

HDMAGAZINE.COM.BR

# HEAVYDUTY<sup>®</sup>

M A G A Z I N E

Nº 22 - ANO IV - R\$ 25,00 • JAN/FEV

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO



Operação

## NAVIO-PLATAFORMA

Load in e movimentação de 1.766 e 2.830 t



Nomes&Notas  
**Pacheco Logística conclui double handling para Casa dos Ventos**

Balcão  
**Goldhofer irá lançar uma nova série da tecnologia MPA-K em Bauma**

# UM MARCO, A DESPEITO DE TUDO

Superação e desafios no desembarque de dois módulos decisivos para montagem do navio-plataforma (FPSO) da Petrobras



No dia 29 de dezembro de 2015, Fernando José de Pádua Costa Fonseca, diretor-geral substituto da ANTAQ [Agência Nacional de Transportes Aquaviários] concedeu a “autorização especial e de emergência”, no período de 31 de dezembro de 2015 a 2 de janeiro de 2016, para atracação da embarcação KOREX SPB nº 2 no cais 1 do Estaleiro EBR, localizado no município de São José do Norte (RS). Dito assim, e são esses mesmos os termos da Resolução nº 4.554, parece tratar-se de uma operação de guerra e cercada de sigilo. Na verdade, não fossem os tempos do “Lava-Jato” seria o simples

desembarque dos “Módulos M08/M09”, procedentes do estaleiro da Aibel, na Tailândia, componentes da Plataforma (FPSO) P74, uma unidade de produção que está sendo montada pela Estaleiros do Brasil (EBR) em cima do casco do navio P74 da Petrobras. Trata-se de um marco da indústria naval brasileira, por ser a primeira conversão dessa natureza a ser feita no Brasil. Um enorme quebra-cabeças que vem sendo desenvolvido desde 2010 para montagem de um navio-plataforma [Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência-FPSO] com destino aos campos da Ces-

#### Módulos da P74:

Transdata mobiliza sua frota de linhas de eixo autopropelidos (SPMT's) para operação no cais do Estaleiro EBR em São José do Norte (RS)

são Onerosa, no Pré-Sal na Bacia de Santos (ou da área Franco1, no litoral do Rio de Janeiro, Brasil), com capacidade para processar 150 mil barris de óleo por dia e 7 milhões de Mm3 de gás.

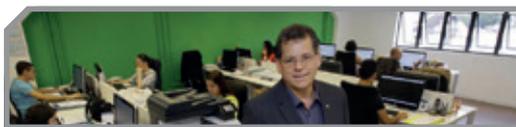
Do ponto de vista do transporte especial, o episódio do desembarque dos módulos pode ter gerado, se não a maior, uma das maiores operações de Load In da América do Sul. Contratada pela EBR, a Transdata mobilizou unidades de sua frota de eixos autopropelidos para Load In, movimentação interna e descarregamento dos Módulos M08 e M09. A operação, realizada com êxito, superou dois grandes desafios: a dimensão e o peso das peças. O M08 mede exatos 23,03 x 34,10 x 24,35 metros e pesa 1.766 toneladas. Já o M09, que pode ter garantido um marco sul-americano para a transportadora paulista, mede 23,41 x 34,58 x 24,01 metros e mede nada menos que 2.830 toneladas.

Foi uma superação para as empresas envolvidas e para o próprio país que, a despeito da crise econômica e política, poderá contar com uma nova plataforma de produção ainda no segundo semestre deste ano. ●



### DOUBLE HANDLING

A Pacheco Logística finalizou com pleno sucesso no dia 17 de fevereiro o double handling em Tianguá, no Estado do Ceará. Foram 248 transportes de componentes eólicos realizados em 35 dias de operação. O Complexo Eólico de Tianguá da Casa dos Ventos, com 77 aerogeradores, tem capacidade instalada de 130,20 MW e o início da operação está previsto para abril de 2016.



### É A SAÍDA ...

O Grupo Martins [Logística Internacional] contabilizou um faturamento total de R\$ 110 milhões no ano passado, aproximadamente 20% acima do resultado atingido em 2014. O presidente Lourival Martins credita esse resultado a dois fatores básicos: incremento das exportações de clientes e criação de uma área para agenciamento de cargas, que representaram, respectivamente, 35% e 20% do faturamento do grupo.



### CONSÓRCIO FULL

O Consórcio Mercedes-Benz – com grupos já formados para caminhões extrapesados e modelos Vito – amplia seu portfólio, abrangendo agora toda a linha de veículos comerciais da marca. “Independentemente do cenário econômico, o consórcio contribui para que o cliente possa planejar sua renovação de frota”, lembra Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Venda de Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

### BRIDGESTONE

A Bridgestone, maior fabricante de pneus do mundo, anuncia a chegada de três novos diretores em sua operação no Brasil. Concheta Feliciano é a nova diretora de Marketing, enquanto Lafaiete Oliveira assume a área de Supply Chain e Alderiza Leite da Silva Agustini a diretoria jurídica. Com vasta experiência em suas respectivas áreas, os executivos chegam à Bridgestone para ajudar no fortalecimento da marca no País e na evolução de processos e negócios da empresa.



**INNOVATION BY GOLDHOFER**  
**IMPULSIONE SUA FROTA PARA MAIS EFICIÊNCIA!**

Fique atento para o novíssimo ADDRIIVE!  
 Lançaremos a novidade em módulos pesados na Bauma Munique 2016.  
 Venha ser parte da celebração e agite a Bauma conosco!

**Goldhofer**

**bauma 2016**  
 April 11-17, Munich

# OS SEGREDOS DA GOLDHOFER



Grupo alemão cria expectativa em relação à nova série da tecnologia MPA, com várias combinações possíveis



Lançada há três anos atrás, agora a Goldhofer apresentará em Bauma uma nova série da tecnologia MPA-K, com várias combinações possíveis. A tecnologia MPA, cabe lembrar, foi desenvolvida pela Goldhofer, BPW, Neumeister e Heyd, com base na invenção do sistema de eixos de Earle S. MacPherson. O resultado é um veículo heavy-duty que é, ao mesmo tempo, o estado da arte em termos de especificações técnicas e uma solução simples. Com eixos mais leves, caracteriza-se por grande capacidade de carga útil e distribuição de 12 t por eixo.

Tem inegável superioridade técnica em relação aos eixos direcionais convencionais (maior ângulo direcional e curso de suspensão) e menor altura de carga, com plataforma rebaixada. Também trouxe melhorias na manobrabilidade e otimização de segurança na estrada. Outra vantagem é o número mínimo de componentes, de longa vida útil, e intervalos bastante prolongados de manutenção. O segredo da nova série, guardado a sete chaves, será revelado somente durante a feira, no estande FN823/1 com área de 1.500 m<sup>2</sup>. Sabe-se que

**Inovação tecnológica:** conceito é o de soluções simples com tecnologia avançada resultando em conjuntos heavy-duties com eixos mais leves, grande capacidade e distribuição de carga

serão apresentados veículos com eixos MPA e pendulares. Com essa combinação, a Goldhofer quer ampliar as opções com foco em configurações rápidas e flexíveis – que possam garantir versatilidade e redução de custos na operação da frota. O CEO da Goldhofer, Stefan Fucks, antecipa que a principal inovação que será apresentada será um tipo de acionamento auxiliar para módulos heavy-duty autopropelidos. “Todos aqueles que conhecem a Goldhofer também sabem que nossas inovações são solu-

ções julgadas e testadas. Isso significa que os benefícios aos clientes não vêm apenas da excelência de nossa engenharia, mas também dos recursos que garantem maior flexibilidade e confiabilidade, bem como maior rapidez e facilidade de mobilização – fatores críticos para garantir redução de custos nas operações de transporte”.

Uma das atrações no estande da Goldhofer será uma viga elevada Faktor 5 desenvolvida para um cliente no México. Dentre outros diferenciais, ela é configurada com um módulo auto-propelido com acionamento hidrostático. Esse equipamento é a oitava unidade da série Faktor 5 (100 toneladas de peso e capacidade de carga útil de 500 t – que a Goldhofer também lançou em 2013.

**Parques eólicos:** Goldhofer mostrará modelo FTV300 feito sob medida para o transporte de pás eólicas



Na linha de reboques, a Goldhofer apresentará em Bauma um semirreboque de 3 eixos com plataforma rebaixada, da Série Expert, uma gôndola de 4 eixos com uma roda inteligente – que a transforma em equipamento off-road para movimentação de máquinas construção, e uma combinação de 10 eixos com base no semirreboque gôndola da Série STZ-P,

com tecnologia de eixo pendular. Outro equipamento em destaque será o FTV300 desenvolvido especialmente para o transporte de pás para parques eólicos, além de uma combinação de 12 eixos com vários módulos da família THP/SL e um módulo autopropelido da Série PST/ES-E com ajuste de largura de via hidráulico. ●



# DESTAQUES



## MB-HD PARA OPERAÇÕES ESPECIAIS

Capacidade de tração de até 250 t, três, quatro e um eixo para atracação, assim como cinco eixos, dois eixos direcionais ou total direcionamento nas rodas, um motor forte como um “boi” com potência de saída de 625 HP e torque de 3.000 Nm, 16 engrenagens com graduação precisa da transmissão Powershift Mercedes – assim a marca alemã está apresentando os modelos Mercedes-Benz Actros SLT e Arocs SLT – cavalos mecânicos para operações heavy-duty para tração de linhas de eixo e transporte de cargas especiais. Para completar, os brutos saem de fá-

brica com uma combinação inovadora em um único componente: o turbo-rearder clutch (TRC). O radiador, sistema hidráulico e o tanque de combustível com capacidade para 900 litros, a câmara de ar comprimido e os demais componentes são instalados na torre de refrigeração traseira. As linhas heavy-duty incluem vários modelos, divididos nas duas series: Actros SLT e Arocs SLT. Em Bauma, estará exposto o modelo Actros 4163 LS Semi-SLT, assim como um modelo de 4 eixos com eixo adicional para atracação, configurado para uma capacidade de tração de 155 t.



## FORÇA E CONFORTO OPERACIONAL

Um total de cinco caminhões das linhas FH, FH16, FMX e FL estará sendo apresentado pela Volvo. Como principais novidades, a nova parte frontal dos modelos FH, com o mesmo conceito da linha FMX desenvolvida para aplicações mais severas. Também as laterais e a proteção de aço do conjunto de tração dianteiro ganhou três milímetros de espessura. Uma escada fixa é agora parte integrante do projeto. A posição elevada do para-choque garante um excelente ângulo de aproximação, que é 20 graus maior nos veículos com chassis extra-high que foram incorporados na linha Volvo FH em 2014. O para-choque foi reposicionado 132 mm à frente para garantir que seja a primeira parte do caminhão a se chocar e proteger melhor outros componentes, como os faróis.

Já o Sistema Tandem Axle Lift, disponível nas linhas FM, FMX, FH e no Volvo FH16, torna mais confortável a operação sem carga para o motorista – o nível de ruído é menor, assim como a vibração do volante, quando apenas um dos eixos direcionais estão em contato com a rodovia. Os caminhões da Volvo que estarão expostos em Bauma são os seguintes: Volvo FH16, 750 HP, 6x4; Volvo FH16, 750 HP, 8x4; Volvo FMX, 500 HP, 8x6; Volvo FL, 280 HP, 4x4; e Volvo FH, 460 HP, 8x4.

## DO LIGHT AO MAIS ROBUSTO

As novidades do TII Group, que reúne as marcas Scheuerle, Nicolas e KAMAG, em Bauma incluem a segunda geração do modelo Power-Booster, de 1.000 HP, considerado pelo grupo o módulo auto-propelido mais forte em escala mundial. No stand estará em exibição o modelo SCHEUERLE-KAMAG K25 H 06 PB. A linha de SPTM, como um todo, já reconhecida pela robustez e seu sistema de acionamento eletrônico e multi-direcional, recebeu vários upgrades, com foco na eficiência (menores custos), versatilidade, operação livre de emissões e segurança.

Um dos lançamentos da Scheuerle é o modelo Intercombi SPE com unidade de acionamento Z390 (emissões Euro 4) para um conjunto transportador hidrostáticamente acionado e eletronicamente dirigido. Várias condições de manobra podem ser obtidas através dos vários modos de direcionamento: longitudinal, transversal, rodas da frente, rodas traseiras e movimentos circulares.

Já com os modelos Scheuerle-Nicolas EuroFlex e EuroLight, o Grupo TII passa a oferecer duas opções mais leves e de menor custo operacional para o transporte de cargas com peso abaixo de 100 t e tráfego por rodovias. Além deles, outra novidade é o EuroCompact 2+2+5 de construção robusta para o transporte de máquinas de construção – esse modelo ganhou quase um metro de comprimento extra para carregamento, graças às novas configurações nas linhas de eixo, sem que aumentasse o comprimento do conjunto transportador.



## MÚLTIPLAS COMBINAÇÕES E USOS

A Faymonville irá apresentar em Bauma um veículo CombiMAX equipado com 10 eixos, com extensão (viga) e uma plataforma rebaixada. Graças à concepção modular, 20 diferentes combinações podem ser configuradas a partir desse veículo básico. Outra novidade é a otimização do transportador rebaixado MegaMAX equipado com roda de suspensão independente – a capacidade de carga por eixo é de 12 t. Com mesa hidráulicamente estendida e a plataforma rebaixada é um transportador configurado para o setor de construção. Ele pode ser alargado em ambos os lados por controle remoto para ajuste da carga até um máximo de 3,2 m.

Um modelo Multimax, projetado para ser exportado para fora da Europa, é outra opção da Faymonville. Com pneus 19,5", pode ser configurado com três ou até nove eixos, esse semirreboque permite aumentar a capacidade de carga por eixo. Uma versão "light" do Multimax foi concebida para transportar plataformas aéreas de trabalho. A Faymonville também aposta em uma linha robusta de módulos auto-propelidos (SPMC) e uma versão mais curta de seu carregador de concreto (Prefamax), que ganha maior condição de manuseio e manobrabilidade.



# 125 ANOS DE HISTÓRIA EM QUATRO MOMENTOS

**Uma trajetória que deixou uma marca difícil de apagar do imaginário**

Dizem que há uma crise de identidade na Scania, desde o já longínquo maio de 2014, quando acionistas minoritários aceitaram a oferta de 6,7 bilhões de euros (9,2 bilhões de dólares), feita pela Volkswagen, pela compra da unidade de caminhões da companhia sueca. Foi realmente um baque, para quem tinha acabado de lançar, no ano anterior, a moderna linha Streamline e disputava e ainda disputa ombro a ombro a liderança do mercado

dos pesados e semipesados com outros gigantes como ela – Volvo, Mercedes-Benz e, em menor escala, com a Volkswagen-MAN.

Verdade é que na era da globalização não se chora sobre leite derramado e esse processo de integração MAN-Scania é um fato e teve desdobramentos de dois anos para cá. E tradição por tradição, ao menos no Brasil, Volkswagen e Scania se equiparam, com leve vantagem para a primeira, embora tenha começado com fuscas e kombis e, a segunda, desde o início, com caminhões.

Por isso, por que não sonhar que a marca prevaleça? Fale sueco ou alemão (poderia ser chinês) que continue a existir – mesmo porque, 125 é um número quebrado. Teria que ser pelo menos 130 ou 150 ou 200 anos. Aí sim, São Marcos (a “cidade Scania” no Rio Grande do Sul) e milhares de outros frotistas mundo afora terão motivos para comemorar. ●

**Por ora, não custa relembrar alguns momentos na história da Scania:**



Fundada em **1891** em Södertälje, na Suécia, ainda sob o nome VABIS, produzia carroças, vagões e bondes puxados a cavalo. Em 1902, lança seu primeiro caminhão, com motor abaixo do motorista



Em **1962**, com o processo de industrialização de economias emergentes, Brasil incluído, montou sua primeira fábrica fora da Suécia em São Bernardo do Campo (SP). A partir dela criou a famosa Série 2 de caminhões – com concepção modular, onde cada componente pode ser aprimorado independentemente de outros. Daí, teria origem a Série 3.



Com o período **pós-guerra**, aumentaram as demandas por caminhões pesados para transporte de cargas e veio então o modelo Scania-Vabis L51



Em **2013**, lança a linha Streamline, com foco na redução de consumo de combustível a introdução do Euro 6 na Europa, e a ampliação dos serviços ligados à conectividade dos veículos – hoje mais de 170 mil unidades no mundo.

