ESTRADA DE LE LA

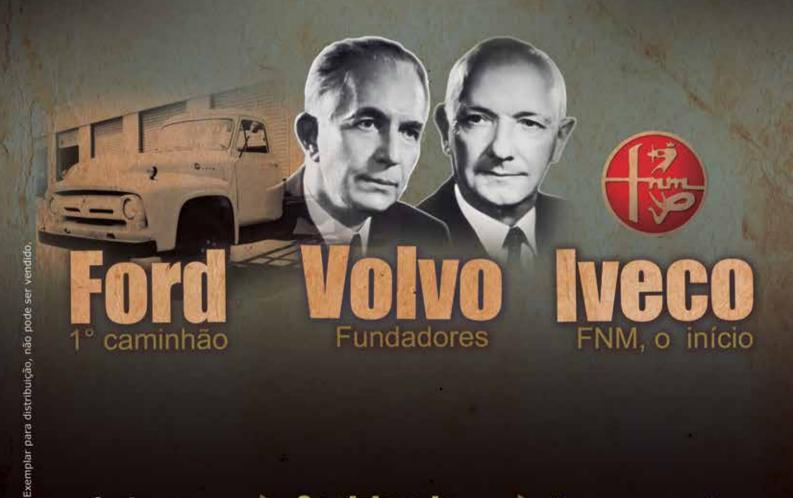
"10 anos com voce"

/// Julho 2013 - nº 109 - R\$ 8,00



GRANDES HISTÓRIAS

Todos os meses



Conheça o 1º Kombi Clube do Brasil Caminhoneiro percorre a cordilheira dos Andes Lançamento dos extrapesados:

extrapesados: Cargo 2042 e 2842

19° SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE

É COM PRAZER QUE CARREGAMOS **ESSA GRANDE** RESPONSABILIDADE.

A Fenatran é o evento referência na área de produtos e servicos destinados aos transportadores de cargas e operadores logísticos. Promove a realização de negócios e a exposição dinâmica de lançamentos globais para milhares de profissionais do setor interessados em conhecer as tendências do segmento.



ACA REVISÕES EM SEU VEÍCULO REGULARMENTE



EDICÃO 201

A Feira atraiu 57.321 visitantes que puderam conferir os lançamentos de 365 expositores distribuidos em um espaço de 100 mil m2.



II FENATRAN EXPERIENCE

Coloque seus produtos a toda prova diretamente nas mãos dos compradores. Participe do test drive de caminhões no Sambódromo do Anhembi.



EXPOSITORES

"È a primeira vez que: visito a feira e estou gostando bastante. Tudo ficou muito além das minhas expectativas, especialmente o encontro com os fornecedores e clientes."

Adriano da Silva, da Fogão Ibiraporã.

GARANTA (11) 3060-4905 / 3060-4981

SEU ESPACO feirastecnicas@reedalcantara.com.br 📙 @fenatran

fenatran

WWW.FENATRAN.COM.BR

28 DE OUTUBRO A 01 DE NOVEMBRO DE 2013 ANHEMBI I SÃO PAULO I SP

Iniciativa



Apoio Institucional









Organização e Promoção



Editorial

Carta ao Leitor

História, novidades e beldades...

São dez anos na estrada... Uma década de comprometimento em levar ao nosso leitor o que de melhor existe em informação no setor de transporte modal rodoviário. Nossa dedicação, sucesso e anos vindouros serão voltados a vocês, leitores, clientes, montadoras e amigos. Parabéns, equipe da Editora na Boléia! Que as próximas décadas sejam de mais sucesso e que o comprometimento continue em nossa boleia.

Essa edição de julho da Estrada Na Boléia está bastante histórica, diversificada e interessante. Nada como a saudade da família para deixar tudo para trás e recomeçar uma vida. Foi isso que fez André, um corajoso caminhoneiro que, abalado emocionalmente, deixou tudo em prol de seus filhos. Alguém já ouviu falar do pri-

meiro clube de proprietários de "Kombi" do Brasil? Aqui, na Estrada na Boléia, será possível conhecer um pouco mais desse clube exclusivo das "cinquentonas". Falando em "cinquentonas", aproveitem para descobrir um pouco mais sobre as grandes montadoras: Ford, Volvo e Iveco. No artigo sobre pneus será possível entender um pouco mais sobre a função dos manchões. Mas em se tratando de seguros, o gerenciamento de riscos é um vilão ou herói na operação de transportes? O Boléia News vem com os principais fatos do setor de transporte rodoviário. Já o Radar... Esse radar só tem beldades. Quem são as musas que conquistaram o coração dos esportistas? Aproveitem também para se atualizarem sobre as novidades do setor de transporte rodoviário em nosso site www.naboleia.com.br Embarquem na boleia e boa leitura!





















A Revista Estrada Na Boléia é uma publicação dirigida a caminhoneiros autônomos, frotistas, fornecedores e entidades do setor de transporte de carga.

Diretor/Editor **Emerson Castro** naboleia@naboleia.com.br

Comercial Marcelo Conversano mkt@naboleia.com.br

Jornalista Responsável Madalena Almeida MTB 20.572

Redação Bruna Scavacini redacao@naboleia.com.br

Design/Web Raquel Correia web@naboleia.com.br

Amanda Recke suporte@naboleia.com.br

Colaboraram nesta edição

Pércio Schneider pneus@greco.com.br

Vitor Marques vitor@vics.com.br

Assinaturas, circulação e publicidade contato@naboleia.com.br

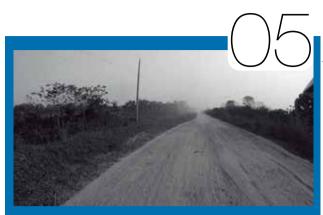
(11) 5034-8222

ENDEREÇO: Rua Épiro, 93, Casa 2 Vila Alexandria - São Paulo/SP CEP: 04635-030

É proibida a reprodução parcial ou total das matérias publicadas nesta revista sem prévia autorização da Editora Na Boléia Ltda. As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores. Informes publicitários são de responsabilidade das empresas que os veiculam, assim como os anúncios são de responsabilidade das empresas anunciantes.

DISTRIBUIÇÃO DIRIGIDA Circulação Julho 2013

> 109ª EDIÇÃO Ano X

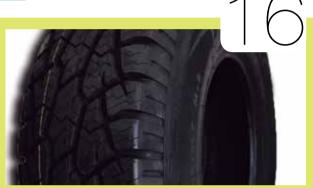


A histórias das montadoras

Dando continuidade à série de reportagens sobre a história do transporte rodoviário no Brasil, a partir das próximas edições, os leitores conferem a trajetória dos principais fabricantes de caminhões, que contribuíram para a construção da indústria automobilística brasileira, considerada uma das mais pujantes e atrativas do mundo. Nas próximas páginas, saiba mais sobre a entrada da Ford, Volvo e Iveco no País

Entenda a função dos manchões

Entenda as diferenças e como melhor utilizar esse complexo reparo para os pneus



18

Gerenciamento de Riscos: Vilão ou Herói na operação de transportes?

Um grande e dolorido espinho no pé do transportador é o gerenciamento de risco

"Cinquentona com carinha de vinte"

Quem nunca teve aquele sentimento e a sensação de que em alguns encontros de Fuscas ou VW antigos, as suas "kombis", por mais bem cuidadas e de conservação perfeita, estavam sempre em segundo plano?







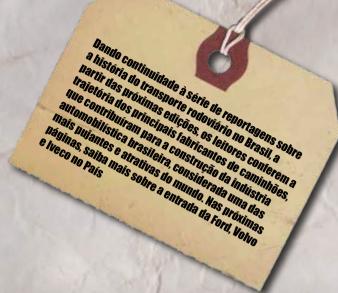


ESPECIAL A MISTÓRIAS DAS MONTADORAS

FORD

A trajetória da **Ford Motor Company**

Por Bruna Scavacini



HENRY FORD

Ford nasceu em 30 de julho de 1863. em uma fazenda próxima a um município rural a oeste de Detroit, no estado do Michigan (este espaço hoje faz parte de Dearborn). Seu pai, William Ford (1826-1905), nasceu em County Cork, Irlanda. Sua mãe, Mary Litogot Ford (1839-1876), nasceu em Michigan, e era a mais nova dos filhos de imigrantes belgas. Seus pais morreram quando Mary era uma crianca e ela foi adotada pelos vizinhos, os O'Herns. Os irmãos de Henry Ford são: Margaret Ford (1867-1868); Jane Ford (1868-1945), William Ford (1871-1917) e Robert Ford (1873-1934).

Ford iniciou sua trajetória com motores, digamos assim, na fazenda de seu pai. Ele era responsável pelos reparos nas máquinas da fazenda e mostrava muita habilidade para inovar. Sua principal intenção era observar o funcionamento mecânico das máquinas e equipamentos. A vida na fazenda era difícil, exigia servicos pesados feitos à mão. Por causa disso, desde menino Ford já demonstrava o interesse em diminuir o trabalho manual com o uso de máquinas. No ano de 1875, com 12 anos, o contato com um locomóvel a vapor o levou a estudar os carros automotores.

Sua mãe morreu em 1876. Seu pai deseiava que Henry no futuro assumisse a fazenda, mas Henry não tinha gosto pelos trabalhos agrícolas. Com o falecimento de sua mãe, muito pouco permaneceu para o manter na fazenda. Mais tarde, ele disse a seu pai: "Eu nunca tive qualquer amor especial pela fazenda — era a mãe na fazenda que eu amava".

Aos 15 anos, ele tinha a reputação de reparador de relógios, tendo desmantelado e remontado as peças de relógios de amigos e vizinhos dezenas de vezes. Em 1879, com 16 anos, ele deixou sua casa e foi para a cidade vizinha Detroit, para trabalhar como aprendiz de operador de máquinas, primeiro na empresa James F. Flower & Bros., e mais tarde na Detroit Dry Dock Co. Em 1882, retornou a Dearborn para trabalhar na fazenda da família e se tornar experiente na operação dos motores a vapor portáteis da Westinghouse. Aos 19, Ford entrou para a Companhia Westinghouse, no conserto e na montagem de locomóveis a vapor. Em 1885, trabalhando como mecânico das oficinas da Eagle Motor Works, em Detroit, seu interesse se concentra nos motores a explosão. Dois anos depois. Ford construiu seu primeiro motor desse tipo, movido à gasolina.

Por volta do ano de 1890, Ford assumiu o lugar de engenheiro maquinista na cidade de Detroit na Edison Illuminating Company. Em 1893, após sua promoção ao cargo de Engenheiro Chefe, Ford passou a ter bastante tempo e dinheiro para dedicar-se às suas experiências pessoais com motores à gasolina. Estes experimentos culminaram em 1896 com a conclusão de seu próprio veículo automotor denominado quadriciclo, que ele dirigiu em teste em 4 de junho.

Sua primeira empresa foi a Detroit Automobile Company, sendo ele o engenheirochefe. Entretanto, a fábrica fechou devido à discordância com os outros diretores em relação à adoção da produção em massa como modelo padrão. Anos mais tarde, montou outra empresa voltada para carros de corrida, contudo, a produção desses carros não obteve êxito. Mesmo assim, Ford persistiu com a ideia e, juntamente com o projetista Harold Wills, montou o chamado carro 999, com o qual Barney Oldfield se tornou campeão, divulgando o veículo em todo país. Esse passo foi importante, pois o rendimento financeiro proveniente do sucesso de seu carro deu suporte financeiro a suas ideias, e assim a Ford Motor Company foi fundada.

FORD MOTOR COMPANY

Com 40 anos de idade, Ford, com outros 11 investidores e US\$ 28.000,00 de capital, formaram a Ford Motor Company em 1903. Em um carro recém-planejado, Ford fez uma exposição sobre o gelo do Lago Saint Clair, dirigindo uma milha (1.609 metros) em 39,4 segundos, estabelecendo um novo recorde de velocidade terrestre em 91,3 milhas por hora (147,0 km/h).

Persuadido por esse êxito, o piloto de corrida Barney Oldfield, que nomeou o novo modelo Ford de "999" em honra de uma locomotiva de corrida da época, levou o carro por todo o país, tornando a marca Ford conhecida em todos os Estados Unidos. Ford também foi um dos primeiros patrocinadores da Indianápolis 500.

Ford maravilhou o mundo em 1914, oferecendo o pagamento de US\$ 5,00 por dia, o que mais do que duplicou o salário da maioria dos seus trabalhadores. O movimento foi extremamente rentável: no lugar da constante rotatividade de empregados, os melhores mecânicos de Detroit afluíram para a Ford, trazendo seu capital humano e sua habilidade, aumentando a produtividade e reduzindo os custos de treinamento. Ford chamou isso de "salário de motivação" ("wage motive"). O uso da integração vertical pela empresa também provou ser bem-sucedido quando Ford construiu uma fábrica gigantesca, onde entravam matérias-primas e de onde saíam automóveis aScabados.

LINHA DO TEMPO DA FORD

Em 24 de abril de 1919, pouco tempo após o fim da Primeira Guerra Mundial, a direção da Ford aprovou a instalação da primeira filial brasileira, com capital de US\$25.000, acreditando na capacidade de desenvolvimento de um País que há pouco mais de 20 anos havia se tornado República. Em maio, foi aberta uma pequena loja na Rua Florêncio de Abreu, em São Paulo.



Em 1961, a Ford lancou o F-600 diesel com motor Perkins. Ao longo dos anos, o motor a diesel provaria ser a principal solução para o transporte de cargas. Em 1962, a Ford colocou no mercado a Linha Super Ford, com cabine inteiramente nova e mais confortável, além de uma novidade: pedais de freio e embreagem suspensos. Em 1964, apenas sete anos depois de colocar no mercado seu primeiro caminhão brasileiro, a Ford comemorou 100 mil caminhões fabricados no Brasil.

1910

1950

1960

1970

A Ford lançou seu primeiro caminhão brasileiro em agosto de 1957: um Ford F-600. com motor V8, de 4,5 litros à gasolina e 167 cv. Ele nasceu com 40% de nacionalização em seu peso. Em 1957, também foi o ano da primeira pick-up brasileira, a F-100. A fundição da companhia foi instalada em Osasco e a fábrica de motores no Ipiranga, em São Paulo. Sua inauguração, em 1958, produziu o primeiro caminhão com motor nacional à gasolina. Era o motor V8 Power King, que equipou a Série F até 1977. Em 1959, foi lançado o caminhão médio F-350.

Em 1971, uma convenção de distribuidores Ford de todo o País foi o palco do lançamento de uma linha de caminhões inteiramente nova: o F-100 e o F-350, com suspensão dianteira independente Twin-I-Beam. Outro avanco foi a inserção de direção hidráulica e freio a ar no novo modelo F-750. Em dezembro de 1971, a fábrica do Ipiranga bateu novo recorde: o caminhão 200 mil saiu da linha de montagem - um F-600 à gasolina. Em 1975, chegaram ao mercado os modelos médios F-400 e F-4000 com motor a diesel. Logo em seguida, em 1977, foi a vez dos caminhões semipesados como o F-7000 e o FT-7000 com 3º eixo. E, finalmente, ganhou as ruas e estradas o cavalo mecânico Ford F-8500, com 30,5 toneladas de Peso Bruto Total Combinado. Em novembro de 1978, foram inaugurados na cidade de Tatuí, no interior de São Paulo, o Campo de Provas e o Centro de Desenvolvimento da Ford, numa área de 48 hectares.





O primeiro modelo de caminhão Ford traçado, o F-22000 6x4, foi lançado no início dos anos 1980. Os caminhões médios passaram a contar com câmbio de cinco marchas. Outro avanço tecnológico importante foi a adoção do sistema de pintura eletrosférica catódica, muito mais eficiente contra corrosão. Em 1985, aconteceu o lançamento da Linha Cargo. O projeto começara a nascer em 1981, com o nome em código HL-3. A proposta: produzir caminhões médios e pesados capazes de competir internacionalmente, com alta tecnologia e muita durabilidade. Em 1987, depois do imenso sucesso, a Ford uniu-se à Volkswagen, formando uma nova empresa, a Autolatina.



Uma nova fábrica, com alta tecnologia, foi inaugurada no bairro do Taboão, em São Bernardo do Campo. A legislação brasileira previa que, a partir de janeiro de 2006, todos os caminhões deveriam sair das linhas de montagem cumprindo o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). Em 2005, foi lançada a primeira fase da Linha Cargo com novos motores eletrônicos. As inovações migraram também para os veículos da pioneira Linha F. O F-350, o F-350 cabine dupla e o tradicional F-4000 receberam motores modernos, cumprindo as normas do Proconve. Em 2007, a linha Cargo cresceu nas duas pontas: com o lançamento do Cargo 712, o mais leve da linha Cargo, e o pesado Cargo 4532e. Em 2009, a Ford Caminhões lançou a linha mais completa de veículos comerciais da categoria, Ford Transit. Com os modelos de Passageiro, Furgão Curto e Furgão Longo, a Ford Transit se consagrou com o pioneirismo em tecnologia, segurança, design e conforto.

Um milhão de veículos comerciais vendidos no Brasil. Essa marca, atingida 37 anos depois que o primeiro F-600 brasileiro saiu da linha de montagem, é o símbolo da nova Ford. A linha Cargo, sucesso das estradas, ganhou novos modelos. O C-2322, com configuração 6x2 e o C-2422, com configuração 6x4, foram caminhões projetados para serviços pesados. Um novo cavalo mecânico, com capacidade para 35 toneladas, o C-3530, completou a família Cargo. Novas legislações obrigaram mudanças nos motores. Para a linha Cargo passaram a ser Cummins. Além dos caminhões, outro mercado foi aberto: chassis para ônibus de uso urbano e rodoviário. O resultado foi o chassi B-1618. Em seguida foi criado outro chassi, o B-12000, especialmente para uso em ônibus escolares e para transporte em áreas rurais. Outro lançamento importante foi o das pick-ups F-1000 Turbo e F-1000 4x4, com motor a diesel. Este modelo trouxe uma grande novidade para o mercado brasileiro: a utilização de um sistema de tração 4x4, que permitia o engate e desengate em qualquer velocidade, pelo acionamento de uma tecla no painel de instrumentos. Em 1995, depois de oito anos de funcionamento, a Autolatina se desfez. No ano de 1997 foi lançado o caminhão médio, o Cargo 814. Foi também inaugurado o primeiro de muitos distribuidores exclusivos de caminhões.

No ano de 2010, a Ford Caminhões ampliou a linha Ford Transit com o lancamento do modelo Chassi-Cab. Em 2011, a Ford traz ao mercado sul-americano a linha Novo Cargo 2012, um lançamento muito aguardado no setor de veículos comerciais. A apresentação desta nova linha excede a expectativa por lançar, ao mesmo tempo, uma linha com 11 modelos, cinco dos quais com a opção de cabine-leito. São caminhões na faixa de 13 a 31 toneladas de peso bruto total, e com capacidade máxima de tração de até 63 toneladas, versáteis, equipados com os mais modernos equipamentos e montados dentro do conceito Kinect de Design Ford.

O Novo Ford Cargo é um projeto global que foi desenvolvido nos estúdios de design e centro de engenharia de Camaçari, Bahia, e de São Bernardo do Campo e Tatuí, em São Paulo, com intensivo suporte das unidades dos Estados Unidos e Europa. A sua concepção teve como base as pesquisas e os testes realizados na América do Sul, o que resultou num produto apto para diferentes mercados.

Há 36 anos fazendo o Brasil rodar

Por Madalena Almeida

undada na Suécia, em 1927, pelos visionários Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, a Volvo é uma das mais respeitadas empresas automobilísticas no mundo. A trajetória de sucesso da companhia deve-se à visão empreendedora de seus criadores, que, já naquela época, eram empresários à frente de seu tempo, demonstrando preocupações com a integridade das pessoas que utilizavam seus veículos e com o meio ambiente.

"Veículos transportam pessoas e, por isso, a segurança deve ser um de seus princípios básicos", enfatizavam Assar e Gustaf, antes das primeiras unidades automotrizes saírem da linha de produção da fábrica sueca.

A vinda para o Brasil também se deu graças à ousadia e à coragem dos fundadores, que, diante de um inverno rigoroso na Europa, nos idos de 1931, que provocou forte queda nas vendas de automóveis na Suécia e nos países vizinhos, buscaram novas alternativas para manter as operações nesse período sazonal.

A ideia foi comercializar os produtos em nações mais quentes, como o Brasil, mas além da distância - mais de dez mil quilômetros da Suécia -, essas nações tinham mercados com características totalmente diferentes.

Para chegar ao mercado brasileiro, o contato com o italiano Attilio Marchetti, que possuía experiência no ramo e excelentes relações comerciais em vários países, foi estratégico. Sem fábrica no País, a princípio a opção foi pela exportação de veículos. As primeiras cinco unidades deixaram a Suécia com destino ao Brasil em 1933. A frota era composta por um automóvel e quatro caminhões, que serviram de demonstração para a marca sueca, até então desconhecida no País.

A repercussão foi positiva. Tanto que no ano seguinte as importações atingiram 81 unidades.

Em 1936, formou-se a Volvo do Brasil Ltda., que atingiu vendas regulares em 1938. Diante de resultados animadores, em fevereiro desse ano, mudou-se o nome da empresa para Volvo do Brasil S.A., ampliando-se as bases de operação e o número de acionistas.

Naquela época, a Volvo já demonstrava ser uma empresa de vanguarda, pela grande atenção dada ao pós-venda. Desde o início, técnicos suecos foram enviados ao Brasil para dar assistência técnica e também para treinamentos de mecânicos nos diferentes revendedores.

Os negócios prosperam e, em pouco tempo, a Volvo já mantinha diversos pontos de venda e serviços pelo País.

EXPANSÃO DA MARCA

Os anos 1950 marcaram o lançamento de novos modelos de caminhões, que se tornaram famosos no Brasil. Os mais importantes foram o L385 "Viking" e o L395 "Titan" também conhecido como "Super Volvo". Os novos caminhões, juntamente com outros produtos já comercializados no País, provocaram uma significativa expansão da marca.

Esse cenário despertou na Volvo o interesse de montar uma fábrica em território brasileiro. Até porque nesse período, o Governo brasileiro estava empenhado em criar uma indústria automobilística local. Mas o suicídio do então presidente Getúlio Vargas, em agosto de 1954, adiou o projeto da Volvo que previa a instalação de uma fábrica da marca em São José dos Campos/SP.

Com a morte de Vargas, o Brasil entra em um período de instabilidade política e econômica, fazendo com que a marca deixasse de estar presente no País a partir de então. Os produtos continuaram em operação durante décadas, o que, futuramente, motivaria a futura instalação da Volvo do Brasil Veículos Ltda., o que aconteceu anos mais tarde.

"Ainda vamos construir uma fábrica no Brasil", dizia Assar Gabrielsson, cujo sonho foi concretizado tempos depois.

O retorno ao Brasil começou a ser planejado novamente em 1966. Para conhecer melhor o futuro do mercado de caminhões, a Volvo decidiu estudar todos os países, principalmente aqueles onde estava ausente - Estados Unidos e Brasil.

Em 1972, o Governo brasileiro cria o Programa de Benefícios para Estímulo às Exportações (Befiex), que permitiu a volta da companhia.

A Volvo, que já realizara pesquisas pelo território brasileiro, chegou à conclusão de que o País possuía uma pequena participação de caminhões pesados em sua frota, o que contrastava com as distâncias e os volumes da economia em expansão. Diante do potencial do mercado brasileiro e as oportunidades geradas pelo programa Befiex, a Volvo acreditou ser a hora de instalação de uma fábrica no Brasil.

Assim, em 24 de outubro de 1977, foi constituída a empresa Volvo do Brasil Motores e Veículos S.A., marcando uma nova fase da empresa no País. Construída em tempo recorde, a nova fábrica, instalada no Paraná, começou a produzir os primeiros motores e os primeiros chassis de ônibus B58 em 1979. Os caminhões começaram a ser produzidos em 1980.



especial "Athor", do caminhão VM, e o caminhão fora de estrada FMX, projetado para operações severas, como construção, mineração e cana de açúcar.

A empresa continua apostando no Brasil, contribuindo para a geração de empregos e para o progresso do País, da sociedade e das pessoas.

Arrojo e modernidade como marcas registradas



Desde sua fundação, em 1975, a lveco vem ampliando sua presenca mundialmente, fixando a marca em mercados importantes. como no Brasil, onde a empresa atua desde 1997 com uma fábrica moderna e uma linha de produtos arrojada



VEÍCULO MILITAR FABRICADO PELA UNIC





IVECO ANOS 1990

Por Madalena Almeida

resente em mais de 160 países com uma linha de produtos que atende plenamente às exigências da área de transporte profissional, a Iveco atua no Brasil desde 1997, dedicando-se à produção e comercialização de caminhões e ônibus em uma moderna fábrica, localizada em Sete Lagoas/MG. A sede administrativa fica em Nova Lima/MG e os escritórios comerciais operam nas cidades de São Paulo, Curitiba/PR e Brasília/DF.

A Iveco é considerada a montadora de caminhões que mais vem crescendo no País. O marco desse crescimento aconteceu em 2006, quando a empresa iniciou um plano de investimentos e lançou seis novas famílias de produto, multiplicando suas vendas. Em 2010, a companhia atingiu a soma de 16.000 caminhões vendidos no País.

O plano de investimentos também permitiu a inauguração, em 2008, do Centro de Desenvolvimento de Produto em Sete Lagoas, o primeiro da Iveco fora da Europa. No local, trabalham hoje cerca de 300 engenheiros e técnicos com a responsabilidade de desenvolver os futuros produtos da Iveco para os mercados brasileiro e latino-americano.

Atenta às necessidades dos clientes brasileiros, a Iveco também inaugurou, em 2009, uma nova unidade produtiva de caminhões pesados no complexo industrial de Sete Lagoas, ampliando a capacidade da fábrica para 70 mil unidades.

Ciente de que o atendimento de qualidade não termina com a venda, em 2010, a empresa criou o Centro de Operações de Peças Iveco (COPI), em Sorocaba/SP. Com dez mil m² de área construída e 100 mil m³ de área de armazenamento, o COPI opera com um moderno software de gestão que garante a peça certa, no lugar certo, quando o cliente precisar.

Para se manter mais próxima dos clientes. desde 2006, a companhia também vem ampliando sua rede de concessionários, atingindo hoje quase 100 locais de venda de caminhões, atendimento e servico aos clientes da marca no País.

A ORIGEM

Conhecida por suas linhas arrojadas e modernas, a Iveco nasceu em 1975, quando a Europa vivia um contexto sócio-econômico difícil, agravado pela primeira grande crise petrolífera no continente.

A história da empresa teve início quando cinco companhias de base histórica em três países europeus (Itália, França e Alemanha) decidiram unir seus conhecimentos para criar uma nova realidade. São elas: Fiat Veicoli Industriali (com sede em Turim - Itália), OM (Milão - Itália), Lancia Veicoli Specialil (Turim - Itália), Únic (França) e Magirus - Deutz (Alemanha).

Naquela época, já se falava em uma Europa unificada, nos moldes da atual União Europeia, mas em meio às dificuldades, a ideia foi delegada a segundo plano. Para a lveco, esse cenário adverso também não era vantajoso, uma vez que se tratava de uma empresa composta por três países europeus.

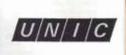
O início do caminho a ser percorrido pela nova multinacional era de incertezas. Com a aliança de cinco empresas, a estratégia da Iveco não poderia ser simplista. A proposta era atingir um mercado amplo, capaz de atender às expectativas tanto no quesito quantitativo quanto qualitativo.

Diante disso, e apesar da crise no continente europeu, a diretoria foi arrojada e vislumbrou o surgimento de um mercado automobilístico emergente, que já dava sinais de crescimento e se mostrava ávido por veículos de transportes modernos e especializados.











A decisão foi acertada e a companhia construiu a sua posição entre os líderes mundiais do transporte rodoviário. Um dos diferenciais da marca é a renovação de seus produtos. Desde que foi fundada, a companhia se preocupa em modernizar seus veículos, que atendem ao dinamismo do mercado atual de transporte profissional.

Para se ter ideia, nos primeiros quatro anos de atividades na Europa, a Iveco mantinha um portfólio de produtos composto por mais de 200 modelos básicos e 600 versões, desde 2.7 toneladas de peso bruto. para um veículo leve, e mais de 40 toneladas para veículos pesados, sem contar os ônibus e motores.

NOVOS MERCADOS

Em 1977, a empresa se lançou a voos mais altos e buscou novos mercados fora da Europa. A montadora identificou um nicho forte no norte do continente africano, fornecendo um total aproximado de 25.000 veículos.

Também nesse mesmo ano, foi criada a ITONA (Iveco Trucks of North America), a estratégia de marketing adotada para fornecer caminhões da categoria de médios, dez a 13 toneladas, utilizando as características dos veículos europeus, porém, respeitando a atuação do mercado local.

Um dos grandes destaques da linha Iveco foi lançado em 1984: o "TurboStar", um veículo pesado que se tornou um campeão de vendas na Itália e um importante produto no mercado europeu, atingindo um total de 50.000 unidades vendidas em sete anos.

Os anos 1990 também foram promissores para a companhia, marcados pela fixação e predileção da marca Iveco nos mercados europeu e internacional. No início dessa década, a montadora decidiu expandir sua produção para a Espanha, com a aquisição da "Enasa", que produzia o famoso caminhão industrial "Pegaso".

Em 1998, outras conquistas surgiram com o lançamento do Cursor 8". E no ano seguinte foi a vez do "Cursor 10", com o primeiro motor diesel com uma turbina de geometria variável e também o primeiro motor diesel common rail de veículos industriais pesados.

Em 2004, foi concebida a marca "Iveco Motors", que se tornou um marco para a produção de motores, e, no ano seguinte, ela foi incorporada à recém-fundada "Fiat Powertrain Technologies".

O Grupo continuou seus investimentos ao longo dos anos. Um salto importante foi obtido em 1º de janeiro de 2011, quando foi formada a Fiat Industrial, incorporando CNH, Iveco e FPT Industrial. Em setembro do mesmo ano, a Fiat industrial foi inaugurada em Turim, como um centro multiuso pertencente à Fiat industrial e criado para vendas, assistência e apresentação dos produtos para a Iveco, New Holland e FPT.

Atualmente, a Iveco é uma potência mundial. Possui 23 fábricas em 19 países e seis centros de desenvolvimento de produto globais, além de manter importantes operações industriais e comerciais na China com parceiros locais. Conta com 25 mil colaboradores diretos e cinco mil pontos de venda e atendimento no mundo.



O MAIOR DISTRIBUIDOR DE PEÇAS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS.

- ✓ Qualidade nos produtos
- ✓ Entrega eficiente
- ✓ Preços imbatíveis
- ✓ Profissionais altamente capacitados
- ✓ Atendimento personalizado

Ninguém faz negócio, para o seu negócio como a Cared









(11) 2109 8200

www.CARED.com.br vendas@cared.com.br

> **ALGUMAS MARCAS** COMERCIALIZADAS



























Estamos recrutando representantes para todo o Brasil, inclusive para São Paulo

Rua do Bosque, 964 - Barra Funda São Paulo - SP - cep 01136-000



Apreensão de caminhão com carga excedente

Por Eder Angelo Soares

Como os governantes não conseguem fazer uma estrada forte e de qualidade, que aquente peso, preferem multar o caminhão para ganhar dinheiro. É a indústria da multa de mãos dadas com a indústria do mal feito. Já que não se consegue fazer uma rodovia bem feita, vamos fazer uma porcaria, e quem ousar danificar paga multa... É mais ou menos isso.

Cronotacógrafo: Falta de certificado resulta em multas

Por Alberto Felício

Realmente, muito importante esta matéria, porém, seria interessante ressaltar que este instrumento também serve para comprovação de dados para recurso de multas. haja vista que esta indústria (a de multas) vem em fase desordenada de crescimento.

Pneus velhos ajudam em projetos sustentáveis

Por Gilberto Jeronymo

São estas ações que, com certeza, tornarão nossas cidades mais limpas e organizadas. Parabéns pela iniciativa, e tomara que muitas outras empresas pensem e atuem. Existem móveis e outros objetos que são feitos de pneus!!

Grandes iniciativas que fazem a diferença. "Valor é o que é preciso para levantar e falar, mas também o que é necessário para sentar e escutar."

PM desmonta quadrilha que roubava cargas

Por Fátima Baronio

Parabéns aos policiais que conseguiram pegar essa quadrilha. Aproveitando, gostaria de fazer um apelo para a Polícia Federal para investigar a quadrilha que está roubando cargas de farelo na Bahia, na região de Itaberaba. Meu pai foi uma das vítimas, e eles roubam o bitrem carregado. Há muitos bitrens roubados na região, mas ninguém consegue descobrir quem está por trás desses ladrões. Peço, por favor, que a Policia Federal investigue essa quadrilha, pois eles continuam agindo. Obrigada.



Acesse nosso nortal www.naboleia.com e comente você também

Enauete de junho

Você acha que aumentar o número de avenidas para o rodízio em SP é a solução para menos trânsito?

Acho que ainda não descobriram uma solução adequada. 46,7%

Não. Existem outras opções melhores. 33,3%

A restrição de 4 finais, em vez de 2, é a melhor solução. 10%

■Sim. É uma alternativa. 10%



Conecte-se Na



827

945 Seguidores Seja também um seguidor @naboleia



Curtidas

curta nossa páaina no facebook/editoranaboleia



57.579 visualizações

Acesse nosso canal youtube/editoranaboleia



51.160 Downloads do PDF da Revista



Total de: 3.200,291Newsletter Enviadas



* BOLÉIA NEWS *

Todas as notícias podem ser lidas na íntegra no portal Na Boléia www.naboleia.com.br





Assembleia Legislativa de São Paulo aprovou, no início do mês passado, a chamada "punição moral" para quem perder a carteira de habilitação por dirigir bêbado no Estado. Além da suspensão do direito de dirigir, os motoristas flagrados terão o nome e o número do documento incluso em uma "lista negra", publicada pelo Departamento Estadual de Trânsito de São

Paulo (Detran-SP). A medida será encaminhada para sanção do governador Geraldo Alckmin (PSDB). Em São Paulo, até agora, o Diário Oficial do Estado só publicava uma relação dos motoristas que perderam temporariamente a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) por dirigir embriagado. Mas a lista trazia apenas o número do documento, sem a exposição do nome do condutor.





TONELADAS DE PNEUS SÃO SAQUEADAS

A carreta tombou depois de uma curva, no km 564, na altura de Barra do Turvo, no interior de São Paulo. A carreta, que saiu de Resende/RJ, seguia para Curitiba/PR. O veículo transportava pouco mais de 20 toneladas de pneus para caminhões. A motorista teve ferimentos leves. Parte da carga foi saqueada, e apenas alguns pneus foram encontrados.



São Paulo/SP - CEP 01136-000

Peças e serviços para atacado e varejo Linha Volkswagen e Ford

Algumas marcas comercializadas





























Motor - Câmbio - Diferencial - Freio Cabine - Eixos e muito mais, confira...









MONTADORAS



FORD LANÇA RANGER 2.2 XL

A Ford reforca a linha da Nova Ranger com o lancamento da versão XL com mais potência destinada à venda para frotas. Com motorização 2.2 Diesel, esta versão faz parte da linha 2014 da Nova Ranger e agora gera 150 cv (@ 3.700 rpm) e 375 Nm (@ 1.500-2.500 rpm), garantindo mais desempenho em diversos terrenos. "A Nova Ranger mudou os padrões da categoria com seu design moderno, novas tecnologias, conforto, segurança e dirigibilidade.

O objetivo da Nova Ranger 2.2 é atender uma ampla gama de serviços com um veículo funcional. A sua modernidade é um fator importante para diversas atividades econômicas", diz Kátia Ribeiro, supervisora de Produto da Ford. Veículo de entrada na linha Ranger, a versão XL é uma picape que se caracteriza pelo custo-benefício para aplicações profissionais. Ela oferece padrões de design, de desempenho e de economia que valorizam seus usuários.





APREENSÃO DE CAMINHÃO COM CARGA EXCEDENTE

Um acidente envolvendo uma carreta e dois carros deixou um morto e interditou totalmente as pistas da rodovia Régis Bittencourt, em Itapecerica da Serra/SP, no dia 9 de maio. Segundo a concessionária, que administra a via, a carreta colidiu com uma pilastra e tombou, pegando fogo e provocando também um acidente entre dois veículos.



CRESCE EM 31% AS MORTES **EM ESTRADAS PAULISTAS**

Muitos acidentes que acabam em mortes estão ligados à imprudência do motorista. "O excesso de velocidade é um grande fator. O limite da pista existe porque dentro dele o motorista consegue segurar o veículo e impedir que o pior aconteca. É preciso que as pessoas se conscientizem disso", disse Carlos Alberto Guimarães, da Unicamp.



FÁBRICA DA INTERNATIONAL NO BRASIL

A International Caminhões inaugurou, no início do mês passado, sua fábrica no Brasil para produzir os modelos comercializados no mercado interno e em outros países. Instalada na cidade de Canoas, no Rio Grande do Sul, no Complexo Industrial da Navistar, a unidade de produção dos caminhões International foi construída seguindo os rigorosos sistemas de manufatura e qualidade estabelecidos mundialmente pela Navistar Inc.





BORRACHEIRO MORRE EM **EXPLOSÃO**

Em Corumbá/MS, um rapaz fazia reparos num caminhão quando um dos pneus explodiu em cima dele. A vítima teve traumatismo craniano e morreu na hora. Laudenir foi socorrido pelos colegas de trabalho. Mas com a chegada da equipe do SAMU foi constatado que o rapaz já havia falecido.

A Reed Exhibitions Alcantara Machado, mesmo organizador da Fenatran, apresenta:

16 HEXPO

SALÃO INTERNACIONAL DE VEÍCULOS URBANOS DE CARGA

17a1

EXPO CENTER NORTE PAVILHÃO AZUL I BRANCO SÃO PAULO/SP

O TRANSPORTE E A DISTRIBUIÇÃO FAZEM PARTE DE UM DOS SEGMENTOS QUE MAIS CRESCE NO PAIS.

E POR ISSO, O VUC EXPO TRAZ AREA DE 2.000M2 COM A EXPOSIÇÃO DE VEÍCULOS URBANOS DE CARGA.



UM CAMINHÃO DE DINAMISMO PARA OS SEUS NEGÓCIOS COMECA AQUI.

A Vuc Expo 2013, do mesmo organizador da Fenatran, traz para São Paulo a mais completa amostra de veículos urbanos de cargas. É uma ótima oportunidade para mostrar seus lançamentos e novidades a potenciais compradores interessados na realização de negócios promissores.

Não perca tempo e garanta já o seu espaço na Vuc Expo 2013.

feirastecnicas@reedalcantara.com.br



EVENTOS SIMULTÂNEOS:











RESERVE O SEU ESPACO PARA ESTE GRANDE EVENTO!

Tel.: (011) 3060-4735

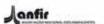
WWW.EXPOMOVIMAT.COM.BR

PARCEIRO DE CONTRÚDO

















"MANCHÕFS"

Entenda as diferenças e como melhor utilizar esse complexo reparo para os pneus

m pneu diagonal (também chamado de comum ou convencional) tem esse nome porque as lonas de sua estrutura interna estão colocadas numa posição diagonal em relação à banda de rodagem, e cruzadas uma em relação a outra, formando um "X". Daí no nome dado ao pneu, que descreve sua construção interna. E neste pneu, todas as lonas vão de um talão ao outro.

Já o pneu radial possui uma única lona que vai de talão a talão e está colocada no sentido do raio do pneu - daí o nome radial -, transversalmente à banda de rodagem, ou seja, num ângulo de 90º.

Conhecer essas diferencas é fundamental para entender o tema desta edição: os manchões, o mais complexo dos reparos de pneu.

Primeiro, a função de um manchão não é a de tapar furos. Isso vem como "brinde" na aplicação desse conserto. Um manchão existe e é aplicado para restaurar a resistência da carcaça do pneu no local onde houve um dano à estrutura, exista ali uma perfuração ou não. Muitas vezes, o pneu não tem furo, não está perdendo ar, mas requer que seja feita a aplicação de um manchão porque o pneu sofreu uma avaria que danificou (ou até rompeu) a estrutura de lonas.

É ele, e sua capacidade de restaurar a resistência, que irá garantir o uso do pneu por mais tempo, ou tornar uma carcaca avariada durante o uso numa carcaca reformável. aproveitável.

A diferenca entre as estruturas dos pneus é que determina qual manchão deve ser utilizado. Para pneus diagonais, o manchão tem um formato semelhante ao que chamo de um "X mal acabado", cujas extremidades acompanham o sentido das lonas estruturais da carcaca. Já o formato de um manchão para pneus radiais é retangular. Em ambos, existe uma inscrição que indica qual dos lados deve estar direcionado para os talões. Se inverter essa posição, o resultado do manchão sobre a resistência da carcaça estará anulado.

Na aplicação é semelhante aos demais reparos, com algumas diferenças: se aplicado durante a reforma do pneu, a vulcanização do reparo é feita ao mesmo tempo em que a da banda de rodagem, por ação da temperatura da autoclave. Quando aplicado somente como reparo, utilizar cola branca para vulcanização química, a frio.

Outro detalhe é que na parte externa do pneu, na região do dano, deve ser feita uma escareação para remover partes das lonas danificadas ou oxidadas. Essa região deve ser preenchida com uma borracha específica. Se for feito no momento da reforma, a nova banda de rodagem irá cobrir a área. Se for somente conserto, deve ser aplicado camelback vulcanizado, reconstituindo manualmente o desenho da banda. E agui está o ponto-chave da história toda: a aplicação de manchões requer ferramentas, materiais

e equipamentos que borracharias não dispõem. Por essa razão, somente deve ser feita em reformadores.

Algumas marcas de pneus recomendam que, ao ser aplicado um manchão no interior do pneu, na região coberta pelo mesmo deve-se remover o liner, que é uma camada de borracha feita de um composto diferenciado, cuja finalidade é impermeabilizar a carcaça. No caso de pneus sem câmara, também cumpre a função da câmara de ar. mantendo a pressão de calibragem.

Para pneus sem câmara, e naqueles em que o liner tenha sido removido, é aconselhável que seia aplicado um selante por toda a volta das bordas do manchão, para prevenir a infiltração de ar sob o mesmo ou no interior da estrutura da carcaça. Em pneus com câmara em que não foi removido o liner, isso não é necessário.

Fundamental para obter o melhor resultado e a máxima aderência entre manchão e carcaca é roletar do centro para as bordas. para expulsar qualquer resquício de ar que possa existir entre as duas superfícies. Se fizer isso, o manchão pode vir a se soltar com o tempo.

E um manchão tem um peso considerável, capaz de provocar desbalanceamento no conjunto pneu e roda. Isso significa que é de fundamental importância que seia feito o balanceamento sempre que um pneu com reparos como este for montado.

Lembre-se de que sua segurança, e daqueles que estão à sua volta, depende – e muito do bom cuidado com os pneus.

Leia mais sobre pneus em: www.naboleia.com.br



Por Clayton Santos

ndré Ricardo, 41 anos, hoje trabalha como taxista, mas passou 16 anos dentro da boleia, viajando pelas estradas brasileiras e até mesmo de países vizinhos, como Argentina, Uruguai e Chile.

A Equipe da Estrada Na Boléia conversou com Ricardo, que acabou revelando algumas particularidades de suas experiências.

Editora Na Boléia: Como foi o início de sua vida na boleia?

Ricardo: Eu ainda era menor e, a convite de um vizinho, surgiu a oportunidade de trabalhar como ajudante em uma pequena transportadora. Foi daí que surgiu meu primeiro contato com o caminhão. Lembro-me que ficava próximo aos motoristas, observando como aquela máquina funcionava. No começo, só olhava no retrovisor e para os lados para ver se não tinha arrancado nenhum poste, porém, não entendia a real importância do meu trabalho. Na verdade, só queria seguir em frente.

ENB: Como ficava a saudade das crianças?

Ricardo: A saudade foi o que me fez trocar a estrada pela rua, pois hoje com o táxi posso estar perto dos meus filhos. Tenho seis filhos e por saudades já voltei longas distâncias. Certa vez, estava indo fazer uma entrega em Buenos Aires/Agentina. Quando já estava no sul do Brasil, comecei a pensar muito nas crianças e decidi voltar. Chamaram-me pelo rádio para perguntar o que havia acontecido, pois o rastreador marcava meu retorno para São Paulo, sendo que eu deveria estar próximo ao destino da carga. A solução foi inventar uma história. Disse que voltei porque minha avó havia falecido. O problema é que eu já havia dado essa desculpa certa vez... A minha sorte foi que tinha dito que era a outra avó.

ENB: Conte-nos um pouco como são as estradas fora do Brasil.

Ricardo: A visão é muito bonita, mas os problemas são semelhantes aos daqui, exceto pela sinalização que é melhor. Dirigir vendo montanhas de gelo e até vulcões nos deixa preocupados e requer o dobro da atenção.

ENB: Como era sua convivência com os amigos na estrada?

Ricardo: Cozinhávamos carne com todo aquele gelo das cordilheiras, e a convivência era muito boa. Voltei em muitos lugares só para rever amigos de estrada.

ENB: Qual a sua opinião em relação a Lei do Descanso?

Ricardo: Como o caminhoneiro vai parar no meio do trajeto para descansar se não há segurança alguma? Seria necessário construir a cada 150 Km ou 200 Km um grande estacionamento seguro, com assistentes de saúde e tudo mais. O que poucos entendem é que o motorista de caminhão não precisa ser essa figura barbuda, sujo e com a barriga por cima do volante. O que falta é uma orientação de profissionais.

ENB: Conte-nos uma história que rendeu boas risadas.

Ricardo: Foram muitas, mas a que mais marcou foi na BR 101, a caminho do Paraná. Eu estava na carreta da frente, e um amigo, Getúlio, na carreta logo atrás. De repente, um motociclista cruza a minha frente e cai na beira da estrada. Getúlio e eu paramos os caminhões para prestar socorro. O motociclista tinha quebrado a perna, e ao pedir a ajuda de Getúlio para que chamasse o resgate, ele gritou: "Deixa ele aí. O rapaz é branco!" Mas só porque o rapaz era branco não iríamos ajudá-lo? No final, ficamos com o rapaz até a chegada do resgate. Achei engraçada a atitude racista dele, porém, compreensível, pois o Getúlio, que era negro, já sofreu demais com o preconceito e acabou se tornando preconceituoso também.



Essa foi a história do Ricardo. A Editora Na Boléia deseja conhecer a sua também. Envie um e-mail para jornalista@naboleia.com.br.





O mais completo scanner multimarcas agora no Brasil.

A melhor ferramenta multimarcas diesel para diagnóstico e reprogramação eletrônica, com o maior banco de dados existente.



Para todos os modelos:

Caminhões, ônibus, pick-ups, vans, carretas, equipamentos agrícolas e motores estacionários.

- Auxilia no serviço mecânico.
- Napido e preciso.

 Rápido e preciso.

 Rápi
- → Diagnósticos de erros ativos e inativos.
- Calibração e programação.

www.jaltest.com.br jaltest@perimpecas.com.br

(M) 2067-1025 (M) 7830-1704 ID: 55*26802*1

Respeite a sinalização de tránsito

Gerenciamento de Riscos: Vilão ou Herói na operação de transportes



por Vitor Marques vitor@vics.com.br

m grande e dolorido espinho no pé do transportador é o gerenciamento de risco. Despesa que lhe é imputada como obrigatória pelas seguradoras para que seu seguro tenha cobertura.

Este ainda gera um custo que pode ser eventualmente exagerado e que sempre vai reduzir a lucratividade da transportadora. Além disso, gera travas operacionais que, por muitas vezes, limita a logística da operação, quando não atrasa ou impede o embarque de acontecer da maneira ou na data que seria feito.

Para entender a importância do gerenciamento de riscos é preciso lembrar que todas as empresas o fazem, qualquer que seja seu ramo de atuação, de acordo com o que sua operação exige. Por exemplo, não existe nenhuma empresa que atue no segmento financeiro que contrate pessoal ou fornecedores sem consultar os órgãos de proteção ao crédito, pois entende que contratar sem verificar esta questão poderia correr risco, em face da possibilidade de alguém que está em situação financeira complicada deixar de lhe prestar um serviço ou ainda prejudicar sua operação de outras formas.

E também não é só este gerenciamento de risco que é realizado. Existem em quase todas as empresas o controle do nível de autoridade de cada pessoa por alçadas, ou seja, dependendo do valor envolvido ou do negócio em si, só funcionários com mais experiência podem autorizar ou realizar alguma ação.

E com as transportadoras não pode ser diferente, pois toda falta de controle gera riscos e possibilita que fatos indesejáveis ocorram, causando prejuízos para a empresa. Apesar de a carga transportada pertencer a terceiros, o prejuízo será da transportadora, que, sem seguro, poderá ter de que indenizar cargas se desfazendo de capital, ou ainda patrimônio da empresa ou dos sócios, perdendo o cliente e a receita que ele trazia, ou, na melhor das hipóteses, indenizar o cliente usando sua apólice de seguro e

depois sofrer um natural aumento das despesas com seguro para o próximo período.

E a verdade é que, antes das seguradoras exigirem gerenciamento de risco em suas apólices, nada ou quase nada era feito, pois a experiência no setor era boa e foi piorando de qualidade conforme foram ocorrendo a degradação das estradas, o aumento do nível de criminalidade envolvendo desvios de carga e também o aumento da carga horária do caminhoneiro para obtenção de mais receita.

Inclusive em relação a esta última situação, o Governo brasileiro determinou, em abril do ano passado, através da Lei 12.619/12, que o caminhoneiro pode dirigir por no máximo quatro horas, com pausas de 30 minutos para descanso e ainda uma hora de almoço, podendo ter no máximo 13 horas de trabalho por dia, quando se tratar de motoristas de transportadoras, e 14 horas, quando se tratar de motorista autônomo.

Tal medida nada mais é do que um gerenciamento de risco obrigatório, estipulado pelo Governo, para se reduzirem os riscos de acidentes nas estradas, evitando, dessa forma, prejuízos materiais e corporais ao caminhoneiro e aos demais terceiros envolvidos, direta ou indiretamente, nos acidentes.

Essas medidas de proteção deveriam ser naturalmente adotadas pelas transportadoras. Mas a grande maioria ainda não descobriu que quanto maior for o controle, maior também será a lucratividade. E para ajudar neste ponto, nas próximas edições da revista, vamos dar dicas de medidas de gerenciamento de riscos que são importantes e que, muitas vezes, têm custo baixo ou nenhum custo, e são fáceis de serem aplicadas para melhorar a operação.



Lançamento da Ford Caminhões: os extrapesados **2042 e 2842**

"2013 será o ano de caminhões para a Ford no Brasil"



Por Bruna Scavacini

Ford inicia a realização de um sonho antigo em terras brasileiras com a produção das primeiras unidades da sua linha de caminhões extrapesados na fábrica de São Bernardo do Campo, em São Paulo. Os novos extrapesados, 2042 e 2842, marcam a entrada da empresa em um dos mais importantes segmentos do mercado brasileiro. Com capacidade de até 56 toneladas, a linha Cargo passa a oferecer uma das famílias de veículos comerciais mais completas do mercado, com 1.350 combinações de configuração e acabamento para vários tipos de aplicação.

"O Novo Cargo Extrapesado representa parte do total de R\$ 670 milhões investidos no setor de caminhões desde 2009, para ampliar a nossa participação no segmento. Lançamos num curto período 15 novos produtos, incluindo os dois novos extrapesados. 2013 será o ano de caminhões para a Ford no Brasil", afirma Steven Armstrong, presidente da Ford Brasil.

Consolidação

O lançamento dos dois novos modelos é a consolidação de um projeto de longo prazo. Com eles, a linha de comerciais Ford passa a abranger desde vans e caminhões leves a modelos médios, pesados e extrapesados.

A operação de veículos comerciais é estratégica para a Ford América do Sul. A marca está entre as três líderes de vendas de caminhões na região. Em 2012, teve uma participação de 21,1% no Brasil, considerando os segmentos de até 46 toneladas nos quais a marca até então estava presente.

Uma das mudanças feitas na fábrica para a produção do Novo Cargo Extrapesado foi a elevação do teto e dos transportadores aéreos para acomodar a cabine de tamanho maior. A linha de montagem também recebeu novos equipamentos para garantir o nível de qualidade e produtividade.

Novo Diretor de Operações para a América do Sul

A Ford anunciou o seu novo diretor de Operações de Caminhões da América do Sul, Guy Rodriguez, que sucedeu Oswaldo Jardim, o qual anunciou sua aposentadoria após 30 anos de carreira. A mudança, que será efetiva a partir de agosto, foi anunciada durante o evento que comemorou o início da produção dos modelos Cargo extrapesados, na fábrica em São Bernardo do Campo/ SP.



Sider

Impressão UV-Led sobre lonas brancas ou coloridas.







FlashGraphics

Lona aplicada diretamente Sobre o baú de alumínio.





Consulte outros produtos: www.flashnet.com.br (11) 4136-3046

"Linquentona com cara ", de vinte



m iunho de 2007, nasceu o primei-■ ro Kombi Clube do País, na cidade de Curitiba/PR. Em uma conversa, alguns amigos, pouco a pouco, descobriram, no meio de um grupo de proprietários de "Kombis", o sentimento e a sensação de que em alguns encontros de Fuscas ou VW antigos, as suas "kombis", por mais bem cuidadas, de conservação perfeita, estavam sempre em segundo plano. Foi aí que surgiu a ideia de montar um Clube exclusivo para as "Kombis".

Sem discriminação, os sócios-fundadores do Kombi Clube Curitiba, Sr. Rebulli, Sr. Pedro, Sr. Manoel e Sr. Egon, notaram que os seus veículos mereciam um lugar de destaque nos encontros, afinal, havia todo um processo de esmero e gastos. Além disso, quem iria massagear a egotrip dessas pessoas?!

Após uma breve pesquisa descobriram que não existia um Kombi Clube similar no Brasil. Consequentemente, depois de um evento para proprietários desse veículo, o gosto começou a tomar volume e os apaixonados compraram a ideia e montaram o Clube.

O Clube concretizado, após os procedimentos básicos, como estrutura administrativa, regulamentos e metodologias, surgiu outra necessidade: veículos do mesmo modelo, mas com algumas diferenças que não seriam levadas em consideração, pois o que interessava era o entrosamento entre os

A missão do Clube, além de reunir veículos de mesmo modelo e expô-los, tem a responsabilidade de acolher bem todos os visitantes da cidade e de fora dela, conversando, distribuindo material explicativo para despertar a vontade de adquirir um veículo antigo do mesmo modelo e, assim, iniciar um processo de "localizar, cadastrar, registrar e restaurar".

Através desse processo já foi possível fundar mais cinco "Kombis Clubes" (São Paulo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Brasília, Bahia). Atualmente, o de Minas Gerais está em processo de formalização.

O que isso acrescenta para os proprietários das "kombis"?

De acordo com o Sr. Rebuli, "nós ganhamos um aumento da presença e força do veículo. Não se esqueçam de que o nosso Clube luta pela nossa causa, de visibilidade, gerando um aumento do número de associados e, assim, contribuindo para o resgate e a preservação da Memória do Automobilismo Nacional e Mundial".

Ano que marca o fim da produção de "Kombis" no mundo, 2013 ficará para a história do transporte mundial, ainda mais para os aficionados por esses veículos. Para mostrar a chateação de seus proprietários, o Kombi Clube Curitiba irá organizar um imenso mosaico de "Kombis" em forma de um coração partido no estacionamento de uma concessionária VW da cidade. O evento será em 2 de setembro. Para mais informações, contate kombiclubecuritiba@gmail.com.



amantes deste veículo.













Datas comemorativas de julho

Dia internacional do Rock



Esse dia é comemorado no dia 13 de julho, data que ficou marcada pelo evento Live Aid, organizado pelo vocalista da banda Boomtown Rats, Bob Geldof. Aconteceram shows em palcos de Londres, capital inglesa, e na cidade de Filadélfia, nos EUA, com o objetivo de arrecadar fundos para o fim da fome na Etiópia. Diversos artistas como BB King, Paul MacCartney Led Zeppelin, U2 e Black Sabbath se apresentaram no dia.

Dia do Amigo



Dia 20 de julho é celebrado, especialmente na América do Sul, o Dia do Amigo e/ou Dia Internacional da Amizade, uma ideia que surgiu na Argentina com o médico Enrique Febbraro. Com a chegada do homem a lua, em 20 de julho de 1969, ele dizia que a união poderia ultrapassar qualquer obstáculo. Febraro enviou então quatro mil cartas em diversos idiomas, para vários países, com o intuito de instituir esta data.

Dia de São Cristovão



No dia 25 de julho, é a vez de celebrar o dia do santo padroeiro dos motoristas e viajantes, São Cristóvão. Seu nome significa "portador de Cristo", pois ele dizia que só serviria ao soberano mais poderoso. Um dia, ele ajudou um garoto na travessia de um rio, e esse garoto era Cristo, que, após dar-lhe a mensagem, desapareceu. Desde então, Cristóvão entendeu a importância de seu trabalho, mas foi perseguido e morto por sua fé.

Dia da Vovó



Em 26 de julho comemora-se o Dia da Vovó ou Dia dos Avós. Por isso, vale tanto para o vovô, quanto para a vovó. Essas pessoas possuem um lanço afetivo, sendo que, em muitos casos, são os responsáveis direto pela criação da criança. A celebração é uma homenagem a Joaquim e Ana, avós de Jesus Cristo, que são mencionados na Bíblia e tiveram seus túmulos encontrados em 1889, em Jerusalém.

Classificados NB

o seu guia de bons negócios



www.jSasso.com.br jsasso@jsasso.com.br

Rua das Azaléas, 55 - Cidade Miramar São Bernardo do Campo São Paulo - CEP: 09811-180



Revestimentos Romanaplast Conforto e Valorização da sua cabine



- Laterais de porta
- Tetos e paredes
- Painel
- Isolação térmica
- Isolação acústica



qualidade Original

Preços competitivos

Revestimentos Romanaplast

11) 4827-7067

www.romanaplast.com.br romanaplast@romanaplast.com.br

No trânsito somos todos pedestres

De onde surgiu a expressão...

Você, certamente, já participou ou foi convidado a "fazer uma vaquinha". Pouca gente sabe, mas essa expressão vem do futebol. No início do século XX, era raro um time ter condições de pagar a seus atletas. Mas os torcedores, fanáticos, sabendo das dificuldades que os jogadores passavam, arrecadavam entre si valores para ajudar. O objetivo era alcançar o valor de 25 mil réis, que, no jogo do bicho, era representado pela vaca.



Fazer Vaquinha

Onde Judas perdeu as botas

Embora nenhum relato venha comprovar que Judas Iscariotes, discípulo que traiu Jesus Cristo com um beijo, usasse sapatos, a expressão teria surgido da história de que o pagamento de trinta moedas de pratas foi escondido em um par de botas que nunca fora encontrado. Como até hoje ninguém localizou as tais botas de Judas, as pessoas começaram a usar essa expressão para se referir algo de difícil acesso, ou nunca encontrado.



Lágrimas de crocodilo e quintos dos infernos

Os especialistas explicam que o crocodilo, quando ingere um alimento, faz pressão contra o céu da boca e acaba comprimindo as glândulas lacrimais, chorando enquanto devora suas vítimas, um choro falso. Já "quinto dos infernos" vem do século XVIII, quando os portugueses coletavam o imposto quinto, parte de todo ouro que era extraído. Em Portugal, se achava que o Brasil ficava no fim do mundo, "nos quintos dos infernos".



A casa da mãe Joana

Quem nunca ouviu a frase "Você acha que aqui é a casa da mãe Joana?" Esta expressão, que hoje é usada para dizer que o lugar está em desordem, surgiu por causa da Rainha de Nápoles, Joana, que fugiu para a França, após a morte do marido no século XIV. Na cidade de Avignon, a majestade, rica e poderosa, apoiou a regulamentação dos bordéis franceses. Desde então, passou-se a dizer que os locais eram "Casa-da-mãe-Joana".



Frio...Brrr!

Recordes negativos



A temperatura mais baixa já registrada na terra foi de 89,2 graus Celsius negativos, em uma estação de pesquisa russa, na Antártida, no ano de 1983. Aqui no Brasil não chegou a tanto, mas os tempos negativos, especialmente no sul do País, são de ranger os dentes só de pensar. Em 1996, os moradores de Urubici, Santa Catarina, sofreram com os 17 graus Celsius negativos que teriam sido registrados pelos termômetros locais.

Calor por lá, frio por aqui... •



Enquanto o Brasil, localizado dentro do hemisfério sul da Terra, está na estação inverno, os países localizados ao norte do hemisfério curtem o verão. A Europa e os Estados Unidos, por exemplo, estão curtindo suas mais elevadas temperaturas do ano. Isso acontece porque o eixo do planeta é inclinado em determinadas épocas e um dos hemisférios recebe mais raios solares do que o outro, indicando as estações em todo planeta.

Polo Sul ou Polo Norte, qual é mais frio?



Quando falamos de frio, a terra do Papai Noel, o Polo Sul, vence. Lá a temperatura média no verão não passa de 35ºC negativos, enquanto no Polo Norte, chega até a 0ºC nesta mesma estação. Já no inverno, o Sul registra até - 80°C, mas também 99% do local é coberto por um gelo mais espesso. Também tem o fator da altitude, que contribui com a formação de ventos e furações gelados, atingindo até 320 km/h no continente antártico.

Frio de arrepiar



O organismo humano é homeotérmico, ou seja, mantém a temperatura do corpo regulada em aproximadamente 36,1ºC. Se a temperatura do meio externo cai, o organismo começa a perder calor e aciona os horripiladores, pequenos músculos da raiz dos pelos que evitam que o frio cheque a nosso organismo. Também conhecidos como arrepios, produzem tremores para gerar calor a partir da queima de carboidratos, gorduras e calorias.

Classificados <mark>NB</mark>

o seu quia de bons negócios



Contagem

Filial V

(31) 3329-3750

AV: General David Sarnoff, 1426 Cidade Industrial



- » Master » Daily » Trakker
- » Stralis » Eurotrakker » Vertis
- » Cavallino » Eurotech » Ducato
 - » Tector » Eurocargo » Cursor



São Paulo

Sede Própria (11) 2632-4800 Rua Matias Ferrão, 33 Vila Maria

www.becap.com.br becap@becap.com.br

Filiais

Ribeirão Preto

Filial I

(16) 3968-4700 Av. Dr. Antônio A. Passig, 307

Jardim Palmares

Uberlândia

Filial III

(34) 3230-6800

Av. Paulo R. C. Santos, 1693 Marta Helena

São José do Rio Preto

Filial II

(17) 3201-4800

Av. Floriano A Cabrera, 1211 Cidade Jardim

Curitiba

Filial IV

(41) 3049-6688

Rodovia BR 116, 17511

Xaxim

o seu guia de bons negócios



MELHOR COMPANHIA PARA SUA VIAGEM



Aqui você encontra as melhores peças e serviços para o seu caminhão.

Linha completa Scania, Volvo e Carretas Trabalhamos também com as linhas MB, Volks e Ford



MULTIMARCAS A Autopeças Perim é distribuidor oficial Jaltest no Brasil acesse www.jaltest.com.br

Também pode encontrar ionas coladas, instalação do 3° Eixo, ionas de freio e fricção, mini guindastes, pastilhas de freios em geral e muito mais

A Autopecas PERIM investe em tecnologia e fornece aos seus clientes encontros e treinamentos sobre os produtos de sua linha.

Ligue GRÁTIS através do nosso site







Curtas

Curiosidades automotivas

Maiores frotas de caminhões do Brasil

O Estado de São Paulo possui a maior frota de caminhões do País: são 382.183 mil veículos, seguido por Minas Gerais, com 192.171, e Paraná, 175.700. Uma curiosidade, segundo a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, é o Estado do Amapá que tem apenas 177 caminhões, sendo a menor frota do Brasil. No total, são 1.434 milhão de caminhões. Os grandões em circulação nas estradas brasileiras têm em média 14.7 anos.



Primeiro rádio automotivo

Nos dias atuais, um importante aliado para enfrentar o trânsito que se forma nas estradas é o rádio. Já imaginou como seria a vida sem ele? Na década de 1920 foi instalado o primeiro rádio em um automóvel Ford T. A bordo, George Frost, seu inventor, que viu, somente cinco anos depois, a sua ideia ser produzida em larga escala industrial. Vale lembrar que Henry Ford já havia começado décadas antes a produção em série de carros.



Rota 66

Famosa nos livros e no cinema, a mítica rodovia Rota 66 atravessa os Estados Unidos de leste a oeste, de Chicago a Los Angeles. Sua inauguração foi em novembro de 1926, e são 3.755 km de rodovia. Lá foi construído o primeiro hotel e a primeira lanchonete McDonald's, Quem nunca se imaginou passeando nessa estrada com as motos Harley Davidson, os gigantescos caminhões Peterbilt ou carros Corvettes em alta velocidade?!



Salão do Automóvel

O principal evento automotivo acontece em São Paulo desde 1960. O evento teve início no Parque do Ibirapuera e, em 1970, passou a ser no parque do Anhembi. O salão que, em sua primeira edição contava com apenas 11 expositores, conquistou o púbico com filas quilométricas para ver as vedetes e, claro, os modelos consagrados como o Fusca, o Simca Chamboard e o FNM 2000 JK.



Turismo no inverno

Campos do Jordão



O interior do Estado de São Paulo guarda um dos lugares mais concorridos do inverno brasileiro, Campos do Jordão. A cidade localizada na Serra da Mantiqueira é visitada anualmente por cerca de 1,6 milhões entre casais e famílias. Repleto de belas paisagens, além de hotéis e chalés, o local se destaca também por sua gastronomia bastante elogiada pelos que lá estiveram. Uma dica é pesquisar antes a hospedagem e os restaurantes, pois os precos variam bastantes.

Petrópolis



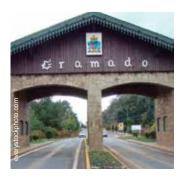
Fundada por Dom Pedro II em 1843, a cidade de Petrópolis, na região serrana do Rio de Janeiro, recebe durante os dias de clima mais ameno, turistas de todo o mundo. São vários pontos turísticos históricos, como a Casa do Ipiranga, o Palácio de Cristal e a Casa de Santos Dumont, além das charmosas mansões construídas no período da realeza. É possível também percorrer o centro histórico de charrete ou até mesmo a pé.

São Joaquim



Para quem deseja ver neve no Brasil, o município de São Joaquim, em Santa Catarina, é o destino que mais tem chances de não decepcionar a expectativa de crianças e até mesmo adultos. Situada a 1.353 metros de altitude, o local é sempre requisitado por turistas que também vão atrás dos vinhos que são produzidos por lá. As frutas elevam a fama de São Joaquim, especialmente as maçãs, que ganham até um festival anual.

Gramado 1



A cidade de Gramado, famosa por sediar o principal festival de cinema latino-americano, que acontece em agosto, se prepara durante todo o ano para o turismo no inverno com uma programação especial. As ruas arborizadas e a arquitetura alemã chamam bastante a atenção de todos que passam por lá. Entre os principais pontos turísticos, destaque para o Lago Negro e o Parque Mini-Mundo, que encanta, principalmente, as criancas.

Classificados N

o seu guia de bons negócios





Reduza seu saldo devedor em até

80%

Caminhoneiro Faça valer os seus direitos

- Juros abusivos nunca mais
- Não entregue o seu bem
- Proteja seu patrimônio

Prestações altas Risco de busca e apreensão

Ligue agora e faça uma consulta!

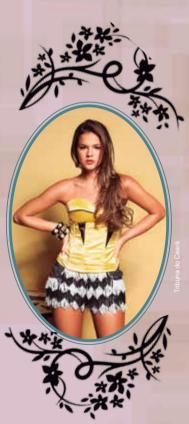
(19) 3235-1749 - (19) 8351-8853 (Tim) ID: 957*4101

atendimento@idcb.com.br

As belas que conquistaram que coração dos boleiros o coração dos boleiros

Sabe aquela frase que diz "Sorte no jogo, azar no amor?". Isso não é exatamente uma regra! Alguns dos atletas mais vencedores e bem pagos do mundo, ao menos à primeira vista, não parecem estar nada tristes no quesito amoroso.

A equipe da Estrada Na Boléia escolheu alguns exemplos de atletas que estão com o coração pulsando forte e tentou descobrir o que há em comum entre o capitão da seleção espanhola, o mais novo astro do Barcelona, o astro do vôlei, entre outros atletas. Essa pergunta é fácil e simples de responder: estão sempre muito bem acompanhados!



Bruna Marquezine

O menino de ouro do Brasil, Neymar, recentemente assumiu o namoro com a jovem atriz, Bruna Marquezine, que, certamente, atraiu muitos olhares em seu último trabalho na novela global.



Mas não tem como fugir dos gramados. Principalmente em se tratando do português Cristiano Ronaldo. Para quem achava ele exibido, com seu jeito marrento por ficar se olhando no telão durante as partidas, saiba que um possível motivo de tanta marra pode atender pelo nome de Irina Shayk.



Jaqueline Carvalho

E para não dizer que só jogador de futebol atrai beldades, lembram-se do Murilo, jogador de vôlei da seleção brasileira? Então... A Jaqueline, também jogadora de vôlei da seleção brasileira, arrematou seu coração.



Outro bem casado das quadras, só que de basquete, é o armador Leandrinho da seleção brasileira e que atua na NBA. O jogador divide sua vida com a atriz Samara Felippo.



Alena Seredová

O veterano goleiro da seleção da Itália, Gianluigi Buffon, veio ao Brasil para a disputa da Copa das Confederações com sua bela esposa, a modelo checa Alena Seredová.

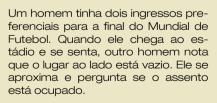
Sara Carbonero

O capitão da seleção espanhola, Iker Cassillas, atleta do poderoso Real Madrid, campeão do mundo com seu país em 2010, entre outros títulos importantes na carreira, ainda namora com a jornalista esportiva Sara Carbonero, a mesma que tentou entrevistá-lo após o título e ganhou um beijo cinematográfico.



Yéssica Toscanini

Já o argentino Juan Roman Riquelme, carrasco de muitos clubes brasileiros e que já não é o mesmo dentro dos gramados, fora do campo continua desfilando, muito bem acompanhado, com a modelo Yéssica Toscanini.



" — Não, não está ocupado" — disse.

Assombrado, o outro homem diz:

" — É incrível! Quem, em seu juízo perfeito, tem um lugar como este, para a final do Mundial de Futebol, o evento mais importante do mundo, e não o usa?"

O homem olha para ele e responde:

"— Bom, na realidade, o lugar é meu. Eu o comprei há dois anos. Minha esposa viria comigo, mas ela faleceu. Este é o primeiro Mundial que não assistiremos juntos desde que nos casamos, em 1982."

Surpreso, o outro lhe diz:

"— Oh! Que pena que isso tenha acontecido. Mas você não encontrou outra pessoa que pudesse vir no lugar da sua esposa? Um amigo, um vizinho ou um parente?"

O homem nega com a cabeça e diz.

"— Não! Todos ficaram para o velório..."



Brasil-LOG

Feira internacional
de logística

International Logistics Fair

16 a 18 outubro 2013

Parque da Uva Jundiaí/SP

Participe da maior Feira de Logística do interior Paulista

- Público qualificado
- Rodada de Negócios
- Seminário de Logística
- Teste de Empilhadeiras













CREDENCIAMENTO

Realização e Organização







Apoio



Para mais informações

Tel.: II 4526.2637 Cel.: II 7751.0546 Nextel: 96*105755

comercial@feiradelogistica.com

www.feiradelogistica.com