

HDMAGAZINE.COM.BR

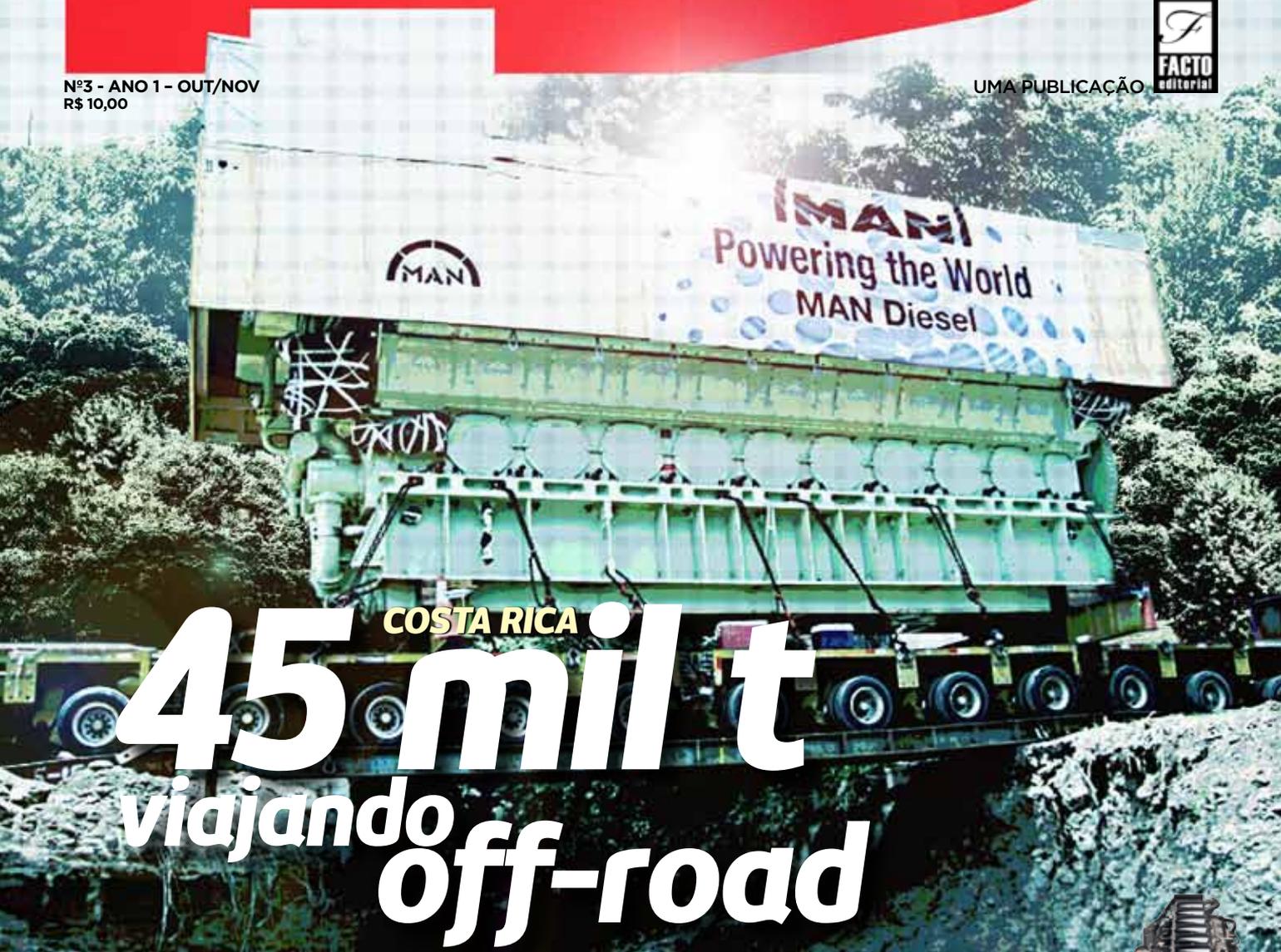
HEAVYDUTY[®]

M A G A Z I N E

TRANSPORTES ESPECIAIS[®]

Nº3 - ANO 1 - OUT/NOV
R\$ 10,00

UMA PUBLICAÇÃO



COSTA RICA

45 mil t viajando off-road

Motores
Volvo e Scania acima dos 700 cavalos

Fenatran 2011
A feira dos motores



MEGATRANZ

transports & heavylift

NOSSA VOCAÇÃO É SUPERAR DESAFIOS

Alinhar os conhecimentos técnicos de sua equipe aos investimento em equipamentos importados com tecnologia de ponta são características que fazem da MEGATRANZ uma empresa inovadora.

Criatividade e tecnologia na busca de ideias inovadoras definem a política da MEGATRANZ no desenvolvimento de soluções logísticas.

CRIATIVIDADE e ousadia

Transporte do módulo do CCR - Replan / PETROBRAS, peso 168 ton em 16 linhas de eixo.



TECNOLOGIA, reboque modular hidráulico de última geração.

Transporte do Reator HDT - Repar / PETROBRAS, peso 308 ton em 24 linhas de eixo

Reboque: Inter Combi Power Booster SCHEUERLE.



CENTRO OPERACIONAL

Av. Narain Singh, 1200

CEP 07250-000 - Guarulhos - SP - Brasil

Fone: + 55 (11) 2480 5000

Fax: + 55 (11) 2480 4842

www.megatranz.com

- LOAD IN e LOAD OUT
- OFFSHORE
- FREIGHT FORWARDER
- LOGÍSTICA e TRANSPORTE MULTIMODAL
- TRANSPORTE SUPERPESADO
- TRANSPORTE MARÍTIMO
- TRANSPORTE RODOVIÁRIO



Dako Group

Saga pesada na pouca estrutura da Costa Rica

Capa Operação fora de estrada na Costa Rica



Dako Group

Gestão 14
Saraiva quer ser a primeira na logística pesada

Nomes & Notas 05

Motores 18
Volvo e Scania acima dos 700 cavalos de potência

Balcão 19

Fenatran 10
Os motores da fase Euro 5 brilham na feira

Iveco



HEAVY DUTY MAGAZINE Transportes Especiais é uma publicação da Facto Editorial especializada em cargas excedentes e de projeto.

Editor-Chefe Wilson Bigarelli (MTB 20.183) editor@hdmagazine.com.br

Redação Tébis Oliveira (Editora), Fernanda Mendes (assistente), Barbara Bigarelli e Ricardo Gonçalves

Direção de Arte Ari Maia

Fotografia Gildo Mendes

Publicidade Luís Carlos Garcia (11) 5589.0283 | publicidade@hdmagazine.com.br

Rua Paracatu, 309, conjunto 121,
04302-020 - Brasil - São Paulo - SP
(11) 5589 0340

Aos leitores

Na seção Nomes & Notas desta **HD Magazine**, uma nota no mínimo curiosa: um equipamento da Petrobras parado há dois meses no porto do Rio de Janeiro, por falta de infraestrutura rodoviária que suporte suas 1 mil toneladas, para transportá-lo até o município de Itaboraí, distante 48 quilômetros do porto. Pura falta de planejamento antes de fechar uma compra desse peso.

O consolo é que falta estrutura também na Costa Rica, ainda que não seja possível tal comparação. Por lá as equipes de duas empresas do Dako Group tiveram que abrir caminho à unha para mover as 45 mil toneladas de uma usina de energia, por uma distância ainda menor de 30 quilômetros, entre o porto de Caldera, no Pacífico, e o destino final das cargas. Uma vitrina das principais atrações da Fenatran 2011 – 18º Salão Internacional do Transporte – que ocorre no Parque Anhembi, cidade de São Paulo, entre 24 a 28 de outubro, mostra o que será exibido por lá pelos 12 fabricantes de caminhões nacionais e importados.

E há muito a ver, principalmente por causa dos futuros motores da norma Conama P7 que começa a valer em janeiro de 2012. Aproveitando a mudança obrigatória, os fabricantes aumentaram a potência e o torque e fizeram outras muitas mudanças em suas linhas.

Aqueles que nunca viram um chinês de perto, poderão aproveitar para ver. Assim como os holandeses da DAF que fazem sua estréia no Brasil. E ainda uma outra marca que volta do Brasil: a International.

Na sequência o leitor de **HD Magazine**, encontrará a conhecida Saraiva Equipamentos contando o que está fazendo com R\$ 60 milhões de investimentos desembolsados com o objetivo de buscar a liderança no segmento de logística super pesada. É um plano enorme com vistas a uma expansão nacional.

Outras páginas imperdíveis revelam a antiga disputa entre Volvo e Scania pelo primeiro lugar em potência de motores. No novo round depois da Volvo apresentar um modelo FH16 com 750 cavalos, a Scania devolveu com um cavalo mecânico R com potência de 730.

Heavy Duty Magazine
a primeira revista de
transportes especiais
do Brasil

O Editor



Seu canal direto
com a HD Magazine.



Estamos esperando por suas críticas e sugestões de reportagens.

Faça contato em: editor@hdmagazine.com.br

ou ligue: 55 11 5589.0283 e 5589.0340.

CURTAS



➤ A parceria da NC2

– nome de fantasia da união **Navistar International e Caterpillar** para comercialização mundial de caminhões – passa por reformulações. A partir de agora a marca **NC2** vira propriedade apenas da **Navistar**.

➤ A reformulação da parceria NC2 explica em parte a ausência da Caterpillar na Fenatran 2011.

Mas a **Navistar** está presente com a marca **International** expondo caminhões em um stand de quase 2.500 m².

➤ **Um grande fornecedor de chassis** para veículos pesados trabalha nos estudos do projeto de desenvolvimento para a nacionalização dos caminhões da chinesa **Sinotruk** e da holandesa **DAF**.



INSUPORTÁVEIS

Vale a antiga recomendação: planeje antes. Possivelmente foi isso que não ocorreu com o projeto de um equipamento da Petrobras que está “enchado” no Porto do Rio de Janeiro há dois meses.

O que ocorreu? Com peso de mil toneladas, um reator fabricado na Itália não pode ser transportado de lá para o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), no município fluminense de Itaboraí, porque as rodovias daquele estado não suportam tal carga.

É um percurso curto de apenas 48 quilômetros, mas que tem obrigado os executivos da estatal a buscarem uma solução logística para o problema. Até porque outros três reatores de mesmo tipo deverão aportar no Rio de Janeiro.

A idéia inicial é carregar o equipamento por balsa pela Baía de Guanabara até um dos rios localizados próximos ao Comperj, onde será construído um porto fluvial, e dali continuar o percurso por estrada que também deverá ser construída. Essas obras, contudo, demandarão seis meses. O que aperta os prazos de conclusão da refinaria, cujo prazo de entrada em operação está marcado para o final de 2013.

CARGO

O setor de construção civil e pesada é um dos que tem impulsionado as vendas do novo Ford Cargo 2012. O Grupo Base – formado pela Sobase, Concrebase, Extrabase e Minermix –, que atua no mercado da construção civil em 26 cidades do triângulo paulista (Sorocaba, Campinas e Jundiaí) comprou 75 unidades do Cargo 2628, para utilizarem em versão mixer do transporte de concreto. E a Leão Engenharia, com sede em Ribeirão Preto, dos setores de construção pesada e coleta e tratamento de resíduos e incorporou nove caminhões à sua frota. São modelos 1317, para carga seca e munck, além da versão 1722 para coleta de resíduos.

LATIN AMERICA

Em 1º de setembro Martin Ståhlberg assumiu o cargo de presidente da Scania Latin America no lugar de Sven Antonsson, que continuará atuando no Conselho de Administração do Grupo Scania. Nascido na Suécia, o executivo iniciou sua carreira na companhia em 1991 como trainee da área de marketing. E, antes de assumir a região latino-americana, foi diretor geral da marca na França, onde permaneceu durante seis anos. Em seu primeiro mês de atividades, Ståhlberg visitou os mercados Scania na região, para conhecer as equipes e alguns clientes. E chega ao Brasil, onde fica a sede da marca, com a missão de promover cada vez mais a integração entre a produção e a área de vendas e serviços, buscando maior integração na rede de serviços e a maior rentabilidade aos clientes.



NORDESTE

Não de hoje a região Nordeste do país vem apresentando as maiores taxas de crescimento do Brasil. De acordo com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), tem crescido em média 7,3% ao ano desde 2003 e a tornou o 2º maior mercado consumidor do território nacional.

Tal crescimento tem atraído empresas em busca de novos negócios. Caso da Abrange Logística, fornecedora de serviços para as indústrias de energia, bebidas e de cimento. Nivaldo Albuquerque Uchôa Cavalcanti Júnior, gerente regional para a região, acrescenta: “Antigos cenários de seca e pobreza hoje são transformados em paisagens industriais, investimentos em infra-estrutura de rodovias, portos e aeroportos, motivados por um incrível e enorme mercado consumidor ainda não totalmente explorado”.

Para acompanhar esse crescimento e aumentar sua inserção nesta região, a Abrange tem investido em profissionais estratégicos com amplo know-how do mercado. Tanto é assim que cerca de 30% de seu quadro funcional está localizado nas unidades daquela região. “Entendemos que o Nordeste possui potencial para, em médio prazo, concentrar um grande volume de negócios da empresa”, pondera Júnior.

Sinotruk



SINOTRUK

A Sinotruk do Brasil, importadora dos caminhões chineses da mesma marca, abriu as portas do seu Centro de Distribuição de Peças, localizado em Campina Grande do Sul, na região metropolitana de Curitiba, PR. Com área construída de 2,4 mil m² e espaço para armazenamento de 5,9 mil m³, o CD abriga hoje 2,7 mil itens da linha Howo. Até janeiro de 2012, porém, esse número deverá subir para 4,2 mil part numbers devido a chegada da linha Howo A7, que será apresentado pela primeira vez na Fenatran 2011 (veja página 10).

Usiminas

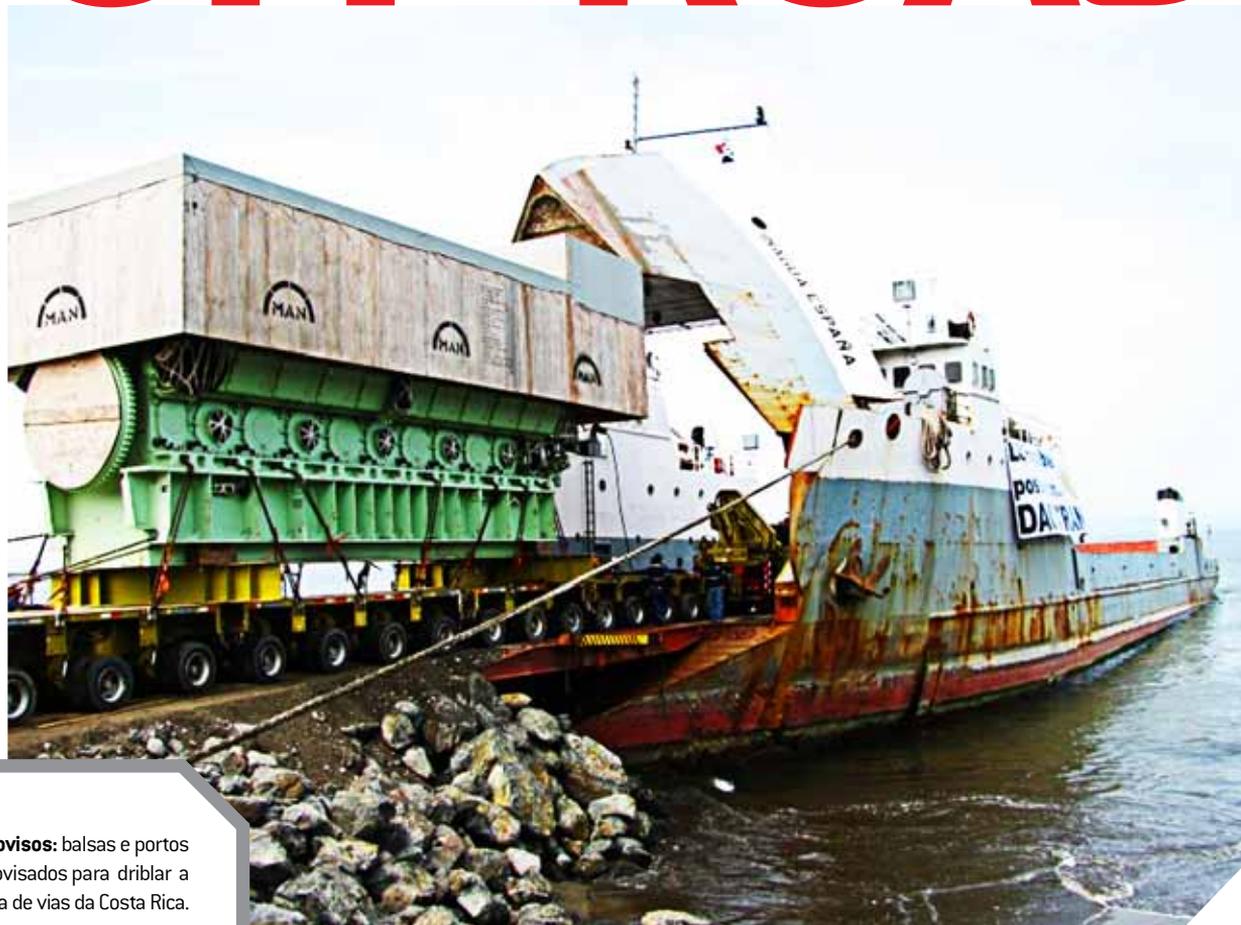
VAGÕES

A Usiminas Mecânica fornecerá 10 vagões protótipos para testes de homologação à MRS Logística. Utilizados para transporte de minério de ferro, são versões gôndola, do tipo GDU, e que ampliam em 18 toneladas a capacidade de carga se comparados aos modelos GDT que transportam até 111 toneladas. A novidade foi desenvolvida após uma extensa coleta de dados das características operacionais de carregamento, movimentação e descarga da MRS. O diferencial é que os novos

vagões terão as mesmas dimensões dos GDT, mas com volume de carga superior devido à adoção de estrado especial rebaixado. Essa característica permitirá também a operação conjunta dos dois tipos na mesma composição, sem a necessidade de ajustes nos viradores.



OPERAÇÃO OFF-ROAD



Dako Group

Improvisos: balsas e portos improvisados para driblar a falta de vias da Costa Rica.

O transporte de 45 mil toneladas de equipamentos para uma usina de energia elétrica na Costa Rica

Descoberta e batizada provavelmente por Cristóvão Colombo, em 1502, a Costa Rica é um país encravado na América Central – entre a Nicarágua, o Panamá, o mar das Caraíbas e o Oceano Pacífico. Com praticamente mesma idade do Brasil, tem área de 51 100 km², extensão um pouco menor que o Rio Grande do Norte, e uma população beirando aos 4,5 milhões de habitantes, que é pouco maior à daquele estado brasileiro.

As semelhanças natalícias e físicas, todavia, param por aí. Ou em parte. Como ocorre também em algumas partes do Brasil, o república presidencialista costariquenha tem uma infraestrutura considerada péssima, ou inexistente. E foi esse cenário de praticamente off-road, que as equipes da Dako Group tiveram que enfrentar para montar uma grande usina de energia elétrica, peça por peça.



© Dako Group

Viagem curta: apenas 30 km entre o porto de Caldera, no Oceano Pacífico, e o local da usina elétrica.

45 MIL TONELADAS DE CARGAS DIVERSAS VINDAS DE DIFERENTES PARTES DO MUNDO

O projeto foi realizado pela Dacotrans de Centroamerica SA, com sede na capital San José, e a Heavy Dako Levante SA, com matriz na cidade da Guatemala, ambas parte do Grupo Dako. Eles foram encarregados de levar máquinas volumosas, com peso superior a 45 mil toneladas, a partir de vários fabricantes diferentes na Europa, nos EUA, México e Ásia, para a usina da Costa Rica.

A operação envolveu o transporte dos motores diesel, geradores e transformadores necessários para a usina, bem como os materiais elétricos e de construção, por cerca de 30 km desde o porto de Caldera no Oceano Pacífico e o local de montagem da usina de energia. O carregamento incluiu onze maciços

motores diesel, cada um pesando 325 toneladas e com dimensões de 13,70 m x 4,95 m x 6,60 m. Essas medidas das peças fizeram com que a altura do conjunto transportador chegasse aos 8,20 m. Esses onze motores diesel, naturalmente, representam não só o coração da planta, mas também o maior desafio para os especialistas em transporte de logística da Dako.

Para carregar as partes do litoral para o local de instalação, foram utilizados dois cavalos Mercedes-Benz com tração 8x6 de 625 cavalos e uma prancha modular THP/SL de 18 eixos da Goldhofer, modelo equipado com rodagem dupla, eixo hidráulico de compensação de carga por eixo de mais ou menos 300 mm

Dako Group



Tração: dois Mercedes-Benz com tração 8x6 e 625 cavalos no motor para romper as barreiras costariquenas.

e eixo alto de concentração de carga, especialmente preparado para off-road. O equipamento foi praticamente projetado para esta operação, pois enfrentar os caminhos da América Central não foi nada fácil para as equipes da Dako.

Foi um verdadeiro desafio, é bom saber. Como a infra-estrutura da Costa Rica não é particularmente bem desenvolvida, pouquíssimas estradas e pontes são capazes de suportar tais cargas extremas. Tanto assim que o comboio foi impedido de utilizar o percurso escolhido originalmente que passava pela Rodovia Pan-americana, porque a pista e algumas pontes não resistiriam a carga.

Por esta razão, a engenharia da Dako teve que desenvolver uma nova rota

para levar os componentes ao local de construção da usina. Esta nova rota passou por um trecho temporariamente convertido em uma rodovia de um ramal de estrada de ferro abandonado. Com esse recurso de estradas improvisadas as equipes conseguiram levar as cargas ao Rio Barranca. De lá, após navegar, uma outra seção de 10 km de estrada teve que ser aberta no meio de uma plantação de cana de açúcar. Em dez locais diferentes, os times da Dako também tiveram que construir pontes temporárias, a fim de proteger obras de menor porte. Enfim, é o tipo da missão que exige não apenas um afinado planejamento de logística, mas também a máxima confiabilidade nos equipamentos de transporte.

**UMA ESTRADA COM 10
QUILÔMETROS ABERTA
EM UMA PLANTAÇÃO DE
CANA DE AÇÚCAR**

PERFIL DOS PARCEIROS

A parceria entre a Goldhofer e Dako reúne dois dos pesos pesados do mercado de cargas excedentes. Sabidamente, a Goldhofer é um dos principais fornecedores de reboques, semi-reboques, sistemas de transporte pesado e tratores para aeronaves.

A Goldhofer AG contado hoje com 600 funcionários e já entregou mais de 33 mil equipamentos pesados e ultra pesados de carga em mais de 70 países.

Enquanto o Dako Group – que atualmente é composto por 19 parceiros internacionais – é um dos principais fornecedores de logística para o transporte pesado e ultra-pesado de cargas.

Foco nos motores

Veja aqui as principais novidades em veículos de carga exibidas na Fenatran 2011, onde os novos motores da norma Conama P7 terão destaque especial



Scania



O tema principal na Fenatran 2011 (18º Salão Internacional do Transporte) é a nova motorização Proconve P7, equivalente a Euro 5, que equipará a maior parte dos veículos exibidos no Parque Anhembi, em São Paulo (SP), entre 24 e 28 de outubro. A norma irá entrar vigor para valer em janeiro de 2012, quando todos os fabricantes deverão passar a produzir caminhões e ônibus equipados apenas com esses motores.

As fábricas de caminhões, é natural, aproveitam a maior exposição do transporte de cargas da América Latina, para antecipar essas novidades. Ao lado desses modelos que chegarão em 2012, outro assunto que tem motivado animadas conversas entre transportadores: os chineses que chegam com planos firmes. E ainda a volta ao Brasil da International e a chegada da holandesa DAF. Isso apenas na área de veículos de carga leves e pesados. Essa edição da Fenatran conta com cerca de 365 expositores de 15 países, exibindo praticamente tudo em materiais de transporte de cargas. Uma presença muito forte, por exemplo, é a da indústria de implementos rodoviários.

A importância da mostra é tamanha que a Scania Latin America reservou um grande lançamento mundial para acontecer na feira. Trata-se de uma novíssima linha de motores veiculares de 9 e 13 litros, que substituem os atuais 9 litros, 11 litros e 12 litros, com maior desempenho e economia de combustível. Tem 5 ou 6 cilindros com potências de 250, 270 (Etanol), 310, 360, 400, 440 e 480 cavalos.



E os modelos V8 continuarão como opção dos modelos R, mas com novas potências de 560 e 620 cavalos – que é a partir de agora a maior potência oferecida no Brasil. Quem fizer uma visita ao estande da marca sueca poderá ver ainda as novas versões das caixas de câmbio automatizadas Opticruise e dos freios auxiliares Retarder.

Bem ao lado, o visitante encontra a Iveco Latin America que colocou o rótulo de Ecoline em toda sua linha, como referência a menor emissão de poluentes proporcionada pelos novos motores da norma Proconve P7. A grande inovação a ser vista é o Stralis Active Space, cuja tradução são cabinas largas e com teto alto de 3.820 mm de altura, com opção de versão de teto médio com 3.347 mm de altura. O cavalo mecânico exposto no Anhembi terá três opções de motorização: 440, 480 e 560 cavalos.

A fábrica italiana contou ainda que a família Daily, está com o novo motor Iveco-FPT F1C que alcança 167 cavalos e uma transmissão ZF de seis marchas. No visual interno destaca o painel novo e pequenas mudanças na decoração interior. E os semipesados Tector, além da motorização Iveco-FPT de seis litros com 220 ou 280 cavalos, ganham cabina de teto alto com inovações no interior e painel.

A sueca Volvo – pioneira no lançamento desses motores P7 no Brasil – faz divisa com a fábrica italiana. E apresenta os FH, FM, FMX e VM com maior desempenho em potência e torque. Os modelos que utilizam engenhos de 13 litros ganham 20 cavalos e torque 5% maior: 420, 460, 500 e 540 de potência nos FH, por exemplo.



Nos VM ocorre praticamente o mesmo no aumento do desempenho. Terão opções de 220, 270 e 330 cavalos, esse último aplicado nos tratores que antes geravam 310 cavalos. A família de semipesados ganha novíssimas versões de chassi rígido com tração 4x2 e 6x2, com 330 cavalos.

A Ford Caminhões está na mesma rua exibindo mudanças bem similares na família Cargo. Nos leves, o 815 ganha a nomenclatura 816 C devido ao novo motor Cummins ISF 3.8, de 4 cilindros, que vem com 10 cavalos mais. Ademais disso, a Ford aposentou o leve Cargo 712 porque os custos de transformação para a nova regra de emissões não compensavam manter o modelo no mercado.

Nos pesados o Cargo 1932 Tractor muda a nomenclatura para Cargo 1933 Tractor, com 14 cavalos de potência a mais também porque ganhou um motor novo: sai o Cummins ISC 8.3 e entra o ISL 8.9 litros e potência 4,5% maior, de 334 cavalos, e torque 3,5% maior de 1 300 Nm.



Mercedes-Benz

Os caminhões da Agrale estarão na Fenatran 2011 já equipados com motores Cummins ISF 3.8 ou MWM MaxxForce 4.8, da norma P7 com potências entre 152 e 190 cavalos e torque entre 450 Nm e 720 Nm, equipados com o sistema SCR de tratamento de gases. As mudanças na linha 2012, lembra a montadora de Caxias do Sul, RS, vão além dos propulsores e passou por remodelações de estilo no exterior e interior da cabina. No estande da Mercedes-Benz há muito o que se ver em inovações. Por exemplo, a linha Atron que é o nome dado a renovação feita nas cabinas

semi-avançadas que continuam firmes no portfólio da fábrica. Muda o visual e as nomenclaturas: entra o modelo 2324 6x2 no lugar do L 1620, o médio 1319 no lugar do L 1318, o pesado 2729 6x4 substitui o 2726 e o cavalo Atron 1635 ao invés do antigo LS 1634.

Outra supresa é a fim de linha para o leve 710 Plus, aquele chamado de mercadinho e considerado bom e barato, que não resistiu às transformações exigidas pelos novos motores. Em seu lugar entra o Accelo 815 que ganha também uma versão batizada de Accelo 1016, que tem o mesmo motor de 156

cavalos e configuração para rodar com até 13 toneladas de peso bruto total.

A Mercedes-Benz mudou algumas linhas do desenho da cabina dos Atego e colocou o câmbio automatizado PowerShift, como equipamento de série nas versões rodoviárias dos pesados Axor. Por fim as Sprinter com desenho diferente na carroçaria, novas medidas de entreeixos, novo câmbio de 6 marchas e capacidades de carga aumentadas para 3,5 toneladas, 3,8 toneladas e 5 toneladas.

Como sua concorrente, a MAN mantém as cabinas antigas dos Volkswagen Delivery e Worker em linha de fabricação. Só que agora, depois de umas pequenas mudanças, ganharam o selo de Advantech, utilizado também nos Constellation. A marca de fantasia significa mudanças nos desenhos externos e internos, inclusão de componentes eletrônicos e redução no consumo de combustível.

As grandes atrações serão os modelos TGX e TGS que serão produzidos na fábrica de Resende a partir do ano que vem. Será possível ver as versões TGX 29.440 e 33.440 com tração 6x4, equipados com motor MAN D26 de 440 cavalos e caixa de transmissão automatizada TipMatic de 16 velocidades, como equipamento opcional. Aqueles que passarem pelo estande irão ver ainda o primeiro motor modelo MAN D08, fabricado no Brasil pela MWM International. Por fim naturalmente vale a pena circular pelos espaços das marcas chinesas Foton, Shacman, Sinotruk, na holandesa DAF e ainda na International que exibirá um protótipo do AeroStar (veja quadro). Os fabricantes de carroçarias, por seu turno, exibirão inovações variadas, agregando desde novas tecnologias até modelos inéditos.



MAN

O MAPA DAS NOVIDADES

Abaixo os endereços dos fabricantes de veículos na feira e um resumo de suas principais atrações na Fenatran 2011.

SINOTRUK (Rua A86) – A grande atração no estande da Sinotruk Brasil é o novo Howo F7, um cavalo mecânico considerado top de linha da marca chinesa que é representada no Brasil pela Elecsonic.

FOTON (Rua A50) – A Foton Aumak do Brasil, importadora da marca chinesa exibe caminhões leves, mais apropriados para operações urbanas e equipados com motores Cummins fabricados aqui.

MAN LATIN AMERICA (Rua D60) – Os destaques são os MAN TGX e TGS que serão fabricados aqui a partir de 2015. As famílias Volkswagen Delivery, Worker e Constellation, também merecem atenção.

MERCEDES-BENZ (Rua D50) – Da Sprinter até o Actros, as novidades são muitas em motor e design. Para os que gostam de cabinas semi-avançadas, ou focinhuadas, a novidade é a nova linha Atron.

AGRALE (Rua F80) – A montadora gaúcha não divulgou detalhes de suas novidades antecipadamente. Informou apenas que

exibirá os caminhões equipados com motores da fase Conama P7.

CANIA (Rua H50) – A Fenatran 2011 servirá de palco de um lançamento mundial da marca que se resume em novas famílias de motores. O modelo R com motor de 620 cavalos terá destaque especial.

IVECO (Rua H60) – Uma grande novidade é o Stralis com cabina Active Space com teto alto e muito espaço. E ainda três potências de motores: 440, 480 e 560 cavalos. Vale olhar o Tector com teto cabina de teto alto.

VOLVO (Rua H70) – Estão desfilando as linhas FH, FMX e VM equipadas com os novos motores da fase Conama P7, com novidades principais no aumento de potência e torque.

FORD (Rua H80) – Apresenta toda a família Cargo com motor e uma nova nomenclatura a partir do aumento da potência dos modelos. Surpresas podem ocorrer na Transit e nos caminhões F.

DAF (Rua L90) – A montadora holandesa chega ao País pelas mãos de sua proprietária a norte-americana Paccar. Está montado fábrica em Vila Velha, PR, e está exibindo seus caminhões semipesados e pesados

INTERNATIONAL (Rua M38) – Está apresentando o novo caminhão-conceito mundial International AeroStar, um cavalo mecânico tipo cara-chata ainda em fase de protótipo e que será exibido pela primeira vez.

SHACMAN (Rua N80) – É a primeira apresentação ao vivo dos modelos da chinesa representada no Brasil pela Metroshacman. Destaques para os cavalos TT 420 (6x4) e os chassis LT e DT 385 (6x4).



International



Caso tenha interesse por favor entre em contacto com:
Goldhofer Aktiengesellschaft
Rainer Auerbacher
☎ +49 8331 15508 • 📠 +49 8331 1570 508
rainer.auerbacher@goldhofer.de



Goldhofer - a solução para tarefas de transporte especiais. Veículos modulares para cargas pesadas, para tarefas individuais de transporte de até 10.000 toneladas. Combináveis longitudinalmente, bem como ao nível da largura do veículo (1+1/2, 2 ou triplo).

SISTEMAS MODULARES PARA CARGAS PESADAS



Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone +49 (0)8331-150
Fax +49 (0)8331-15239
e-mail: info@goldhofer.de

Goldhofer

www.goldhofer.de

Investimento ROBUSTO

Saraiva investirá R\$ 60 milhões para buscar liderança no segmento de logística super pesada

Saraiva



Parques eólicos: um dos segmentos fortes do portfólio.

R\$ 60 milhões. Este e o robusto investimento programado pela Saraiva Equipamentos que começa a produzir resultados em seu plano de expansão. O capital vem sendo aplicado na renovação do parque de mais de 1200 máquinas especiais e na unidade de concentração de equipamentos e serviços, com área de 50 mil m2, localizada junto ao novo Complexo Portuário de Suape, PE, com inauguração prevista para este ano.

O objetivo de tal expansão é o de se posicionar como líder do País na área de logística super pesada. Em uma das etapas a operadora começou por alavancar sua chegada ao Estado de São Paulo, onde inaugurou uma base comercial. Em outras pretende ampliar seus negócios para todas as regiões brasileiras.

A base paulista é ponto de partida para o crescimento estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Hoje a empresa possui também um posto avançado no Rio de Janeiro e deve, em curto prazo, inaugurar uma filial em Belo Horizonte. Além dessas novas unidades, a Saraiva já mantém filiais na Bahia, Sergipe, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte.

São Paulo, contudo, deve amearhar negócios e a comandar a disseminação de serviços de movimentação e transporte junto a projetos de mineração e petróleo e grandes obras de engenharia viária e instalação de usinas eólicas em diversos estados do País. Para tanto, a equipe comercial recebeu importantes reforços, abrigando atualmente mais de 30 especialistas em vendas e atendimento na área.

Hoje a empresa firma-se de primeira do setor com status de "one-stop-shop". Ou seja: como única para o atendimento em 360 graus, de demandas envolvendo desde o içamento ou transporte até serviços críticos de elevação, remoção, desmontagem e montagem de componentes industriais ou de engenharia, sem qualquer limite de envergadura ou peso.

De acordo com o diretor comercial Guilherme Saraiva, a estratégia de avanço vem acompanhando as expectativas de crescimento do Brasil e buscando diferenciais de serviços adequados às novas oportunidades abertas pelas obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

"No segmento de parques eólicos, por exemplo, somos hoje uma das empre-

sas mais preparadas para serviços de logística completa."

Atualmente, a empresa atua em grandes parques eólicos como os de Alegria e Brotas do Macaúba, no Nordeste, e Água Doce e Bom Jardim da Serra, no Sul do País.

Isso tornou-se possível com novas aquisições em equipamentos de última geração, tais como cavalos mecânicos e guindastes de grande porte, especialmente voltados para a aplicação na montagem de parques eólicos.

Com taxas de crescimento superiores a 35% ao ano, em média, nos últimos quatro anos, a companhia vem investindo também no fortalecimento de sua massa crítica. Incluindo-se nisso, o aprimoramento de suas unidades de engenharia logística associada a aplicações de

GPS e tecnologias de cálculo mecânico. "Adotamos soluções de regras de negócio com base em algoritmos para a agilização de orçamentos complexos, bem como a aplicações extensivas de CAD voltados para tarefas como cálculo de Rigging e estudos de roteirização vinculada à análise comparativa da regulação viária e da condição física das estradas." Na avaliação de Guilherme Saraiva, ao longo de 2011 os negócios devem apresentar um crescimento de 40%, com expectativas de que o faturamento atual de R\$ 200 milhões salta para cerca de R\$ 280 milhões. Como cenários favoráveis, ele menciona o início das grandes obras de infraestrutura que serão no futuro em função da Copa e das Olimpíadas, e o movimento de reabilitação dos parques naval, ferroviário e aeroportuário no Brasil.

**"...qualidade americana proporcionando custo benefício
Imbatível na movimentação de cargas pesadas..."**



Agora com LINHAS DE EIXO



- ▶ Prancha Mais Leve Para Carga Mais Pesada
- ▶ Pescoço Removível
- ▶ Capacidade Útil 50 ton / 3 eixos
- ▶ 4º Eixo Adicional Acoplado (opc) Aumenta Capacidade para 60 ton
- ▶ Maior Segurança no Carregamento
- ▶ Maior Flexibilidade de Transporte
- ▶ Menor Custo de Operação

TRAIL KING LATIN AMERICA EXPORT DIVISION
Phone BRA +11-3717-1955
Email: ascarpelli@trailking.com / sales@wstech-latam.com



Acima dos 700 CAVALOS



Volvo e Scania continuam disputando o primeiro lugar em potência de motor

Não é uma disputa nova. Pelo contrário, vem se arrastando há anos. De um lado a Volvo e a Scania de outro, mantém uma antiga contenda por ocupar o primeiro lugar em potência de motor. Há distantes 25 anos, a Volvo lançava no mercado europeu o F16, com motor de 16 litros e 470 cavalos de potência, como uma resposta às tendências do mercado na busca por veículos com melhor performance para o transporte pesado.

E a partir daí iniciou-se a briga pela ponta que registrou um novo lance. Re-

centemente a Volvo lançou um modelo FH16 equipado com um motor de 750 cavalos e carimbado com a distinção do “caminhão mais potente do mundo”. E, logo em seguida, a Scania colocou na rua versões de sua linha R com potência de 730 cavalos.

São dois cavalões que, por enquanto, não chegarão por aqui, a não ser em casos especiais de importação. Ainda assim vale a pena conhecer seus desempenhos.

O motor do FH16 é um 16 litros com seis cilindros em linha, quatro válvulas por

cilindro e unidade de injetores. Produz 750 cavalos e consideráveis 2800 Nm de torque a partir de 900 rotações, e, em seguida, atinge o patamar de 3.550 Nm em 1.050 rpm e se mantém nivelado até 1.400 rpm. É um desempenho formidável que, como garante a fábrica, “permite manter a velocidade do veículo em qualquer situação de tráfego, com muita carga ou mesmo em subidas mais íngremes”.

“Mesmo com o aumento da potência e torque o consumo de combustível se manteve inalterado”, ressaltam os

SCHEUERLE

NICOLAS

KAMAG

Volvo/Scania



Embate recente:

Volvo com 750 e Scania com 730 cavalos.

engenheiros da Volvo. Esse propulsor desemboca na caixa de câmbio I-Shift, que é padrão no novo FH16 750 e foi otimizada para suportar o maior torque. Dentro das opções de eixos traseiros, destaque para a combinação bruta de pesos de até 250 toneladas de capacidade máxima de tração.

Com vinte cavalos menos, o motor da Scania é um V8 de 16.4 litros que atinge aos 730 hp e um torque de 3.500 Nm, pouca coisa menor que o concorrente. Com tanto desempenho nas mãos a

engenharia da Scania montou uma versão especial de cavalo mecânico com tração 8x8 e cabina para 4 a 6 pessoas, montada para operações de guerra, mas que eventualmente poderia servir para cargas excedentes, retirados alguns apetrechos balísticos.

O veículo militar também foi equipado com a transmissão automatizada Scania Opticruise com overdrive e os quatro eixos com redução no cubo. Com isso alcança um peso bruto total de 120 toneladas.



[Vision becomes reality
com os veículos de transporte do Grupo TII

Nossa visão é proporcionar-lhe uma excelente diversidade de produtos. Alcançar sua visão, utilizando os nossos veículos para transporte de cargas pesadas, em design modular para transporte na planta, bem como transporte em vias públicas.

www.scheuerle.com
www.nicolas.fr
www.kamag.com

TII
SHOUC
Member of TII Group



Scania

PACOTES

A Scania está oferecendo novos pacotes de serviços para caminhões rodoviários. No total são 11 kits disponíveis nas concessionárias da marca com peças, mão-de-obra inclusa e preço fixo para a execução do trabalho. Dentre as ofertas, destaca-se o pacote do cilindro escravo Série 4, que representa uma economia de 27%, com preço de R\$ 2.238,15. E o kit do turbocompressor dos motores de 380 hp que gera uma economia de 48%, com valor de R\$ 2.500,94, segundo cálculos do fabricante. Existem ainda conjuntos de troca dos coletores de escape, reparo do radiador de óleo, tensor da correia, bolsão de ar da suspensão do caminhão e cabina, entre outros.

Veja mais em www.scania.com.br.

MINIS

Uma nova linha de minicarregadeiras de rodas da Terex chega ao mercado brasileiro: a família TSR e TSV de equipamentos compactos. São máquinas versáteis e capazes de atuar em operações de escavação e movimentação de materiais. São concebidas para operações em terrenos irregulares e espaços apertados, além de poderem atuar em processos de terraplenagem e como marteletes hidráulicos. E oferecem as opções TSR, com elevação radial e foco em escavação, e a TSV, com elevação vertical e maior capacidade de elevação de carga e materiais.

Veja mais em www.terex.com.br.

PROPULSORAS

A Bozza lança sua linha G2 de propulsoras pneumáticas para lubrificação para a aplicação de óleo e graxa, desenvolvidas a partir de estudos das necessidades do mercado brasileiro. A novidade

incorpora características técnicas como bloco do motor em alumínio anodizado, para maior resistência à corrosão e desgaste; baixo consumo de ar com maior vazão de graxa/óleo; e um sistema que eleva a pressão e a vazão do lubrificante, do tipo high pressure, para as propulsoras de graxa e high flow para as propulsoras de óleo.

Veja mais em www.bozza.com.



Noma

FÊNIX

A linha Fênix, desenvolvida pela Noma, foi estudada para reunir novos conceitos de sustentabilidade, praticidade e durabilidade. Um dos principais diferenciais é a tampa EcoTech constituída de placas com duas camadas de alumínio e uma de polímero, para substituir o compensado naval. Garante a fabricante que é mais leve e mais durável, por resistir à corrosão. A pintura da estrutura metálica utiliza processo de E-Coat, sistema de aplicação de tinta em circuito fechado que permite alcançar índices de desperdício próximos a zero. As lanternas com lâmpadas Led, de maior durabilidade, completam o conjunto das Fênix.

Veja mais em www.noma.com.br.



Terex

AGORA O SETOR DE TRANSPORTES ESPECIAIS TEM UMA ROTA.

Anuncie na **primeira** revista de transportes especiais do Brasil e fale com quem compreende o **seu negócio**.



HEAVYDUTY TRANSPORTES ESPECIAIS[®]
M A G A Z I N E

Não fique de fora da próxima edição. Ligue para o Luís Carlos e reserve hoje o seu espaço.



11 5589.0283

publicidade@hdmagazine.com.br



Hyva. A marca das grandes montadoras.

Presente em mais de 130 países, oferecendo as melhores soluções para os setores de transporte e logística, a Hyva é líder mundial em Cilindros e Kits Hidráulicos e fabrica e comercializa Sistemas de Piso Móvel, Rollertrack, Componentes Hidráulicos e Guindastes Articulado. A qualidade e tecnologia presentes nos produtos Hyva fez com ela se tornasse a marca escolhida pelas maiores montadoras do mundo. Hyva: Força que move o mundo.



CENTRAL DE ATENDIMENTO
(54) 3209.3400
www.hyva.com.br

