ESTRADA na BOLÉIA®

"10 anos com você"

Outubro 2013 - nº 112 - R$ 8,00

NaBoléia

Exemplar para distribuição, não pode ser vendido.

FALTAM MOTORISTAS
para o transporte rodoviário

O condutor tem conhecimento sobre o **CONSUMO DOS PNEUS?**

Lançamentos das **MONTADORAS**

5 GRANDES HISTÓRIAS

Conheça a trajetória das montadoras: Ford, Scania, MAN, Mercedes e Volvo

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.

agenciaakm.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, SIMEFRE, ABR

Local: anhembi parque www.anhembi.com.br

Organização e Promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

Editorial

Carta ao Leitor

Início de uma nova fase

Nesta edição de outubro, a Estrada na Boléia é direcionada ao maior evento do setor, a Fenatran. Esperada por grande parte dos apaixonados por caminhões, tecnologias mecânicas, segurança no transporte modal rodoviário, a Fenatran apresentará as novidades para um segmento importante do País. Traremos, com exclusividade, um resumo da história das principais montadoras, citadas nas últimas três edições e seus principais lançamentos.

Pela primeira vez, o colunista Pércio Schneider deixará de lado o assunto sobre pneus para comentar a respeito da falta de motoristas para o transporte, assunto bastante em pauta nos últimos meses. Na coluna "Dicas da Fabet", o professor Paulo Corbellini abordará o consumo de pneus e sua relação com o grau de conhecimento do condutor. Para não deixar de lado a descontração, o "Radar" deste mês traz a carta de uma mulher em busca de um marido milionário.

Boa leitura!

Sumário

Grandes Montadoras
Acompanhe a história das grandes montadoras Ford, Scania, MAN, Mercedes-Benz e Volvo
04

Faltam motoristas para o transporte
Os resultados obtidos em dois anos mostram a redução de 6,4% nos acidentes de trânsito e 30% nas multas, além de uma melhora de 12,5% no consumo de combustível
14

Lançamentos das montadoras
A FENATRAN - Salão Internacional do Transporte - é o evento referência na área de produtos e serviços destinados aos transportadores de cargas e operadores logísticos. Confira os principais lançamentos das montadoras para o setor
16

Seguro de Cargas: Obrigatório por Lei e com Obrigações para Cumprir
É obrigatório que o transportador faça a averbação diária de seus embarques
23

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

Jornalista Responsável
Madalena Almeida
MTB 20.572

Redação
Bruna Scavacini
redacao@naboleia.com.br

Web
Raquel Correia
web@naboleia.com.br

Design
Amanda Recke
suporte@naboleia.com.br

Marketing
Franciele Souza

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

Publicidade
Marcelo Conversano
mkt@naboleia.com.br

Colaboraram nesta edição

Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

Vitor Marques
vitor@vics.com.br

Paulo A. Corbellini
fabet@fabet.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.

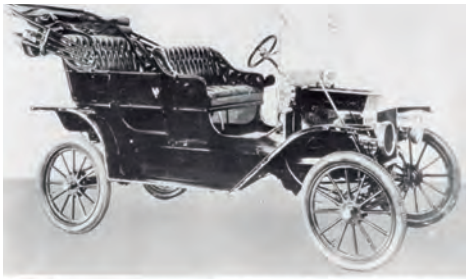
DISTRIBUIÇÃO DIRIGIDA
Circulação
Outubro 2013

112ª EDIÇÃO
Ano X

A trajetória da Ford Motor Company

Por Bruna Scavacini

Henry Ford iniciou sua trajetória com motores, digamos assim, na fazenda de seu pai. Ele era responsável pelos reparos nas máquinas da fazenda, mostrava muita habilidade para inovar, e sua principal intenção era observar o funcionamento mecânico dos equipamentos



Ford Modelo T 1908 - Turing Car

Fotos: Divulgação

A **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),EUA. O pai de Henry Ford, 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 criança e ela foi adotada pelos vizinhos, os O'Herns. Os irmãos de Henry Ford eram: Margaret Ford (1867-1868); Jane Ford (1868-1945), William Ford (1871-1917) e Robert Ford (1873-1934).

Henry Ford **iniciou** sua trajetória com **motores**, digamos assim, na fazenda de seu pai. Ele era responsável pelos reparos nas máquinas da fazenda, mostrava muita habilidade para inovar, e sua principal intenção era observar o funcionamento mecânico dos equipamentos. A vida na fazenda era difícil, exigia serviços 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 doze anos, o contato com um locomóvel a vapor o levou a estudar os carros automotores.

Sua mãe morreu em 1876. Seu pai desejava 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 quinze, 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.

O passado serve para mostrar as nossas falhas e nos dar indicações para o progresso do futuro - ***Henry Ford***

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**, sob a responsabilidade de ser engenheiro-chefe. 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, esta 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 carro 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, Henry 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 conhecida. Henry Ford também foi um dos primeiros patrocinadores do Indianápolis 500 e 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 foram 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 saiam automóveis acabados.

CARED Comercial e Distribuidora 20 anos

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

Matriz (11) 2109 8200

Filial (11) 3641 5259

www.CARED.com.br

vendas@cared.com.br

ALGUMAS MARCAS COMERCIALIZADAS

MWM MOTORES BRASIL · RACOR Parker · CORTECO · ZL BRASIL · WABCO · FEDERAL MOGUL · MOTOPEÇAS Câmbio e Diferencial · SDUBO · MODEFER · AMALCABURIO · CABOVEL · SACHS · TOMÉ

Respeite a sinalização de trânsito.

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

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

Filial
Av. Embaixador Macedo Soares, 6260
Lapa - Cep: 05035-000

Fotos: Divulgação

SCANIA

CRESCIMENTO SUSTENTADO NO BRASIL

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

Por Madalena Almeida

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 i**naugurou 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.**

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 9 litros, caixa de 8 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 tornou-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.

TÃO FORTE
QUANTO A SUA MARCA.

FAÇA REVISÕES EM SEU VEÍCULO REGULARMENTE. AGENCIAAKM.com.br

SETORES

- SISTEMAS E PEÇAS
- REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO
- TI E GESTÃO
- ACESSÓRIOS
- FERRAMENTAS E EQUIPAMENTOS
- SERVIÇOS EM GERAL

PERSPECTIVAS

- Grande presença de compradores internacionais;
- **+ de 500** marcas nacionais e internacionais;
- **30 mil** visitantes, sendo que 54% são decisores de compra;
- **36 mil m²** de exposição;
- **Campanha de Marketing: 9 milhões** de pessoas impactadas.

O maior e melhor ponto de encontro entre os principais representantes do setor de peças, equipamentos e serviços voltados para veículos pesados e comerciais da América Latina. Traga sua marca para a **Automec Pesados & Comerciais** e mostre ao mercado o quanto ela é de peso!

RESERVE O SEU ESPAÇO PARA ESTE GRANDE EVENTO!

Tel.: 11 3060-4954

feirastecnicas@reedalcantara.com.br

WWW.AUTOMECPESADOS.COM.BR

AUTOMEC Pesados & Comerciais

01 A 05 DE ABRIL 2014

PAVILHÃO DE EXPOSIÇÕES ANHEMBI · SÃO PAULO

Apoio: SINDIPEÇAS, SP Sindirepa

Co-Apoio: ANDAP, SICAP, sincopeças

Participe: CAMINHÃO 100% QUEM TEM CHEIRA BOM, CARRO 100% QUEM TEM CHEIRA BOM

Organização e Promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

Fotos: Divulgação

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/RJ, e em tempo recorde de 153 dias, a empresa 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 companhia, 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**, torna-se 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 desenvolvimen-

to 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/AR**, 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 Latin America. 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/SP, a cidade de Resende/RJ 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 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 de fabricar caminhões e ônibus no Brasil, a MAN Latin America possui fábrica em Querétaro, no México, e exporta kits de modelos com direção do lado direito para a fábrica da MAN Truck and Bus em Pinetown, na África do Sul.

Uma história de grandes conquistas

Em 1981, foi produzido o primeiro caminhão Volkswagen no Brasil. No ano de 1985 começam as exportações da Volkswagen caminhões. Em 1993, foi o lançamento do primeiro chassi de ônibus Volkswagen. Em 1996, foi inaugurada a fábrica de Resende/RJ. Roberto Cortes participou da sua concepção e ajuda a viabilizar o novo e revolucionário processo produtivo. Já, em 1998, Roberto Cortes assume o comando das operações da Volkswagen Caminhões e Ônibus, acumulando a função de tesoureiro da Volkswagen do Brasil. Em 2003, a empresa conquista pela primeira vez a liderança nas vendas domésticas de caminhões acima de cinco toneladas. Em 2004, começa a produção de caminhões na planta de Puebla, no México. Em 2005, aconteceu o 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. Em 2008, é comemorado o recorde de 56 mil veículos produzidos no ano na fábrica de Resende. O ano de 2009 marcou a criação da MAN Latin America, e o Roberto Cortes é nomeado membro do Management Board do Grupo MAN. Em 2010, acontecem diversos fatos importantes: a abertura do terceiro turno de produção em Resende e a inauguração da linha de produção dos caminhões MAN, em Resende. Começam também as vendas conjuntas de produtos MAN e VW na África do Sul, e a MAN Latin America expande suas atividades no México. Para finalizar, em 2011, a MAN Latin America inaugura as instalações de seu primeiro Centro de Treinamento.

Editora
Na Boléia
10 anos
de
estrada

+60 MIL
Leitores

+40 MIL
Downloads

Acesse
www.naboleia.com.br
e saiba mais

na BOLÉIA

11 5034-8222
mkt@naboleia.com.br

MERCEDES-BENZ
E A ESTRELA BRILHANTE

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

Por Bruna Scavacini

A história da Mercedes-Benz 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.**

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. Mas onde todos viam uma estagnação, eles viram uma oportunidade. Nasceu, então, o **transporte de carga** e o caminhão. Prático e eficiente.

O caminhão evoluiu permanentemente

Daimler pouco pode 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 a 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 dali, o motor diesel firmou-se como o mais adequado para veículos comerciais, por suas características de alto rendimento termodinâmico e robustez.

Fotos: Divulgação

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/SP. 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. Versáteis, 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.

VOLVO

Há 36 anos fazendo o Brasil rodar

Super Volvo

Fotos: Divulgação

L395 "Titan"

L385 "Viking"

Oficialmente, a fábrica da Volvo foi inaugurada em 1980 pelo então Presidente da República, João Figueiredo

Por Madalena Almeida

Os anos 1950 marcaram o lançamento de novos modelos de caminhões da Volvo, 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.

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.

Oficialmente, a fábrica da Volvo foi inaugurada em 1980, pelo então Presidente da República, João Figueiredo. Naquela época, foram feitos estudos sobre as exigências legais do País e as necessidades e tendências do mercado para identificar qual o tipo de veículo seria mais adequado para o transporte rodoviário de cargas no Brasil.

A decisão final foi a escolha do caminhão global da série "N", vendido na Europa, América do Norte, outros países da América do Sul, Ásia e Austrália.

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

Comentários DO MÊS

Eder A.Soares comentou:

1- Licenciamento ambiental do "Submerso" – Túnel Santos-Guarujá

Eu acho que R$ 2,4 bilhões para a construção de 950 m de túnel e arredores é muito caro. Isso é quase o preço do mais caro estádio da copa (que já é muito caro). Para efeito comparativo, com esse mesmo orçamento a China construiu 42 km de uma das maiores pontes do mundo. É por isso que não se tem dinheiro para estradas, escolas, hospitais. Toda grana disponível é injetada, superfaturada em poucas obras. Nessas obras já está tudo combinado: quem ganha, quem perde. Quando o bolo é enorme tem fatias para quem come muito e quem come pouco. É uma facilidade grande liberar rios de dinheiro para uma obra dessa. Agora vai um professor ou policial reivindicar R$ 100 de aumento, que leva spray de pimenta na cara. Não sou contra ao viaduto, mas é necessário se gastar esse montante?

2- A guerra do pedágio eletrônico

Veja o que o monopólio faz:
Durante anos, essa empresa reinou absoluta nos pedágios, juntou tanta grana que a Shell comprou 10% dessa empresa por R$ 250 milhões, ou seja, o preço de mercado dela é R$ 2,5 bilhões, que faz dela uma das maiores empresas do Brasil, como Bradesco, Itaú e BB. Isso comparado às gigantes empresas tradicionais centenárias. .....É o monopólio, meu amigo..Fica fácil.

Luiz S. Monteiro comentou:

Saiba o que mudou nas leis de trânsito

Caminhões não podem circular nas Marginais e nas principais vias da cidade de segunda-feira a sexta-feira, das 05h às 9h, e das 17h às 22h. Aos sábados, das 10h às 14h.

Emerson M. Santos comentou:

Conheça o Mercedes Unimog

Bom-dia!

Gostaria, se possível, de ler uma reportagem mais detalhada sobre o Unimog. Modelos disponíveis no Brasil (se estiver a venda aqui no Brasil), em qual concessionária é encontrado, custo e categoria da CNH para dirigi-lo.

Alberto Felicio comentou:

Dilma se manifesta contra caminhoneiros

Que parem somente os autônomos. Vamos ver quem pode mais.

Basta que os caminhoneiros autônomos tenham as mesmas vantagens que os taxistas nas compras de suas ferramentas de trabalho, já seria um grande avanço.

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

Enquete de Setembro

Porque visitar a FENATRAN 2013?

Para conhecer as novidades do setor?	41%
Para decidir seu futuro caminhão?	22%
Para sonhar com seu futuro caminhão?	13%
Para ver as promotoras dos estandes?	18%
Todas as alternativas estão corretas.	6%

Conecte-se Na Boléia

Editora Na Boléia 10 Anos

837 posts **1.001** Seguidores

Seja também um seguidor
@naboleia

204 Curtidas

curta nossa página no
facebook/editoranaboleia

79.011 Visualizações

Acesse nosso canal
youtube/editoranaboleia

Total de:
2.214,32
Newsletters Enviadas

49.010
Leram a revista online

51.542
Downloads da Revista

acervo digital

Acesse no portal todas as edições da Revista Estrada Na Boléia

BOLÉIA NEWS

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

REJEITADA FLEXIBILIZAÇÃO DO DESCANSO PARA CAMINHONEIROS

No início de setembro, a Câmara rejeitou a proposta que flexibiliza as regras de descanso dos motoristas profissionais (PL 4633/12). O projeto determinava que só estão sujeitos às normas protetivas os motoristas com vínculo empregatício, deixando de lado os caminhoneiros autônomos. As normas vigentes hoje no Código de Trânsito Brasileiro, para todos os motoristas, são: dirigir por no máximo cinco horas ininterruptas, com intervalo de 30 minutos entre elas e observar 11 horas de descanso a cada 24 horas de trabalho. A Comissão de Viação e Transportes era a única incumbida de analisar o mérito da proposta.

Roubo

CAMINHÃO FICA SEM OS 32 PNEUS APÓS ASSALTO NA BR-251

Um caminhão teve os 32 pneus e as rodas roubadas em uma estrada que dá acesso a BR-251, em Montes Claros (MG). O prejuízo estimado é de R$ 80 mil. Os criminosos levaram ainda R$ 3 mil, objetos pessoais das vítimas e ferramentas."Estávamos dormindo na rodovia quando um homem bateu no vidro, gritando 'perdeu, perdeu!'. Ele tinha uma arma nas mãos. Depois de tirarem os pneus, um caminhão encostou aqui e carregou tudo", diz o motorista Aloísio Fraga, que está na profissão há 25 anos.

Montadoras

FORD LANÇA CAMPANHA COM MENOR TAXA DA TRANSIT

A Ford promoveu, durante o mês de setembro, uma campanha especial de vendas da linha Transit, que ofereceu financiamento com taxa de juros reduzida. Os modelos Transit Chassi e Transit Furgão podem ser adquiridos com taxa de 0,89% ao mês, com entrada de 50% e prazo de 36 meses. "Esta condição especial, válida por tempo limitado, torna ainda mais atraente a compra da Transit. É uma oportunidade para o transportador renovar ou ampliar sua frota com as vans mais modernas e completas do mercado", diz Pedro de Aquino, gerente de Marketing da Ford Caminhões.

CAMPANHA PARA REDUÇÃO DOS ACIDENTES

Começou a nova campanha Parada – Um Pacto pela Vida. Na maior ação da história para redução de acidentes de trânsito, serão lançadas diversas campanhas ao longo dos próximos seis meses. Nesta primeira, criada pela agência Agnelo Pacheco para o Ministério das Cidades, estão sendo veiculados comerciais de 30" e 60" na televisão, com a participação do ex-piloto Emerson Fittipaldi; dos atores Duda Nagle, Cissa Guimarães, Ana Rosa e Sheron Menezes; além do cantor Pedro Leonardo. Também há veiculação de spots em rádio, publicações na mídia impressa e ações nas ruas e nas redes sociais.

Peças e Serviços

RODOVIAS TÊM SISTEMAS INÉDITOS AOS USUÁRIOS

Começou a funcionar nas bases do Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU) da concessionária Auto Raposo Tavares (CART) um projeto inovador, aprovado pela ARTESP (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), para melhorar o atendimento aos usuários das rodovias. Trata-se do "CART Atende!", sistema que usa o recurso de teleconferência e possibilita que o usuário obtenha informações, sugestões de rotas com visualização de mapas, previsão do tempo, condições de tráfego no trecho e até o perfil turístico da região. Estarão em operação nas 12 bases 24 horas por dia, todos os dias da semana.

CARED
Comercial e Distribuidora
O maior distribuidor de peças para caminhões, ônibus e truck's!
www.cared.com.br

Motor MWM Sprinter 2.8 Turbo
R$ 18.500,00 A VISTA
ou R$ 20.000,00
em 5X cartão de crédito
Temos motores parciais
Consulte nossos preços

Potência de 135 cv - 3.600 RPM
Rotação do motor - 4.400 RPM
Marcha lenta - 800 RPM
MOTOR NOVO
Venda limitada a 15 peças

Matriz: R. do Bosque, 964 - Barra Funda - São Paulo/SP
Filial: AV. Embaixador Macedo Soares, 6.260 - Lapa -São Paulo/SP
Tel.: 11-2109-8200
11-3641-5259
Faça revisões regularmente em seu veículo

pneus@greco.com.br

Falta de motoristas para o transporte

Os resultados obtidos em dois anos mostram a redução de 6,4% nos acidentes de trânsito e 30% nas multas, além de uma melhora de 12,5% no consumo de combustível

Nesta edição, vou pedir licença àqueles que estão habituados a ler neste espaço textos em que o pneu é o centro das atenções para tratar de outro assunto, também relacionado ao transporte.

Ultimamente, voltou ao noticiário a questão da falta de motoristas que os transportadores enfrentam e que os deixam com caminhões parados no pátio. A reportagem publicada no site G1 revela que cada caminhão parado no pátio representa um prejuízo de R$ 50 mil mensais em média para uma transportadora. A mesma matéria revela que, de acordo com uma pesquisa da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, 56% das empresas brasileiras têm hoje veículos parados nos pátios por falta de profissionais. De acordo com a associação, o Brasil tem hoje 100 mil vagas para motoristas em aberto.

Veja em:
http://g1.globo.com/sao-paulo/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2013/08/falta-de-motorista-qualificado-obriga-empresas-de-rio-preto-vender-frota.html.

Em 23 de julho, na abertura da 24ª Festa do Caminhoneiro, em Guarulhos/SP, a NTC & Logística promoveu o Encontro de Empresários do Transporte Rodoviário de Cargas, onde este mesmo assunto foi discutido sob o título "Qualificação da mão de obra e formação profissional de motoristas"

Na ocasião, foram apontadas algumas das possíveis causas da falta de motoristas: baixa remuneração, constante exposição ao perigo, assaltos e roubo de cargas, entre outros. Também se comentou que a profissão não tem mais o atrativo de antigamente, que perdeu o sabor de aventura.

No evento, foi apresentado o caso da Transportadora **AJOFER,** que mantém uma escola para incentivar e formar motoristas. Entre as ações empreendidas estão um plano de carreira, ajuda de custo para obter a CNH (novos e mudança de categoria), kit motorista com mala e toalha, prêmios por desempenho, plano de saúde e uma forte política contra drogas e álcool.

Os resultados obtidos em dois anos mostram a redução de 6,4% nos acidentes de trânsito e 30% nas multas, além de uma melhora de 12,5% no consumo de combustível.

Outro belo exemplo que conheço é o de um grupo de ônibus urbano de Santa Catarina. Formado pelas empresas Gidion (de Joinville) e Verdes Mares (de São Francisco do Sul). Lá, existe um plano de carreira em que o funcionário vai progredindo de um veículo menor para outro maior. Um manobrista pode passar para a função de motorista veículo leve. Deste, para motorista e daí para motorista rodoviário. A cada passo, um veículo maior, com mais recursos e, claro, ganhos salariais. Tem também motorista que passa a ocupar cargo administrativo, com outras perspectivas de progresso na hierarquia da empresa.

O grupo publica mensalmente um jornal chamado TransNotícias, onde sempre há um quadro com o título "Promovidos/Mudança de categoria", com os nomes de todos os funcionários promovidos no mês anterior, de todos os setores em ambas as empresas. Veja em *http://www.gidion.com.br/transnoticias/.*

Mas proponho aqui outra visão do problema e suas causas. Passe na frente de qualquer transportadora, em qualquer cidade do País, e verá em grande parte delas um cartaz dizendo que estão contratando motoristas. Mas preste atenção em um detalhe. Quase a totalidade tem também a seguinte observação: Contrata-se motorista com experiência.

Vamos analisar, então, esse pequeno detalhe. Quem é que tem experiência? Ora, quem já está no mercado, quem já trabalha como motorista. Se as empresas querem contratar alguém para a função de motorista somente se a pessoa tiver experiência, o que irão promover é o que se costuma chamar de dança das cadeiras, ou seja, haverá apenas uma rotatividade de pessoas, saindo de uma empresa para trabalhar em outra.

E se as possíveis contratações estão limitadas apenas a quem já possui experiência, como o setor irá crescer e se expandir? Isso só é possível com a entrada de gente nova nesse mercado, gente sem experiência.

Pior do que isso. Essa atitude só faz aumentar a quantidade de caminhões parados, pois existem aqueles motoristas que deixaram de trabalhar porque se aposentaram, sem contar os que são afastados por acidente ou problemas de saúde e as vítimas fatais de acidentes.

É uma atitude cômoda, de quem só pensa em lucro fácil e rápido, mas não de um verdadeiro empresário do setor. Quem é realmente um empresário sério, comprometido com a atividade, este sim, irá investir em treinamento e capacitação e trará novos talentos para sua empresa.

FLASH
www.flashnet.com.br

TUDO PARA SUA FROTA

TEL: (11) 4136-3046

Slder em Impressão UV-Led sobre lonas brancas ou coloridas.

Envelopamento em lona para baús de alumínio.

Capotas militares.

Fechamento para transporte de veículos.

Acesse nosso site

www.flashnet.com.br

São Paulo - SP | Av. Nicolau Ferreira de Souza, 1299 - Terra Baixa - Araçariguama, SP - CEP: 18147-000 - **Tel:** (11) 4136-3046

LANÇAMENTOS DAS MONTADORAS

A FENATRAN - Salão Internacional do Transporte - é o evento referência na área de produtos e serviços destinados aos transportadores de cargas e operadores logísticos. Com mais de 35 anos de tradição, 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.

As próximas páginas trazem os principais lançamentos das montadoras para o segmento.

Fotos: Divulgação

CARGO 2042 4x2

R$ 259.180,00 (Tabela Fipe)

PBT: 16 toneladas

Principais atributos: Assegura excelente custo – benefício e boa produtividade para aplicações rodoviárias pelo baixo consumo de combustível, menores custos operacionais e de manutenção, gerando maior rentabilidade.

CARGO 2842 6x2

R$ 294.503,00 (Tabela Fipe)

PBT: 23 toneladas

Principais atributos: É destinado para aplicações rodoviárias de longa distância e equipado com um pacote competitivo de conteúdo de tecnologia, segurança e economia.

TGX 29.440

R$ 371.375,00 (Tabela Fipe)

PBT: 23 toneladas

Principais atributos: Destinados a aplicações rodoviárias, ganham mudanças em seu design: no painel da grade frontal foram introduzidas as letras MAN em novo formato e tamanho maior. O símbolo do "leão" foi reposicionado para a parte superior (cromada). Além disso, o volante está com diâmetro menor, para melhorar a empunhadura, e logotipo alterado nos mesmos moldes do painel da grade frontal.

Constellation Tractor 25.420

R$ 330.000,00

Principais atributos: Estão equipados com a nova transmissão automatizada V-Tronic modelo ZF 16 AS 2230 TD, de 16 velocidades, semelhante às utilizadas nos caminhões MAN TGX, e a opção de cabine leito teto baixo.

Axor 3131 6x4

PBT: 31,5 toneladas

Principais atributos: eixos traseiros Mercedes-Benz sem redução nos cubos para as versões rodoviárias 6x2 e 6x4; maximizam a economia de combustível.

Extrapesados

SCANIA

Streamline R480 6x4

R$ 450.000,00

PBT: 28,1 toneladas

Principais atributos: Mantêm a tradição do trem de força, da robustez do chassi e do conforto das cabines G, R e R Highline, já consagrados no mercado. Os caminhões podem chegar a até 15% de redução de consumo de combustível.

DAF

XF 105

PBT: 53 toneladas

Principais atributos: Desenvolvido para transporte pesado de longa distância, é comercializado nas versões 6x4 e 6x2, com motor de 12,9 l e 410 cv ou 460 cv. Possui duas opções de cabine. A transmissão pode ser manual de seis velocidades ou automatizada com doze ou dezesseis marchas.

PneuShow Recaufair

11ª Feira Internacional da Indústria de Pneus

Lançamentos | Equipamentos | Manutenção | Reforma | Reciclagem

TODOS OS CAMINHOS DO PNEU

SALÃO SIMULTÂNEO

UNDER TRUCK

EQUIPAMENTOS, PRODUTOS E SERVIÇOS PARA MANUTENÇÃO E SEGURANÇA DE FROTAS

23-25 | Abril | 2014

14 às 21h

EXPO CENTER NORTE
São Paulo • SP

www.pneushow.com.br

SAV Serviço de Atendimento ao Visitante
(11) 2226-3100 • sav@francal.com.br

PROMOÇÃO / ORGANIZAÇÃO: Francal Feiras Desde 1969

PARCERIA: ARESP Associação das Empresas Reformadoras de Pneus do Estado de São Paulo

COLABORAÇÃO: NTC & Logística

APOIO: ABR Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus; ANIP; ABRAPNEUS Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus; INMETRO; FETCESP Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo

MONTADORA OFICIAL: Estrutural Montagens

OPERADORA DE VIAGEM: Just Tour

CIA. AÉREA: LAN Grupo Latam Airlines; TAM

AFILIADA À: UBRAFE; SINDIPROM

LOCAL DE REALIZAÇÃO: EXPO CENTER NORTE Centro de Exposições e Convenções

Semipesados

Atego 1729

PBT: 23 toneladas

Principais atributos: Especialmente desenvolvido para as operações de coleta de lixo, devido a sua robustez do trem-de-força.

Atego 2430

PBT: 29 toneladas

Principais atributos: Câmbio totalmente automatizado Mercedes PowerShift e apresenta novo perfil de curva de torque, que otimiza a dinâmica de engates de últimas marchas, reduzindo o consumo de combustível.

TT 420 6x4

R$ 260.000,00

PBT: 23 toneladas

Principais atributos: Motor Cummins ISM 11 P7, de 10,8 litros e potência de 440 cv, desenvolvido exclusivamente para a versão brasileira.

Respeite os limites de velocidade.

"NÃO ABRO MÃO DOS IMPLEMENTOS DA LIBRELATO EM MINHA FROTA.
O INVESTIMENTO EM NOVAS TECNOLOGIAS EM SEUS PRODUTOS, OTIMIZOU O MEU TRABALHO E FACILITOU MEU DIA A DIA."

Marcelo Gislon
Cliente

O SUCESSO DOS NOSSOS CLIENTES CONSTRUIU A NOSSA HISTÓRIA.

LIBRELATO
Este é o Caminho

www.librelato.com • 48 3466 6000

Semipesados

AGRALE

8700 TR

R$ 141.010,00

PBT: 8,7 toneladas

Principais atributos: Possui uma versão com 5ª roda equipada de fábrica. Conta com lanternas e luzes de direção em LED, novo sistema de ar-condicionado e o exclusivo dispositivo de acendimento automático dos faróis mesmo durante o dia.

INTERNATIONAL

DuraStar 9800i 6x2

R$ 315.000,00

PBT: 27,4 toneladas

Principais atributos: Oferecem cabine de alumínio, com teto alto e uma grande cama para descanso. Podem ser utilizados em semirreboque, bitrem, rodotrem, bitrenzão, prancha, porta-container, tanque e basculante.

Leve

RENAULT

Kangoo Express 1.6 16V

R$ 38.850,00

PBT: 1,075 toneladas

Principais atributos: Oferece uma das maiores capacidades de carga útil do seu segmento; possui autonomia e comodidade; está equipado com o propulsor bicombustível 1.6 16V Hi-Flex; tem comando interno de regulagem elétrica dos faróis.

Esses são os principais lançamentos do setor de transporte modal rodoviário. Em breve, esses caminhões estarão circulando nas estradas brasileiras!

Vitor Marques - *Dicas sobre seguros*
vitor@vics.com.br

Seguro de Cargas: Obrigatório por Lei e com Obrigações para Cumprir

Como já relatado em artigo anterior, o Seguro de Transporte de Carga é obrigatório para a contratação dos transportadores, e também para os donos das cargas, desde o Decreto-lei 73, de 21 de novembro de 1966.

E agora, conforme estabelecido pelo órgão do Governo que controla as atividades de seguros no País SUSEP-Superintendência Nacional de Seguros Privados, desde 06/12/2012, também é obrigatório que o transportador faça a averbação diária de seus embarques, ou seja, de acordo com a regra, antes do início de cada embarque, deve ser passada a informação do mesmo para controle da seguradora, via sistema ou método combinado com a mesma ou com o seu Corretor de Seguro. E caso esta informação não seja transmitida, o transportador perde o direito de receber a indenização, caso aconteça algum evento/prejuízo que teria cobertura na apólice, de acordo com as condições contratadas.

Sendo este um assunto da maior importância, relacionamos abaixo as obrigações que devem ser cumpridas para que o recebimento das indenizações e por consequência, o ressarcimento dos valores aos seus clientes, não seja prejudicado:

1. Transportar as cargas somente em veículos que possuam cadastro no RNTRC (Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga) válido. Independentemente do tipo de veículo, se for de carga, deve ter seu registro válido e vigente.

2. Utilizar veículos e equipamentos, como lonas ou outros, que sejam adequados ao transporte da carga movimentada e estejam em seu perfeito estado de funcionamento.

3. Seguir as regras de trânsito e obedecer às regras determinadas para cada via que utilizará, estando atento a todos os detalhes, como limite de altura, por exemplo.

4. Somente utilizar motoristas que sejam capacitados para a função e tenham

É obrigatório que o transportador faça a averbação diária de seus embarques

sua carteira de motorista com a classe exigida para o transporte em questão, observando seus treinamentos, e também, caso exista a cobertura de roubo, se o mesmo passou pela consulta realizada pelas empresas de gerenciamento de riscos, que é exigida pelas seguradoras.

5. Observar as regras gerais da apólice quanto aos tipos de cargas transportadas, aos valores das mesmas, o gerenciamento de risco que deve ser adotado (como consulta, rastreamento ou escolta), equipamentos que podem ser utilizados e empresas que podem ser contratadas, entre outras regras. Ou, caso não consiga obedecer a uma das regras, buscar a aprovação prévia da seguradora, através de seu Corretor de Seguros.

6. Averbar 100% de suas cargas, sempre antes do início do risco/embarque. Caso não consiga, deve ser estabelecido um meio de cumprimento desta regra, com seu Corretor de Seguros e sua Seguradora, que formalmente conste de sua apólice de Seguro.

7. Manter seus pagamentos em dia. É uma dica importante manter contato constante com o seu Corretor de Seguros, tendo certeza que ele tem conhecimento suficiente para auxiliá-lo, e mantê-lo informado sobre todas as alterações, que, porventura, ocorram em sua operação, para que ele, caso seja necessário, converse com a seguradora e readeque sua apólice à sua nova necessidade.

Esta conversa constante com seu Corretor de Seguros é um dos detalhes mais importantes, pois com ela você se manterá sempre atualizado quanto à sua cobertura e também protegerá sua imagem junto a seus clientes, garantindo estabilidade às suas operações e contratos.

Prof. Paulo A. Corbellini - *Dicas da Fabet*

Coordenador de Pesquisa e Extensão da FABET/FATTEP

O consumo de pneus e sua relação com o grau de conhecimento do condutor

Uma importante situação que não se pode deixar de considerar é sobre o aumento do risco de acidentes, quando se está conduzindo com pneus gastos

O projeto de pesquisa intitulado **"Estudos Preliminares sobre o consumo de pneus e a relação com o grau de conhecimento dos condutores dos cursos básicos e avançados "Caminhão Escola" da FABET",** elaborado pela **Coordenação de Pesquisa e Extensão da Fundação Adolpho Bósio de Tecnologia para o Transporte (FABET) - Faculdade de Tecnologia Pedro Rogério Garcia (FATTEP),** entra na fase de implementação e conta com a empresa parceira Scania. **A FABET** participa com a elaboração do projeto e a Scania com a doação, na modalidade comodato, de dois caminhões para o desenvolvimento da pesquisa.

A atual fase da pesquisa foi planejada para iniciar ainda neste ano. O objetivo é coletar dados primários de desgaste dos pneus das unidades móveis, conduzidas por motoristas, com e sem a formação específica na área de transporte. Com essa pesquisa, se pretende, com a medição do desgaste dos pneus, avaliar a eficiência dos cursos, básico e avançado **"Caminhão Escola"**, levando em consideração o comportamento dos condutores das unidades móveis, quanto às ações operacionais do gerenciamento de pneus, entre outros.

O reaproveitamento dos resíduos sólidos em outros setores, a redução de impactos ambientais e de custos no negócio do transporte rodoviário são pontos positivos destacados pelo setor de reforma de pneus no Brasil, o qual se destaca como um dos maiores do mundo.

Segundo **Carlos Thomaz, assessor técnico da Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus (ABR)**, o pneu está entre a segunda e a terceira maior despesa no setor de transportes e, quando descartado de forma inadequada, causa sérios prejuízos ao meio ambiente e à saúde da pública. A falta de conhecimento pode ser considerada como uma das principais causas dos impactos econômicos e ambientais, existentes atualmente no setor de transportes.

Os pneus inservíveis se tornaram, devido à significativa quantidade existente no mundo, um sério problema ambiental. Sendo assim, com a necessidade de reduzir o passivo ambiental, representado pelo estoque de pneus descartados, algumas medidas mitigadoras dos impactos ambientais negativos, como a educação, podem ser consideradas. A disposição final dos pneus inservíveis não deve ser considerada uma tarefa a ser resolvida apenas pelo poder público.Deve também haver o engajamento de toda população. E isso é possível alcançar por meio de ações educativas.

Outra importante situação que não se pode deixar de considerar é sobre o aumento do risco de acidentes, quando se está conduzindo com pneus gastos. A estimativa da Polícia Rodoviária Federal é de que carros mal conservados, com pneus gastos, são responsáveis por cerca de 20% dos acidentes nas estradas. **Dirigir com pneus gastos é infração grave e pode gerar multa de R$ 127,00.**

O desenvolvimento desta pesquisa parte do pressuposto de que a educação é o meio sustentável para resolver os problemas de ordens sanitária, ambiental e econômica, causados pelo gerenciamento incorreto de pneus.

O pneu está entre as segunda e terceira maiores despesas no setor de transportes, e, quando descartado de forma inadequada, causa sérios prejuízos ao meio ambiente e à saúde da pública.

De acordo com o cronograma do projeto, a fase de coleta de dados pode durar até 12 meses, porém, é possível, em menor tempo, com dados parciais, obter informações conclusivas, atingindo o objetivo da pesquisa, dependendo do nível de ajuste da fase operacional. Entretanto, a conclusão, constatando a real relação entre o "nível de conhecimento e o desgaste de pneus", somente acontecerá ao final da pesquisa.

Com a coleta de dados sobre o desgaste de pneus serão apurados também dados de consumo de combustível, assim como o desgaste da unidade móvel, por meio da frequência de visitas a oficinas para reparos e relacionados ao nível de instrução dos condutores das unidades móveis. Os dados serão apresentados de forma conjunta ao final da pesquisa e divulgados através dos meios de comunicação de massa.

As cinco infrações mais caras

Em primeiro lugar

Dirigir sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa ou que gere dependência. O Artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê uma multa gravíssima, com acréscimo de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), além de multa, recolhimento da CNH, retenção do veículo e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Valor da infração: multa de R$ 1.915,40.

Em segundo lugar

sxc.hu

Com CNH ou permissão cassada ou sob suspensão de dirigir. Os Artigos 162, 163 e 164 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) preveem uma multa gravíssima, com acréscimo de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), além de multa, apreensão do veículo e recolhimento da CNH do proprietário. Valor da infração: multa de R$ 957,70.

Em terceiro lugar

sxc.hu

Deixar de prestar ou providenciar socorro às vítimas ou evadir-se do local; preservar o local para facilitar a perícia; remover o veículo quando determinado pela autoridade. O Artigo 176 do CTB prevê uma multa gravíssima, com acréscimo de sete pontos na CNH, além de multa, recolhimento da CNH e suspensão do direito de dirigir. Valor da infração: multa de R$ 957,70.

Em quarto lugar

sxc.hu

Deixar de sinalizar e afastar o perigo; identificar-se; prestar informações ou acatar determinações de autoridade. O Artigo 176 do CTB - Código de Trânsito Brasileiro - prevê uma multa gravíssima, com acréscimo de sete pontos na CNH, além de multa, recolhimento da CNH e suspensão do direito de dirigir. Valor da infração: multa de R$ 957,70.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

JSASSO
Indústria e Comércio Ltda.
MAIS DURABILIDADE e MAIOR VIDA ÚTIL nas condições mais severas
✓ Válvulas.
✓ Extensões.
✓ Ferramentas.
✓ Linha completa para borracharia.
✓ Produtos para rodoar.
✓ Câmaras de ar.
✓ Protetores.
Faça revisões em seu veículo regularmente
(11) 4109-5342
www.jsasso.com.br jsasso@jsasso.com.br
Rua das Azaléas, 55 - Cidade Miramar São Bernardo do Campo
São Paulo - CEP: 09811-180

VICS
corretora de seguros
(11) 2885-0667
Seguro de Cargas é com a VICS
Seguro Transportes
Seguro de Frota
Seguro de Vida
Faça uma consulta rápida, fácil e sem compromisso.
Cinto de Segurança pode salvar vidas.
www.vics.com.br contato@vics.com.br

Curtas

Fronteiras extremas

Estados Unidos e México – A cerca de metal

Tijuana é caótica, cinzenta, densamente povoada, com uma proliferação de casas feitas de pneus e materiais reciclados. Sua expansão só é impedida por uma cerca. Isso porque do outro lado está San Diego/Califórnia. O cercado é feito de chapas de metal, usadas em pistas de pouso nas guerras do Vietnã e do Golfo. O centro de Tijuana avança rumo à fronteira e ao dinheiro americano, o de San Diego se afasta da pobreza mexicana.

Brasil/França - Paris, Amapá

Sim, o Brasil faz fronteira com a França - e é a maior que eles têm, com quase 700 quilômetros, na Guiana Francesa: um departamento ultramarino da França que faz divisa com o Amapá. Lá, a moeda corrente é o euro, o que há anos atrai amapaenses em busca de trabalho. Mesmo assim, a única ponte que liga o Brasil à Guiana Francesa, sobre o rio Oiapoque, ainda não foi inaugurada. Ela está pronta desde 2011.

Holanda/Bélgica – Fronteiras baixas

Baarle tem limites complicados. Parte dela é da Holanda e se chama Baarle-Nassau, enquanto a outra pertence à Bélgica e é Baarle-Hertog. Cada uma tem sua prefeitura, policiais etc. Mas a divisa não é marcada por uma linha contínua: é toda feita de estilhaços. Há vários pedaços de Baarle-Nassau dentro de Baarle-Hertog e vice-versa. Os únicos indicadores do país em que você se encontra são marcações na rua, e minúsculas bandeiras nacionais na porta das casas.

Lesoto/África do Sul – Deserto e HIV

Todo o contorno do Lesoto, um reino do tamanho de Alagoas encravado no meio da África do Sul, pode ser visto do espaço. Na fronteira oeste, no lado sul-africano, a terra é cultivada e irrigada, enquanto em Lesoto ela está devastada. Além da pobreza e da Aids (uma em cada quatro pessoas tem o vírus HIV), a desertificação e a erosão do solo são um problema grave no país. A culpa é da exploração da madeira, usada como combustível, e do pastoreio desenfreado.

Acidentes nas estradas

Quando não fazer nada

Morguefile.com

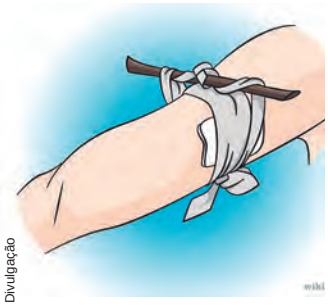
Não se deve movimentar o acidentado se há suspeita de lesão de coluna. Tenha sempre em mente essa possibilidade em vítimas inconscientes, quando houver trauma no crânio ou acima da clavícula. Ou, ainda, quando a vítima sentir dor no pescoço e se queixar de paralisia ou formigamento nas pernas ou braços. Até mesmo médicos treinados ficam impotentes nessas situações se não tiverem os instrumentos necessários.

Ao assistir a um acidente

Arquivo

Sua segurança deve estar em primeiro lugar. Nunca pare o veículo no meio da estrada – de preferência, estacione em um local longe do da batida. Sinalize a estrada para evitar que novos acidentes aconteçam. Preste atenção se existe algum veículo com substâncias químicas tóxicas ou inflamáveis por perto. Observe a cena para poder informar exatamente o que esta acontecendo. Isole a área para manter os curiosos longe.

Para socorrer uma vítima


Divulgação

Fale com a pessoa para verificar se ela está consciente. Se ela não responder, veja se suas vias aéreas estão desobstruídas, aproximando-se dela para checar sua respiração. Coloque apoios ao lado da cabeça para impedir que ela se mova. Se houver sangramento, estanque-o com a mão envolvida num saco plástico ou num pano (camiseta, toalha ou faixa de gaze), de preferência limpos.

Melhor prevenir

Divulgação

Prefira viajar durante o dia. Respeite a sinalização das ruas e estradas. Nunca exceda os limites de velocidade. Verifique as condições do carro antes de qualquer viagem. Cheque também o suporte para a cabeça. Ele é o principal aliado para proteger a coluna cervical, impedindo o efeito chicote das freadas bruscas. Nunca dirija sob o efeito de bebidas alcoólicas ou drogas. O álcool está envolvido em 30% a 50% dos acidentes em estradas.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

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

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

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

Respeite a sinalização de trânsito.

Lojas

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

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

Contagem
Filial V
(31) 3329-3750
AV: General David Sarnoff,
1426 - Cidade Industrial

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

Auto Peças PERIM
A MELHOR COMPANHIA PARA SUA VIAGEM
PEÇAS PARA CAMINHÕES E CARRETAS
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 m 2067 1015
Faça revisões em seu veículo regularmente.

CARED Comercial e Distribuidora
(11) 2109 8200
Rua do Bosque, 964
Barra Funda - São Paulo/SP
O MAIOR DISTRIBUIDOR DE PEÇAS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS.
Algumas marcas comercializadas:
SUPORTE REJ
SPAAL
SABÓ
cofap
NEWSTAR
ARTEB
FRAM
INPAL
VARGA
EATON
FRASLE
metagal
MERITOR
Cummins
Filial: (11) 3641-5259
AV. Embaixador Macedo Soares, 6.260 - Lapa -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.

Placas de trânsito

Placas de regulamentação - vermelhas

R-27 – **Ônibus, caminhões e veículos de grande porte mantenham-se à direita.** Informação bastante conhecida, porém, pouco utilizada. É muito comum veículos pesados estarem nas faixas que não lhes são permitidas. Isso gera diversos problemas como: engarrafamento, trânsito mais lento, motoristas estressados e acidentes pela impaciência dos outros motoristas.

pt.wikipédia.org

Placas de advertência - amarelas

A-35 – **Animais na pista.** Encontrar animais nas estradas não é algo tão raro. Prestar atenção e cuidado são coisas primordiais ao dirigir, principalmente em dias de chuva, neblina ou durante a noite, pois há pouca visibilidade da pista. Os animais não avisam ou pedem para invadir a estrada. Simplesmente entram sem medir esforços e consequências. Então, cuidado ao dirigir em rodovias!

sxc.hu

Placas de orientação

Orientar-se nas grandes metrópoles é difícil. Imagina sem o auxílio das placas?! Em algumas rodovias elas são bastante escassas ou estão danificadas. Em vez de orientar o motorista, muitas delas podem atrapalhar ainda mais. Confundir o caminho ou errá-lo é algo comum na ausência da sinalização. Motorista, coloque sua opinião e faça com que as concessionárias deem um jeito para não prejudicá-los.

Sxc.hu

Dispositivos luminosos

Eles advertem sobre um possível acidente, sobre a condição do trânsito. Educam e orientam para que o motorista escolha o melhor caminho... Informam as condições climáticas, sobre o tráfego... Regulamentam através de informações das leis ... Os painéis eletrônicos têm diversas utilidades e são bem aceitos pelos motoristas. Diversas dúvidas podem ser resolvidas com uma simples leitura.

Sxc.hu

Salão dos Veículos Comerciais Leves

www.vucfair.com.br

facebook.com/vucfair twitter.com/vucfair

22 - 26 Abril 2014

Das 13h às 21h

Sábado 09 às 16h

Centro de Exposições Imigrantes

AQUI A CARGA É MAIOR E SEU SUCESSO TAMBÉM

VUCFAIR é a oportunidade ideal de promover e comercializar produtos e serviços para este importante segmento.

Apoio

Mídia Apoio

ÚNICO evento exclusivo para Veículos Urbanos de Carga e Pick-Ups

Reserve seu Espaço

GARANTA SUA PARTICIPAÇÃO

GLINDER Organização

11 3791-0767 I vucfair@vucfair.com.br

NASCIMENTO Realização

Ela buscava um recebeu uma

Fotos ilustrativas

Leia a mensagem publicada pelo jornal:

"Eu sou uma garota linda (eu diria muito bonita), 25 anos, bem educada e eu tenho classe. Quero me casar com alguém que ganhe, no mínimo, meio milhão de dólares por ano.

Há algum homem neste site que ganhe US$ 500.000 ou mais? Quem sabe alguma esposa de alguém que ganhe acima desse valor pudesse me dar alguns conselhos.

Eu estive envolvida com homens que ganhavam até US$ 250 mil. E US$ 250 mil não vai me fazer morar no Central Park West.

Conheci uma mulher, na minha clase de yoga, que se casou com um banqueiro e hoje ela vive em Tribeca/EUA. Ela não é tão bonita quanto eu ou inteligente.

Então, o que ela fez para conseguir isso e eu não? Como posso chegar ao nível dela?

Micaela S."

MARIDO MILIONÁRIO E RES POSTA INCRÍVEL

A resposta veio rapidamente, e foi com uma surpresa. Quem respondeu o anúncio foi, um milionário interessado, mas provavelmente não do jeito que a jovem esperava.

Com muita ousadia, o homem usou seu conhecimento nos negócios para oferecer a jovem um contrato.

Leia a carta enviada pelo milionário:

"EU LI SUA CARTA COM GRANDE INTERESSE, PENSEI CUIDADOSAMENTE EM SEU CASO E FIZ UMA ANÁLISE DA SITUAÇÃO.

Primeiro, eu não estou perdendo tempo, porque eu ganho mais de US$ 500 mil por ano. Dito isto, considero os fatos da seguinte forma: O que você oferece, visto da perspectiva de um homem como você quer, é simplesmente um péssimo negócio.

Aqui está o porquê: Deixando de lado rodeios, o que propomos é um negócio simples: você coloca sua beleza física e eu coloco o dinheiro.

Proposta clara, sem recessos. No entanto, há um problema. Certamente, sua beleza vai desaparecer, e um dia isso vai acabar, e muito provavelmente o meu dinheiro vai continuar crescendo.

Assim, em termos econômicos, você é um ativo que sofre depreciação e eu sou um ativo que paga dividendos.

Esclarecendo ainda mais, você tem hoje 25 anos e vai continuar a ser bonita durante os próximos cinco ou dez anos, mas sempre um pouco menos a cada ano, e de repente, quando for você comparar com uma foto de hoje, verás que já está envelhecida.

Isto significa que agora você está "up" no momento ideal para ser vendida, não para ser comprada.

Usando a linguagem de Wall Street, agora você está em "posição de negociação" (posição para comercializar), e não de "buy and hold" (comprar e manter), que é o que você está oferecendo.

Portanto, ainda em termos comerciais, o casamento (que é um "buy and hold") com você não é um bom negócio a médio e longo prazo, mas o aluguel pode ser comercialmente razoável para um negócio para nós dois discutirmos.

Acho que por certificadora como "bem educada, elegante e maravilhosamente bonita" é, eu, provável futuro locatário dessa "máquina", quero o que é uma prática comum nos negócios: fazer um teste ou como você preferir um "test drive ..." para concretizar o negócio.

Em suma: como comprar um mau negócio se sua desvalorização crescente? Então eu sugiro alugá-la no momento em que o material está em bom uso. Espero notícias suas. Despeço-me cordialmente.

Atenciosamente: Um milionário"

Programa SuperZerado.

Siga o caminho das melhores ofertas até o seu Scania.

SUPER ZERADO

SEMINOVOS SCANIA

0800 770 0059

Encontre as oportunidades exclusivas do programa SuperZerado no site **www.superzerado.com.br**

Respeite os limites de velocidade.

IBAMA

RINO COM

facebook.com/ScaniaBrasil

Faz diferença ser Scania.

SCANIA