Estrada na Boléia

"10 anos com você"

Agosto 2013 - nº 110 - R$ 8,00

NB NaBoléia

Grandes histórias
Todos os meses

MAN
Sucesso

Scania
Crescimento

Mercedes-Benz
Estrela brilhante

Sinotruck
Investimentos

F-Truck
Monteiro vence em Interlagos

Cuidados com a **vulcanização** dos pneus

Carro de Boi a origem do **transporte**

Exemplar para distribuição, não pode ser vendido.

FENATRAN

19° SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE

É COM PRAZER QUE CARREGAMOS ESSA GRANDE RESPONSABILIDADE.

A Fenatran é o evento referência na área de produtos e serviços 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.

FAÇA REVISÕES EM SEU VEÍCULO REGULARMENTE

#principaldim.com.br

SUCESSO TOTAL NA EDIÇÃO 2011

A Feira atraiu 57.321 visitantes que puderam conferir os lançamentos de 365 expositores distribuídos 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.

GRANDES EXPOSITORES DO SETOR

"É 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 SEU ESPAÇO (11) 3060-4905 / 3060-4981
feirastecnicas@reedalcantara.com.br
fenatran
@fenatran

WWW.FENATRAN.COM.BR

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

Iniciativa: NTC Logística, ANFAVEA

Apoio Institucional: Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários; SINDIPEÇAS; ABR

Local: anhembi parque – www.anhembi.com.br

Organização e Promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

Editorial

Carta ao Leitor

Montadoras, pneus, seguros

Dando continuidade na história das montadoras, nesta edição, abordaremos a trajetória da MAN, Scania, Mercedes e Sinotruck. Falando em continuidade, na coluna de "Pneus", nosso colaborador abordará o reparo conhecido como vulcanização. Já a dica de seguros do mês é sobre o lucrativo, ou inevitável, gerenciamento de riscos. Quem nunca ouviu falar em "carro de boi", um dos mais primitivos e simples meios de transporte?! Em nosso "radar", você irá conhecer um pouco mais sobre cada parte desse veículo. Aproveitem!

Oração aos motoristas

Senhor concede-me mãos firmes, olhos atentos, prudência e perfeito controle para que eu possa fazer uma boa viagem e chegar alegre ao meu destino. Tu que és o Autor da vida, faze que eu não sofra nenhum acidente, não atropele, não fira ninguém e nem seja causa de morte. Desperta Senhor, em mim, sentimentos de bom samaritano e de Simão Cireneu. Dá-me calma e paciência no tráfego difícil. Protege-me de toda imperícia, de todo acidente e de toda desgraça. Juntamente comigo, ampara os meus companheiros de viagem. Ensina-me a respeitar os sinais, a usar do carro para o bem e a moderar-me no desejo da velocidade. Que tua graça me acompanhe sempre nas minhas viagens. Amém.

Sumário

Especial: A história das montadoras

Dando continuidade à série de reportagens sobre a história do transporte rodoviário no Brasil, nas próximas páginas, os leitores con¬hecerão um pouco mais da entrada da MAN, Mercedes-Benz, Scania e Sinotruck no País.

04

Cobrança dos eixos suspensos de caminhões e ônibus

A Artesp afirma que muitos caminhoneiros suspendiam os eixos quando se aproximavam das cabines de pedágio.

14

Vulcanização

Pneus que estejam com o talão danificado e com o arame aparente têm somente um destino: o lixo.

20

Gerenciamento de Riscos inevitável e lucrativo

Quanto maior o valor transportado ou mais risco de roubo a carga tenha, o melhor recurso deve ser empregado.

24

Visite nosso portal pelo Qr Code em seu Smartphone

/editoranaboleia /editoranaboleia @naboleia

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
Agosto 2013

110ª EDIÇÃO
Ano X

Especial: A história das montadoras

Dando continuidade à série de reportagens sobre a história do transporte rodoviário no Brasil, nas próximas páginas, os leitores conhecerão um pouco mais da entrada da MAN, Mercedes-Benz, Scania e Sinotruck, no País

MAN Latin America
30 anos de sucesso

A Volkswagen Caminhões logo se destacou pelo arrojo tecnológico e a vocação para o crescimento. Basta lembrar seu pioneirismo na criação dos primeiros caminhões a álcool e a biogás do País e o início das exportações já em seu quarto ano de vida

Por Bruna Scavacini

A **MAN Latin America** iniciou suas atividades no Brasil criando um modelo empresarial que, desde cedo, conquistou os clientes pela capacidade de entender a seus anseios. Criada em 1981, a partir da mudança da razão social da Chrysler do Brasil, a Volkswagen Caminhões logo se destacou pelo arrojo tecnológico e a vocação para o crescimento. Basta lembrar seu pioneirismo na criação dos primeiros caminhões a álcool e a biogás do País e o início das exportações já em seu quarto ano de vida.

Em 1996, a operação foi transferida para a cidade de Resende, no Estado do Rio de Janeiro, e em tempo recorde de 153 dias colocou em operação a mais moderna fábrica do setor na América Latina. Com apenas 120 colaboradores, montava um veículo ao dia. Hoje, 7.000 pessoas trabalham na empresa, que monta 320 veículos diariamente em três turnos de produção.

Transformada em **MAN Latin America**, após a aquisição da Volkswagen Caminhões e Ônibus pelo Grupo MAN, ela é um empreendimento em plena maturidade – líder no mercado brasileiro de caminhões há nove anos consecutivos, presente em mais de 30 países e com mais de 560 mil veículos produzidos ao longo de sua existência.

É na fábrica de Resende onde está o grande segredo do sucesso da MAN Latin America: o Consórcio Modular, conceito inovador de produção mundialmente reconhecido por ter revolucionado os sistemas pesados de produção comercial.

Nele, a MAN Latin America e sete empresas parceiras estão juntas dentro da fábrica para a montagem de mais de 40 modelos de caminhões e ônibus. Cabe à montadora o controle de qualidade e o desenvolvimento do produto, tendo sempre como objetivo a satisfação do cliente. O Consórcio Modular busca redução nos custos de produção, investimento, estoques e tempo de produção, e confere maior qualidade ao produto final.

MAN comemora exportação de 100 mil unidades

A MAN Latin America acaba de alcançar a marca de 100 mil veículos exportados em 31 anos de operação. Um VW Constellation 19.320 Titan Tractor enviado à cidade de Córdoba, na Argentina, fez com que a marca chegasse ao patamar histórico. Só nos últimos dez anos, a montadora exportou mais de 76 mil caminhões e ônibus Volkswagen – em 2012, os caminhões MAN TGX começaram a ser montados em Resende (RJ), e a nova marca chegou a mercados como o Peru e o Uruguai.

Trinta e cinco unidades dos caminhões VW 11.130 e 13.130 enviadas ao Paraguai e ao Chile em 1981 marcaram o início da história das exportações da MAN. Nesta época, a fabricação dos veículos era feita na Fábrica 4, em São Bernardo do Campo/SP. Em 1º de novembro de 1996, após um curto período de produção na unidade do Ipiranga, em São Paulo, a cidade de Resende passou a sediar as Operações de Caminhões e Ônibus Volkswagen. Lá são fabricados os cerca de 100 modelos Volkswagen enviados a mais de 30 países da América Latina, África e Oriente Médio, além dos MAN TGX destinados ao mercado brasileiro.

O início da exportação dos veículos MAN Latin America também fez com que a empresa ganhasse nova força nos mercados latino-americanos. Aproximadamente 1.000 caminhões MAN TGS WW e chassis de ônibus MAN R33 4x2, fabricados na Alemanha, já foram solicitados este ano pelos importadores oficiais da marca. Além do Brasil, a MAN possui fábrica em Querétaro, no México, e exporta kits de modelos com direção do lado direito para o site da MAN Truck and Bus em Pinetown, na África do Sul.

Os mais vendidos

Em toda a história da MAN Latin America, os modelos mais exportados foram os caminhões VW Worker 17.220, com mais de 12 mil unidades vendidas, e VW Worker 9.150, com mais de seis mil veículos comercializados. Nos ônibus, com também aproximadamente seis mil unidades vendidas, o destaque vai para o Volksbus 17.210 OD, sendo seu principal mercado o Equador.

A Argentina é o maior mercado de exportação da MAN Latin America. O importador Volkswagen Camiones y Buses, localizado na cidade de General Pacheco, na província de Buenos Aires, já comercializou mais de 25 mil veículos.

Uma história de grandes conquistas

1998
Roberto Cortes assume o comando das operações da Volkswagen Caminhões e Ônibus, acumulando a função de tesoureiro da Volkswagen do Brasil

2003
A empresa conquista pela primeira vez a liderança nas vendas domésticas de caminhões acima de cinco toneladas

1981
Produzido o primeiro caminhão Volkswagen no Brasil

1985
Começam as exportações da Volkswagen Caminhões

1993
Lançamento do primeiro chassi de ônibus Volkswagen

1996
Inaugurada a fábrica de Resende/RJ. Roberto Cortes participa da sua concepção e ajuda a viabilizar o novo e revolucionário processo produtivo

Fotos: arquivo

2004
Começa a produção de caminhões na planta de Puebla, no México

2005
Lançamento das linhas de caminhões Delivery, Worker e Constellation, e da linha de chassis ônibus Volksbus. Começa a produção de veículos em Port Elizabeth, África do Sul

2008
Recorde de 56 mil veículos produzidos no ano na fábrica de Resende.

Anúncio da compra da Volkswagen Caminhões e Ônibus pelo Grupo MAN

2009
É criada a MAN Latin America. Roberto Cortes é nomeado membro do Management Board do Grupo MAN

Consolidada a liderança no mercado brasileiro de caminhões há sete anos consecutivos

2010
Abertura do terceiro turno de produção em Resende

Inauguração da linha de produção dos caminhões MAN em Resende

Começam as vendas conjuntas de produtos MAN e VW na África do Sul

A MAN Latin America expande suas atividades no México

2011
MAN Latin America inaugura as instalações de seu primeiro Centro de Treinamento

Rio de Janeiro apresenta ônibus com tecnologia flex GNV+Diesel

Primeira revenda Volkswagen/MAN é inaugurada em Santa Catarina

Lançada a revista MANMagazine, primeira revista corporativa do Brasil a contar com uma versão para iPad.

Equipe Volkswagen levanta o troféu do campeonato brasileiro da Fórmua Truck, em Brasília/DF.

4ª edição

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

Reserve já sua Área!

CREDENCIAMENTO ON LINE!!

O melhor custo benefício por metro quadrado!

Realização e Organização

ADELSON eventos

CIESP Jundiaí

Apoio

BOLÉIA

Prefeitura de Jundiaí

Para mais informações
Tel.: II 4526.2637
Cel.: II 7751.0546
Nextel: 96*105755
comercial@feiradelogistica.com
www.feiradelogistica.com

MERCEDES-BENZ
E A ESTRELA BRILHANTE

Produção do L1113

Produção L312

L1113- O caminhão da marca mais vendido no Brasil

Empresa e Marca

A história teve início há mais de um século, na Alemanha, e traduz o primeiro capítulo da motorização veicular no mundo. Os protagonistas, Gottlieb Daimler e Karl Benz, construíram paralelamente os primeiros automóveis motorizados do mundo.

O pioneirismo desses homens fez com que colecionassem outras conquistas, como a construção do primeiro ônibus, do primeiro caminhão com motor à gasolina e do primeiro caminhão a Diesel do mundo.

Fotos: arquivo

Conforto, segurança e rentabilidade costumam andar juntos; nos primeiros anos do caminhão, o conceito se consagra

Por Bruna Scavacini

Um invento que mudou a história dos transportes de cargas

Quando, em 1886, Gottlieb Daimler e Karl Benz apresentaram ao mundo os primeiros veículos movidos por motores de combustão interna, o mundo assistiu uma autêntica revolução na história dos transportes. As ferrovias, já com cerca de meio século de existência, dominavam a cena do transporte de carga a médias e longas distâncias. Para as distribuições no varejo, a partir das estações, recorria-se aos veículos de tração animal. Uma estrutura já consolidada aos padrões e necessidades da época. Onde todos viam uma estagnação, eles viram uma oportunidade. Nasceu, então, o transporte de carga e o caminhão. Prático e eficiente.

Nova era no transporte de carga

Como uma previsível evolução dos primeiros veículos motorizados e como natural decorrência do forte espírito empreendedor dos pioneiros Daimler e Benz -, o primeiro caminhão do mundo, da Daimler-Motoren--Gesellschaft, começou a percorrer as ruas de Cannstatt, na Alemanha, em 1896. Um veículo singelo e algo rudimentar, aos olhos de hoje, definido como caminhão apenas pelo objetivo de transportar carga e não pessoas. Não possuía cabina, como a conhecemos. Havia apenas um largo assento para o motorista. Aros de ferro cobriam as rodas. O motor de dois cilindros, à gasolina, ficava na traseira. A capacidade de carga útil chegava a 1,5 toneladas. Um caminhão "capaz até de dar marcha à ré", segundo noticiário da época. No mesmo ano, coincidentemente, Karl Benz apresentou uma furgoneta com capacidade de carga útil de 0,3 tonelada. O advento do caminhão constituiu de início, uma vitória pessoal daqueles que enfrentaram riscos sucessivos até obter resultados satisfatórios e, sobretudo, acreditaram na força das ideias. Mesmo assim, quase uma década transcorreu até que o caminhão superasse as naturais resistências ao que é novo e vencesse a forte concorrência do transporte ferroviário. A arte de comerciar uma das grandes paixões humanas move-se pelo espírito pragmático. E ela, historicamente, elegeu o caminhão como o meio de transporte ideal, com vantagens em termos de flexibilidade operacional, rentabilidade, economia de tempo e custos relativamente baixos de manutenção.

O caminhão evoluiu permanentemente

Daimler pouco pôde acompanhar a evolução de seu invento. Faleceu em 1900. Na fábrica que fundou e na de Karl Benz, no entanto, o caminhão continua exigindo permanentemente novas soluções tecnológicas. Aprimora-se tudo: o motor, a caixa de mudanças, os eixos, a direção, os freios...Conforto, segurança e rentabilidade costumam andar juntos; nos primeiros anos do caminhão, o conceito se consagra. E o motorista vai deixando de trabalhar a céu aberto: configura-se cada vez mais o desenho da cabina. Em 1923, surge o Benz 5K3, o primeiro caminhão diesel do mundo, com motor de 50 cv a 1.000 rpm e capacidade de carga útil de 5,5 toneladas: uma etapa particularmente importante na evolução histórica do produto. A partir daí, o motor diesel firmou-se como o mais adequado para veículos comerciais, por suas características de alto rendimento termodinâmico e robustez.

No Brasil, uma nova etapa

O primeiro caminhão Mercedes-Benz fabricado no Brasil surge em 1956, marcando o início efetivo de produção da fábrica de São Bernardo do Campo. E o L-312, apelidado de torpedo devido à forma característica do cofre do motor. Um herdeiro da longa tradição de qualidade do nome Mercedes-Benz.

A evolução não para. Dos leves aos extrapesados, a Mercedes-Benz disponibiliza para o mercado a mais completa linha de veículos comerciais.

No Brasil e no mundo, o caminhão firma-se como o meio de transporte de carga por excelência. Versátil, adaptam-se com facilidade às características peculiares do transporte urbano, possibilitando serviços de entrega porta a porta; nos longos trajetos, atende às expectativas quanto à rapidez. Sobretudo, não escolhe destino. Atuando, muitas vezes, como o extenso braço do comércio, atinge pontos distantes do País. Ou do planeta. Um longo futuro aguarda o caminhão, tal qual o conhecemos.

CARED 20 anos
Comercial e Distribuidora
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

Aceitamos: MasterCard VISA

(11) 2109 8200
www.CARED.com.br
vendas@cared.com.br

ALGUMAS MARCAS COMERCIALIZADAS

MWM · RACOR Parker · CORTECO · ZL BRASIL · WABCO · FEDERAL MOGUL · AP MOTOPEÇAS · SDUBO · MODEFER · AMALCABURIO · CABOVEL · SACHS · ZF

Respeite a sinalização de trânsito.

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

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

SCANIA

CRESCIMENTO SUSTENTADO NO BRASIL

Por Madalena Almeida

Uma das mais conceituadas montadoras de caminhões do mundo, a Scania vem consolidando sua linha de veículos no Brasil, oferecendo uma gama customizada de caminhões semipesados e pesados que atende às necessidades dos clientes brasileiros

Uma das maiores fabricantes de caminhões do mundo, a Scania iniciou sua trajetória no Brasil em 1951, quando os primeiros veículos da marca começaram a ser comercializados pela Vemag, que era uma das principais montadoras da época.

A partir daí, o volume de importações disparou, até que em 2 de julho de 1957 foi constituída a Scania-Vabis do Brasil S. A. Os veículos vinham desmontados da Suécia, e a montagem ficou sob responsabilidade da Vemag.

Um ano depois, é desenvolvido o primeiro Scania de fabricação nacional, um modelo L 75. O veículo atendia rigorosamente às exigências do Governo, apresentando 35% de nacionalização.
Os negócios prosperaram rapidamente. Tanto que em 1959, a montadora inaugurou sua fábrica de motores, no bairro do Ipiranga, em São Paulo (SP). A produção integral dos caminhões e ônibus aconteceu no ano seguinte. A concessionária gaúcha Brasdiesel foi quem recebeu os três primeiros caminhões produzidos diretamente pela Scania no Brasil.

Com o objetivo de atender mais prontamente o mercado brasileiro, a Scania inaugurou, em 8 de dezembro de 1962, a nova fábrica em São Bernardo (SP), que foi a primeira unidade industrial para a produção de caminhões, ônibus e motores da Scania fora da Suécia.

Nessa época, a montadora saiu na frente com mais dois lançamentos: o caminhão L 76 e o ônibus B 76, com um novo motor de 195 HP e direção hidráulica.

INÍCIO DAS EXPORTAÇÕES

Em 1965, quando completou oito anos de Brasil, a Scania ultrapassou pela primeira vez a fronteira brasileira, comercializando um caminhão L 76 para o Uruguai.

Daí em diante, as exportações cresceram. Em 1969, a empresa realizou a primeira exportação de componentes de caminhão para a Suécia: um lote de 200 bombas de óleo inteiramente nacionais seguiu para equipar os caminhões Scania suecos.

Outro importante marco ocorreu em 1970, quando a montadora lançou o caminhão

Fotos: arquivo

Scania Super, com 42% mais torque e 41% mais potência que os modelos anteriores.

Nos anos seguintes, a empresa ampliou sua linha de produtos, apresentando ao mercado brasileiro o modelo LK 140, que inaugurou no Brasil o conceito de cabina avançada, logo batizada de "cara chata", e os caminhões L, LS e LT 111, da Série 1, os chamados "jacarés".

Na década de 1980, chegou ao País a linha R, cabina avançada ou "cara chata" com duas versões de motores de 305 e 388 cavalos. Nessa época, a Scania apresentou a linha T, de cabina com capô, nas versões simples ou leitos e diversos opcionais.

Com a linha T é lançado o conceito de fabricação de caminhão "sob encomenda", visando oferecer produtos que atendessem perfeitamente às necessidades das operações de transporte dos clientes.

PIONEIRISMO E INOVAÇÃO

Em 1993, quando o Brasil vivia a abertura do mercado, saiu da linha de montagem o caminhão número 100 mil produzido no Brasil, um R 113 H 360.

Dois anos depois, nasceu um novo caminhão: o P 93, com motor de nove litros, caixa de oito velocidades e 252 cavalos de potência. Uma nova opção para até 33 toneladas.

Como uma empresa moderna e com foco na inovação, a Scania iniciou os anos 2000 com grandes novidades. Em 2004, a empresa lançou a nova linha de caminhões Evolução, ou simplesmente EV, que trouxe motorização eletrônica de 400 cavalos e o maior torque da categoria.

Em 22 de outubro do mesmo ano, desenvolveu o primeiro caminhão Scania com motor mundial de 9 litros na linha de montagem em São Bernardo do Campo (SP). E em novembro, foi fabricado o caminhão Scania número 150 mil do Brasil.

Na Fenatran 2005, a montadora apresentou a linha completa Evolução, todos eletrônicos. A família torna-se a mais completa da história da Scania no Brasil, com potências de 230, 270, 310, 340, 380, 420 e 480 cavalos. Caracteriza-se pela injeção de combustível totalmente eletrônica, elevado torque e baixo consumo.

Como resultado de seu pioneirismo, em 2012, a Scania foi a primeira fabricante a vender produtos Euro 5 no mercado brasileiro, detendo a liderança nos emplacamentos de veículos pesados Euro 5, de janeiro a setembro.

Em 2012, o Brasil foi o mercado do Grupo Scania que mais vendeu caminhões, ônibus e peças. Nesse mesmo ano, a Scania conquistou a liderança na faixa de pesados com 440 cv, tendo o modelo R 440 como campeão de vendas. Também foi a marca que mais cresceu nos semipesados (250%).

Atualmente, a Scania oferece uma gama customizada de caminhões semipesados e pesados que atendem às necessidades e demandas dos clientes. De janeiro a junho de 2013, a Scania liderou o mercado de pesados, novamente com o R 440, o pesado mais emplacado nesse período.

SOLUÇÕES VERDES

O compromisso da montadora em apoiar o desenvolvimento de soluções mais verdes faz parte da filosofia corporativa mundial do Grupo. No Brasil, por exemplo, a Scania fornece caminhões e ônibus com motores movidos a etanol. Esse combustível pode diminuir em até 90% a emissão de CO_2.

A projeção de crescimento do setor para 2013 reforça o Brasil novamente como protagonista do Grupo Scania. A companhia não tem dúvidas que o mercado nacional tem grande potencial para crescer nos próximos anos. Não apenas pelos grandes eventos esportivos que serão promovidos, mas também pelo horizonte promissor da economia brasileira e dos investimentos que deverão ser realizados na área de infraestrutura.

LINHA DO TEMPO

1957
Em 2 de julho de 1957 é constituída a Scania-Vabis do Brasil S. A. Os veículos vinham desmontados da Suécia, e a montagem ficou sob responsabilidade da Vemag.

1962
É inaugurada, em 8 de dezembro, a fábrica da Scania em São Bernardo do Campo (SP), a primeira unidade industrial para a produção de caminhões, ônibus e motores da Scania fora da Suécia.

1963
Nasce o caminhão Scania Super, com 42% mais torque e 41% mais potência que os modelos anteriores.

1981
Apenas seis meses após o lançamento na Europa, o Brasil conhece a linha R, cabina avançada ou "cara chata" com duas versões de motores de 305 e 388 cavalos.

1991
A série especial "Jubileum" marca a comemoração do centenário mundial da fundação da Scania.

2001
A Scania apresenta a série especial "Rei da Estrada", com o retorno do motor V8, agora com 480 cavalos e injeção eletrônica, à época o mais potente do País.

2012
A Scania completa 55 anos de Brasil e, para celebrar, lança a série especial comemorativa do R 440. O caminhão pesado ganhou itens especiais de série.

2013
A Scania liderou o mercado de pesados de janeiro a junho, novamente com o R 440, o pesado mais emplacado nesse período.

Fotos: arquivo

SINOTRUCK

Fábrica no Brasil marca nova fase de investimentos

Por Madalena Almeida

A história da Sinotruk, conhecida como CNHTC (China National Heavy Duty Truck Group Corporation), remonta os idos de 1930. A empresa foi fundada na China, em 1935, e atua há mais de 75 anos no mercado de transporte rodoviário de cargas. No início, os primeiros veículos produzidos eram destinados para utilização militar. Em 1960, a empresa construiu o primeiro caminhão para aplicação civil, aprimorando a tecnologia de fabricação desses veículos nos anos seguintes.

Na década de 1980, a empresa decide fortalecer sua atuação no segmento, estabelecendo parcerias com marcas como Eaton, Jost, Meritor e Steyr, reforçando seu portfólio de produtos.

Em 2003, uma nova oportunidade permite a Sinotruck avançar em seus planos de expansão. Uma joint venture com a Volvo, que se estendeu até 2008, possibilitou a transferência de tecnologia e a fabricação de veículos que atenderam com mais dinamismo o mercado de transporte rodoviário de cargas.

Um ano depois do término da joint venture, a Sinotruck assina um acordo de parceria estratégica e tecnológica com a alemã MAN, que adquire 25% de participação da montadora chinesa.

Com o objetivo de internacionalizar a marca, a montadora chinesa anuncia o início de suas exportações em 2007, estratégia que se mostrou acertada. Em 2010, a empresa fabricou 219 mil caminhões em seu complexo industrial em Jinan, na China, dos quais 20 mil unidades foram destinadas ao mercado externo.

A empresa detém também cerca de 50 registros de patentes dos componentes de fabricação própria que equipam seus caminhões.

Crescimento no Brasil

Atualmente, a companhia possui forte operação na América do Sul, em países como Venezuela, Colômbia, Peru, Chile, Uruguai e Equador.

No Brasil, a marca é representada, desde dezembro de 2008, pela importadora Elecsonic, também conhecida como Sinotruk Brasil.Localizada em Campina Grande do Sul, região metropolitana de Curitiba/PR, a Sinotruck Brasil foi fundada por sócios brasileiros com ampla experiência no setor automotivo.

O marco no País foi a comercialização, em abril de 2011, do primeiro caminhão pesado Howo, atualmente encontrado nas versões 6x4 e 6x2.

Em breve, a empresa deve iniciar as importações do modelo Premium A7, Euro V. Além disso, em abril último, a companhia anunciou joint venture com a CNHTC (Sinotruk China) para construção de uma fábrica em Lages, Santa Catarina, que inicialmente importará peças produzidas pela CNHTC no processo KD (Knock-down), mas com a projeção de nacionalizar pelo menos 65% das peças. A nova unidade fabril irá gerar 400 empregos diretos em uma área de um milhão de m . A produção será destinada para atender o mercado interno e a América Latina

Com a criação da joint venture, a CNHTC anunciou também o início das exportações de duas mil unidades de caminhões para a Sinotruk Brasil, que será a primeira fase do projeto, enquanto a unidade de Lages é instalada.

A fábrica terá capacidade inicial para a produção de cinco mil unidades por ano nos primeiros 12 meses, com previsão para chegar a oito mil unidades em médio prazo. O investimento inicial será de R$ 300 milhões.

"**Essa é uma opção atraente para esse mercado competitivo, que é o Brasil. Temos a certeza de que nossos clientes estarão satisfeitos com os caminhões que aqui serão produzidos com a mesma qualidade da matriz**", diz Joel Anderson, diretor-geral da Elecsonic (Sinotruk Brasil).

Neste ano, as exportações da empresa chinesa já ultrapassaram US$ 1 bilhão. Esse sucesso de vendas coloca a Sinotruk como um importante fornecedor mundial de caminhões. No Brasil, a companhia possui uma frota circulante de cerca de dois mil caminhões.

Eventos

Transposul termina com bons resultados

Considerado o maior evento do segmento do Sul do país e o segundo maior no Brasil, a TranspoSul reuniu mais de 13,5 mil visitantes nos três dias de evento. O volume de vendas superou as expectativas da organização. Dentre os expositores, só em caminhões e implementos rodoviários, foram comercializados R$ 135 milhões, em 479 caminhões e 25 implementos sem reboque.

Comentários DO MÊS

Acesse nosso portal
www.naboleia.com.br
e comente você também

Romeu Dorigo comentou:

MPF investiga superfaturamento em compra de caminhões pela Infraero

Para custarem em média R$ 1.700.000,00 cada unidade, estes caminhões devem levar um banho em ouro no mínimo de 18 a 20 quilates. Esta é a realidade do nosso País, pessoas despreparadas e sem conhecimento de causa mandando ver no dinheiro da nação. Precisamos de profissionais nas instituições e não de indicados políticos.
É uma pouca vergonha.

Kombi Clube Curitiba comentou:

Kombi: "Cinquentona com cara de vinte"

Em nome do Kombi Clube Curitiba, gostaríamos de agradecer este espaço e a matéria desta revista, que, como nossa querida Kombi, transporta informação!!!

Luis Antônio comentou:

Chip fará identificação de veículos nas vias

Muito interessante a iniciativa, acredito que vai melhorar o trânsito para todos. Tem de sair do papel e ser implantada urgentemente.

Resultado da enquete

O que você acha sobre cobrar pelo eixo suspenso quando o caminhão estiver vazio?

Injusto, pois o impacto que ele causa na rodovia é menor que quando está cheio. 74%

Seria justa a cobrança se o valor do pedágio fosse mais barato. 15,3%

Existem outras alternativas para conservar as rodovias. 5,9%

Normal, afinal, nas Rodovias Federais isso já acontece. 4,7%

Conecte-se Na Boléia

Revista Estrada Na Boléia

10 Anos

831 posts **980** Seguidores

Seja também um seguidor @naboleia

188 Curtidas

curta nossa página no facebook/editoranaboleia

64.653 Visualisações

Acesse nosso canal youtube/editoranaboleia

47.624 Leram a revista online

Total de:
1.846,139
Newsletter Enviadas

Downloads do PDF da Revista

51.342

CARED
Comercial e Distribuidora
O maior distribuidor de Peças para a linha VW e Ford
(11) 2109-8200
www.CARED.com.br
vendas@cared.com.br
Estamos recrutando **representantes** para todo o **Brasil**, inclusive para **São Paulo**
Rua do Bosque, 964 - Barra Funda
São Paulo/SP - CEP 01136-000

Peças e serviços para atacado e varejo
Linha Volkswagen e Ford
Algumas marcas comercializadas
SUPORTE REI · SPAAL · SABÓ · FRAM · NEWSTAR · ARTEB · cofap · INPAL · VARGA · EATON · FRASLE · metagal · MERITOR · Cummins
Motor - Câmbio - Diferencial - Freio
Cabine - Eixos e muito mais, confira...
Aceitamos: VISA MasterCard
Em breve novas filiais
Faça revisões regularmente em seu veículo

Cobrança dos eixos suspensos de caminhões e ônibus

Fotos: sxc.hu

Por Bruna Scavacini

Após longas, acirradas e difíceis discussões, enfim, as concessionárias de rodovias paulistas começaram, no dia 28 do mês passado, a cobrança de pedágio dos veículos comerciais contabilizando os eixos suspensos. Na prática, isso significa que a tarifa dos caminhões passa a ser calculada considerando todos os eixos que compõem os veículos, independentemente de estarem em contato com o pavimento ou não, assim como já acontece nas rodovias federais. Cabe às concessionárias adaptarem seus sistemas de cobrança e identificação de veículos para efetivar a cobrança.

A cobrança do eixo suspenso já havia sido anunciada no início de julho como uma das medidas adotadas para possibilitar o reajuste zero das tarifas de pedágio esse ano. Contratualmente, era previsto um aumento de 6,5% em todas as praças da malha es-tadual no dia 1º de julho. A adoção da cobrança, também na malha estadual paulista, foi previamente apresentada pela Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) a entidades que representam a categoria como uma das formas de compensação pela não aplicação do aumento dos pedágios.

De acordo com a Artesp, a medida tem por objetivo baixar os custos de transporte e torná-lo mais eficiente e mais seguro, ao reduzir as ocorrências de suspensão de eixo em movimento com o veículo carregado. A cobrança de todos os eixos permite ainda uma concorrência mais justa entre os transportadores e reduz o desgaste do pavimen-to nos casos de peso excessivo por eixo.

A Artesp afirma que muitos caminhoneiros suspendiam os eixos quando se aproxi-mavam das cabines de pedágio, mesmo quando a quantidade de carga exigia o reforço. Além de poder provocar acidentes, a artimanha acelera a deterioração do asfalto das pistas.

Já os profissionais da categoria afirmam que o aumento vai encarecer o valor do frete, e que chegará inevitavelmente aos

A Artesp afirma que muitos caminhoneiros suspendiam os eixos quando se aproximavam das cabines de pedágio

consumidores. Na Via Anchieta, a cobrança por eixo chega a R$ 21,20. “Essa cobrança é ruim para todos. Para nós, caminhoneiros, que rodamos o Brasil de ponta a ponta, e para o nosso cliente. Eles que serão os mais prejudicados”, afirma Anderson Andrade, 45 anos, profissional do setor de transporte há 20 anos.

Ainda de acordo com a Artesp, a adoção do novo método de cobrança também é necessária para a ampliação do Sistema Ponto a Ponto para os veículos comerciais e sua expansão para todo o Estado. O Sistema, que permite o pagamento de pedágio por trecho percorrido, torna o modelo de cobrança mais justo. Na SP 360, primeira rodovia a receber o Ponto a Ponto, os usuários economizaram cerca de R$ 600,00 em um ano de utilização, informou a entidade.

Outra ação recente para a redução dos custos com transporte foi a quebra do monopólio na cobrança de pagamento eletrônico de pedágio, o que já resultou na redução dos preços desse serviço.

Assim que foi anunciada a possível cobrança do eixo suspenso, a equipe da Editora Na Boléia foi às ruas para saber a opinião dos profissionais do setor a respeito do assunto. Como diz um velho ditado popular: “Mexeu no bolso, o escorpião pica”, os ca-minhoneiros não ficaram nada satisfeitos com essa medida. Indignado, Luis Queiróz, que há 35 anos roda na boleia, de¬sabafa: “Como podem cobrar algo que não altera em nada para eles? Dizem que nós suspendemos o eixo para não ser cobrado. Mentira! Em 35 anos de estrada, nunca vi isso acontecer”, desabafa.

Uma transportadora em Poá possui mais de 90 caminhões. Os veículos saem do Alto Tietê para fazer entregas em cidades do interior de São Paulo e Rio de Janeiro. Com o aumento no pedágio, por conta da cobrança dos eixos suspensos, os custos da frota vão ficar mais elevados. “Nós passamos um pedágio carregado com cinco eixos e retornamos descarregados com três. Agora vamos ter de pagar sempre por todos os eixos. Isso representa um aumento no custo de 40% que não vamos conseguir repassar para o cliente final”, explica o gerente comercial Renê Barros.

E você, como tem visto essa nova cobrança? Acha um mal necessário ou não acredita que seja uma medida cabível e justa? Mande sua opinião para: **jornalista@naboleia.com.br**.

Desenvolver os melhores produtos para a nossa gente é a nossa inspiração. Por isso lançamos o Diesel S-10 em Postos Petrobras e para clientes consumidores em todo o país. O Diesel S-10 é o combustível para os novos motores (Proconve P7) que reduz os custos de manutenção do veículo, melhora a partida a frio e ainda possui o mais alto padrão de qualidade do mundo. Mas a busca por combustíveis cada vez melhores não para. Isso porque a gente acredita no que faz. A gente acredita na nossa gente.
Gente. É o que inspira a gente.

Saiba mais em www.petrobras.com.br

BR PETROBRAS 60 anos

o desafio é a nossa energia

BOLÉIA NEWS

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

LEGISLAÇÃO

Vítimas caem em golpe da falsa multa

O golpe da falsa multa de trânsito já é velho conhecido da polícia e de muitos motoristas.Ela está de volta e fazendo vítimas em todo o Brasil. As queixas já são tantas que o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e diversos departamentos estaduais divulgaram nota alertando a população sobre a fraude. De acordo com o Denatran, o golpe é simples: criminosos fotografam veículos que estão trafegando em uma determinada via e, então, com o número da placa registrado e de posse do endereço do motorista, os golpistas falsificam boletos de pagamento de multa e os enviam ao usuário. Nesse suposto boleto consta o número de uma conta bancária na qual deve ser efetuado o depósito.

CT-e passa a ser obrigatório para transporte de carga

O governo federal está implementando o CT-e (Conhecimento Eletrônico de Transporte) em substituição aos documentos fiscais de transporte de carga em papel. Com isso, desde o dia 01 de agosto, as transportadoras aderiram ao novo método. Já os contribuintes do segmento rodoviário optantes pelo regime do Simples Nacional terão que aderir até o dia 1/12/2013. A obrigatoriedade já está valendo para os modais ferroviários, dutoviário, aéreo e aquaviário. O CT-e é um documento de existência exclusivamente digital com validade jurídica que deverá substituir diversos documentos fiscais relacionados à prestação de serviços de transportes.

ROUBO

PRF desarticula quadrilha de roubo de cargas

A Polícia Rodoviária Federal desarticulou uma quadrilha de roubo a veículos de carga. A ação aconteceu no km 124 da BR-101, na região do município de Alagoinhas, e integrou a Operação Jornada Mundial da Juventude. Os policiais prenderam um dos integrantes da quadrilha, que estava com mandado de prisão em aberto. Um revólver foi encontrado na caçamba. Em depoimento, o acusado confirmou que o outro motorista, de prenome Adeílson, também possuía passagem por assalto a veículos.

Peças e Serviços

Cinco mitos da mecânica dos caminhões

Experiência é um fator que faz toda diferença na condução de um caminhão. Saber como agir em situações de risco, quais são os hábitos necessários para cuidar bem do veículo e as melhores maneiras de economizar combustível são conhecimentos que se aprimoram com o tempo na boleia. Mas a experiência também pode carregar alguns vícios e hábitos errados, passados de geração em geração. Alguns são tão comuns e disseminados no cotidiano da profissão que acabam se tornando mitos da mecânica. Muitos motoristas acreditam estar fazendo o correto, mas acabam agindo justamente ao contrário do recomendado pelos fabricantes.

MONTADORAS

DAF a caminho do Brasil

A montadora, que já tinha planos de produzir em solo brasileiro desde 2011 irá colocar o projeto em prática. A marca holandesa inicia, ainda neste semestre, as operações de sua fábrica em Ponta Grossa/PR – com capacidade produtiva anual de 10 mil veículos. Com isso, garantiu recentemente a homologação no programa do governo. A fabricante, que ainda não iniciou suas vendas no Brasil, poderá importar até 2.500 caminhões sem o "super-IPI" até maio de 2014. A DAF, no entanto, não deve ter um início fácil no mercado nacional. Primeiramente porque vai encarar concorrentes já consolidados por aqui. Terá pela frente rivais como Scania, Volvo, Mercedes, Iveco e MAN. E depois, terá de driblar outra dificuldade: a impossibilidade de utilização do Finame por parte dos compradores neste lote de 2.500 unidades importadas

Shacman afirma que caminhões suportam além da legislação

Os caminhões Shacman possuem capacidades de carga técnica e de peso máximo admissível que excedem os limites estabelecidos pela legislação brasileira, afirma a montadora. Os eixos dianteiros dos cavalos mecânicos TT 385 4x2, TT 385 6x4 e TT 420 6x4 são dimensionados para suportar carga admissível de 7,5 toneladas, ou seja, 25% acima do valor previsto pela legislação que é de seis toneladas. O eixo dianteiro tem valor de sete toneladas.

ESTRADA

ANTT celebra acordo com a PRF para fiscalização

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do estado de São Paulo acabou com os radares portáteis de solo nas rodovias estaduais. Os contratos com as empresas que operavam 42 radares desse tipo, tecnicamente denominados estáticos, venceram entre janeiro e maio e não foram renovados. As concessionárias de rodovias estaduais operavam outros 72 radares estáticos.

Derramamento de cargas gera multa

Está em vigor em todo o Brasil a resolução 441 do Conselho Nacional de Trânsito que estabelece o uso obrigatório de lonas ou dispositivos similares no transporte de qualquer tipo de sólido a granel. A orientação passada pela Polícia Federal aos motoristas é a de se adequar à norma sob pena de sofrer multas.

PNEU

Dicas para manutenção dos pneus de carga

Para garantir uma viagem segura toda a manutenção do veículo deve estar em dia, não esquecendo dos pneus, que são os responsáveis por oferecer respostas eficientes nas freadas e aceleradas. A cada cinco mil quilômetros, desde que nenhum evento fora do normal tenha acontecido, a inspeção deve ser feita.

Mais artigos no Blog NB

Vulcanização dos pneus

por Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

Pneus que estejam com o talão danificado e com o arame aparente têm somente um destino: o lixo

Fotos: freepick.com

Há um tipo de consertos e reparos em pneus que somente deve ser feito num reformador capacitado e de confiança. Conhecido pelo nome genérico de vulcanização consiste em reconstituir grandes áreas na parte externa da carcaça, danificadas pelos mais diversos motivos e situações.

Quando ocorre um corte ou o arrancamento de parte da borracha, além do reparo interno feito com a aplicação de um manchão (este com a finalidade de restaurar a resistência da carcaça na região atingida), a parte externa deve ser refeita para que se tenha novamente a cobertura da estrutura do pneu.

As causas mais comuns desses danos são perfurações causadas por objetos que estão pelo caminho, como pregos, parafusos ou artefatos metálicos diversos. Já vi muito pneu perfurado pelos mais diferentes tipos de objetos, até mesmo um pedaço de cano. Em caminhões que realizam atividades na construção civil e em canteiros de obras isso é muito comum.

Outra causa de danos que requerem esse tipo de conserto é o roçamento no meio-fio, em especial quando se faz manobras em locais estreitos ou com pouco espaço, ou ainda em operações em ambiente urbano.

A região afetada deve ser raspada para retirar a borracha velha e, dependendo do caso, removidos os cordonéis que, eventualmente, tenham sido rompidos pelo objeto perfurante. Depois, o local é revestido com borracha aplicada com uma extrusora e, por fim, aquece-se para vulcanizar.

É importante saber que esse tipo de reparo – vulcanização – não pode ser feito na região dos talões, caso os armes internos desta área estejam expostos, pois isso é proibido pela legislação. Pneus que estejam com o talão danificado e com o arame aparente tem somente um possível: o lixo.

A **norma NBR NM 225 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, determina, no item 3, Critérios de desclassificação de pneus para reforma ou reparação:** 3.1.13 Pneu apresentando danos na área dos talões que atinjam elementos de sua estrutura, tais como a(s) lona(s) da carcaça ou o(s) aro(s) do(s) talão(ões).

Portanto, muito cuidado com quem promete (falsos) milagres: reparações nos talões não podem ser feitas se os elementos internos estiverem aparentes.

Danos nesta região dos pneus costumam ser causados na hora da montagem ou desmontagem quando são usados ferramentas ou utensílios inadequados (picaretas e marretas, por exemplo), quando a lubrificação do talão e do aro é insuficiente ou ausente, pelo superaquecimento proveniente dos freios, entre outras causas.

A aplicação de vaselina nos talões também leva a danos que condenam o pneu, por ser um derivado de petróleo e totalmente inadequado para essa finalidade.

Esteja sempre atento ao que é feito com os seus pneus, a fim de evitar prejuízos ainda maiores.

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

Fórmula TRUCK

Totti assume liderança e Monteiro vence em Interlagos

A ultrapassagem de Monteiro veio na curva do Bico de Pato

Fotos: Orlei Silva / Grelak Comunicação

O desfecho do GP Crystal, na etapa de Interlagos, foi um dos mais acirrados dos últimos anos na Fórmula Truck. Beto Monteiro conquistou a nona vitória de sua carreira, a primeira delas no Autódromo José Carlos Pace, em Interlagos, São Paulo. O pernambucano da Scuderia Iveco consolidou, na metade da última volta, a ultrapassagem sobre o paranaense Leandro Totti, da RM-MAN Latin America, que liderou a maior parte da corrida.

Monteiro comemorou efusivamente. **"Tive uma disputa muito dura com o Totti. É uma vitória fantástica. Dedico o resultado a todos da minha equipe, que trabalharam duro para que eu tivesse um caminhão tão competitivo. Estava perfeito"**, definiu o piloto, que terminou a corrida com o pneu traseiro esquerdo furado.

Totti lamentou a perda da vitória. "Não tinha muito o que fazer. Tentei segurar o Beto, mas já sabia que ele viria para cima de qualquer jeito", declarou. Caffi exultou seu resultado. "Fico muito feliz por conseguir esse pódio logo na terceira corrida. O caminhão é novo e não tenho muita experiência na Truck, que tem pilotos excelentes se comparados aos que enfrentei em categorias internacionais depois que saí da Fórmula 1", disse.

O GP Crystal valeu como terceira e penúltima etapa do Sul-Americano, em que Totti assumiu a liderança com 59 pontos, 11 à frente do conterrâneo Wellington Cirino, da ABF Santos Desenvolvimento, que largou do fim do grid e terminou a corrida em sexto. Monteiro e o gaúcho Régis Boessio, que não concluiu a corrida, passam a dividir a terceira posição. A etapa final do Sul-Americano será disputada em setembro, na pista argentina de Córdoba.

Auto Peças PERIM
Peças para caminhões
Distribuidora oficial
jaltest Diagnostics
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.

Parcelamos em até 12X sem juros no cartão
Para todos os modelos:
Caminhões, ônibus, pick-ups, vans, carretas, equipamentos agrícolas e motores estacionários.
Auxilia no serviço mecânico.
Rápido e preciso.
Diagnósticos de erros ativos e inativos.
Calibração e programação.
www.jaltest.com.br
jaltest@perimpecas.com.br
(11) 2067-1025
(11) 7830-1704
ID: 55*26802*1
Respeite a sinalização de trânsito

COMO ESTÁ A SAÚDE DO NOSSO MOTORISTA?

FUNDAÇÃO ADOLPHO BÓSIO DE EDUCAÇÃO NO TRANSPORTE

fabet

Um estudo realizado com 314 alunos da FABET, Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte, de Concórdia/SC, frequentadores do Programa Caminhão Escola, que forma e qualifica profissionais para o setor do transporte há mais de 15 anos, mostra na prática quais as reais Condições de Saúde no Setor do Transporte Rodoviário de Cargas.

Por: Sandra Lunardi e Isabel Guedes Picolli, Instrutoras de Saúde - FABET

www.fabet.com.br

A vida moderna traz muitos benefícios, mas, em contrapartida, observam-se grandes mudanças nos hábitos e no estilo de vida das pessoas. O motorista de caminhão, figura central da movimentação econômica em nosso País, está exposto a inúmeras condições inadequadas de trabalho, como longas jornadas, alimentação irregular, violência, acidentes, isolamento social, entre outros, que impactam diretamente as suas condições de saúde.

A pesquisa, realizada entre janeiro e dezembro de 2011, teve como objetivo principal analisar alguns aspectos da saúde dos motoristas, identificando possíveis relações com determinantes e/ou agravantes para o desenvolvimento de doenças.

Dos 314 alunos pesquisados, 220 eram do Programa Caminhão Escola Básico (PCEB - curso voltado a alunos iniciantes no setor transporte) e 94 do Programa Caminhão Escola Avançado (PCEA - curso destinado a motoristas profissionais que já estão atuando na área do transporte rodoviário de cargas).

Um dos itens pesquisados foi em relação à presença de Hipertensão Arterial Sistêmica (HAS). Cerca de 20% dos alunos apresentou HAS. Porém, a maioria relatou não possuir hipertensão arterial. A ausência de sinais e sintomas não permite ao indivíduo perceber os riscos a que está exposto, dificultando, inclusive, a adesão ao tratamento. A carga horária exaustiva, assim como o trabalho noturno repetitivo, são fatores que podem contribuir com o aumento da HAS. Os tabagistas, no momento do estudo, representavam 15% dos motoristas iniciantes e 22% dos alunos motoristas com experiência.

Em relação ao peso dos motoristas, cerca de 75% da população pesquisada apresentou sobrepeso; 14% dos alunos PCEB apresentavam obesidade, comparados a 22% dos alunos do PCEA. Vale destacar que 4% dos alunos iniciantes na profissão e 4% dos alunos já atuantes apresentaram obesidade grau I. Tal situação se torna ainda mais preocupante se considerarmos a média de idade dos motoristas – 30,4 a 35 anos - uma população relativamente jovem e economicamente ativa.

Quanto aos valores da glicemia capilar, 11% dos alunos do PCEB apresentaram índices glicêmicos superiores a 140 mg/dl, e 19% dos alunos de PCEA estavam com índices superiores aos valores de normalidade. Associado a hipertensão arterial, obesidade e valores elevados de glicemia trazem alto risco no desenvolvimento de doenças cardiovasculares e cerebrovasculares, como infarto e acidente vascular cerebral.

No exame de acuidade visual, uma média de 5% dos alunos apresentou problemas de visão. Deitar-se, levantar-se, caminhar e dirigir, podem se tornar atividades complexas para quem apresenta algum problema de visão. Uma boa visão é essencial para segurança do próprio motorista e dos que o cercam.

Ações simples, como realização de atividade física e alimentação adequada são fatores modificadores impor¬tantes de mortalidade e morbidade relacionadas ao sobrepeso e à obesidade, além de atuar diretamente no aumento da qualidade de vida do profissional do transporte.

O desenvolvimento de ações educativas, para promoção da saúde dos motoristas, em médio e longo prazos, também trazem efeitos positivos. Motoristas e empresas, em parceria, podem trabalhar para a melhoria nas condições de saúde deste profissional, resultando diretamente no processo de trabalho e, sobremaneira, na qualidade e estilo de vida do motorista.

A Fabet está localizada na: Rodovia Pedro Rogério Garcia, Km 8, nº 8100 – Bairro Fragosos – CX. Postal 365 – CEP. 89700-000 Concórdia/SC

Telefone: 49 3442-9656

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

VUC EXPO

SALÃO INTERNACIONAL DE VEÍCULOS URBANOS DE CARGA

17 a 19 DE SETEMBRO DE 2013

EXPO CENTER NORTE
PAVILHÃO AZUL | BRANCO
SÃO PAULO/SP

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

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

UM CAMINHÃO DE DINAMISMO PARA OS SEUS NEGÓCIOS COMEÇA 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.

Patrocínio:
FENATRAN
19º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE

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

EVENTOS SIMULTÂNEOS:

SIGA-NOS
WWW.FACEBOOK.COM/MOVIMAT

Transporte & Logística Brasil + VUC EXPO + XVII CONFERÊNCIA NACIONAL DE LOGÍSTICA = NÚMERO MÁXIMO DE CONTATOS EFETIVOS

RESERVE O SEU ESPAÇO PARA ESTE GRANDE EVENTO!
feirastecnicas@reedalcantara.com.br

Tel.: (011) 3060-4735

WWW.EXPOMOVIMAT.COM.BR

PARCEIROS: NTC | PARCEIRO DE CONTEÚDO: IMAM | APOIO: SITL | PAÍS CONVIDADO: | CO-APOIO: ABRALOG, ABIMEI, Anfir | LOCAL: EXPO CENTER NORTE | ORGANIZAÇÃO E PROMOÇÃO: Reed Exhibitions Alcantara Machado

Gerenciamento de Riscos
Inevitável e Lucrativo

por: Vitor Marques
vitor@vics.com.br

“Quanto maior o valor transportado ou mais risco de roubo a carga tenha, o melhor recurso deve ser empregado”

O gerenciamento de risco é comum em praticamente todas as empresas que têm como meta principal ganhar dinheiro, pois por muitas vezes evita gastos desnecessários e prejuízos que ocorreriam se o cuidado não fosse tomado. Algumas medidas são simples rotinas, que não se identificam logo de cara como gerenciamento de risco, mas são.

Pensando nessas atitudes simples do dia a dia, e que muitas empresas ou caminhoneiros já fazem naturalmente, segue uma primeira dica, que não tem custo e que pode ajudar a reduzir riscos e, consequentemente, despesas.

1ª “Quanto maior o valor transportado ou mais risco de roubo a carga tenha, o melhor recurso deve ser empregado”.

Como já estou no mercado de transportes há muitos anos, e sempre observando acidentes e roubos, notei que nem sempre os transportadores têm o cuidado de aplicar seus melhores recursos nas cargas que possuem maior importância ou maior dificuldade de transportes.

Muitas vezes, já vi caminhões velhos tombarem com máquinas pesadas e de alto valor, justamente porque a manutenção não estava em dia e, em determinada curva, uma peça quebrou e o veículo saiu do controle do motorista. Ou ainda cargas serem roubadas ou saqueadas por que o motorista mais experiente não foi usado no transporte.

Então se você tem uma transportadora ou é caminhoneiro autônomo, uma pratica saudável para sua operação é sempre saber quais ou qual é o seu melhor caminhão e quem é o seu melhor e mais experiente motorista, quando surgir um embarque que não é rotineiro e demanda mais atenção, utilizá-los.

Isso, por muitas vezes, não é simples, pois eles podem estar em viagem, mas não transporte cargas visadas, para riscos de acidente ou roubo, principalmente se tiverem altos valores, em caminhões mais velhos e com motoristas sem experiência, em tempo ou com o tipo de mercadoria em questão.

Uma saída para essas situações, em que não existem recursos adequados disponíveis, é a subcontratação de transportadoras ou caminhoneiros agregados, que é comum à atividade, mas que também deve ser cuidadosa, preferindo sempre aquele subcontratado que tenha mais experiência e/ou veículo mais novo e/ou adequado ao tipo de mercadoria.

Exemplo: **Transporte de carne resfriada ou congelada**

Quem transporta esse tipo de mercadoria é obrigado a ter um caminhão adequado, equipado com baú com controle de temperatura, e com a sua manutenção em dia. Mas tão importante quanto isso é utilizar motoristas que tenham experiência “positiva” com esse tipo de carga, pois a carga é visada para roubo. Além disso, todo tombamento é saqueado, e a carga e o caminhão podem ser totalmente perdidos. Então a combinação de caminhão adequado e motorista experiente deve ser utilizada. Somente subcontrate esse serviço de quem ofereça essa condição mínima.

É importante, portanto, ter uma tabela escrita e conhecida por todos das melhores opções para transporte próprio e para subcontratação e quais cargas podem transportar de acordo com a sua experiência. Esse conhecimento de “quem é o melhor em que” evita riscos desnecessários, entregando suas cargas mais importantes ou mais delicadas para pessoas ou empresas que terão o mesmo cuidado que você tem.

Fique atento às próximas dicas, pois quem diminui seus riscos sempre ganha mais dinheiro.

Fotos: freepik.com

Leia mais sobre seguros em: **www.naboleia.com.br**

Mitos alimentares

Ave x Suíno

Carne de frango é mais saudável do que carne de porco?Não necessariamente. O xis da questão aqui é a forma de preparo. Uma sobrecoxa de frango assada com pele tem três vezes mais gordura que um lombo assado; um filé de frango grelhado sem pele tem menos gordura saturada Mas o lombinho tem mais ácidos graxos insaturados, além de ser fonte de vitaminas, ferro, potássio e zinco. O ideal é evitar frituras e carnes com pele.

O estômago encolhe?

sxc.hu

O estômago encolhe quando comemos menos? Se fosse fácil assim, o estômago de pessoas em coma desapareceria e ninguém passaria pela complicada cirurgia de redução de estômago. O órgão pode, sim, aumentar quando exageramos, mas diminuir, jamais. O que pode acontecer quando você radicaliza na dieta é seu estômago ficar condicionado a se satisfazer com menos, reduzindo a produção de grelina, hormônio liberado quando o estômago está vazio.

Afrodisíacos funcionam

sxc.hu

Amendoim, ovo de codorna, pimenta, ostras… Se você costuma investir nesses alimentos achando que têm poderes afrodisíacos, esqueça. É verdade que a pimenta, por exemplo, aumenta a pulsação e induz ao suor, produzindo uma sensação parecida com a da excitação sexual. Os pesquisadores garantem: afrodisíacos não existem, mas podem funcionar como um placebo se você acredita que esses alimentos farão com que tenha um desempenho sexual melhor.

Latas abertas na geladeira?

sxc.hu

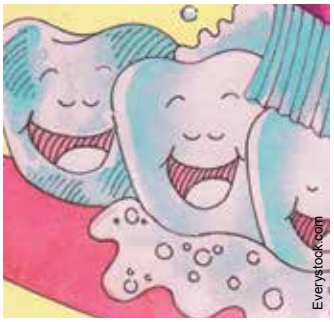
O problema das latas não é guardá-las na geladeira, mas manter o resto do alimento dentro delas. Depois de aberta, a lata vai perdendo o verniz interno que protege o conteúdo dos metais tóxicos que constituem a embalagem, podendo provocar intoxicação alimentar. Assim, o ideal é, depois de abrir aquela lata de leite condensado, tirar o produto de dentro e colocar em um pote de vidro ou cerâmica.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

Como chegar aos 100 anos

Duas dicas para não morrer antes da hora

Use fio dental: A higiene bucal pode diminuir o risco de doenças cardíacas. Uma pesquisa do Instituto do Coração de São Paulo mostrou que 78% das endocardites bacterianas, uma inflamação da parte interna do coração, são causadas pela falta de limpeza nos dentes. Coma chocolate para garantir mais alguns aninhos, mas coma moderadamente. O chocolate contém elementos químicos que podem evitar doenças do coração e câncer.


Everystock.com

Afetividade

Case-se! Os solteiros têm cinco vezes mais chances de morrer de doenças infecciosas e homicídio. Além de estarem mais predispostos a correr riscos, eles também podem morrer do coração. Faça mais sexo! Pesquisas comprovam que pessoas que fazem sexo regularmente são menos estressadas, mais felizes e mais descansadas. Todos esses fatores diminuem a pressão sanguínea e protegem contra paradas cardíacas e outras doenças do coração.

morguefile.com.br

Para estender o prazo de validade

Seja otimista! Continue sorrindo, que seu risco de morrer cedo será reduzido em 50%. Pessoas que pensam positivo podem viver até 12 anos a mais. Além disso, pessimistas pegam mais resfriados e doenças virais porque vão menos ao médico. Seja amigo da sua mãe! Um estudo da Universidade Harvard, nos EUA, descobriu que 91% das pessoas que não mantinham relação com a mãe delas desenvolviam sérias doenças.

Arquivo

Viver bem na velhice

Tenha um cachorro! Os índices de sobrevivência daqueles que têm animais de estimação é 12% maior do que os dos que não têm. O fator é psicológico e físico: atua contra a depressão e estimula o exercício físico. Tenha muitas crianças! Quanto mais filhos uma mulher tem, mais tempo ela vive. Um estudo sobre a psicologia do envelhecimento indica que a causa pode ser o contato e suporte dos filhos e dos netos durante a velhice.

Arquivo

Obras vetadas na ditadura

Comunistas e bolinhas na laranja

Arquivo

A encenação de Romeu e Julieta pelo Ballet Bolshoi seria transmitida pela TV em 1976, mas foi vetada pelo ministro da Justiça, Armando Falcão. A explicação: o Bolshoi era uma companhia russa, que era comunista. Logo, a peça podia ser comunista também. Dirigido por Stanley Kubrick, Laranja Mecânica foi lançado em 1971 e duramente censurado em vários países. O filme só conseguiu liberação em 1978.

Campeã de vetos e símbolo da ditadura

Arquivo

Falecida em 2002, Cassandra Rios é a escritora mais censurada do Brasil. Em 1976, ela teve 33 de seus 36 livros proibidos pela ditadura. Os censores alegavam "temas atentatórios à moralidade pública". A música "Pra Não Dizer que Não Falei das Flores" (Caminhando) foi proibida por causa do conteúdo subversivo. O autor, Geraldo Vandré, foi para o exílio e, por muito tempo, acreditou-se que ele tivesse sido torturado pelos militares.

Bandido obsceno e uma peça depredada

Divulgação

O movimento Cinema Novo foi um dos alvos preferidos da ditadura. Cineastas da época, como Glauber Rocha e Joaquim Pedro de Almeida, tiveram pelo menos um de seus filmes censurados. O Bandido da Luz Vermelha, de Rogério Sganzerla, foi retalhado devido às cenas de sexo e nudez. Em 1968, o cenário da peça Roda Viva, de Chico Buarque, em cartaz, em São Paulo, foi depredado por um grupo paramilitar.

Década perdida e quadrinistas

Divulgação

Por meio de grampos telefônicos, os militares descobriram que a novela Roque Santeiro, prevista para estrear em 1975, era baseada em uma peça de teatro censurada. Roque acabou só indo ao ar em 1985 em nova versão. Quadrinistas famosos também foram censurados. Eram tantos os vetos que, em muitos casos, as HQs ficavam incompreensíveis. No número 1 da revista Fradim, em 1973, nove páginas foram cortadas.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

BecaP
Amplo estoque de peças para
IVECO,
FIAT DUCATO e
RENAULT MASTER

Contagem
Nova filial
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

Respeite a sinalização de trânsito

Filiais

Ribeirão Preto
Filial I
(16) 3968-4700
Av. Dr. Antônio A. Passig, 307
Jardim Palmares

São José do Rio Preto
Filial II
(17) 3201-4800
Av. Floriano A Cabrera,1211
Cidade Jardim

Uberlândia
Filial III
(34) 3230-6800
Av. Paulo R. C. Santos, 1693
Marta Helena

Curitiba
Filial IV
(41) 3049-6688
Rodovia BR 116, 17511
Xaxim

Auto Peças PERIM
PEÇAS PARA CAMINHÕES E CARRETAS
A MELHOR COMPANHIA PARA SUA VIAGEM
WWW.PERIMPECAS.COM.BR
Ligue GRÁTIS através do nosso site
Linha completa Scania, Volvo e Carretas
trabalhamos também com as linha MB, Volks e Ford
Distribuidor Oficial
jaltest
DIAGNÓSTICO ELETRÔNICO MULTIMARCAS
A mais completa ferramenta de scanners eletrônicos diesel multimarcas do mercado. Acesse: www.jaltest.com.br
Fazemos também o diagnóstico em nossa oficina.
Acesse nossas redes sociais
Matriz: Ipiranga - Av. Juntas Provisórias, 527 SP (11) 2067-1000
Ribeirão Preto-SP (16) 3969-8686
S. B. do Campo-SP (11) 4346-1010
Caçapava-SP (12) 3658-0100
Santos-SP (13) 3229-4100
Marginal Tietê-SP (11) 3933-7474
Guarulhos-SP (11) 2413-4000
Oficina Perim-SP 2067 1015
Faça revisões em seu veículo regularmente.

CARED Comercial de Distribuidora
(11) 2109 8200
O MAIOR DISTRIBUIDOR DE PEÇAS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS.
Kit Direcional Ford Cargo
Kit Direcional VW Constellation
Rua do Bosque, 964
Barra Funda - São Paulo-SP
Aceitamos: VISA MasterCard
Faça revisões em seu veículo regularmente.

ALVARENGA
Comércio de Auto Peças
50 anos de Tradição
Peças para:
F.N.M - MERCEDES
IVECO - FIAT
(11) 3031-0522/ 7921
Fax (11) 3813-4789
Rua Alvarenga, 1054/58/72
Butantã - São Paulo
www.alvarengaautopecas.com.br - alvarengaautopecas@terra.com.br
Respeite a sinalização de trânsito

Curtas

Sinais com as mãos

Paz e Amor

Esse significado apareceu na década de 1960, adotado pelos hippies em protestos nos EUA. O gesto representava a vitória da paz sobre a guerra do Vietnã. Porém, fazer um "V" com as mãos não é invenção dos norte-americanos. A grafia da palavra "vitória" começa com essa letra em grande parte das línguas de alfabeto latino, e o sinal já era feito para comemorar conquistas nas guerras. O britânico Winston Churchill já usava o sinal na 2ª Guerra Mundial.

pt.wikipédia.org

Numa boa e mortalidade zero

O "hang loose" teria surgido no Havaí. Um pescador de Honolulu teria perdido os três dedos do meio num acidente. Com isso, seu aceno passou a ter apenas o polegar e o mindinho. A galera do surfe adotou o gesto e usava para indicar que estava tudo bem no mar. Já o "mortalidade zero" é explicado por uma teoria que diz que o sinal era usado na Guerra da Secessão norte-americana para as missões que retornavam sem baixas, ou seja, com "0 killed" (zero mortos).

sxc.hu

Dinheiro na mão e tudo joia?

Esfregar o indicador e o polegar para falar de dinheiro teria origem na invenção da cédula monetária, impressa em papel por volta do século XVII, na Europa. Uma possível origem do joinha é que, no Império Romano, o destino dos gladiadores nas arenas era determinado pelo gesto do imperador. O polegar para cima era sinal de morte. Já na 2ª Guerra, era um sinal norte-americano para que seus pilotos levantassem voo.

Sxc.hu

Cruz secreta e amor diabólico

Esta figa provavelmente surgiu na Europa, entre os séculos I e IV. Seria uma tentativa de fazer o sinal da cruz em segredo na época da perseguição aos cristãos. Com o tempo, virou uma forma de evocar proteção. Fazer o sinal ao mentir significava que Deus não castigaria o mentiroso. Que diabo que nada, o sinal em chifre com o dedão para fora significa nada mais do que "eu te amo" na língua de sinais norte-americana.

Sxc.hu

Banidos em outros países

Andadores de bebê e ketchup

Sxc.hu

No Canadá, você iria precisar aprender a andar da forma 'tradicional'. Em 2004, após pesquisas apontarem que os andadores traziam riscos ao desenvolvimento motor dos bebês, o aparato foi proibido no país. Possuir um pode resultar em uma multa de 100 mil dólares. Em 2011, a França proibiu que lanchonetes escolares servissem ketchup aos alunos. O motivo? O molho de tomate seria prejudicial à integridade da culinária francesa.

Chiclete e McDonald's

everystockphotos.com

Em Singapura, o chiclete foi completamente banido em 1992. Em 2004, a lei sofreu uma leve alteração: se os moradores fizerem uso da "substância" é necessária uma prescrição médica. O tio Ronald chegou na Bolívia em meados de 1988. Mas os bolivianos não curtiram muito os lanches e passaram a boicotar a rede. Em 2002, o McDonald's entendeu o recado e deixou o país. Hoje, a Bolívia é o único país da América Latina a não ter restaurantes da franquia.

Atrizes com seios pequenos

Sxc.hu

Você é um homem que gosta de assistir filmes adultos, estrelado por mulheres com seios pequenos?! De acordo com o governo australiano, você secretamente adora pornografia infantil. O Conselho de Classificação australiano proíbe filmes adultos com atrizes com seios pequenos. Segundo o conselho de classificação, seios pequenos fazem com que as atrizes pareçam ter menos de 18 anos.

Nomeação

everystockphoto.com

Snacks fortificados não são a única coisa que a Dinamarca quer dar um fim. O país também tem algumas das diretrizes mais restritas de nomeação no mundo inteiro. Na verdade, os cidadãos do país só podem selecionar nomes em uma lista aprovada pelo governo ou eles devem pedir permissão para uma exceção à regra. A lista de nomes oficialmente aprovado contém apenas cerca de 24.000 nomes.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

Respeite a sinalização de trânsito.

FLASH
www.flashnet.com.br

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

Sider
Impressão UV-Led sobre lonas brancas ou coloridas

CARRO DE BOI
A ORIGEM DO TRANSPORTE

HISTÓRIA

"Boeiro" em Portugal, "carreta" nos pampas gaúchos e "cambona" em algumas regiões do interior do Brasil, o carro de boi já era conhecido dos chineses e hindus. Também os egípcios, babilônios, hebreus e fenícios utilizavam o transporte "via bois". Mais tarde, os europeus, quando se lançaram à colonização da África e da América, fizeram do boi um item indispensável da carga das caravelas.

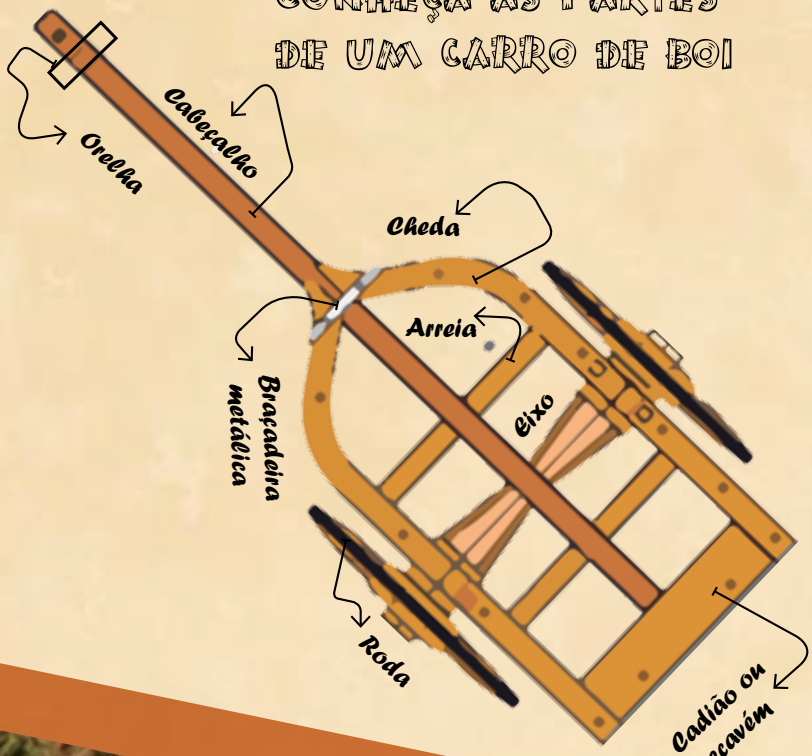
Tomé de Sousa, primeiro governador-geral do Brasil, trouxe consigo carpinteiros e carreiros práticos, e, em 1549, já se ouvia o "cantador" nas ruas da nascente cidade de Salvador/BA. A presença do carro de boi também é mencionada no "Diálogo das Grandezas do Brasil", de Ambrósio Fernandes Brandão: "É necessário que tenha (…), 15 ou 20 juntas de bois com seus carros necessários aparelhados (…)", e mais adiante, "A vaca, sendo boa, é estimada a (…), e o novilho, que serve já para se poder meter em carro, a seis e a sete mil réis (…)".

Nos primeiros tempos da colonização, além de manter em movimento a indústria açucareira - da roça ao engenho, do engenho às cidades, o carro de bois mobilizou a maior parte do transporte terrestre durante os séculos XVI e XVII. Transportavam materiais de construção para o interior e voltavam para o litoral carregados com pau-brasil e produtos agrícolas produzidos nas lavouras interioranas. No Brasil colonial, além dos fretes, o carro de bois conduzia famílias de um povoado para outro – muitas vezes transformado em "carro-fúnebre" e os carreiros precisavam lubrificar os "cocões" para evitar a cantoria em hora imprópria.

No início do século XVI, o carro de bois era ainda absoluto no transporte de carga e de gente. No Sul, no Centro, no Nordeste, era indispensável nas fazendas. No Rio Grande do Sul, as carretas conduziam para a Argentina e para o Uruguai a produção agrícola. Na Guerra do Paraguai, os carretões transportaram munições, mantimentos e serviram ainda como ambulâncias. Em meados do século XVIII, entretanto, com o aparecimento da tropa de burros, o carro de bois perdeu sua primazia. Mais leves e mais rápidos, os muares não exigiam trilhas prévias e terrenos regulares. No final do século, vieram os cavalos para puxar carros, carroças e carruagens, e o carro de bois foi proibido por lei de transitar no centro das cidades, ficando o seu uso restrito ao meio rural.

Os veículos motorizados aceleraram o processo de decadência do carro de bois no Brasil, na Argentina, em Portugal, na Espanha, na Grécia, na Turquia, no Irã, na Indonésia e na Malásia. Contudo, em todos esses lugares, artesãos continuaram a construí-los e a aperfeiçoá-los e, graças a essa gente, o carro de bois persiste na sua marcha pela história.

Conheça as partes de um carro de boi



Piada

Boiada doente

O boiadeiro não aguentava mais ver seus bois morrendo. Já tinha tentado de tudo.

Veterinário, corrente de oração, levou até o padre da O boiadeiro não aguentava mais ver seus bois morrendo. Já tinha tentado de tudo.

Veterinário, corrente de oração, levou até o padre da cidade pra salvar os bois e nada... Foi aí que um de seus funcionários disse:

" – Seu Chico.... u cê adevia di vê aquele tar cudandero do rancho dus vizinho.... diz qui u hómi é bão.... cura tudo quanté coisa.... pru que ucê num proseia cum ele?".

Mais do que depressa o matuto foi lá ver no que dava. Levou o tal curandeiro pra fazenda dele. Chegando lá o curandeiro se depara com a esposa do boiadeiro...

Uma loira gostosíssima.... irresistível.... O curandeiro esperto que só, disse:
" Óia moço.... eu inté arresorvo o seu pobrema, mas pra isso ucê vai tê qui mi dexá sozinho cum a sua muié num querto escuro...".

A gostosa olhou meio desconfiada, mas topou dizendo:
"Bão..... se é pu bem dos animar.... eu inté aceito"

O boiadeiro logicamente não aceitou muito bem a ideia, mas fez o que o curandeiro pediu. Levou os dois pro quarto, apagou a luz e saiu. Ficou com a orelha colada na porta só escutando a cerimônia do curandeiro que dizia:

"Vamu cumeçá..... passa a mão no pé pa sarvá boi barnabé..... passa a mão na canela pa sarvá vaca amarela..... passa a mão no juêio pa sarvá o boi vermeio.... passa a mão nas coxa pa sarvá a vaca moxa..... passa a mão nas virilha pa sarvá as novilha...". Foi aí que o boiadeiro deu aquele grito lá da porta: "Óia seu moço..... o boi zebú e a vaca preta dexa morrê viu!!!!!".

www.renaultmaster.com.br

NEOGAMA/BBH

SE SUA EMPRESA PRECISA DE RESISTÊNCIA, ELA PRECISA DO NOVO RENAULT MASTER.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

- ATÉ 1.759 KG DE CARGA ÚTIL
- AIR BAG DUPLO E FREIOS ABS DE SÉRIE
- MENOR CUSTO DE MANUTENÇÃO
- PRIMEIRA REVISÃO COM 20 MIL KM
- VIDROS, TRAVAS E RETROVISORES ELÉTRICOS DE SÉRIE

NOVO RENAULT MASTER CHASSI CABINE

A PARTIR DE **R$ 69.425** | ENTRADA DE **R$ 34.713**

+ 36X DE **R$ 1.190** COM TAXA **0,99%**

Respeite a sinalização de trânsito.

NOVO RENAULT MASTER. ENCARA TUDO.

RENAULT PRO+
Para empresas e clientes profissionais.

Também nas versões Furgão, Minibus e Vitré.

MUDE A DIREÇÃO

RENAULT

Condição válida para o veículo Master Chassi Cabine L1H1 0km. Financiamento pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor) através da Cia. de Crédito, Financiamento e Investimento RCI Brasil válido até 31/8/2013,. Preço à vista de R$ 69.425,00 ou nas seguintes condições: 50% de entrada (R$ 34.712,50) mais saldo financiado em 36 meses com parcelas de R$ 1.189,82. Taxa de juros de 0,99% a.m. e 12,55% a.a. Tarifa de confecção de cadastro de R$ 498,00 mais despesas com registro de contrato no valor de R$ 74,89 referente ao Estado de SP (variando conforme o Estado), mais Impostos (IOF) de R$ 840,27. Custo Efetivo Total de 1,18% a.m. e 15,17% a.a. Valor total (entrada + parcelas) de R$ 77.546,14. Crédito sujeito a análise e aprovação de cadastro. A 1ª revisão, com 20.000 quilômetros, pode ser antecipada em caso de utilização severa, conforme indicação do sistema OCS – Oil Control System. Procure um implementador de sua preferência. GARANTIA RENAULT – Para a linha Renault Master, garantia total de 1 ano, sendo 3 meses de garantia legal e 9 meses de garantia contratual, ou 100 mil quilômetros, o que ocorrer primeiro, condicionada aos termos e condições estabelecidos no Manual de Garantia e Manutenção do veículo. A Renault oferece 6 anos de garantia anticorrosão da carroceria para veículos da gama 2013/2014 e mantém a garantia de fábrica para veículos transformados em empresas homologadas pela Renault. Reduza a velocidade, preserve a vida.