

HEAVYDUTY

M A G A Z I N E

Nº 23 - ANO IV - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO



Bauma'2016

O estado da arte para

CARGAS DE PROJETO



Nomes&Notas
Roberto Barral assume as operações comerciais da Scania

Indústria
Mercedes-Benz completa 60 anos e confirma investimentos no Brasil

DICANALLI: SOLUÇÃO NO PIONEIRISMO

Operação realizada pela DiCanalli, no início deste ano, onde por força da interrupção total da rodovia, com a queda de uma ponte, a transportadora teve que desenvolver e viabilizar uma alternativa para concluir a viagem com um comboio de dez carretas com cargas excedentes até o Chile.

Vanderlei Quadros explica que a equipe de profissionais da DiCanallis “iniciou uma busca desenfreada com o objetivo de buscar uma alternativa para que nossos veículos pudessem chegar ao Chile sem utilizar a rodovia interrompida”. E não só encontrou a solução de transporte mas, também, a viabilidade operacional para seguir com segurança a operação de transporte até a entrega dos equipamentos no Chile.

O itinerário, que foi eleito através do ponto de fronteira entre o Chile e a Argentina, denominado Paso de San Francisco, na província de Catamarca, atravessava a Cordilheira dos Andes por estrada de chão batido, em condições adversas e era muito pouco utilizado para veículos de carga. Até então nenhuma outra transportadora brasileira havia utilizado esse itinerário para chegar ao Chile transportando cargas excedentes. “Mais uma vez na história da DiCanalli, o pioneirismo voltou a ser a solução, as mercadorias foram entregues no destino final em ordem, e com o mínimo de atraso no prazo inicialmente planejado”, comemora Quadros. É realmente outro marco para a transportadora, que já havia sido pioneira na rota de fronteira Argentina-Bolívia, através de Tartagal e Yacuiba, e na fronteira Brasil-Peru, via Acre, pela rodovia transoceânica na cidade de Assis Brasil. ●

Divulgação



A DiCanalli, empresa de Passo Fundo (RS), especializada em operações de transporte rodoviário de cargas de grandes dimensões e com algum grau de complexidade, foi contratada no início deste ano por um importante fabricante paulista de equipamentos para construções de usinas de geração de energia elétrica, as denominadas Usinas Hidrelétricas – UHE.

A missão da DiCanalli envolveu o transporte desde a cidade de São Paulo até uma localidade denominada Alto de Maipu, localizada no Chile, na região da grande Santiago. Os equipamentos que compõem essas usinas sempre possuem dimensões e pesos acima dos normais e, para serem transportados, necessitam de veículos especiais, motoristas com experiência e conhecimento adequado – além de

uma enormidade de formalidades burocráticas por conta das licenças que são necessárias para transitar desde o Brasil e em todos os países que serão utilizados como rota para chegar ao destino final.

Vanderlei Quadros, diretor comercial da empresa, garante que todos esses pré-requisitos se enquadram perfeitamente na expertise da transportadora. O grande desafio viria a seguir. “Iniciamos a operação desde São Paulo dentro do planejamento e tudo corria muito bem, até que recebemos a notícia de uma tempestade fora de época, interrompendo a principal rota de acesso ao Chile”, lembra ele. “A enxurrada gerou um volume de água gigantesco, que acabou levando junto uma ponte da rodovia entre Mendoza, na Argentina, e as proximidades da Cordilheira dos Andes”.

Rota escolhida
cruzou a Cordilheira dos Andes por estrada de terra batida



FASCÍNIO DA MARCA

A INTERNATIONAL Caminhões aposta no fascínio da marca junto a um grande número de frotistas para conquistar um nicho de mercado no Brasil. Apesar das idas e vindas, a norte-americana Navistar montou sua unidade industrial em Canoas (RS). Assim, pode oferecer com FINAME os modelos 9800i, automatizado e mecânico (6x2 e 6x4) e o semipesado DuraStar (4x2, 6x2 e 6x4).

GIGANTISMO PARA VARIAR

A Mammoet faz mais uma de suas exibições no meio do deserto. Desta vez, transportando partes e componentes para a refinaria Jizan, no sudoeste da Arábia Saudita. Há um porto em Jizan, mas o local fica a 100 km de distância e a rota teve que ser redefinida (falta de sustentação nas pontes e necessidade de remanejar redes elétricas). A solução incluiu configurações diferenciadas. Dentre as quais, o transporte de um reator de 814 t com três SMTP de 22 linhas



NOVO DIRETOR GERAL NA SCANIA

Roberto Barral, principal executivo do Consórcio Scania, assume dia 1º de junho todas as operações comerciais da marca no país. Barral está na Scania desde 1995, foi gerente financeiro da concessionária Codema e depois CFO da Scania Ibérica. Suzana Soncin, atual diretora financeira e administrativa, assumirá a direção geral do Consórcio Scania



CENTRO DE PEÇAS MWM

Em reunião com os principais CAD's – Centro Avançado de Distribuição, DR's – Distribuidores Regionais e Serviços Autorizados, a MWM fabricante independente de motores diesel e líder no Mercosul, apresentou em abril seu novo Centro de Distribuição de Peças (CDP), em Jundiá (SP). São 7.750 m2 de área e mais de 14 mil itens disponíveis.



INNOVATION BY GOLDHOFER
IMPULSIONE SUA FROTA PARA MAIS EFICIÊNCIA!

Goldhofer

O CAMINHÃO NA INTERNET DAS COISAS



Mercedes-Benz mantém investimentos e confiança no país e mostra como a conectividade irá revolucionar a operação de transporte



Divulgação

A Mercedes-Benz comemora 60 anos de atividades no Brasil em 2016. A linha do tempo da montadora se confunde com a industrialização do país na segunda metade do século passado. A fábrica de São Bernardo do Campo (SP), a maior e mais diversificada do Grupo Daimler Benz, fora da Alemanha, gerou ícones do transporte rodoviário e de passageiros. Dentre os caminhões, um longo caminho foi percorrido, do cavalo L 7500, de 1952, ainda importado, ao extrapesado Actros atual, passando pelos popularíssimos MB1113, MB1313, e os “mercedinhos” de coleta urbana, dentre tantos. O balanço da marca é im-

pressionante: em seis décadas foram produzidos no país 2.120.000 veículos comerciais: 1.450.000 caminhões e 670.000 ônibus – além de 2.900.000 motores.

Óbvio que causa perplexidade aos executivos alemães a pane na economia brasileira de uns dois anos para cá – a razão política, eles ainda estão tentando entender, bem assessorados pelo presidente da subsidiária brasileira e CEO da marca na América Latina, Philipp Schiemer, um profissional de marketing, também alemão, mas tão indignado quanto qualquer brasileiro. “Alguma coisa tem que mudar. É importante ter um

plano para um futuro melhor, um governo melhor, uma economia melhor”, dizia ele, sem disfarçar a sua torcida, antes da votação da admissibilidade do processo de impeachment no Senado.

Schiemer trouxe para o Brasil todo o bureau da Daimler e organizou dois grandes eventos na fábrica, um para jornalistas e outro para concessionários de toda a América Latina. “Os investimentos serão mantidos. R\$ 1,3 bilhão até 2018, incluindo a unidade de veículos”, garantiu ele.

“Nós estamos acompanhando a situação bem de perto. E sabemos que, resolvida a crise polí-

Produção da montadora alcançou quase **1,5 milhão de caminhões em em 60 anos de Brasil**

tica, a economia também será retomada”, afirmou Wolfgang Bernhard, membro do Board da Daimler AG e responsável pela Daimler Trucks & Buses.

Coube a Stefan Buchner, chefe mundial da Mercedes-Benz Trucks, apresentar a grande novidade da comemoração dos 60 anos: o caminhão do futuro. “Nós da Mercedes-Benz estamos empenhados em tornar a condução autônoma pronta para a produção em massa até o final da década.”, garantiu ele. Mais do que um piloto automático, transformando o motorista em um gestor de transportes, a condução autônoma é um conceito muito maior. Na verdade, o que está em questão é a conectividade.

Algo, também, muito além dos sistemas de gestão de frota (como o FleetBoard, da própria Mercedes-Benz). É o novo mundo da internet das coisas, onde tudo, a princípio, estará interligado por meio de sensores. E os caminhões saem na frente, porque tem sensores de sobra: cerca de 400, nos modelos de ponta, totalmente conectados por um software com 130 milhões de linhas de código. Daí, ganham a condição de gerar informações e compartilhá-las com outras “coisas”: sejam caminhões, clientes, órgãos rodoviários ou o quer for relevante.

“Estamos conectando o caminhão com a internet – vamos torná-lo o principal elemento de dados da rede de logística. O veículo irá conectar todos os envolvidos com o transporte: motoristas, programadores, frotistas, oficinas, fabrican-

tes e seguradoras ou autoridades”, explica Wolfgang Bernhard. “Eles recebem as informações em tempo real: condições do cavalo mecânico e do semirreboque, do trânsito e das condições do tempo, disponibilidade de vagas de estacionamento em postos de serviço das estradas, áreas de descanso e muito mais”.

Desde 2013, a conectividade é um ponto já estabelecido da estratégia corporativa da Daimler Trucks. Nesse sentido, nos próximos cinco anos, o Grupo investirá cerca de meio bilhão de Euros na conexão de seus caminhões e na criação de novos serviços e soluções digitais. A partir da edição 2016 do IAA (Feira Internacional de Veículos Comerciais), o Grupo acrescentará continuamente novas opções aos seus já amplos serviços de telemática e tornará suas plataformas acessíveis a terceiros.

No dia 21 de março, na rodovia A52, nas proximidades de Düsseldorf, na Alemanha, três caminhões de condução autônoma, conectados por WiFi e com autorização para estradas públicas, circularam em comboio. Uma combinação como essa, segundo a Mercedes-Benz, pode reduzir o consumo de combustível em até 7%, com a necessidade de espaço na rodovia caindo quase à metade – enquanto, ao mesmo tempo, melhora a segurança no trânsito. Com base no sistema Highway Pilot da Daimler Trucks para caminhões pesados de condução autônoma, os três caminhões se interligam, formando um comboio de aerodinâmica otimizada, totalmente automatizado. O Grupo chama esse desenvolvimento de sistema avançado de Highway Pilot Connect. ●

O presidente no Brasil, Phillip Schiemer, entre Stefan Buchner e Wolfgang Bernhard



O ESTADO DA ARTE NO TRANSPORTE DE CARGAS PROJETO



Goldhofer associa em um único produto as vantagens dos módulos tracionáveis e os autopropelidos

A grande surpresa da Goldhofer na feira de Bauma foi a nova marca ADDrive – uma inovação em módulos heavy-duties para transporte de cargas especiais. A tecnologia embarcada no ADDrive associa o know-how da fabricante alemã em módulos autopropelidos com os novos desenvolvimentos alcançados pela sua sexta geração de composições tracionáveis. O objetivo é oferecer em um único produto os benefícios das duas linhas. Com isso, amplia-se o leque de aplicações, ao mesmo tempo em que se garante maior força de tração, velocidade, disponibilidade e economia. O módulo ADDrive se torna, assim, o mais eficiente e flexível da frota do transportador. A flexibilidade amplia as aplicações possíveis, além de uma mobilização mais rápida da carreta – reduzindo significativamente os custos. É um equipamento que está, diariamente, pronto para usar.

Com o ADDrive, a transferência da carga de uma carreta rodoviária para um ou mais módulos autopropelidos – muitas vezes necessária e feita mais de uma vez, depen-

dendo das condições da rota e da carga – é coisa do passado. Mesmo na posição final de carregamento, o reposicionamento não é mais necessário. E o sistema também é bastante útil na transposição de pontes, onde o ADDrive pode ser configurado como um módulo tracionado convencional, até chegar à ponte e, então, como um módulo autopropelido, no momento da travessia. Se houver necessidade, o peso total de transporte é reduzido significativamente e a ponte com limitações de peso pode ser atravessada com segurança.

O ADDrive pode ser completamente desconectado do seu sistema de acionamento hidromecânico – o que significa eliminar o fluxo de óleo na carreta. Isso, por sua vez, representa uma grande vantagem operacional. Porque a ausência de fluxo de óleo implica em nenhuma resistência ou geração de calor dentro do sistema – além da ausência de desgaste e menor necessidade de manutenção. Com o ADDrive, mesmo paradas para arrefecimento do sistema (evitando o superaquecimento), para ven-

cer trechos mais íngremes na rota, uma providência bastante comum quando se utilizam módulos convencionais, não são mais necessárias.

Além disso, quando o ADDrive estiver sendo usado como um módulo tracionável, o conjunto de potência pode também – se a operação permitir – ser removido e nem sequer levado. O que significa redução significativa do peso morto do módulo – já que pode ser mobilizado como uma plataforma normal (e transportado com velocidade de até 80 km/h) – ainda que todas suas outras especificações sejam mantidas, como a condição de flexão, para cargas concentradas, ou a configuração para melhor distribuição de cargas. Essa nova tecnologia desenvolvida pela Goldhofer também permite a combinação com outros tipos de módulos e com a maioria dos veículos com mancais de articulação. Em alguns casos, o ADDrive pode requerer (e permite que isso seja possível) uma unidade adicional de tração (como, por exemplo, em regiões montanhosas e estradas íngremes). A condição de trânsito é bastante segura, já que o ADDrive é o primeiro equipamento heavy-duty equipado com sistema de frenagem eletrônico de resposta rápida (EBS). As principais especificações do modelo THP/ADD 4 (foto) são as seguintes: altura de carga (1.175 mm +/- 300 mm); comprimento de carga (6.000 mm), largura da composição (3.000 mm); pneus (215/75 R17.5)

Novo ADDrive,
flexibilidade
amplia
aplicações
e agiliza
mobilização
para o
transporte



SUPER REDUZIDAS

Em mais uma ação espetacular de marketing, a Volvo Caminhões convidou Magnus Samuelsson, considerado por muitos o homem mais forte do mundo, para participar de um desafio. Puxar 40 contêineres carregados de peças de reposição, embarcados em 20 reboques, formando um trem rodoviário de 300 m, com peso de 750 t. A proposta era arrastar essa carga por 100 m.

Marketing à parte, mesmo porque o tal Samuelsson não fez nada mais que exibir os seus bíceps, o desafio foi superado. Para tanto, foi utilizado um cavalo tractor FH16. E a performance, essa sim digna de nota, deveu-se à tração inicial da I-Shift com marchas super reduzidas. O trem de força, saído de fábrica e, portanto, produzido em série, permitiu o arraste.



MESA BAIXA E EXTENSÍVEL

A Faymonville expos um mix de seus mais recentes desenvolvimentos na feira alemã de Bauma. O que incluiu uma carreta CombiMAX, equipada com 10 eixos, com uma viga de extensão e uma plataforma rebaixada. Como a concepção é modular, nada menos que 20 diferentes configurações podem ser obtidas com o modelo exibido. Já a linha MegaMAX de plataforma rebaixada foi apresentada com uma suspensão direcional independente. A "Twin Axle II" atende a legislação alemã (e brasileira) de 12 t por eixo. Na família MultiMAX, a proposta da Faymonville para



SUSPENSÃO LIVRE DE MANUTENÇÃO

A maior novidade da Scheuerle (fabricante que integra o grupo alemão TIL, junto com a Nicolais, Kamag e Tratec) foi um transportador modular autopropelido (SMTP) – o primeiro para operações heavy-duty com suspensão independente livre de manutenção. Conta com extensor contínuo que permite uma largura de até 6,4 m, um sistema adicional de acionamento (PowerBooster) de módulos com potência de 1.000 HP ou, opcionalmente, um trailer dobrável de pista dupla – que pode ser transportado em caminhões convencionais. Segundo a Scheuerle, o desenvolvimento tecnológico atende a diferentes demandas no segmento de transporte de cargas especiais: facilidade de transporte em rodovias, flexibilidade de aplicações, simplificação de aprovações legais, economia de tempo e maior confiabilidade durante a operação das unidades SPTM – assim como, redução de custos e aumento de segurança, com o recurso do PowerBooster.

o transporte de máquinas conta com carregador rebaixado e mesa extensível hidráulica. O apelo é de maior segurança e menor tempo de mobilização. A base para a carga pode ser alargada continuamente em ambos os lados (até o máximo de 3,2 m) por controle remoto, para melhor acomodação da carga.

Outra novidade, a MultiMAX, desenvolvida para exportação, principalmente para os Estados Unidos, pode ser configurada com três ou até nove eixos, para atender aos requisitos de carga por eixo.