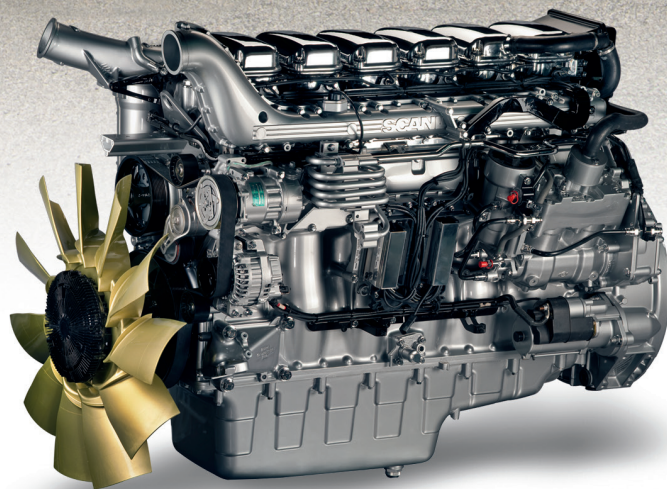


V8
620 cavalos
de potência
pág. 14



Força máxima

**Scania apresenta motores de 9 e 13 litros
com os maiores torques do mercado
e elevada economia de combustível**



**SUSTENTABILIDADE
P 270, PRIMEIRO
CAMINHÃO A
ETANOL DO PAÍS**

pág. 16



**PARCERIA
SCANIA SE FIRMA
COMO PROVEDORA
DE SOLUÇÕES**

pág. 18

ÍNDICE

Scania Rei da Estrada Nº 149

4 Reportagem de Capa

Potência, economia e segurança ditam os rumos da linha Scania para 2012 .

14 Sonho de Consumo

Com 42 anos de estrada, novo V8 chega mais forte do que nunca.

16 Energia Limpa

P 270, o primeiro caminhão 100% a etanol do País, surge como aliado do combate à poluição.

18 União

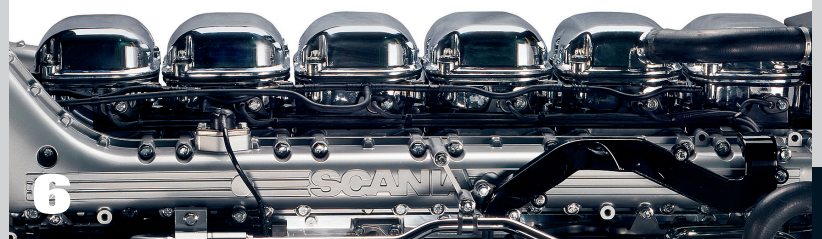
Com pacotes de serviços personalizados, montadora se consolida como parceira para todas as horas.

20 Novidade no Mercado

Scania passa a oferecer potência e preços competitivos também no setor de distribuição.

22 Liderança

Aliando alta potência a baixo consumo, Scania segue como melhor opção para longas distâncias.



30

26 Mãos à obra

Novo trem de força e pacotes de serviços são opção para operações Off Road.

30 Sustentabilidade

Conheça os opcionais da montadora que garantem redução das emissões de poluentes e mais rentabilidade.

32 Proconve P7

Saiba o que muda com a nova regulamentação sobre emissões de poluentes.

34 Memória

35 Casas Scania



“Transportadores e Scania farão a diferença com um ar mais puro e veículos mais econômicos”.

Para fazer a diferença

A sustentabilidade é um caminho sem volta. Diferentes setores da indústria estão se mobilizando para que suas práticas e produtos causem o mínimo impacto possível ao meio ambiente. A indústria de caminhões também está fazendo a parte dela. Veículos pesados chegarão ao mercado ainda mais limpos.

Todas as montadoras foram impulsionadas a mudar os seus veículos devido às exigências da fase sete do Proconve, um programa do Conselho Nacional do Meio Ambiente que entra em vigor a partir de janeiro de 2012 e exige redução drástica na emissão de poluentes. A Scania, como sempre, avança e apresenta sua nova linha de motores, ainda mais limpa, e que ainda oferece economia de combustível e o maior torque do mercado.

Em uma prova de importância do Brasil para as ações da marca, a novidade foi apresentada para o mundo inteiro no estande da Scania na Fenatran – 18º Salão Internacional do Transporte –, que aconteceu entre os dias 24 e 28 de outubro no pavilhão do Anhembi, em São Paulo.

Os novos motores de 9 e 13 litros atenderão a diferentes normas de emissão de poluentes vigentes em diversos países, como a Euro 3, Euro 4, Euro 5 (equivalente ao Proconve P7 no Brasil) e Euro 6, que passará a vigorar na Europa somente a partir de janeiro de 2013, em mais uma prova de que a Scania está sempre à frente quando o assunto é tecnologia.

Neste caso específico, os avanços beneficiam a sociedade, que poderá respirar um ar mais puro; o meio ambiente, com a redução de poluentes; e o transportador, que contará com um importante aliado para reduzir os custos operacionais em sua frota. Essa é uma das formas de a Scania ser sustentável, agindo nos pilares ambiental, econômico e social, com melhorias que vão além do relacionamento empresa e cliente.

O caminhão P270 etanol, outra novidade apresentada na Fenatran, também vem ao encontro dessa filosofia. O veículo é totalmente movido ao combustível renovável e reduz em até 90% as emissões de CO₂ na atmosfera. O P270 etanol tem tudo para atender aos embarcadores que exigem das transportadoras práticas mais amigáveis ao meio ambiente e à sociedade.

O melhor de tudo isso é que a Scania desenvolve soluções rumo à sustentabilidade sem perder a essência que a transformou na marca preferida de milhões de transportadores em todo o mundo. Prova disso são os novos Scania Opticruise e Scania Retarder, ainda mais eficientes, e os caminhões da linha V8 que chegam mais fortes e potentes, com 560 e 620 cavalos. Os serviços continuam customizados para cada tipo de operação. Haja caminhão e novidade para o cliente que busca economia e alto desempenho em uma mesma marca.

Com essas ferramentas, transportadores e Scania farão a diferença em 2012 com um ar mais puro e veículos mais econômicos. O meio ambiente, a sociedade e o seu bolso agradecem.

Eronildo de Barros Santos

Eronildo de Barros Santos, diretor de Vendas de Veículos da Scania no Brasil

Scania Rei da Estrada

É uma publicação sobre veículos, serviços e tendências dirigida ao transportador.

Scania Vendas e Serviços
Unidade de Negócios Brasil

Telefone
11 4344-9666

E-mail
marketing.br@scania.com

Site
www.scania.com.br

Jornalista Responsável
Renata Nascimento (Mtb 45640)

Gerência de Marketing e Comunicação Comercial
Marcio Furlan

Conselho Editorial
Roberto Leoncini, Sidney Basso e Eronildo de Barros Santos

Edição Final
Maíra Zanutto e Renata Nascimento

Produção
In Press Porter Novelli: Daniela B.F Dias (edição) e Gustavo Gomes (reportagem e redação)

Revisão
Vicente dos Anjos

Capa
Fotos: Wagner Menezes / Montagem: Technoart

Design Gráfico / Diagramação
Technoart

Impressão / Tiragem
Intergraf / 57.600 unidades



A Rei da Estrada é uma revista para fins informativos. As opiniões expressas em seu conteúdo não são necessariamente as mesmas da Scania Brasil. É autorizada a publicação de qualquer material editorial, desde que citada a fonte. Filiada à ABERJE (Associação Brasileira de Comunicação Empresarial). Correspondências: Av. José Odorizzi, 151 - 09810-902 - São Bernardo do Campo. (SP).



EVOLUÇÃO À VISTA

Scania apresenta nova linha de caminhões e a evolução do trem de força na Fenatran, com foco em mais potência, economia e segurança nas estradas



MAIS FORÇA, POTÊNCIA E ECONOMIA – são as principais características das novidades que a Scania apresentou mundialmente na 18ª Fenatran (Salão Internacional do Transporte).

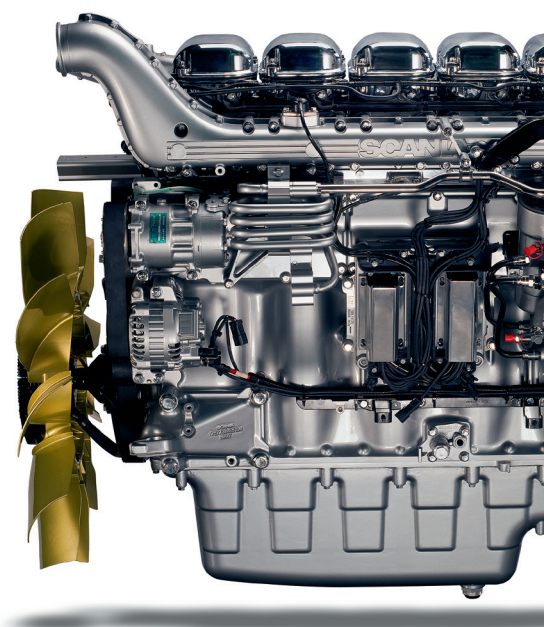
A empresa lança novos motores de 9 e 13 litros, além da nova linha V8, que teve suas potências elevadas. Os lançamentos, previstos para 2012, fazem da Scania a montadora com motores de maior torque no Brasil. A empresa também investiu na evolução de outros itens do trem de força com o aprimoramento dos sistemas Scania Opticruise e Scania Retarder.

Outra preocupação da Scania foi atender às determinações do Proconve P7, norma brasileira que passará a regulamentar a emissão de gases poluentes em caminhões e ônibus movidos a

diesel a partir de janeiro de 2012 (*leia mais na página 32*). Para tanto, os motores foram equipados com o Scania SCR (*Selective Catalytic Reduction* ou Redução Catalítica Seletiva), sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

A estratégia de promover o lançamento mundial do novo portfólio no Brasil e na Fenatran, evento de projeção internacional, diz respeito à crescente participação do País no mercado global de caminhões. A subsidiária brasileira da Scania é líder em vendas de caminhões entre os países onde a marca atua.

Com os lançamentos, a empresa mantém sua filosofia de Evolução Contínua, que trouxe para a Fenatran 2009 novas cabines. Entre as prioridades, estavam o conforto e a segurança do motorista.



NOVOS MOTORES: POTÊNCIA E ECONOMIA

Graças à expansão volumétrica, os motores terão até 9% mais torque e potência 5% superior. Na prática, isso significa economia de combustível de até 7%, mais força, menos desgaste e mais conforto para o motorista. “Os motoristas conseguirão superar rampas com velocidades mais altas a rotações menores, o que resulta em menor consumo de combustível”, explica Celso Mendonça, gerente de Pré-Venda da Scania no Brasil.

A versão de 9 litros e cinco cilindros vem com as potências de 250 e 310 cavalos e torques de 1.150 e 1.550 Nm. Já o motor de 13 litros e seis cilindros conta com opções de 360, 400, 440 e 480 cavalos e torques de 1.850, 2.100, 2.300 e 2.400 Nm, respectivamente.

Os motores de 16 litros também ganharam mais potência em versões de 560 e 620 cavalos, com 2.700 e 3.000 Nm de torque.

As potências de 250 e 310 cavalos estarão disponíveis com a cabine P, enquanto a G equipará as potências 360 e 400. Já os modelos R poderão contar com os motores de 400, 440 e 480 cavalos, e as cabines Highline equiparão os motores de 440, 480 e os V8 de 560 e 620 cavalos.

Seguindo o conceito de Sistema Modular Scania, todos os veículos podem ser totalmente customizados para aten-

der às necessidades de cada segmento. Os veículos são montados sob demanda, e cada cliente pode escolher entre diversos opcionais e distâncias entre-eixos que se adaptem melhor à cada operação ou tipo de carga transportada.

Nos novos motores, o diâmetro e o curso do pistão foram alterados, e a cilindrada foi aumentada. O bloco dos cilindros e outros componentes estruturais foram redesenhados para ser mais resistentes sem fazer uso de aços especiais. Além de aumentar a capacidade volumétrica e reforçar o bloco, o motor também terá como aliado o Scania SCR, um sistema que conta com um catalisador, responsável por receber os gases expelidos pelo motor, aos quais é adicionada uma solução à base de ureia (o agente ARLA 32), para reduzir a emissão de partículas. Toda a operação é controlada por um módulo eletrônico acoplado ao veículo.

A excelente média de consumo de combustível também será reforçada pelo novo ventilador eletrônico, que entra em funcionamento quando o motor não está sendo exigido, evitando desperdício de potência. Em média, o ventilador “rouba” até sete cavalos do motor.

O novo anel da camisa também contribui para o aumento da vida útil do motor. Exclusividade Scania, ele é introduzido na parte superior da camisa, para “raspar” e queimar o resíduo de carbono que sobra da combustão na cabeça do pistão, diminuindo a quantidade de particulado ao redor do mecanismo. Outra evolução é em relação ao freio motor, que, graças a uma mudança no sistema, fica até 5% mais forte, economizando o freio de serviço.





“Os motoristas conseguirão superar rampas com velocidades mais altas a rotações menores, o que resulta em diminuição de consumo de combustível e maiores velocidades médias”

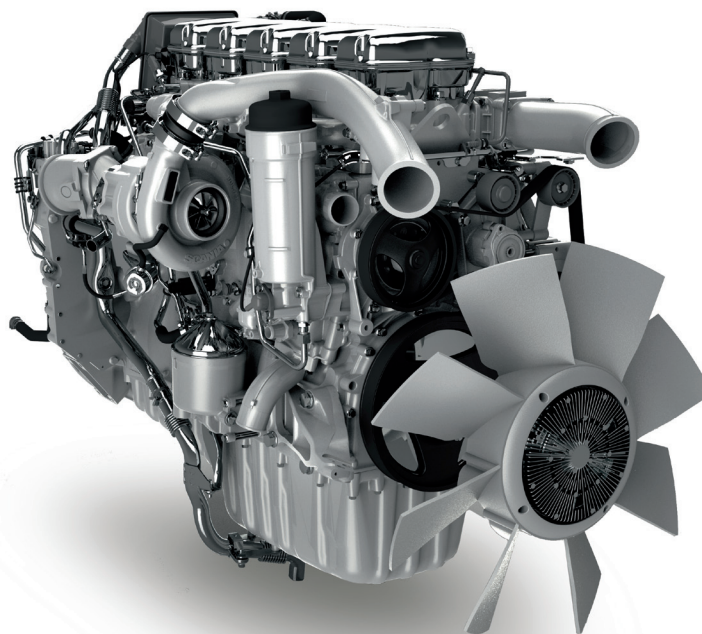
Celso Mendonça, gerente de Pré-Venda da Scania no Brasil.

Consagrados

A nova linha de motores mantém atributos de outras gerações que contribuíram para colocar os veículos Scania no topo do mercado de caminhões. Uma dessas heranças é o sistema de injeção PDE, consagrado no mercado, que ajuda a reduzir o consumo, fornecendo ao motor a quantidade correta de combustível, no momento certo e com a pressão exata.

A combustão de cada cilindro é controlada individualmente para minimizar o consumo e as emissões. “O sistema PDE ainda traz a vantagem de estender a vida útil dos motores, já que tolera grande variedade de combustíveis, de qualidades diferentes”, acrescenta Mendonça.

Outras características consagradas mantidas na nova linha de motores são: facilidade de manutenção proporcionada pelos cabeçotes independentes, conjunto de engrenagem na parte traseira, vibração e ruídos reduzidos, filtro de óleo ciclone e quatro válvulas com cilindro.



VEJA COMO FICARAM OS NOVOS MOTORES:

MAIS POTÊNCIA

9 litros: ideais para ambientes urbanos de alto tráfego e longas e médias distâncias, passam a contar com as potências de 250 e 310 cavalos, com torque de 1.150 e 1.550 Nm

13 litros: adequados para longas distâncias e fora de estrada, oferecem as novas opções de 360, 400, 440 e 480 cavalos, com torque de 1.850, 2.100, 2.300 e 2.400 Nm

V8: uma lenda das estradas, que passa a contar com 560 e 620 cavalos, com torques de 2.700 e 3.000 Nm, ideais para cargas superpesadas

SISTEMA DE INJEÇÃO PDE

Fornece ao motor a quantidade precisa de combustível, no momento certo e com a pressão exata. A combustão de cada cilindro é controlada individualmente para minimizar o consumo e as emissões. O sistema preserva a vida útil dos motores, já que tolera uma grande variedade de combustíveis.

NOVO ANEL DA CAMISA

Exclusivo dos motores Scania, age “raspando” e queimando o resíduo que sobra do processo de combustão, diminuindo a quantidade de particulado no mecanismo.

VENTILADOR ELETRÔNICO

Entra em funcionamento apenas quando o motor não está sendo exigido, como nas descidas, liberando potência em situações que requerem mais força.

SCR (SELECTIVE CATALYTIC REDUCTION)

Os gases expelidos pelo motor são adicionados ao catalisador, nesta fase é adicionado o agente ARLA 32, uma solução à base de ureia que provoca uma reação química diminuindo em até 80% o nível de material particulado e em 60% o óxido de nitrogênio.

PARCEIROS PARA UMA DIREÇÃO MAIS ECONÔMICA

Além dos motores, os visitantes da Fenatran também conheceram as novidades em outros dois componentes do trem de força Scania, o Opticruise e o Retarder. Eles foram aprimorados para responder melhor às situações de condução e aos diferentes perfis dos motoristas. Com sensores e softwares mais inteligentes, as novas versões proporcionam mais segurança e conforto para os condutores e economia para as transportadoras.

Scania Opticruise - a caixa de câmbio automatizada da Scania chega à sua terceira geração, e está disponível para todo o portfólio da montadora no Brasil. O sistema está mais rápido e intuitivo, além de mais preciso, independentemente da velocidade do veículo e das condições topográficas. Desta forma, a viagem fica menos cansativa, já que o motorista pode se concentrar exclusivamente na direção e na estrada. Para as transportadoras, o grande benefício é a economia, que pode chegar a 10% já que o próprio Opticruise se encarrega de manter a rotação do motor na faixa de menor consumo. As trocas de marcha ficaram mais rápidas, passando de 0,15 segundos para 0,08 na versão atual. Isso reduz a perda de potência por exigir menos aceleração para manter a velocidade de cruzeiro. Apesar de automatizado, o Opticruise não interfere na decisão do motorista, pois a troca de marchas manual foi mantida, com a vantagem de o





condutor não precisar usar a embreagem nem tirar as mãos do volante para cambiar. Em ultrapassagem ou subidas, quando o veículo demanda mais força, o modo potência permite rotações mais altas. O mesmo ocorre com a função *kick-down*, acionada quando é necessário forçar a redução.

O novo Scania Opticruise também está equipado para identificar o comportamento do condutor, respondendo de acordo com cada perfil. A Scania estudou grupos específicos de motoristas para desenvolver um mapeamento preciso de diferentes comportamentos durante a condução. “O sistema é capaz de ler cada estilo de condução, antecipando as manobras”, afirma Celso Mendonça.

Para melhor atender a cada segmento, o novo Scania Opticruise será oferecido em duas versões, com ou sem pedal de embreagem. “Há situações em que o pedal é essencial, como em manobras complicadas em areia e em terrenos esburacados, onde há alta resistência ao rolamento, como em operações fora de estrada”, exemplifica Mendonça. Na versão sem pedal de embreagem, o modo manobra deixa as respostas do veículo mais lentas, auxiliando na execução das manobras.



O SCANIA OPTICRUISE

A caixa de câmbio automatizada da Scania chega à sua terceira versão, mais inteligente e eficaz:

- Sensores e software renovados avaliam cada situação com mais precisão, trocam de marcha no momento certo, independentemente da velocidade do veículo e das condições topográficas;
- Mais agilidade: as marchas são trocadas em 0,08 segundos, contra 0,15 da versão anterior, diminuindo a perda de potência;
- Opção de troca manual: motoristas mais experientes podem trocar marchas manualmente, sem usar embreagem e tirar a mão da direção;
- Pedal de embreagem: o Scania Opticruise passa a ter duas versões: com e sem pedal de embreagem;
- Economia de combustível: as trocas são realizadas priorizando o menor consumo de combustível.

MODOS AUTOMÁTICOS DO SCANIA OPTICRUISE:

Normal: programado para potencializar a economia de combustível e tem superior desempenho em acives. O motorista pode ajustar o giro do motor na faixa de torque máximo quando for necessário, como em situações de ultrapassagem;

Modo potência: indicado para viagens em que o baixo tempo de percurso é essencial, como transportes com prazos apertados. O Scania Opticruise ajusta o giro do motor na faixa de potência máxima nas subidas. Com consumo um pouco superior de combustível, a velocidade média é um pouco maior, com mudanças de marchas mais constantes;

Modo fora de estrada: o sistema mantém a embreagem engatada o maior tempo possível, evitando interrupções na entrega da potência e na tração. As mudanças de marchas diminuem, permitindo que o motor gire em uma faixa de rotação mais ampla;

Desatolamento: o sistema identifica quando as rodas motrizes estão perdendo a aderência do solo, permitindo que o veículo balance rapidamente de um lado para o outro para forçar a saída de um buraco;

Manobra: deixa as respostas do veículo mais lentas, auxiliando na execução de manobras complicadas. É ideal para situações em que o condutor necessita de total controle do veículo, como em espaços limitados de estacionamento.

Scania Retarder – é um sistema de freio auxiliar hidráulico que funciona em conjunto com os freios motor e de serviço. Seu uso garante uma desaceleração mais eficiente, melhor desempenho dos freios e maior segurança. Em sua segunda versão, o Scania Retarder ganha novo desenho, garantindo maior potência de frenagem em todas as velocidades. O torque máximo de frenagem passou de 3.000 para 3.500 Nm – o maior entre os freios auxiliares no mercado. Em velocidades inferiores a 30 quilômetros por hora, o torque de frenagem foi elevado em 40%, chegando a 4.100 Nm. O resultado é uma melhoria notável do desempenho em baixas e altas velocidades.

A frenagem do Scania Retarder é acionada com um toque no pedal do freio (em veículos com freios ABS) ou controlada manualmente, por meio de uma alavanca à direita do

volante, a mesma que aciona o Scania Opticruise. O sistema tem cinco potências diferentes, permitindo a aplicação de força de frenagem adequada para cada situação. O Scania Retarder pode ser utilizado para controlar a velocidade em descidas ou para manter um ritmo constante na estrada. Quando configurado para trabalhar de forma automática, o uso dos freios motor e de serviço é reduzido, diminuindo seu desgaste, a necessidade de manutenção e, consequentemente, o custo operacional. Além disso, o Scania Retarder ainda contribui para a economia de combustível em médias e longas distâncias, além de diminuir o tempo de viagem. “A velocidade de cruzeiro acaba sendo maior com freios eficientes. Os condutores têm de pisar menos para retomar e manter a aceleração, e isso também reduz o consumo”, afirma Celso Mendonça.



O SCANIA RETARDER

Em sua segunda geração, o sistema hidráulico de freio auxiliar aumenta a potência em altas e baixas velocidades;

- Mais eficiência em baixas velocidades: o torque de frenagem em baixas rotações chega a 4.100 Nm;
- Economia de combustível: devido à segurança proporcionada, o motorista precisa pisar menos no acelerador para manter a velocidade, reduzindo o consumo de combustível;
- Custos operacionais mais baixos: o Scania Retarder dispensa em até 90% dos casos o uso dos freios de serviço e de motor, gerando economia em manutenção.

3.500^{Nm}

TORQUE ELEVADO: o torque máximo de frenagem subiu de 3.000 para 3.500 Nm

VANTAGENS PARA TODOS OS SEGMENTOS

Independentemente do negócio, transportadoras de todos os segmentos serão beneficiadas com as evoluções no Scania Opticruise e no Scania Retarder. Para operações fora de estrada, por exemplo, o Scania Opticruise ajuda a diminuir os desgastes da embreagem, aumentando a disponibilidade e garantindo maior produtividade. No modo fora de estrada, o sistema mantém a embreagem engatada por mais tempo, e assim evita interrupções na entrega de potência e de tração. Para isso, a frequência das mudanças de marcha é reduzida, permitindo que o giro do motor varie em uma faixa de rotação mais ampla.

Para transportadoras que utilizam caminhões semipesados, o Scania Opticruise representa uma ótima vantagem competitiva para atrair e manter bons motoristas, devido ao conforto proporcionado aos condutores. E para as transportadoras de longa distância, o sistema garante direção adequada e econômica do veículo, sempre priorizando a redução do consumo.

Já o Scania Retarder é indicado para todos os tipos de operação, e pode ser utilizado em até 90% das situações de frenagem. Nos terrenos acidentados e íngremes, comuns no segmento Off Road, o freio auxiliar é especialmente útil para controlar o veículo em operações em

declives acentuados.

90%

E nas operações de média e longa distância, o motorista pode manter uma velocidade uniforme

e mais segura na viagem, inclusive em trechos de descidas longas. Isso ajuda a diminuir o tempo de percurso, economiza combustível e preserva as condições ideais do veículo.





Scania Driver Support – Com a evolução da tecnologia embarcada nos caminhões, o treinamento adequado para os motoristas é cada vez mais importante. Mas como todo aprendizado, a tendência é que se esqueçam os ensinamentos com o passar do tempo. Por isso, um dispositivo como o Scania Driver Support, que funciona como um instrutor eletrônico de direção orientando os motoristas para uma direção mais econômica, é essencial em qualquer operação. “Com o Scania Driver Support, é como se houvesse um Master Driver sentado o tempo todo ao lado do motorista”, comenta Marcel do Prado, responsável pelo Portfólio de Produtos da Scania no Brasil.

O dispositivo instalado no computador de bordo possui sensores que fazem a leitura de como o motorista está guiando, e, por meio de uma tela, dá conselhos em tempo real em situações de subida, antecipação de frenagem, utilização do Scania Retarder e marcha correta a ser utilizada. No total, 16 mensagens podem aparecer no display, com dicas práticas que priorizam a redução do consumo e o desempenho otimizado. As decisões do condutor também são avaliadas e classificadas de uma a cinco estrelas, e com notas que vão de 0 a 100%. “Nada substitui a experiência de um motorista, mas o Scania Driver Support ajuda a padronizar o comportamento dos profissionais, promovendo a excelência no transporte e buscando o patamar ideal de condução”, complementa Prado.

Além disso, o sistema é mais uma importante ferramenta na redução de custos operacionais. Testes comprovam que um condutor bem orientado pode diminuir em até 10% o consumo de combustível por viagem. Outra vantagem da boa preparação de motoristas é em relação ao meio ambiente. Estudos mostram que, em uma transportadora com 20 caminhões, em que cada um rode 120.000 quilômetros por ano, a redução nas emissões anuais de dióxido de carbono pode chegar a 200 toneladas com treinamento adequado. ●

O SCANIA DRIVER SUPPORT

Funciona como um instrutor eletrônico de direção, orientando os motoristas para uma direção mais econômica

- Orientação em tempo real: o sistema avalia os condutores em situações de subida e em relação à antecipação de frenagem, à utilização do Scania Retarder e à marcha utilizada, de acordo com a rotação do motor;
- Menos emissões: menos 200 toneladas de dióxido de carbono por ano para cada 20 caminhões rodando 120.000 quilômetros;

10%

REDUZ CUSTOS OPERACIONAIS:

testes comprovam que um motorista bem orientado pode diminuir em até 10% o consumo de combustível por viagem



Quando utilizados em conjunto, Scania Opticruise, Scania Retarder e Scania Driver Support chegam a economizar até 15% de combustível por viagem. Os gastos com combustíveis correspondem a cerca de 40% dos custos operacionais de uma transportadora.

HAJA CAMINHÃO

Com 42 anos de história, motores V8 ganham mais força em 2012 e se consolidam entre os mais potentes do Brasil

OS CAMINHÕES MAIS POTENTES do mercado brasileiro estão ainda mais fortes. Os V8 apresentados na Fenatran chegam com as potências de 560 e 620 cavalos, nas opções 6x2 e 6x4, com cabines R ou Highline. Com 16 litros e oito cilindros em V, os motores combinam ótimo desempenho com robustez, economia de combustível e longa vida útil.

Indicados para o transporte de cargas superpesadas, os motores V8 entregam alto torque já na marcha lenta. A potência máxima é alcançada já a partir de 1.000 rpm. O declive da curva de torque nas rotações mais altas é cuidadosamente combinado com a elevação da curva de potência para fornecer força extra nas subidas, resultando em excelente dirigibilidade.

Além de econômicos e potentes, os novos V8 já contam com o sistema de redução de emissões SCR (*Selective Catalytic Reduction*), adotado pelas montadoras brasileiras para atender às normas do Proconve P7, que entra em vigor em janeiro de 2012 (*leia mais na página 32*).

Segundo Roberto Leoncini, diretor-geral da Scania no Brasil, os V8 são ideais para transportadoras que priorizam desempenho

e não abrem mão de custos operacionais reduzidos. “Os V8 da Scania estão dominando a faixa de alta potência do mercado de caminhões em muitas partes do mundo, respondendo por mais da metade das vendas de veículos com mais de 600 cavalos”, afirma.

ESTILO INCONFUNDÍVEL – Menina dos olhos de transportadoras e motoristas, os caminhões V8 da Scania têm características de estilo que os tornam únicos entre os modelos da montadora.

Na parte exterior do veículo, destaca-se o acabamento cromado, presente no grifo da Scania, no indicador de potência, no logotipo e nos frisos ao redor das entradas de ar. A grade dianteira é destacada em preto, com padrão especial de malha. E como opcionais, estão disponíveis os faróis de xênon com molduras escuras.

No interior, os pedais têm estilo especial e blocos de borracha. O inconfundível símbolo do V8 está presente no painel, no limpador da soleira da porta e no controle remoto para fechamento centralizado. O volante pode ser fabricado em couro preto com costuras em cinza claro, assim como os assentos, que ainda apresentam o símbolo V8 em alto relevo.



**Os V8 apresentados na Fenatran
chegam com as potências de 560 e
620 cavalos, nas opções 6x2 e 6x4,
com cabines R ou Highline**

A história de uma lenda

Em 2011, o motor V8 completou 42 anos como uma verdadeira lenda das estradas. A primeira versão do motor tinha 350 cavalos e foi por muito tempo o mais potente da Europa, equipando os caminhões LK 140. A configuração em V se deu por uma razão prática: oito cilindros em linha não caberiam sob uma cabine convencional. Nasceu aí uma unidade motriz potente e compacta: um V8 a 90 graus que deslocava um volume de 14,2 litros.

Rapidamente, os veículos LK 140 se consagraram no mercado europeu, devido ao excelente desempenho e à vida útil. Os clientes gostavam do emblema V8 na grade e do som característico do motor de 350 cavalos. Aqui no Brasil, o LK 140 chegou em 1975 e logo passou a ser conhecido como o "Rei da Estrada".

Seguindo a tendência de aperfeiçoamento, os engenheiros da Scania projetaram o LK 141, com potência de 375 cavalos. Os primeiros veículos do modelo ganharam as estradas em 1978 no Brasil. A linha consolidou o conceito de torque máximo em baixa rotação. Surgiu a filosofia "dirija no verde" - uma referência à faixa no medidor de rotações que indicava uma rotação mais econômica (faixa verde).

Em 1982, era lançada na Europa a Série 2, introduzida no Brasil no ano seguinte. Com potência de até 400 cavalos, a linha trazia uma inovação: a introdução do Intercooler, sistema responsável pelo resfriamento do ar de admissão, que reduzia o consumo de combustível.

Em 1992, foi lançada a Série 3, com potências que chegavam a 450 cavalos. Entre 1996 e 2001, o Brasil não fabricou caminhões equipados com o V8, devido às limitações de carga da legislação da época, que não permitiam o aproveitamento ideal do motor. A volta do V8 foi marcada pelo lançamento da série especial Rei da Estrada em 2001, com motor de 16 litros e 480 cavalos. Em 2010, mais melhorias: a montadora passou a oferecer a maior potência do mercado nacional - 580 cavalos.

Agora, seguindo o conceito Scania de Evolução Contínua, o V8 chega a 620 cavalos - 77% a mais do que a primeira versão, consolidando-se como um verdadeiro Scania Rei da Estrada.

Tecnologia

que o planeta agradece

Scania apresenta o novo P 270, único caminhão do Brasil totalmente movido a etanol



“Mantivemos as melhores características dos veículos pesados da Scania, como economia de combustível, conforto e ergonomia da cabine, e adicionamos ao P270 mais um valor: o da sustentabilidade”

Victor Carvalho, gerente executivo de Vendas de Caminhões da Scania Brasil.

SAIANDO NA FRENTE na corrida por veículos movidos a combustíveis renováveis, a Scania lançou na Fenatran 2011 o P270, único caminhão no País movido 100% a etanol. O novo veículo reduz em até 90% a emissão de CO₂ (dióxido de carbono) em relação ao diesel, e ainda gera menos material particulado, NO_x (óxidos de nitrogênio) e hidrocarbonetos. Derivado da cana-de-açúcar, o etanol é a matriz energética renovável mais viável no Brasil atualmente.

O P270 tem motor de 9 litros e 1.200 Nm de torque máximo, já a partir de 1.100 rpm, o que possibilita maior rendimento do trem de força e os mesmos desempenho e dirigibilidade dos motores a diesel. O novo modelo, disponível nas opções 4x2, 6x2 e 8x2, é ideal para ser aplicado em médias e longas distâncias entre centros urbanos, onde os benefícios da redução de emissões serão mais sentidos. O veículo também pode ser aplicado em operações fora da estrada, como no transbordo de cana-de-açúcar.

“O lançamento é mais um exemplo de pioneirismo da Scania em oferecer as melhores soluções para o mercado brasileiro. O veículo reforça nossa posição de referência no desenvolvimento de soluções sustentáveis para o transporte”, afirma Victor Carvalho, gerente executivo de Vendas de Caminhões da Scania no Brasil. Segundo Carvalho, a demanda partiu de clientes Scania que precisavam de alternativas renováveis para atender às exigências de redução do impacto ambiental em suas atividades.

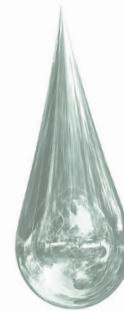
“Os clientes de nossos clientes estão começando a exigir soluções mais sustentáveis e o caminhão a etanol vai ao encontro desta tendência. Daqui a alguns anos, ser considerada pela sociedade uma transportadora sustentável será um grande diferencial”, complementa Carvalho.

Desde a década de 1980, a Scania investe em pesquisas para o desenvolvimento de motores movidos por combustíveis renováveis, que se tornaram o principal foco de seus negócios em escala mundial.

AR MAIS PURO NAS CIDADES – A tecnologia de baixo carbono dos motores a etanol de cana-de-açúcar já está sendo empregada em 60 ônibus do sistema de transporte público de São Paulo – os primeiros da América Latina a contar com essas soluções. Os novos motores atendem à legislação de emissão de poluentes Proconve P7 que entra em vigor no Brasil a partir de janeiro de 2012. Os motores a etanol ainda têm a vantagem de dispensar o consumo do ARLA 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), solução à base de ureia que será usado no sistema SCR para redução da emissão de partículas poluentes (*leia mais na página 32*).

Os ônibus a etanol estão sendo operados pela Viação Metropolitana, integrante do Consórcio 6 (Unisul), que atende à região Sul da capital paulista. Segundo a lei municipal 14.933/2009, até 2018 todos os veículos do transporte coletivo paulistano deverão circular com matriz energética limpa.

Além de diminuir os danos ao planeta e às populações, os motores a etanol ajudarão o Brasil a atingir a meta de redução de suas emissões de gases poluentes, assumida na convenção climática COP15, em Copenhague, na Dinamarca. Na ocasião, o País se comprometeu a reduzir suas emissões em pelo menos 36,1% até 2020. Os gases causadores do efeito estufa são considerados responsáveis pelo aquecimento anormal da temperatura do planeta nas últimas décadas. ●



90% é o percentual de redução de emissões de CO₂ (dióxido de carbono) proporcionado pelo novo motor, em relação aos movidos a diesel.

4x2, 6x2 e 8x2 são as configurações disponíveis para o novo P270.

1.200 Nm é o torque máximo do P270, já a partir de 1.100 rpm.

36,1% é quanto o Brasil deverá reduzir suas emissões de poluentes até 2020, de acordo com um compromisso assumido no COP15.

Companhia estrada afora

Com opções financeiras, veículos e pacotes de serviços personalizados para cada segmento, Scania se consolida como provedora de soluções para operações rodoviárias e fora de estrada



“**NO NOSSO SEGMENTO**, quem continuar entregando apenas o veículo está fadado a não ter sucesso”. Com essa declaração, Roberto Leoncini, diretor-geral da Scania no Brasil, resume a mudança de rumos na montadora, que há seis anos atentou para a necessidade de oferecer não apenas produtos, mas pacotes integrados que contemplassem soluções financeiras, treinamento de mão de obra, manutenção preventiva, pacotes de peças pré-adquiridos, reparos, transporte de pessoal e até oficinas e lojas de peças volantes instaladas em lugares remotos.

Para se estabelecer como fornecedora de soluções, o primeiro passo foi estreitar o contato e ouvir de cada segmento quais eram suas principais demandas. “Aprendemos que era essencial compreender a necessidade do cliente, e fomos até mais longe, entendendo o cliente do nosso cliente”, afirma Leoncini. “Hoje temos muito mais consciência das demandas, e conseguimos orientar e interferir na escolha de veículos e pacotes mais adequados”, complementa.

Uma solução a cada etapa

O ponto de partida das parcerias são as próprias concessionárias, onde equipes especializadas indicam a configuração e o pacote de serviços mais adequado. Leoncini destaca a confiança como essencial para esse tipo de relação. “As concessionárias estão sempre com as portas abertas, e a maior parte de nosso tempo é dedicado ao cliente. Relacionamento que possibilita estabelecer a confiança, e isso é fundamental. Caso contrário você não consegue obter as informações necessárias para formatar qualquer tipo de solução”, comenta.

FINANCIAMENTO IDEAL

Caso haja necessidade de crédito para a compra, o Scania Banco oferece opções de financiamento, com a vantagem ser menos burocrático e mais ágil que outras instituições. O Consórcio Scania, que já contemplou cerca de 80 mil cotas desde sua criação, em 1982, é outra opção para aquisições de veículos, oferecendo até 100 meses para pagar, sem taxa de adesão nem entrada.

SERVIÇOS PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Para quem já tem veículo rodando, as transportadoras podem contar com pacotes de peças e serviços como o Contrato de Manutenção Preventiva e o Contrato de Reparo e Manutenção (R&M). As duas opções incluem pacotes de peças originais e mão de obra especializada, gerando economia de até 40% em relação a compras isoladas. O primeiro pacote contempla revisões de cerca de 70 itens, que podem ser programadas em diferentes intervalos de tempo. O segundo oferece também reparos, que podem ser feitos em mais de 100 pontos de atendimento da montadora em todo o País, ideal para transportadoras de longa distância. Outra vantagem é que a empresa pode calcular os custos de manutenção e



reparos no orçamento no começo do ano, sem sustos com paradas imprevistas. Em casos de imprevistos, a central de atendimento Scania Assistance funciona 24 horas por dia, com atendentes preparados para orientar o motorista ou solicitar o atendimento de emergência no local.

Pela própria natureza do segmento, que precisa de estrutura em locais remotos, o setor de Off Road conta com um portfólio de serviços mais completo. As soluções vão desde treinamento de motoristas e transporte de pessoal até a montagem de lojas de peças, passando pelo desenvolvimento de veículos próprios para mineração, construção, plantação de cana e madeiras. Tudo isso graças ao contato direto e ao entendimento profundo de cada operação. “Se há algum tempo não tivéssemos sido desafiados, não teríamos o *know-how* em que estamos agora no Off Road. Chegamos a desenvolver um veículo específico para a mineração, o 10x4, que foi projetado no Brasil e agora está indo para a Indonésia e outras operações da Scania ao redor do mundo”, comenta Roberto Leoncini.

Novas gerações no comando

Outra preocupação da Scania é com a crescente profissionalização no setor de transportes, em que estruturas familiares estão sendo substituídas por gestões mais especializadas, às vezes tocadas pelos próprios sucessores. “Temos um trabalho de três anos com o braço da Comjovem (Comissão de Jovens Empresários e Executivos) que reúne sucessores nas empresas de transporte. Trabalhamos mostrando o que podemos oferecer ao negócio deles. Cultivamos esse relacionamento para que os compradores nos vejam com as portas abertas e nos consultem quando tiverem qualquer necessidade, para conhecer as opções e direções que temos para cada situação”, completa Leoncini. ●

NOVIDADE NO MERCADO



Força

no semipesado

Scania se reposiciona no segmento dos semipesados com opções que aliam o melhor do segmento de pesados com agilidade e preço competitivo

Configurações

CABINE

- Modelo P

POTÊNCIA

- 250 hp
- 270 hp (etanol)
- 310 hp

MOTOR

- 9 litros

CONFIGURAÇÃO DE RODA

- 4x2
- 6x2
- 8x2

ATUALMENTE, O SEGMENTO DE SEMIPESADOS é o que mais cresce em vendas entre os caminhões no Brasil. Segundo o anuário 2010 da Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), o setor teve evolução de 36,63% em 2010, chegando a 55 mil unidades vendidas. Para efeito de comparação, as vendas de caminhões pesados cresceram 29,41% no período, enquanto o setor de médios teve incremento de 7,74%. De olho nesse mercado e nas necessidades de seus clientes, a Scania está se posicionando para oferecer caminhões que aliem características dos veículos pesados de longa distância, como robustez e alta disponibilidade, à agilidade e baixos custos operacionais e de manutenção, essenciais na distribuição. “Analisamos o que já tínhamos em nosso portfólio, ouvimos nossos clientes e fizemos ajustes técnicos e de preço para oferecer veículos competitivos para o setor de semipesados”, afirma Victor Carvalho, gerente executivo de Vendas de Caminhões da Scania no Brasil.

No portfólio Scania 2012, apresentado durante a Fenatran, destacam-se o P 250 e o P 310, disponíveis nas configurações de roda 4x2, 6x2 ou 8x2. O P 270 passa a ser oferecido com o motor a etanol, montado também nas versões 4x2, 6x2 e 8x2. A Scania é a única montadora a oferecer caixa de câmbio automatizada para o segmento semipesado, o novo Scania Opticruise que, em combinação com o Scania Driver Support, garante economia de combustível para o transportador, além de conforto e ergonomia para o motorista.

A suspensão a ar é item de série nas versões 6x2 e 8x2, e todos os semipesados da montadora contam com o ELC (Electronic Level Control), que controla a suspensão, mantendo o veículo no mesmo nível e reduzindo o impacto do terreno sobre as cargas durante o trajeto. O ELC também é especialmente útil em operações de carga e descarga, já que a carroceria pode ser ajustada a diferentes alturas.

ATUAÇÃO ADEQUADA – Os veículos semipesados são ideais para operações de médias e longas distâncias entre centros urbanos. As características herdadas dos pesados Scania, como robustez e alto torque a baixa rotação, fazem toda a diferença. O resultado é uma maior velocidade média, com baixo consumo de combustível. Por dentro, conforto e ergonomia fazem parte do ambiente de trabalho do motorista.

Os semipesados Scania atendem a uma ampla gama de aplicações, incluindo baú, sider, frigorífico, caçamba e tanque, podendo ser montados com diversas distâncias de entre-eixos, de acordo com a necessidade de cada cliente. Para Carvalho, o reestabelecimento da montadora no segmento é resultado da reaproximação com as transportadoras. “Temos alternativas atraentes para distribuição, mas estivemos um pouco distantes, então temos muito trabalho pela frente, inclusive compreender o que pensam esses clientes”, afirma. ●

PARCERIA PARA TODAS AS HORAS

Mais que vender veículos, conquistar a confiança de um setor passa pelo desenvolvimento de soluções customizadas. Por isso, assim como ocorreu com outros setores do transporte, a Scania tem trabalhado para se tornar uma provedora de soluções também para os semipesados. Os contratos são planejados considerando o tipo do veículo e da carga, médias de percurso e necessidade de manutenção. “Nossa revisão contempla cerca de 70 itens, enquanto o mercado normalmente oferece troca de óleo e de filtro. Aproveitamos para identificar desvios que, se corrigidos, aumentam a vida útil e a disponibilidade do carro, reduzindo o risco de paradas imprevistas e o de consumo excessivo”, afirma Renê Perroni, gerente de Serviços para o segmento Rodoviário da Scania no Brasil.

Os kits têm preços fixos em todo o Brasil e incluem peças e mão de obra, dispensando a necessidade de estrutura própria para manutenção no cliente. A economia pode chegar a 40% na comparação com a compra e troca de componentes avulsos. Alternativas como o Contrato de Manutenção Preventiva, que prevê revisões programadas de acordo com o segmento e aplicação do veículo, e o Contrato de Reparo & Manutenção, que contempla revisões e reparos que garantem peças Scania, mão de obra especializada e a facilidade de contar com as 100 Casas Scania em todo o País. “As transportadoras também podem programar os custos com manutenção, peças e reparos ao longo do ano todo, sem sustos com paradas inesperadas”, complementa Lincoln Garcia, gerente de Vendas de Peças para o segmento rodoviário da Scania no Brasil.

EXPANSÃO NO CENTRO-OESTE

Conforto para o motorista, alta qualidade dos caminhões e o baixo custo de manutenção foram os fatores que determinaram a decisão de Moacir Rodrigues, diretor da Ibiá Atacadista, que em agosto adquiriu dez semipesados P 270 para reforçar a frota da empresa. Com 44 anos de atuação, a Ibiá comercializa e distribui alimentos nos Estados de Goiás, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Bahia, além do Distrito Federal. A empresa tem sede em Aparecida de Goiânia e outras três unidades na capital de Goiás.

Dos 80 caminhões de sua frota, 25 são Scania. “Além da agilidade, os caminhões da Scania exigem pouca manutenção, quase não estragam”, afirma Rodrigues, destacando ainda o bom valor de revenda como fundamental na escolha pela marca. Com expectativa de crescimento de 30% em 2011 e 40% em 2012, o empresário espera adquirir mais 30 ou 40 semipesados novos no prazo de dois anos. O objetivo é atender ao crescimento da demanda. Dos dez P 270 6x2 adquiridos, quatro têm entre-eixos de 6,30 m e seis têm 5,5 m. “Pretendemos ainda adquirir o quarto eixo, já que trabalhamos muito com baú de 9,0 m”, comenta o diretor.



RENTABILIDADE EM CADA QUILOM

Mudanças nos motores tornam os caminhões Scania para longa distância a melhor opção para transportadores que querem aliar torque elevado à economia de combustível





OMETRO



“Conhecemos nosso público, e sabemos que economia, alta capacidade de carga e conforto são fundamentais no setor”

Eronildo de Barros Santos, diretor de Vendas de Veículos da Scania no Brasil

Conheça as novas opções da Scania para longa distância

Cabine	Potência (hp)	Motor	Configuração Roda
P	310	9 litros	4x2
P/G	360	13 litros	4x2 e 6x2
R	400, 440 e 480		4x2, 6x2 e 6x4
	560 e 620	16 litros (V8)	6x2 e 6x4

VEÍCULOS ROBUSTOS, ECONÔMICOS, com alta durabilidade e valor de revenda colocaram a Scania no topo do segmento de caminhões de longa distância ao longo dos anos. Em 2010, a empresa foi reconhecida pela 11ª vez consecutiva como a Melhor Montadora de Pesados no Prêmio NTC Fornecedores de Transporte e fechou o ano com participação de 30% no mercado nacional. As inovações no trem de força, novos motores (9 e 13 litros), freio auxiliar Scania Retarder e caixa de câmbio automatizada Scania Opticruise – lançados na Fenatran, aliados aos serviços e às soluções customizadas, reafirmam a Scania como referência mundial quando o assunto é veículos para longas distâncias.

Outra vantagem: os caminhões estão mais econômicos, tanto para o segmento de entrada como para motores com potências mais elevadas. Com durabilidade aprimorada, a manutenção dos veículos ficou ainda mais em conta. “Estamos trabalhando para manter a Scania como a primeira opção no segmento. Conhecemos nosso público, e sabemos que economia, alta capacidade de carga e conforto são fundamentais no setor”, afirma Eronildo de Barros Santos, diretor de Vendas de Veículos da Scania no Brasil.

Um dos destaques da nova linha é o R 440, que promete ser o carro-chefe dos caminhões para o segmento rodoviário. Ideal para composições tipo bitrem, rodotrem e bitrenzão, o modelo atende às necessidades do transportador que necessita de caminhões 6x4 para trabalhar com grãos, carga geral e combustível. Além disso, o veículo está disponível nas versões 4x2 e 6x2 para aplicações com PBTC mais baixo.

Para quem precisa de mais torque, há o R 480, nas versões 4x2, 6x2 e 6x4, ideal para aplicações com PBTC elevado. Há ainda o R 400, nas mesmas configurações de roda, para implementos de até três eixos. Em todos estes modelos, a cabine Highline também está disponível, oferecendo mais conforto e ergonomia para os motoristas.

Já o motor de 13 litros e 360 cavalos, consagrado com o T113 na década de 90, está de volta ao segmento nas opções G 360 e P 360. Indicado para rotas mais longas, permite implementos como a carreta “Vanderleia”. Outro destaque é o P 310, equipado com motor de 9 litros, ideal para quem precisa percorrer médias distâncias sem abrir mão de força e produtividade.

Para os que precisam de força extra para longas distâncias, o consagrado motor V8, considerado o mais potente do Brasil, ganha duas novas potências, de 560 e 620 cavalos. Equipado com as cabines R e Highline, tem eixo traseiro reforçado e capacidade para até 180 toneladas. Forte e robusto, é ideal para o transporte extrapesado.



“ O cliente de longa distância costuma ter sede em uma região e frota rodando em outra. É comum a empresa estar no Rio Grande do Sul e os carros rodando no Nordeste, por isso, a estrutura de atendimento é muito importante”

Sidney Basso, diretor de Vendas de Serviços da Scania no Brasil

PRESENTE EM TODO O BRASIL – Quem percorre o País sabe a importância de contar com assistência em pontos remotos. Ciente disso, a Scania oferece assistência técnica especializada em mais de 100 pontos de atendimento distribuídos em todo o território nacional com pacotes de peças e serviços, como o Contrato de Manutenção Preventiva, que oferece revisões programadas de cerca de 70 itens, e o Contrato de Reparo & Manutenção, que inclui tanto os check-ups quanto reparos. Além de mão de obra especializada, peças originais e possibilidade de prever os gastos com manutenção, a economia com os pacotes chega a 40% em relação a contratações avulsas. E, como provedora de soluções, a montadora mantém-se próxima ao cliente. “O cliente de longa distância costuma ter sede em

uma região e frota rodando em outra. É comum a empresa estar no Rio Grande do Sul e os carros rodando no Nordeste, por isso, a estrutura de atendimento é muito importante”, afirma Sidney Basso, diretor de Vendas de Serviços da Scania no Brasil.

Outro serviço consagrado é o Scania Assistance. Com ele, os motoristas têm atendimento 24 horas, sete dias por semana, inclusive nos finais de semana e feriados. A equipe recebe treinamento intensivo sobre todos os produtos da montadora e para lidar com soluções imediatas e situações diversas.

Para orientar a condução correta e econômica dos veículos, a Scania oferece Treinamento de Motoristas, um curso intensivo tem como objetivo corrigir e aperfeiçoar a condução dos motoristas. O investimento em mão de obra capacitada vem sendo preocupação do transportador, por isso, o conteúdo pode ser adaptado com módulos relacionados a segurança, consumo de combustível, manutenção e primeiros socorros. Transportadoras com grande número de funcionários também contam com um instrutor da Scania na própria empresa. O investimento tem retorno garantido, tanto com redução no consumo de combustível, como no melhor aproveitamento da tecnologia embarcada. ●





DENTRO DE CASA

No setor de transporte, veículo parado é sinônimo de prejuízo. Pensando nisso, a TFR Logística, de Piracicaba (SP), fez um acordo com a concessionária Scania Quinta Roda para ter à disposição dois mecânicos especializados e um pequeno estoque de peças em sua própria garagem. Distante da concessionária, a Quinta Roda fica em de Sumaré (SP), a transportadora não precisa mais deslocar os veículos 47 quilômetros para realizar manutenção e consertos. “Fizemos as contas e concluímos que a economia em tempo, e também dinheiro, valem a pena”, afirma Durvalino Oliveira, gerente logístico da TFR. Com seis anos de atuação, a companhia transporta aço para a siderúrgica ArcelorMittal. Extraído em Minas Gerais e São Paulo, o minério segue por várias cidades, inclusive Piracicaba. A transportadora também coleta e entrega sucata. Com 360 funcionários, a TFR tem filiais em Rio das Pedras (SP), Contagem, João Monlevade e Juiz de Fora, em Minas Gerais. A frota atual é composta por 190 caminhões Scania, a maioria do modelo P 340. “Apesar de sermos uma empresa nova, conhecemos bem o mercado de transportes e sabemos do conforto e qualidade dos veículos Scania”, comenta Oliveira. Segundo ele, o bom valor de revenda dos caminhões também foi decisivo. “Chega a ser de 10% a 20% superior ao de outras marcas”, conclui.

RELACIONAMENTO DE LONGA DATA

Cliente e parceiro da Scania desde 1998, quando tinha um posto de gasolina, Mauro Ivoglo, diretor da Transporte Ivoglo, não teve dúvidas quando precisou comprar veículos para a transportadora que abriu em Cuiabá (MT). “Já conhecia a qualidade dos caminhões e o pessoal da concessionária Rota Oeste. Optar por uma frota Scania foi uma decisão tranquila quando montamos a frota”, comenta Mauro, que também aderiu ao CMP (Contrato de Manutenção Preventiva), garantindo um pacote de peças originais e revisões periódicas para até 70 itens, além de mão de obra especializada. “A relação custo-benefício é muito boa. No fim das contas, sairia mais caro fazer a manutenção por outras oficinas”. A mão de obra também é uma preocupação da transportadora, que treina e recicla seus 80 motoristas. Ivoglo também contou com os serviços do Banco Scania e do Scania Consórcio. Satisfeito, tem hoje mais 20 cotas de consórcio em andamento. A Ivoglo é especializada no transporte de combustível. Atualmente tem 50 caminhões Scania, a maioria G 420 e Highline 420, com bitrens e rodotrens. Há quatro anos, os veículos abastecem postos, fazendas e usinas de Mato Grosso, por meio das unidades de Cuiabá e São José dos Quatro Marcos (MT).





Onde o cliente está

Com serviços e veículos personalizados, Scania marca presença em operações Off Road com soluções específicas para ajudar a alavancar o desenvolvimento do País

M INERAÇÃO, CANA-DE-AÇÚCAR, CONSTRUÇÃO OU MADEIRA.

Independentemente da natureza do negócio e da localização, a Scania tem *know-how* e soluções específicas para cada segmento de operações Off Road. A evolução do trem de força que foi apresentada na Fenatran, aliada a uma ampla gama de serviços disponíveis, garante veículos mais potentes, robustos, econômicos e produtivos para o setor. “Sempre buscamos alternativas para poder oferecer ainda mais aos nossos clientes”, afirma Silvio Renan Souza, gerente de Vendas de Caminhões Off Road da Scania no Brasil.

O destaque da nova linha Off Road fica por conta do G 440. Disponível nas versões 6x4 e 8x4, o modelo passa a ser disponibilizado com cabine G, o que garante mais conforto e ergonomia ao motorista, que costuma trabalhar longos períodos sem intervalo. Para quem precisa de mais torque, a Scania oferece o G 480, disponível em três diferentes configurações de roda: 6x4, 8x4 e 10x4, esta última desenvolvida no Brasil para operações em mineração.

Nos veículos de entrada, os destaques da nova linha são o P 310 e o P 360, que, com os novos motores, evoluíram em torque e força. O P 310 será vendido nas versões 6x4 e 8x4, e o P 360 no 6x4.

Desta forma, a customização continua sendo um dos pontos fortes dos fora da estrada da Scania. Dentro do conceito de Sistema Modular, a produção está cada vez mais adaptada às características de cada segmento – resultado de anos de pesquisas e contato direto com os clientes. Itens como lubrificador automático, lanternas com tecnologia LED, limpadores na posição vertical para preservação do para-brisa, chave-geral de bateria para manutenção, preparação para rádio PX e horímetro analógico podem ser incorporados. Tudo para que o veículo possa entrar em operação o mais rápido possível após a entrega.

Com a possibilidade de customização, os caminhões podem ser utilizados em diferentes funções dentro da mesma operação. “Nas operações de cana-de-açúcar, por exemplo, podemos atuar no plantio, transporte de adubo, abastecimento, comboio, transporte de vinhaça e no transbordo”, comenta Souza.



Ainda melhor

O que era bom ficou ainda melhor com a evolução do trem de força nos caminhões para o segmento Off Road. Em relação à capacidade de frenagem, fundamental nos declives e terrenos acidentados comuns no segmento, o freio motor na versão de 13 litros passa a ter 287 hp – 40 hp a mais do que no modelo anterior. A desaceleração é auxiliada pela nova versão do Scania Retarder, sistema de freios auxiliares integrado à caixa de marchas que substitui em até 90% o uso dos freios motor e de serviço, poupando a lona e o tambor do dispositivo.

Para a troca de marchas, a caixa de câmbio automatizada Scania Opticruise também vai ao encontro das necessidades de operações confinadas. “Cada vez mais é difícil encontrar motoristas treinados, e esses componentes auxiliam bastante na condução, poupando embreagem e reduzindo o consumo. São fundamentais”, avalia Souza.

Proximidade e eficiência

Em um setor em que as operações muitas vezes são realizadas em lugares distantes, e onde a disponibilidade dos veículos é diretamente ligada à produtividade, a Scania oferece uma série de soluções *in loco* para mineração, extração de madeira, plantação e colheita de cana-de-açúcar e construção.

“Tratando-se de operações Off Road, o veículo faz parte de uma linha de produção. Se um dos caminhões para, o risco desta linha parar é grande. Mais do que nunca, a disponibilidade do veículo, que trabalha 24 horas por dia, sete dias por semana, é fundamental. Por isso, a manutenção preventiva é essencial para garantir que tudo ocorra dentro do programado”, analisa Marcos Arantes, gerente-executivo de Serviços Off Road em Mineração da Scania no Brasil.

Além de manutenção e reparos, os acordos de Serviços oferecidos pela Scania para o segmento preveem desde atendimento móvel agendado até oficinas com mecânicos trabalhando em até três turnos. Incluem também treinamento de motoristas e estoque de peças no local, com reposição gerenciada pelo software DSM (*Dealer Stock Management*, ou Gestão de Estoque do Concessionário). O programa garante uma reposição mais rápida, baseada no histórico de uso.

De acordo com as necessidades, as soluções podem abranger até o transporte de trabalhadores e o aluguel de geradores de eletricidade – muito útil para obras em fase inicial, quando ainda não há luz elétrica no local. “Todo esse escopo de serviços é que vai garantir a disponibilidade e a produtividade para o cliente, dentro do nosso conceito de solução completa”, conclui Souza. ●

Conheça as opções de Serviço Scania para operações Off Road:

- Contrato de Reparo & Manutenção
- Estoque de peças
- Mecânicos especializados trabalhando no local
- Treinamento de motoristas por Master Drivers Scania
- Transporte de trabalhadores
- Disponibilidade estipulada por contrato
- Aluguel de geradores



Trabalho reconhecido

Um trabalho bem feito sempre rende frutos. Com três anos de serviços prestados à Vale, a filial da concessionária Scania Itaipu Norte em Marabá (PA) foi reconhecida em agosto com um Certificado de Mérito pela excelência no atendimento e pelo ótimo desempenho na usina de níquel de Onça Puma. “O conhecimento técnico, o *know-how* desse tipo de operação e o comprometimento com nosso negócio e com a marca Scania são fundamentais no sucesso da parceria”, avalia José Adolfo Müller, gerente geral da concessionária.

Além de 42 veículos Scania P 420 8x4, o acordo inclui planejamento e gestão de oficina no local, manutenção preventiva e corretiva dos veículos, atendimento com 23 mecânicos e loja *in company*, com estoque de peças controlado pelo software DSM (*Dealer Stock Management*) “A rapidez na resposta para as demandas na mina são outro diferencial que levou ao reconhecimento recebido da Vale”, comemora Müller.

A concessionária ainda oferece treinamentos regulares dos operadores por Master Drivers Scania, para melhor aproveitamento dos veículos e redução do consumo de combustível.



AJUDANDO A CONSTRUIR O BRASIL

Quando tiver sua construção concluída, em meados de 2015, a Usina Hidrelétrica Santo Antônio, em Rondônia, gerará energia para aproximadamente mais de 40 milhões de brasileiros – quase um quarto da população do País. Em parceria com as construtoras Odebrecht e Andrade Gutierrez, a Scania tem papel fundamental nas obras, que estão recebendo investimento de R\$ 15,1 bilhões. A participação inclui desde os 140 caminhões P 420 8x4 usados no canteiro de obras até o treinamento e reciclagem dos motoristas, passando pelo aluguel dos geradores, Contrato de Reparo & Manutenção e loja de peças no local para reposição imediata.

“Conseguimos personalizar toda a operação de acordo com as necessidades do cliente, e montamos a filial no local com tudo o que era necessário”, afirma Sidney Calonga, gerente de Negócios da concessionária Rovema, de Porto Velho (RO), responsável pela operação.

Para Augusto Silva Filho, gerente de Equipamentos da Odebrecht nas obras, o acompanhamento nos serviços e o comprometimento da concessionária são o segredo do sucesso da operação. “Desde o começo, podemos contar com verdadeiros parceiros. Foi muito importante ter o apoio e a experiência do pessoal da Scania, principalmente para o dimensionamento do estoque de peças e para o treinamento dos operadores”, afirma.

Quando estiver operando a plena potência, com as 44 turbinas de bulbo, Santo Antônio produzirá 19,5 milhões de MWh por ano de energia elétrica. A usina será interligada ao Sistema Elétrico do Sudeste/Centro-Oeste Brasileiro por meio de duas linhas de transmissão em corrente contínua de cerca de 600 kV, com 2.375 km de extensão - as maiores do mundo em operação.



Confira os novos modelos Scania Off Road

Cabine	Potência (hp)	Motor	Configuração Roda
P	310	9 litros	6x4, 8x4
	360		6x4
G	440	13 litros	6x4, 8x4
	480		6x4, 8x4, 10x4

SCANIA E VALE: UNIÃO DE LONGA DATA

Confiança e entendimento profundo do negócio são fundamentais em uma relação de dez anos de duração, como a que a concessionária Scania P.B. Lopes Ladário, filial da P.B. Lopes de Londrina (PR), mantém com a mineradora Vale em Corumbá, no Mato Grosso do Sul. Desde 2001, por meio de um posto avançado nas minas Urucum (manganês) e MCR (minério de ferro), a concessionária oferece serviços como manutenção preventiva e corretiva e estoque de peças no local, além de mecânicos especializados e Master Drivers para acompanhar a operação dos veículos pelos motoristas da mineradora. No total, 36 funcionários da concessionária trabalham nas duas operações.

Para Francisco Noé Pereira, fiscal do contrato da Vale com a Scania, a possibilidade de contar com uma estrutura completa dentro da mina foi decisiva na escolha da montadora. “Estamos a cerca de 400 km da concessionária mais próxima, e precisamos ter pelo menos 82% de disponibilidade dos veículos. Para nós, a rapidez da logística e da reposição de peças são muito importantes”, avalia.

Atualmente, 53 caminhões P 420 8x4 e G 470 10x4 são utilizados na extração de 2 milhões de toneladas de minério por ano. Para atender ao aumento no volume da extração, que chegará a 4 milhões de toneladas em 2012, outros 79 caminhões Scania estão sendo adquiridos.

Marcílio Ferreira, gerente de serviços da P.B. Lopes, destaca o comprometimento e a rapidez na resposta como essenciais para o sucesso da parceria, que segue até 2016. “Para a Vale, a disponibilidade dos veículos é fundamental. Somente com uma equipe dedicada e rapidez nos processos podemos entregar isso a eles”, afirma.

A parceria com a Vale não se restringe à P.B. Lopes. No final do ano passado, a mineradora e a Scania firmaram um acordo comercial que prevê o fornecimento de veículos completos, que incluem caminhão e implemento. Estendido às concessionárias nas regiões onde a Vale atua, o contrato contempla o abastecimento de peças Scania, oficinas dedicadas e treinamento de motoristas e é o primeiro passo para uma parceria global entre as companhias.

Bom para o bolso, melhor para o meio ambiente

A Scania está empenhada em oferecer alternativas para a redução de CO₂ e de consumo de combustível, principal vilão para quem trabalha com transporte. Além de contribuir com o meio ambiente, produtos mais sustentáveis também trazem mais rentabilidade

A SCANIA ESTÁ EMPENHADA em oferecer veículos que consumam cada vez menos combustível e, por consequência, emitam menos CO₂ (dióxido de carbono).

A ideia beneficia a sociedade, o meio ambiente e o transportador, uma vez que o combustível é o custo de maior impacto para quem trabalha com transporte, representando 40% de todas as despesas. Em busca desse objetivo, a empresa investe no desenvolvimento de três pilares: produtos, pessoas e serviços.

Em produtos, a Scania aposta no desenvolvimento de veículos que consumam cada vez menos combustível. Um bom exemplo são os motores de 9 litros e cinco cilindros (potências de 250 e 310 cavalos e torques de 1.150 e 1.550 Nm) e de 13 litros e seis cilindros (360, 400, 440 e 480 cavalos e torques de 1.850, 2.100, 2.300 e 2.400 Nm, respectivamente). Eles oferecem uma economia de até 7% de diesel.

Marcel Prado, responsável pelo portfólio de produto da Scania no Brasil, explica que o transportador também pode reduzir o consumo de combustível por meio de opcionais. “O Scania Opticruise, por exem-

plo, facilita a condução e ajuda o motorista a ter um desempenho uniforme, reduzindo o número de troca de marchas e o desgaste do veículo”, explica. Outro ganho é em relação à redução da poluição. “Quanto menor a necessidade de abastecer o veículo, maior a contribuição com o meio ambiente”, complementa.

Outra tecnologia que auxilia o motorista na condução do caminhão é o Scania Driver Support. A ferramenta analisa por meio de sensores as ações do condutor, emitindo informações que o ajudam a melhorar o desempenho com dicas e avisos apresentados no painel de instrumentos. O dispositivo reduz o consumo de combustível e ajuda o veículo a poluir menos e a melhorar a segurança. “Com o mercado aquecido e à procura por mão de obra, investir em tecnologias que beneficiem o motorista é um grande diferencial”, conclui Prado.

Seguindo a linha da sustentabilidade, a Scania também investe em pesquisas em combustíveis alternativos. Um bom exemplo é o caminhão P270 movido a etanol lançado na Fenatran. Veículos a etanol emitem até 90% menos CO₂ em relação a motores a diesel. (Veja mais na página 16). ●



Mudanças simples na rotina do transportador ajudam economizar combustível e contribuir com o meio ambiente:

VEÍCULO

- Empregar o veículo correto para cada tipo de operação significa reduzir consideravelmente o consumo de combustível;
- Defletores de ar no teto e nas laterais da cabine reduzem visivelmente a resistência do ar sobre o teto do veículo. Você pode economizar até 7%;
- Atenção ao uso indevido de luzes auxiliares e buzinas a ar montadas sobre o teto da cabine. Elas afetam negativamente a economia de combustível. Economize até 1,5% dispensando esses equipamentos.

MANUTENÇÃO

- Usar pneus adequados para os diferentes tipos de terreno, com isso é possível economizar até 5%;
- Alinhamento do eixo: Economia significativa de combustível pode ser feita com o alinhamento correto das rodas do veículo e do boque;
- Monitorar trocas e manutenção de filtro de ar, válvulas, injetores, filtro de combustível, freios e óleo são cuidados essenciais para obter economia.

TREINAMENTO

- Habilidade, comportamento e desempenho do motorista são fatores importantes para a economia. Economize até 10% por meio de treinamento de condutores;
- Manter uma média constante, dentro dos limites ideais de segurança, auxilia a reduzir até 5% o consumo;
- Scania Driver Support: o exclusivo sistema Scania fornece dicas e informações aos condutores sobre sua performance, desafiando-os a melhorar seus resultados e, consequentemente, melhorar os resultados operacionais do veículo.

Rumo a um ar mais puro

Em 2012, entra em vigor a nova norma de controle de emissão de poluentes e a Scania está pronta para a nova fase





“O transportador pode ficar tranquilo pois já utilizamos a mesma tecnologia na Europa há mais de 4 anos e com excelentes resultados comprovados por milhares de clientes”

Marcel Prado, responsável pelo portfólio de produto da Scania no Brasil



O **SETOR DE VEÍCULOS PESADOS** está prestes a entrar na fase 7 do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), uma regulamentação do Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente) que tem o objetivo de reduzir a emissão de poluentes na atmosfera. A norma equivale à Euro 5 (legislação semelhante usada na Europa) que entra em vigor em janeiro de 2012. Ela impõe reduções nas atuais emissões de até 80% de material particulado e de 60% no óxido de nitrogênio se comparado à legislação corrente, o Proconve 5.

A Scania adotará a tecnologia SCR (*Selective Catalytic Reduction*, ou Redução Catalítica Seletiva) para os motores de seus caminhões e ônibus. A alternativa se baseia na utilização do ARLA 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), uma solução com 32% de ureia em água desmineralizada, que, juntamente com catalisador, reduz drasticamente a emissão dos principais gases poluentes no meio ambiente. Com o sistema Scania SCR, os veículos contarão com novos componentes: um tanque de ureia (ARLA 32), um catalisador e um módulo eletrônico que fará todo o controle da operação. “O Scania SCR foi o sistema que apresentou os melhores resultados em relação ao custo operacional. O transportador pode ficar tranquilo pois já utilizamos a mesma tecnologia na Europa há mais de 4 anos e com excelentes resultados comprovados por milhares de clientes”, explica Marcel do Prado, responsável pelo portfólio de produtos da Scania no Brasil.

O ARLA 32 é colocado em um tanque separado no chassi. Dependendo da aplicação, tanques de 50 ou 75 litros podem ser utilizados. A quantidade de ARLA 32 necessária para atender ao Proconve P7 é de até 5% do combustível consumido.

Ao implementar essa nova tecnologia, a Scania espera manter o atual custo por quilômetro rodado alcançado pelos motores da marca. Hoje, 40% do custo operacional de transporte refere-se ao consumo de combustível. “A Scania trabalha fortemente para reduzir esse custo, e a tecnologia Scania SCR vai ajudar nessa missão, porque ao retirar exclusivamente a obrigação do motor de reduzir as emissões – uma vez que essa missão passa a ser compartilhada com o catalisador – será possível manter os baixos índices de consumo de diesel”, avalia Prado. ●

Diesel e ARLA 32

A primeira mudança com o novo sistema será na forma de abastecimento do veículo. O transportador, além do ARLA 32, deverá utilizar o diesel adequado, ou seja, o S50 (cinquenta partes de enxofre por milhão), que está previsto para ser disponibilizado em todo o território nacional a partir de janeiro de 2012. O diesel S10, ainda menos poluente, estará na rede de distribuidores a partir de 2013. Para os veículos anteriores ao Proconve P7, a Petrobras continuará distribuindo o S500. Já o ARLA 32 será comercializado nos postos de combustível e nas Casas Scania.

Adaptações

A Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) destaca que a indústria brasileira de veículos comerciais recebeu muito bem essa nova etapa da legislação de diesel e emissões e investe em tecnologias e produtos, assegurando produção e disponibilidade de veículos para atender a essa necessidade. Entretanto, a conscientização dos usuários em abastecer com combustível de boa qualidade é fundamental.

Segundo Ademar Cantero, diretor de relações institucionais da Anfavea, com a regra, os motoristas devem ter a consciência de que o combustível inadequado poderá danificar os componentes da nova tecnologia escolhida pela maioria das fabricantes: o sistema SCR (*Selective Catalytic Reduction*, ou Redução Catalítica Seletiva). “Os motoristas devem receber treinamento sobre como utilizar os veículos com as novas tecnologias. Estamos fazendo reuniões e palestras para orientar o setor; além disso, publicamos uma cartilha sobre o Proconve 7, entregue na Fenatran (18º Salão Internacional do Transporte, em outubro, em São Paulo)”, afirma.

Além da fabricação de veículos adaptados ao novo sistema, Cantero salienta que os postos de combustíveis e a Petrobras – petrolífera e principal distribuidora – precisam oferecer o diesel adequado e o ARLA 32. “A Petrobras tem assegurado que não faltará o S50”, conta.

Enquanto isso, a distribuidora vem tomando medidas para conseguir suprir a demanda a partir do ano que vem. “As refinarias, por exemplo, já estão focando a produção no diesel com menos porcentagem de enxofre”, afirma Alex Barbosa Messias, gerente de Marketing de Transporte da Petrobras.

Uma vitrine para as estradas

A Fenatran já foi palco dos lançamentos dos Scania P, G e R e de evoluções nas cabines, entre outras melhorias que facilitaram a vida dos motoristas. Neste ano, com o lançamento mundial do novo trem de força da montadora, o evento confirma sua vocação de apresentar aos apaixonados por caminhões o que há de melhor para as estradas



Fenatran - 2007



Fenatran - 2009

MEMÓRIA

Veja quais foram os destaques da Scania nas duas últimas edições da Fenatran

• 2007

- Conceito P, G, R
- Nova cabine G
- V8 de 500 cavalos e 2.400 Nm

• 2009

- Nova cabine R
- Novas grades
- Novo design do para-choque
- Luzes de xênon
- Identificação lateral em LED
- Limpadores de farol de alta pressão
- Frente, lateral e para-choques unificados



Desde a década de 80, a Fenatran tem sido uma vitrine para o lançamento de evoluções da Scania que facilitam a vida dos motoristas e ajudam as transportadoras a aumentar sua produtividade. A cada dois anos, apaixonados por caminhões aguardam o evento para conhecer *in loco* as novidades da montadora.

Em 2007, a grande novidade apresentada pela Scania foi o lançamento do conceito P, G e R, que adotou a filosofia de evolução contínua. Essa inovação permitiu que melhorias nos veículos fossem lançadas à medida que fossem desenvolvidas – até então, esses ajustes eram implementados de uma só vez por meio das séries Scania, que podiam levar anos para serem renovadas. Sem a necessidade de concentração de novas tecnologias para justificar a mudança de uma série, conquistava-se a possibilidade de oferecer um produto testado, aprovado e melhorado dia após dia.

Na ocasião, a nova cabine G se destacava entre os lançamentos. O modelo atendia às operações que demandavam mais espaço interno para o motorista. A Fenatran 2007 ainda marcou o lançamento do V8 de 500 cavalos e torque de 2.400 Nm no Brasil.

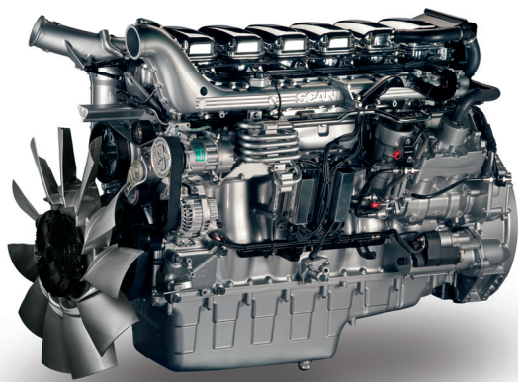
2009: Foco em ergonomia e conforto para o motorista

Na edição 2009, os motoristas foram os maiores beneficiados pelas mudanças apresentadas pela Scania, que priorizavam maior conforto e ergonomia nas cabines.

Surgia a cabine R, intermediária entre a G e a Highline. Desenhistas e ergonomistas se esforçaram para garantir um ambiente de trabalho confortável, moderno e seguro para o motorista, com funções adaptadas às suas atividades cotidianas. Desta forma, foram priorizados aspectos como espaço interno, facilidade de deslocamento e de acesso a painéis e a locais de armazenamento de objetos. A aparência do interior se aproximou à de um carro de luxo.

Do lado de fora, os caminhões também receberam toques de estilo, como novas linhas frontais, luzes de xênon, laterais de LED e logotipo destacado. Frente, lateral e para-choques da cabine foram unificados, aprimorando a aerodinâmica.

As mudanças puderam ser apreciadas de perto pelos visitantes do estande, por meio de rampas que facilitavam o acesso às cabines dos dez veículos expostos. A montadora chegou a receber visitas ilustres, como a do então presidente do BNDES, Luciano Coutinho, e da mineira **Scania Maciel Jorge**, tão orgulhosa do nome que até o tatuou em seu braço esquerdo. ●



Novos motores Scania.

FAZENDO A DIFERENÇA.

Tudo começa com suas necessidades. Pensando nelas, a Scania projetou novos motores para oferecer os melhores níveis de desempenho. Seja em dirigibilidade, economia operacional ou controle de emissões. Compartilhe suas necessidades com a Scania. Juntos podemos chegar às melhores especificações de produtos para seus negócios e estabelecer novos padrões de rentabilidade. Prove a diferença.

A nova linha de motores Scania usa o sistema Scania SCR, que reduz as emissões de NOx. Como parte da nova plataforma global de motores Scania, essa linha representa a última palavra em engenharia.



Faça revisões em seu veículo regularmente.



SCANIA
www.scania.com.br