

**A POLÊMICA VOLTA  
DO 6X2 PARA BITRENS**

COMBINAÇÃO SERIA  
MENOS SEGURA E MAIS  
DANOSA AO PAVIMENTO

**DE OLHO NO  
CONTA-GIRO**

DENTRO DO FAIXA VERDE,  
EXISTE O PONTO EXTRA-  
ECONÔMICO

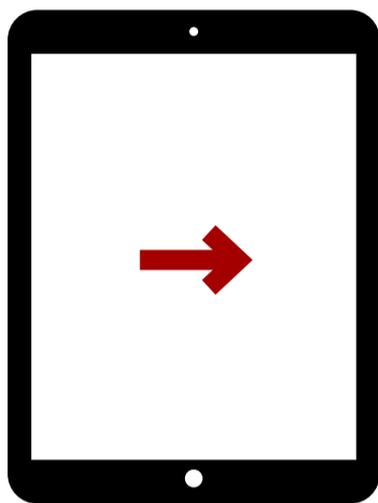


# Mulheres nas estradas

TransJordano quer aumentar participação feminina entre os motoristas

# navegue

## NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



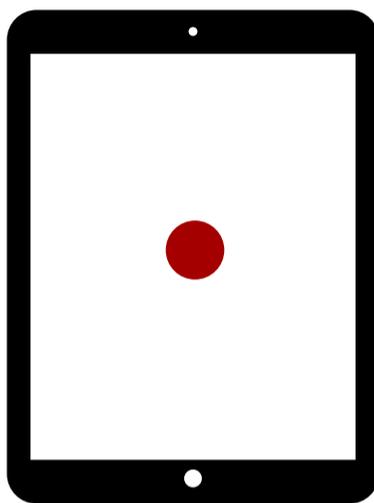
### NAVEGAÇÃO

NO TABLET

Deslize na horizontal ou toque nas laterais para navegar entre as páginas.

NA WEB

Clique nas laterais

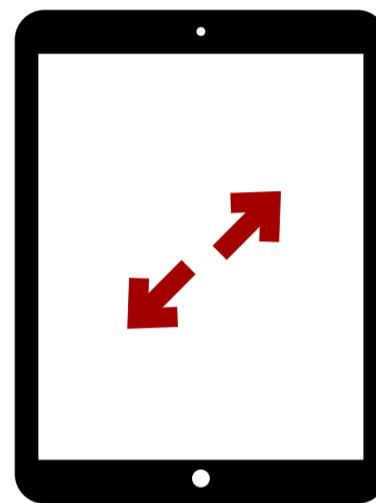


### MENU

Toque uma vez para visualizar o menu da revista.

NA WEB

Clique no botão no canto superior direito



### ZOOM

NO TABLET

Junte e separe os dedos para zoom out e in.

NA WEB

Utilize normalmente os recursos do seu equipamento



Clique para ver INFORMAÇÃO EXTRA, EM TEXTO OU IMAGENS.



Clique para acessar LINKS EXTERNOS. Eles também podem estar no texto, em expressões como "clique aqui".



Indica um ÁUDIO. Clique para ouvir.



Clique para MANDAR UM EMAIL.

## expediente

### DIRETORA

Dilene Antonucci

### EDIÇÃO

Dilene Antonucci (Mt 2023)  
Nelson Bortolin e Chico Amaro

### PROJETO ORIGINAL

Andreo Monteiro

### COMERCIAL

Mariana Antonucci  
[mariana@cargapesada.com.br](mailto:mariana@cargapesada.com.br)  
Carlos Correa  
[carlos@cargapesada.com.br](mailto:carlos@cargapesada.com.br)

### PROJETO GRÁFICO

adoro design  
[eutambem@adorodesign.com.br](mailto:eutambem@adorodesign.com.br)

### DIAGRAMAÇÃO

Thaila Sayuri Nagazawa

### CONTATO

AMPLA EDITORA  
Avenida Maringá, 813 – sala 503  
86060-000 - Londrina – PR  
Fone: (43) 3327 1622  
[redação@cargapesada.com.br](mailto:redação@cargapesada.com.br)  
[www.cargapesada.com.br](http://www.cargapesada.com.br)

## 04

### **Mulheres**

Apesar das dificuldades, elas vão para a estrada

## 11

### **Lei 13.103**

Depois de 3 anos, limite de tempo de direção vale em todo o País

## 14

### **Evolução tecnológica**

Primeiros Scania com novos motores são entregues ao G10

## 16

### **Conta-giros**

Especialista ensina como gastar menos diesel no dia a dia

## 19

### **Expansão**

Randon inaugura fábricas no Peru e em Araraquara

## 21

### **Otimismo**

Volvo estima crescimento do mercado em 30% e retoma segundo turno

## 23

### **FIAT**

Novo Ducato chassis tem preço abaixo da concorrência

## 06

### **Implementos**

Marco regulatório quer legalizar tração 6x2 no bitrem

## 13

### **Denúncia**

Intermediário não repassa valor do pedágio, diz caminhoneiro

## 15

### **Direção econômica**

Ronaldo faz curso na Mercedes e melhora média de consumo

## 18

### **Encontro de Gigantes**

Itápolis (SP) quer se tornar a capital do caminhão antigo

## 20

### **Homenagem**

Raul Randon deixa seu legado para o transporte de carga

## 22

### **Retomada**

Mercedes-Benz aposta nos bons indicadores econômicos

# Papo de *mulher* no Actros

## **Mercedes-Benz reúne jornalistas e motoristas para troca de experiências, numa operação da TransJordano**

**E**m comemoração à Semana Internacional da Mulher, a Mercedes-Benz realizou dia 6 de março um “Papo de Mulher no Actros”. Para o evento, jornalistas mulheres foram convidadas a embarcar em caminhões dirigidos também por mulheres. A diretora da

Revista Carga Pesada, Dilene Antonucci, foi uma das representantes da imprensa.

Entre as motoristas, estavam Ângela Garcia, Alice Mara Presser, Sandra Maria Dias da Silva, Marinei Brandão e Ângela Marcílio, todas da TransJordano, empresa

reconhecida por apostar no talento feminino ao volante. Elas participaram de programa de treinamento oferecido pela Mercedes-Benz aos profissionais da empresa especializada no transporte de combustíveis e que adquiriu 32 extras-pesados Actros no segundo semestre do ano passado e já negociou mais 40 unidades para os próximos meses.

João Bessa, fundador da Transjordano, está satis-

feito com o trabalho das mulheres em sua frota: “Elas têm mais zelo com o equipamento, usam bem os dados da telemetria e são muito comprometidas com o trabalho”, avalia.

O diretor de vendas e marketing da Mercedes-Benz, Ari de Carvalho, reforça: “Me sentiria muito mais seguro se a gente tivesse nas estradas 90% de motoristas mulheres”.

## **VIAGEM**

Durante a viagem de 120 quilômetros pelas rodovias da região de Paulínia, cidade sede da Transjordano, a motorista Ângela Garcia, que viaja todo o País

levando combustível, lembrou que mesmo com a cobrança de pedágio, muitas estradas estão esburacadas e sem segurança, caso, por exemplo, da BR 163 em Mato Grosso: “O dinheiro do pedágio e dos impostos precisa ser melhor investido”, reclama. Ela deixou a atividade de enfermeira para ser motorista há nove anos e está muito satisfeita com a profissão: “A empresa está com 50 vagas abertas. E as mulheres são muito bem-vindas”, convida.

A motorista Sandra Maria destaca o conforto do Actros que, a seu ver, é superior aos modelos concorren-

tes. “Você tem espaço em altura interna e três compartimentos na parte de cima para acomodar suas bagagens, para que elas não fiquem soltas dentro da cabina. A cama é muito boa, eu já dormi dentro do caminhão. Além disso, o caminhão dá estabilidade e a visibilidade é ampla”, diz.

A economia de combustível proporcionada pelo extrapesado ganhou reconhecimento de Alice Mara: “O Actros faz uma média boa e isso nos ajuda, porque nós temos pontuação pela média. É bom também para a empresa, porque favorece a rentabilidade”.

***Veja no vídeo.***





*Os bitrens de 7 eixos fabricados a partir de 2011 só podem ser engatados em cavalos 6x4*

# Projeto libera cavalo 6x2 para bitrens

NELSON BORTOLIN E  
CLÁUDIA ALBUQUERQUE

**Medida é polêmica e consta do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Carga, que ainda precisa ser aprovado no Senado**

O projeto de lei 4.860/16, que estabelece o Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Carga (TRC), permite que os bitrens de 7 eixos possam novamente ser tracionados por cavalos 6x2. A medida é polêmica: agrada os transportadores, principalmente no segmento de grãos, mas enfrenta a oposição de técnicos ligados ao setor. Para virar lei, o projeto,

que foi aprovado na Câmara dos Deputados no ano passado, ainda precisa ser apreciado pelos senadores e sancionado pela Presidência.

Desde janeiro 2011, por força das resoluções 210 e 326 do Contran, os bitrens novos só podem ser tracionados por cavalos 6x4. “Será um retrocesso. Os bitrens, quando puxados por 6x2, são os causadores de uma grave deforma-

ção no asfalto. Quando o motorista troca de marcha, a tração patina no 6x2 e empurra o asfalto para o lado”, afirma o engenheiro mecânico da TRS Engenharia, Rubem Penteado de Melo. A versão 6x4, segundo ele, evita que o bitrem “enrugue” as rodovias”.

O diretor técnico executivo da NTC&Logística e integrante da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Contran, Neuto Gonçalves dos Reis, diz que a volta dos 6x2 nos bitrens não é “aconselhável” do ponto de vista técnico. “O 6x4 é muito mais seguro e muito menos danoso ao pavimento. Ele evita patinação e distribui melhor a carga nos eixos. O 6x2 (tracionando bitrens) abre trilhas no asfalto, o que faz acumular água, ou seja, reduz a vida do pavimento e aumenta risco de acidentes”, alega.

### “EFEITO NULO”

O empresário Cláudio Adamuccio, presiden-

te do G10 – grupo de transporte de grãos de Maringá – considera que as normas do Contran que obrigaram a tração 6x4 nos bitrens de 7 eixos não surtiram o efeito esperado. Isso porque, segundo ele, o mercado preferiu substituir essa configuração de 57 toneladas pelos bitrens de 9 eixos (74 toneladas),

---

## Versão 6x2 é considerada menos segura pelos técnicos, além de “enrugar” o pavimento

---

pelos 8x2 com LS (54,5 toneladas), ou pelas carretas com eixos distanciados, as vanderléias (53 toneladas). “Por força de lei não se administra o mercado. Quando a lei proibiu o 6x2 no bitrem, o mercado foi para outras configurações. Então, o efeito da lei foi nulo”, acredita.

De acordo com ele, não é a diferença de

preço entre um cavalo 6x2 e um 6x4 – “em média R\$ 18 mil” – que faz os frotistas deixarem o bitrem de lado. “Na realidade, o transportador não gosta dos 6x4 porque pesam 800 quilos a mais e consomem 3% a mais de diesel”, alega. Carregando 800 quilos a menos de carga e gas-

tando mais combustível, os bitrens teriam ficado inviáveis.

### MONTADORAS SÃO CONTRA

A proposta de liberar o uso de cavalos 6x2 para tracionarem bitrens de 7 eixos não conta com o apoio das montadoras. Elas alegam que o 6x4 é a configuração ideal para este tipo de implemento.

Para o gerente de Desenvolvimento de Negócios da Scania, Celso Mendonça, a decisão de exigir tração 6×4 para tracionamento de bitrens foi técnica, leva em conta questões de segurança e manutenção do pavimento. “Foi baseada em estudos que concluíram que o melhor é a versão 6×4. Já a defesa da volta do 6×2 está sendo baseada em coisa nenhuma. Esse é um assunto que merece mais atenção, levando-se em consideração todos os aspectos técnicos”, afirma.

Ele ressalta que os caminhões estão cada vez mais potentes, com velocidades médias mais altas. A volta do 6×2 para bitrens poderia contribuir para expor os cidadãos que estão na pista a acidentes.” Mendonça lembra que na versão 6×2 há menos eixos freando no conjunto. E que é possível levantar três eixos. Ou seja, são menos eixos para “ajudar a segurar o veículo no solo”.

O diretor comercial de caminhões da Volvo no Brasil, Bernardo Fedalto, também é contra a volta

dos 6×2. “Não vemos com bons olhos. A regulamentação do cavalo 6×4 foi uma evolução do ponto de vista de segurança e manutenção do pavimento.” Ele ressalta que a configuração com quatro pontos tracionando o veículo oferece mais segurança e menos impacto ao asfalto. “Essa medida (proposta no marco regulatório) não tem uma argumentação técnica, uma base que justifique a mudança, não traz benefícios”, declara.

Para o diretor comercial da DAF, Luís Anto-

nio Gambim, liberar o 6x2 no bitrem seria um “retrocesso”. “Somos contra por motivos de segurança. E também não temos dúvida de que o 6x2 no bitrem é ruim para o pavimento. Temos de levar em conta a qualidade ruim do piso que temos no Brasil, nossa infraestrutura deficitária”, afirma. Para o executivo, a medida poderá ter impacto no Custo Brasil, ao aumentar gastos com manutenção de estradas. “Aí todo mundo sai perdendo”, avalia.

### PARA DEPUTADO, TÉCNICOS SÃO ‘RADICAIS’

“Os técnicos são radicais, não têm vivência no setor e, se depender deles, não se acoplam reboque no caminhão.” Foi assim que o deputado Nelson Marquezelli (PTB/SP) justificou o fato de o Contran não ter sido ouvido na Câmara sobre a proposta de liberação do 6x2 nos bitrens. Segundo



<b>BITREM 7 EIXOS</b>						
6	+	17	+	17	+	17 = 57t
CÓDIGO: I-64						
COMPRIMENTO: 19,8m						



<b>BITREM 9 EIXOS</b>						
6	+	17	+	25,5	+	25,5 = 74t
CÓDIGO: II-19						
COMPRIMENTO: 30m						



<b>VANDERLÉIA</b>					
6	+	17	+	10 + 10 + 10	= 53t
CÓDIGO: I-22					
COMPRIMENTO: 18,60m					



<b>8X2</b>					
12	+	17	+	25,5	= 54,5t
CÓDIGO: I-29					
COMPRIMENTO: 18,60m					

Marquezelli, o marco regulatório deve ser votado no Senado até o fim do ano.

## **POLÊMICA NO SITE**

O tema provocou polêmica no site da Carga Pesada. Os leitores fizeram questão de deixar suas opiniões. O gerente de Engenharia de Produtos da Foton, Eustáquio Sirolli, disse que será irresponsabilidade liberar o bitrem com 6x2. Ele afirmou que a configuração com apenas um eixo de tração produz “recalque do piso” na hora que o motorista arranca. Segundo Sirolli, o 6x2 também provoca “concentração de carga de tração ao

rodar livre” e “desgaste prematuro dos pneus”. “De fato, as composições com mais de uma articulação deveriam usar tração 6x4 por questões físicas.”

Opinião contrária tem o leitor que se identificou apenas como Andrei. Ele disse que “esse negócio” de exigir 6x4 no bitrem “não tem nada a ver”. “A maior parte da frota de caminhão no Brasil é 6x2 e não vejo acidentes envolvendo esses veículos por serem 6x2, nem que eles estragam o asfalto”. O Roberto foi no mesmo sentido: “90% da frota de bitrem não é 6x4 e não vejo o bitrem pati-

nando em pista molhada. Libera logo essa lei. Vamos trabalhar”.

Edison Reus Silveira também afirmou que, na opinião dele, não é necessária a configuração 6X4. Ele acredita que “sistemas como ABS, ASR, EBD e ESP” conferem bom nível de segurança independente da configuração de eixos. O engenheiro Rubem Penteando de Melo rebateu: “A questão de segurança está ligado ao fato de o 6x2 ter freio motor em apenas um eixo e o 6x4, nos dois eixos de tração. Nenhuma tecnologia que você citou resolve isso”, escreveu.

# Limite do tempo de direção passa a valer em todas as estradas

NELSON BORTOLIN

## Lei 13.103, a Lei do Caminhoneiro, completa três anos, mas cadê a fiscalização?

**D**esde 3 de março, o artigo 67-C do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que

trata do tempo de direção dos motoristas profissionais, passou a valer em todas as estradas

do País. Esse artigo foi acrescentado ao CTB pela Lei 13.103 – **a Lei do Caminhoneiro** – publicada há três anos.

Até então, segundo a própria lei, as regras só deveriam ser fiscalizadas em rodovias com pontos de paradas ou locais de descanso suficientes



**A Polícia Rodoviária Federal garante que passou a fiscalizar, mas ninguém acredita**

para seu cumprimento. O governo ficou responsável por publicar relações com esses locais. Só uma lista foi divulgada, com 20 rodovias federais e os pontos de descanso. Ela está no **site da ANTT**.

### **O QUE DIZ O ARTIGO 67-C?**

Em seu parágrafo primeiro, estabelece que, a cada seis horas, o motorista tem de descansar meia hora. Esse tempo pode ser fracionado. Mas o profissional não pode ultrapassar cinco horas e meia ininterruptas ao volante.

O parágrafo segundo trata das exceções: “Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que

---

## **Segundo a lei, o motorista é responsável pelo controle do tempo de direção, seja eletrônica ou manualmente**

---

não haja comprometimento da segurança rodoviária”.

Já o terceiro parágrafo diz que, a cada 24 horas, o motorista precisa descansar 11 horas. Esse tempo pode ser fracionado e coincidir com os intervalos previstos no primeiro parágrafo. Mas é preciso respeitar ao menos 8 horas de descanso ininterrupto.

### **E QUEM CONTROLA ESSES INTERVALOS?**

Segundo o artigo 67-E, do CTB, é o próprio motorista. “O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha

de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran”, diz a lei.

E mais: “A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.”

Em resposta a questionamento feito pela Carga Pesada em março, a assessoria da Polícia Rodoviária Federal (PRF) informou que a instituição “inseriu em seu roll de fiscalização o tempo de direção dos condutores profissionais”. Mas ninguém acredita nisso. ***Clique aqui e veja o que pensam os sindicatos.***

# Intermediário fica com o dinheiro do pedágio e caminhoneiro, com o prejuízo

## Lei do pedágio é mais uma ignorada nas estradas brasileiras

**N**ão é somente a Lei 13.103 que é ignorada. Nas estradas, difícil é encontrar uma que funcione. Veja o exemplo da **Lei do Pedágio**. Ela é clara ao estabelecer que o embar-

cador, o contratante ou subcontratante é quem devem pagar o pedágio, nunca o caminhoneiro. Mas, na vida real, é o motorista quem leva a pior. Com documentos, o paranaense Palmirino Dias Durval mostra que, mesmo tendo a trading pagado o pedágio, a intermediária que o contratou não repassou o valor. Ele conversou com a reportagem da Carga Pesada no final de fevereiro, no Posto Cupinzão, em Cambé (PR). **Veja no vídeo.**

O relato do caminhoneiro causou polêmica e revolta no site da Carga Pesada. O leitor que se identificou apenas como Ademir, disse que “indignação” é a palavra certa. “Me revolta nós motoristas vivermos esta

situação, ano após ano. O tempo da escravidão já passou, temos nossa liberdade, precisamos sair deste cativeiro”, escreveu. Wellington Torre disse que a situação do caminhoneiro piorou no atual governo. Para ele, a categoria foi manipulada por “uma turma de empresários” para derrubar a presidente Dilma Rousseff (PT). “No governo passado, o diesel era por volta de R\$ 2,30 e agora está a R\$ 3,60 e estamos caladinhos, sem bater panelas, sem fazer nada”, reclamou.

Torre convocou os colegas a protestarem e a não “se deixar manipular por sindicatinhos que só querem o dinheiro do associado, não prestam para nada, a não ser para imprimir o RNTRC”.



# G10 recebe primeiros Scania com novos motores

CLÁUDIA ALBUQUERQUE

**Valdecir, Cláudio e Guilherme Adamuccio receberam os R 450 e R 510 na fábrica de São Bernardo do Campo**

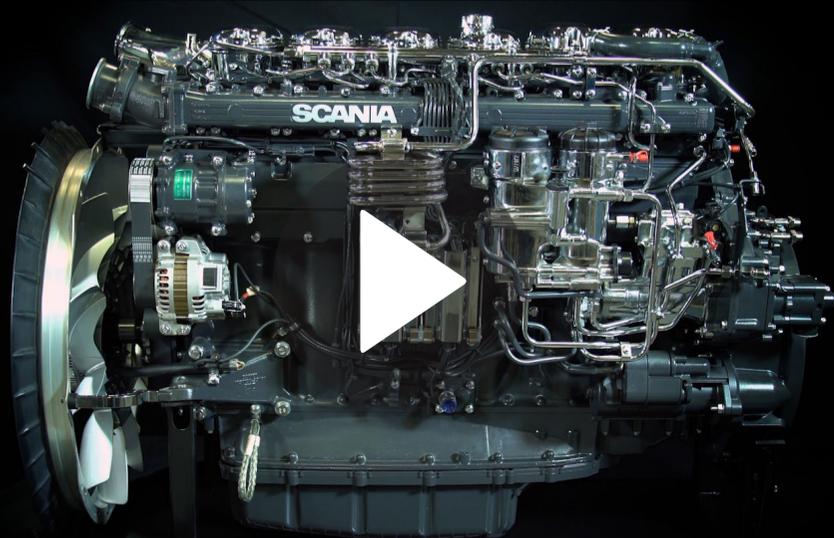
**A** Scania realizou a primeira entrega dos caminhões R 450 e R 510 equipados com novos propulsores. Os veículos serão utilizados no transporte de grãos pelo Grupo G10 Transportes de Maringá (PR). A entrega aconteceu no dia 20 de fevereiro, na fábrica de São Bernardo do Campo. A

programação incluiu uma visita dos proprietários da transportadora, Cláudio e Valdecir Adamuccio, com o sucessor, Guilherme Adamuccio, nas áreas de montagem dos motores e dos chassis. Lançados em outubro de 2017 no mercado nacional, os novos motores chegam nas potências de 450 cv e 510



**Valdecir, Cláudio e Guilherme Adamucho na fábrica da Scania**

cv para atender a linha rodoviária da marca. Os propulsores fazem parte do conceito de evolução contínua dos produtos Scania e têm potência para atingir índices ainda melhores que o campeão de vendas R 440, pois apresentam redução de consumo de combustível de até 5%. **Veja no vídeo.** A montadora está bem confiante na economia nacional e em bons resultados. **Clique aqui para ler a respeito do balanço da Scania.**



# Curso muda jeito de Ronaldo dirigir caminhão

NELSON BORTOLIN

**Depois de treinamento na Mercedes-Benz, caminhoneiro de Mineiros do Tietê melhora média de consumo de 2 para 2,9 quilômetros por litro**

**E**m apenas quatro dias, o caminhoneiro Ronaldo Temporim, de Mineiros do Tietê (SP), mudou completamente seu jeito de dirigir. Com ajuda da Revista Carga Pesada, que contatou via Facebook, o jovem de 28 anos conseguiu uma vaga no curso de

Eco-Drive da Mercedes-Benz, que ele realizou em janeiro, na Central de Distribuição de Peças da montadora, em Campinas. “No primeiro dia do curso, eu fazia uma média de dois

---

**Motorista quer ser instrutor ou encarregado de frota**

---

quilômetros por litro de combustível, utilizava o freio nove vezes e trocava de marcha 88 vezes em um percurso de 30 quilômetros. No quarto dia, consegui 2,9 quilômetros por litro,

pisei no freio duas vezes e troquei a marcha 66 vezes. É impressionante como a gente pensa que sabe dirigir e na verdade não sabe”, admira-se.

***Leia mais sobre o motorista e o curso clicando aqui.***

***Temporim: motorista desconhece recursos do caminhão***



# De olho no conta-giros

DILENE ANTONUCCI

## Consultor ensina como dirigir com segurança e atingir o ponto extra-econômico do caminhão

O grande segredo para se economizar óleo diesel está no conta-giros. Dentro do faixa verde do equipamento, existe o ponto extra-econômico. E, quanto mais tempo o caminhão rodar neste ponto, menos vai consumir. Quem garante isso é o consultor Luiz Antonio Pigozzo, em suas palestras, em seu canal do Youtube e em seu livro “Consumo de combustível – uma questão de atitude”.

Com uma experiência de 35 anos na Scania, onde exerceu várias

*Pigozzo: questão de atitude*



funções, Pigozzo dá a dica de ouro: é preciso dividir a faixa verde do conta-giros em três. Se, no seu caminhão, ela for de 1.000 a 1.500 rotações por minuto (rpms), serão três sub-faixas de 166 rpms. Então, o ponto extra-econômico deste veículo é o final da primeira sub-faixa, ou seja, 1.166. Mas dá

para arredondar para 1.200. Quanto mais tempo o caminhão ficar em 1.200 rpms, mais econômica será a viagem. De acordo com Pigozzo, a economia pode superar 5%.

“O motorista precisa entender que o conta-giros é sua melhor ferramenta de trabalho. É este equi-

pamento que vai dizer a ele que marcha usar na reta, na subida, na descida. No conta-giros está a segurança e a economia para o motorista”, afirma.

de os alunos assimilarem seus conteúdos. Entendeu que tinha de mudar sua didática, foi até fazer um curso de coach para melhor atender a esse

O consultor diz que, quando o caminhoneiro passa a trabalhar focado no conta-giros, sua produção muda. “O sucesso vem rápido. É impressionante”, admira-se.

---

## A Polícia Rodoviária Federal alega que inseriu em sua lista de tarefas a fiscalização o tempo de direção dos condutores profissionais

---

Logo que deixou a Scania, em 2015, Pigozzo foi dar aulas como instrutor na Fabet. Na primeira turma de caminhoneiros, ele percebeu a dificuldade

público. “O resultado foi fantástico. Hoje tenho muitos alunos dando aulas, trabalhando como multiplicadores dentro das transportadoras”, conta.

Quem tiver interesse em adquirir o livro “Consumo de combustível – uma questão de atitude”, deve **clique aqui**.

Contatos para palestras pelo email: [luiz.pigozzo@gestaodecombustivel.com](mailto:luiz.pigozzo@gestaodecombustivel.com)

***Clique aqui para ler reportagem completa.***

***Veja também vídeo-aula extraído do canal de Pigozzo no Youtube.***



# Itápolis terá encontro de caminhões antigos

**Evento, em junho, quer reunir ao menos 60 veículos**

**I**tápolis, cidade da região Norte de São Paulo, quer se tornar uma espécie de capital dos veículos antigos. Desde 2015, o Fusca Clube do município realiza anualmente o Encontro de Fuscas e Carros Antigos. Na primeira

edição, foram 280 veículos expostos no aeroclube local, incluindo carros, caminhões, e até aviões e bicicletas. Neste ano, paralelo a quarta edição do evento, os organizadores querem realizar o 1º Encontro de Gigantes do Interior Paulista.

Com apoio da Confraria dos Gigantes, um grupo de colecionadores de caminhões antigos, quer reunir ao menos 60 brutos antigos entre os

dias 8 e 10 de junho. Um dos líderes da iniciativa é o empresário do ramo alimentício de Itápolis, Rafael Nori. Em 2015, Nori reformou um Mercedes 1111 ano 1969 da família. O modelo fez um enorme sucesso no Brasil, tanto que, na última Fenatran, a Mercedes-Benz lançou uma série especial do atual Actros inspirada no caminhão antigo.

***Leia reportagem completa clicando aqui.***

# Randon inaugura fábrica em Araraquara

**Na planta, onde serão produzidos vagões e semirreboques, foram investidos R\$ 100 milhões**

**A** Randon Implementos inaugurou dia 28 de março em Araraquara (SP) sua quinta fábrica. O empreendimento foi lançado oficialmente em outubro de 2014 e tem investimentos totais estimados em

R\$ 100 milhões. No local, serão produzidos vagões e semirreboques canavieiros.

A planta tem 25 mil metros quadrados de área construída, num terreno total de 122 hectares.

**Veja no vídeo.**

Com unidades em Caxias do Sul (RS), Chapecó (SC) e na cidade argentina de Rosário, a indústria inaugurou dia 15 de março uma planta em Callao, região metropolitana de Lima, a Randon Peru. A fábrica é resultado da joint venture formalizada em 2017 entre a Randon Implementos e Participações e o Grupo Epyssa, do Chile.





# Quem constrói um legado, como o seo Raul, não morre

**Fundador do grupo Randon foi um dos empresários mais aguerridos do País**

“**Q**uem constrói um legado que se espalha por campos e estradas em diferentes países, que cria oportunidades de vida para milhares de famílias, que valoriza a comunidade e que

guarda um olhar zeloso para o futuro de crianças e jovens, não morre.” É assim que começa o texto de agradecimento da família de Raul Anselmo Randon pelas homenagens prestadas ao empresário, que faleceu dia 3 de março, em São Paulo, aos 88 anos.

“Para nós, esposa, filhos, genros, noras, netos e bisnetos do nosso querido Raul, esta certeza é um conforto neste mo-

mento de perda. É, também, uma grande responsabilidade. Nosso pai acreditava que os frutos vêm do trabalho duro. Ele tinha a sabedoria das verdades simples. Amava a vida e seus desafios. Aos 88 anos, empreendia com energia dos 20. Sobretudo, para todos nós, sua família, ensinava a importância de cuidar das pessoas, pois tinha um imenso amor pelo outro”, diz a família. **Clique aqui e leia mais.**



# Volvo retoma produção em segundo turno

CLÁUDIA ALBUQUERQUE

**Montadora acredita que mercado de caminhões vai crescer mais que 30% neste ano**

O Grupo Volvo está aumentando a produção de caminhões em seu complexo industrial de Curitiba. A empresa contratou cerca de 100 funcionários no final do ano passado e já

está empregando mais 150 pessoas em 2018. A montadora acredita que o mercado de caminhões crescerá acima de 30% neste ano.

Ao anunciar a retomada do segundo turno de produção, desativado desde 2015, o diretor comercial de caminhões da Volvo no Brasil, Bernardo Fedalto, elogiou o comportamento do transportador brasileiro. “É muito moderno no quesito gestão. Vemos uma mudança de comportamento no setor. Por exemplo, hoje 67%

dos veículos vendidos no Brasil possuem plano de manutenção”, afirma.

Wilson Lirmann, presidente do Grupo Volvo América Latina, fez uma análise do desempenho da marca durante a crise. “Passamos pela maior recessão histórica, a tensão atingiu toda a cadeia. A rede se saiu bem, não tivemos alterações. A maioria dos fornecedores foi mantida. Estivemos um pouco à frente da nossa concorrência.”

***Clique aqui e leia mais.***



# Mercedes-Benz

## começa o ano com grandes negócios

**Montadora vendeu 6.200 veículos comerciais entre dezembro e janeiro deste ano**

**A**s perspectivas para 2018 são animadoras segundo a Mercedes-Benz, marca líder do mercado de veículos comerciais: com previsão de crescimento

do PIB e da taxa Selic chegar a 6,5%, as condições econômicas, na visão da área comercial da montadora, estão interessantes para quem quer investir.

E os números reforçam esta tese. Foram comercializados mais de 6.200 veículos comerciais entre dezembro e janeiro: .4000 ônibus, 1.073 caminhões e 1.154 comerciais leves da linha Sprinter. O agronegócio,

logística, transporte de combustíveis e químicos, mineração e madeira foram segmentos que mais investiram.

“Estamos na melhor fase de produtos da Mercedes-Benz. Nunca estivemos tão maduros com soluções em todos os segmentos”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas, Marketing da Mercedes-Benz.

***Clique aqui e leia mais.***



# Fiat renova linha Ducato

DILENE ANTONUCCI

## Montadora também apresentou uma versão chassis para cargas

**A**tualização dos produtos e maior capilaridade do mercado. Foram nesses diferenciais que a Fiat apostou para retornar ao disputado mercado de transporte de cargas, com a versão chassi do Ducato. O preço de lançamento do veículo, R\$ 108.500, segundo a

montadora, é menor dos que os dos concorrentes Renault Master e Mercedes-Benz Sprinter.

“Temos a maior rede de concessionários. São 200 lojas e mais 50 pontos de assistência técnica no País. Isso, com certeza, vai nos ajudar muito porque oferecemos a maior capilaridade para o cliente tanto na compra como na assistência técnica”, afirmou à revista Carga Pesada o gerente de Vendas da Fiat, Paulo Goddard.

### **Veja no vídeo.**

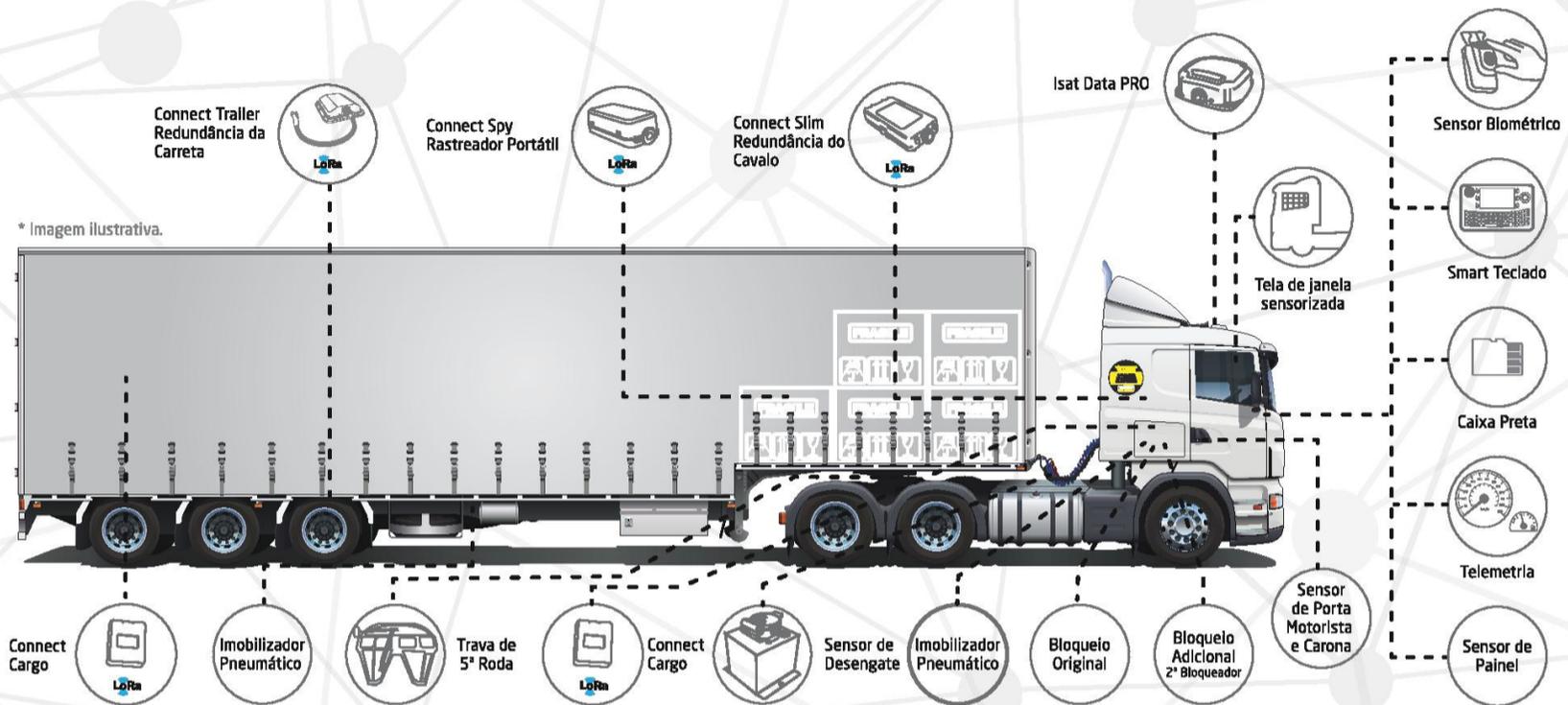
Além da nova versão chassis, a Fiat apresentou toda a linha Ducato re-

novada, oferecendo mais conforto, economia, espaço, qualidade e tecnologia. No total, são 13 versões.

A reportagem conversou com parceiros da Fiat, que ressaltaram outros diferenciais dos produtos da montadora. Clique aqui e veja os depoimentos de Leonardo Cavaliere, da Mopar - empresa que fornece assistência técnica aos proprietários de veículos de todas as marcas do grupo FCA - Fiat Chrysler Automobile -, e de Matheus Duarte, da Greencar - parceira da Fiat nas transformações e adaptações.

# TRUCKS CONTROL

Rastreamento, Conectividade, Interatividade e Comunicação Global.  
**SUA FROTA CONECTADA**



## Rastreadores Principais:

**smart**  
híbrido

Transferências de cargas nacional e internacional.

**smart**  
GSM

Aéreas Urbanas e Regionais.

**connect**  
slim

Redundância para cavalo do veículo.

**connect**  
trailer

Redundância para a carreta do veículo.

## Rastreador de Cargas:

**connect**  
cargo

Identificação do equipamento superior aos equipamentos do mercado.



**Maior e Melhor** Rede de Assistência Técnica do Brasil, com mais de **60 oficinas.**

FENATRAN  
2017



**inmarsat**

Trucks Comércio e Tecnologia de Rastreadores e Comunicações Ltda.

43 3377.5200 • vendas@truckscomercial.com.br

www.truckscomercio.com.br