Revista Carga Pesada Digital

14
JUL/2019

MB ACCELO GANHA CAIXA AUTOMATIZADA

JAMEF TESTOU E APROVOU A NOVIDADE NA DISTRIBUIÇÃO URBANA

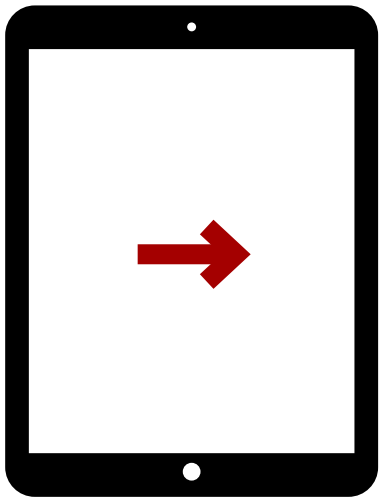
TORA ADQUIRE 180 UNIDADES DOS NOVOS SCANIA

PREVISÃO DA EMPRESA É CRESCER 14% ESTE ANO

Médios turbinados

Iveco apresenta os novos Tector de 9 e 11 toneladas com motores FPT de 190 cavalos

navegue
NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



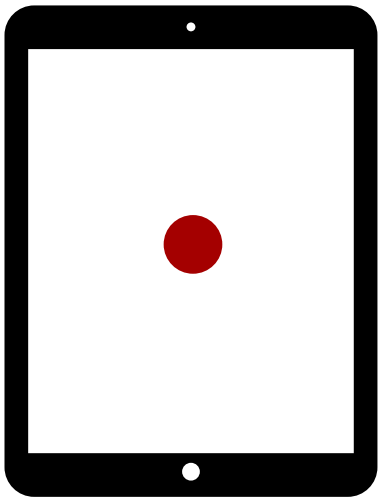
NAVEGAÇÃO

NO TABLET

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

NA WEB

Clique nas laterais

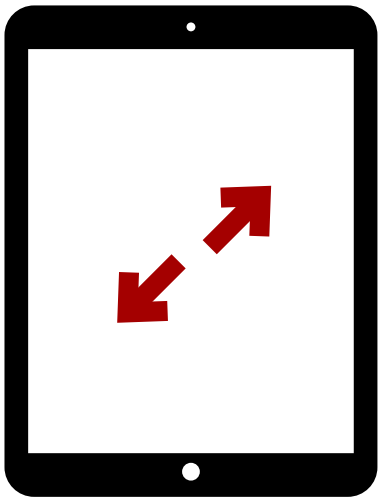


MENU

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

COMERCIAL
Mariana Antonucci
mariana@cargapesada.com.br

Carlos Correa
carlos@cargapesada.com.br

PROJETO GRÁFICO
adoro design
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
www.cargapesada.com.br

sumário

04
Lançamentos
Iveco completa linha com novos médios de 9 e 11 toneladas

08
Paccar Financial
Banco da DAF chega ao Brasil “com apetite”

12
Polêmica
Especialistas criticam projeto para CNHs

16
Economia
Tora compra 180 caminhões Scania da nova geração

20
Mercedes-Benz
Josinaldo se surpreende com economia do Actros

06
Distribuição
Jamef confirma economia do Accelo com caixa automatizada

10
Decisão Provisória
Suspensas multas para carretas LS com quarto eixo

14
Desregulamentação
Proposta permite AETs para todo tipo de carga

18
Energia renovável
Gás é tendência para abastecimento de caminhões

22
Aceleração inteligente
Novos Volvo oferecem até 10% de economia

Iveco apresenta novos 9-190 e 11-190

Com motores FPT de 190 cavalos, os modelos ficam até 7% mais econômicos

Com o slogan "um caminhão para seu batidão", a Iveco apresentou dia 18 de junho novidades na sua linha de caminhões. A montadora mostrou seus novos médios 9-190 e 11-190, que complementam a linha Tector. A cabine de toda linha, que parte agora de 9 a vai até 31 toneladas, também foi remodelada.

Com motor NEF45 da FPT Industrial, de 190 cavalos de potência e torque de 610 Nm, eixos Dana e transmissão Eaton de seis velocidades - sendo a 6ª uma super overdrive -, a engenharia da Iveco garante que o 9 toneladas é até 4% mais econômico que seus concorrentes diretos: VW Delivery e MB Accelo. No 11 toneladas, a economia chega a 7%, assegura a montadora.

O diretor de Vendas e Marketing, Ricardo Barion destaca que a grande maioria dos clientes desta faixa de potência são autônomos que dirigem o próprio caminhão, sobretudo na entrega urbana de cargas. "Acompanhamos a rotina destes caminhoneiros. Chegam

a subir e descer da cabine até 22 vezes num mesmo dia, depois de 14 horas de trabalho em média (das 6 às 8 da noite)", afirma.

A necessidade de conforto fez com que o degrau de acesso fosse mais baixo sem comprometer o ângulo de entrada. O para-choque continua com uma altura adequada em relação ao piso.

Ainda em relação ao conforto, a Iveco combinou com exclusividade na suspensão da cabine o coxim com mola amortecedor.

A Revista Carga Pesada testou o modelo de 9 toneladas e confirmou que a cabine realmente está bastante confortável.

O campo de visão do para-brisa também é o maior da categoria com 1,53 metros quadrados. A exclusividade da alavanca de câmbio no painel buscou possibilitar mais espaço e facilitar a movimentação no interior da cabine. A largura da cabine é outro diferencial: 210 cm (mais de 2m) com altura de 2,54 m, também a maior do segmento. E elas ganharam basculamento hidráulico, outra exclusividade.

O modelo 11-190 permite a colocação de um terceiro eixo que elevaria sua capacidade para 13 toneladas. Além dos novos modelos de 9 e 11 toneladas, toda linha Iveco Tector ganha novas cabines alinhadas com o padrão dos caminhões da marca que rodam atualmente na Europa.

Os preços de lançamento são: R$ 155 mil (9-190) e R$ 165 mil (11-190).

Veja vídeo do lançamento:

Veja atuação do veículo nas ruas de São Paulo

Accelo ganha caixa automatizada

NELSON BORTOLIN

Redução de combustível pode chegar a 3% nas operações urbanas

Novidade da Mercedes-Benz no mercado brasileiro, o câmbio totalmente automatizado dos caminhões Accelo foi testado e aprovado pela Jamef, uma das maiores transportadoras de cargas fracionadas do País. A montadora alemã é a única a oferecer caminhão para distribuição urbana com câmbio automatizado no País.

Desenvolvida em parceria com a Eaton, a caixa reconhece a inclinação da pista e realiza a troca de marchas da forma mais correta e econômica.

O motor tem 4,8 litros, um a mais que a concorrência, e normalmente é utilizado em veículos de 14 toneladas, o que proporciona o melhor torque da categoria. Segundo Marcos

Andrade, da engenharia da Mercedes-Benz, o Accelo efetivamente ocupou o espaço do consagrado 710, o Mercedinho.

Para dar uma ideia do volume de carga possível, o leve da Mercedes-Benz comporta, por exemplo, mais de 170 aparelhos de microondas.

"O Mercedes-Benz Accelo, que sempre atendeu as nossas expectativas, surpreendeu na versão automatizada, com bons resultados operacionais para a empresa", afirma Michael Oliveira, diretor de Operações da Jamef. "Há uma melhora no consumo, trazendo economia para a nossa operação de transporte. Além disso, essa tecnologia demanda menor custo de manutenção. Já o motorista ganha em conforto de dirigibilidade, melhor performance e produtividade".

A Jamef utiliza a tecnologia Sorter, sistema automatizado de distribuição de encomendas, novidade em sua unidade de Barueri/SP, que traz mais agilidade, pontualidade e segurança durante todo o processo operacional. "A Mercedes-Benz se encaixa na logística de transporte da nossa empresa", diz Michael Oliveira.

"Somos a única marca a oferecer câmbio automatizado para toda a linha de caminhões, reforçando a liderança em tecnologia e o pioneirismo no País", diz Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Clique aqui para ler mais sobre os Accelo.

No vídeo, Roberto Leoncini, da Mercedes-Benz, fala sobre a importância do câmbio automatizado na distribuição urbana de cargas

Banco da DAF começa a operar prometendo taxas competitivas

NELSON BORTOLIN

Inicialmente, o banco vai oferecer apenas o CDC. Mas, ainda neste ano, quer fechar negócios pelo Finame

A Paccar, que detém as marcas DAF, Kenworth e Peterbilt, anunciou dia 18 de junho, em entrevista coletiva realizada em São Paulo, que o banco do grupo, o Paccar Financial, começou a operar no Brasil. Instalado junto à fábrica de Ponta Grossa (PR), o banco recebeu investimentos de R$ 100 milhões no País, sendo 30% na infraestrutura necessária para funcionar e 70% em financiamentos. Com a alavancagem, segundo o diretor-geral, João Petry, seriam cerca de R$ 700 milhões disponíveis para financiar caminhões DAF.

A meta é responder por 20% das vendas da marca ainda neste ano e, por 30%, no ano que vem.

Petry explicou as razões que levaram o grupo a trazer o banco. A primeira é que o mercado brasileiro de

DAF comemora a marca de seis mil caminhões vendidos

veículos de carga é quase que totalmente dependente de financiamento. “Somente entre 10 e 15% dos negócios são feitos à vista.” Ter banco próprio é fundamental para conquistar mercado.

Outra razão é que, embora os bancos comerciais sejam responsáveis pela maior parte dos financiamentos de caminhões, de acordo com o diretor-geral, eles “pisam no freio” sempre que há uma crise como agora. Antes da recessão, os bancos de montadoras não chegavam à marca de 40% de participação nos negócios. Em 2016, atingiram 59%.

Ele também afirmou que o banco chega “com mais apetite” que a concorrência e estará aberto ao pequeno transportador e ao caminhoneiro autônomo. ***(Veja abaixo entrevista em vídeo do diretor-geral João Petry)***

Embora não tenham divulgado nenhum número, os executivos garantiram que as taxas do Paccar são competitivas porque o banco tem o melhor rating (risco) entre os concorrentes. Classificado pelas agências como A1/A+, o Paccar alega ter condições de captar dinheiro mais barato no mercado.

Inicialmente, vai oferecer apenas a linha do CDC. Mas, ainda neste ano, quer fechar o primeiro negócio com o Finame do BNDES, ao qual está em processo de credenciamento.

Segundo o diretor-geral, João Petry, cerca de R$ 700 milhões estarão disponíveis para financiar caminhões

Denatran suspende multa para carreta LS com 4º eixo

NELSON BORTOLIN

A Polícia Rodoviária está proibida de penalizar os condutores de carretas do tipo LS nas quais foram inserido um quarto eixo, desde que a alteração conste no documento do veículo.

A configuração é proibida pela portaria 38/2018 do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). E foi o próprio Denatran que publicou ofício dia 24 de maio deste ano voltando atrás da decisão, pelo menos temporariamente.

No ofício 640/2019, o órgão afirma haver divergências de interpretação a respeito da legalidade do implemento dentro do Sistema Nacional de Trânsito. Diz que há muitas ações judicias pedindo sua validade e que já foram emitidos Certificados de Segurança Veicular (CSV) para alguns desses veículos modificados.

Não há prazo para o órgão dar seu veredito.

Os técnicos não têm dúvida sobre a ilegalidade do veículo, que já foi tema ***de reportagens da Revista Carga Pesada.***

Em julho de 2017, Neuto Gonçalves dos Reis, diretor Técnico Executivo da NTC&Logística e membro da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Contran, foi "curto e grosso" quando falou com a reportagem sobre a carreta de quatro eixos: "É ilegal. Ela é curtinha. Concentra muita carga nas pontes. Tem uma série de problemas. Aqui no Brasil fazem tudo errado para forçar a legalização depois."

NOVA **FAMÍLIA TECTOR**
DE **9** A **31** TONELADAS.

www.ivecotector.com.br
CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443

IBAMA HOMOLOGADO

dp(br)

MAIS OPÇÃO COM DESIGN LINDÃO.

NO TRÂNSITO, A VIDA VEM PRIMEIRO.

NOVIDADE
NOVO DESIGN E NOVAS VERSÕES: AGORA DE 9 A 31 TONELADAS.

TRAÇÕES
4X2, 6X2, 6X4, 8X2 E CAVALO MECÂNICO 4X2.

CÂMBIO
MANUAL DE 6, 9 OU 10 MARCHAS E AUTO-SHIFT DE 10 MARCHAS.

CABINE
TETO ALTO OU BAIXO, CURTA OU LEITO.

POTÊNCIA
190 ATÉ 300 CV DE POTÊNCIA.

MAIS CAMINHÃO PRO SEU **BATIDÃO.**

FAÇA UM **TECTOR DRIVE** COM A **MAIOR NOVIDADE DO MERCADO.**

A Brand of CNH Industrial

IVECO
CARREGADA DE POTÊNCIA.

Especialistas reagem à proposta de Bolsonaro para a CNH

NELSON BORTOLIN

Pode até parecer bom, mas é ruim. O projeto de lei 3.267 que o presidente Jair Bolsonaro (PSL) levou pessoalmente à Câmara dos Deputados dia 4 de junho repercutiu muito mal entre os especialistas de trânsito. A proposta aumenta o prazo de validade de carteiras de habilitação e os pontos que os condutores podem acumular sem ser punidos. E também acaba com o exame toxicológico para os motoristas profissionais.

Um dispositivo do projeto que passou praticamente despercebido abre portas para desregulamentar as combinações de veículos de carga ***(leia mais nas páginas seguintes)***.

Para os especialistas, o efeito do projeto, caso vire lei, será aumentar o número de acidentes e mortes nas rodovias e vias urbanas do País.

Em entrevista à Carga Pesada, o consultor e palestrante Luiz Antônio Pigozzo disse não ter dúvida de que o projeto de lei é um retrocesso e, se aprovado, vai piorar a situação do trânsito. "Eu entendo que é uma medida que pune os bons motoristas e premia os indisciplinados."

De acordo com ele, que durante 35 anos exerceu várias funções na Scania, o Brasil disputa com a Rússia o terceiro lugar em número de acidentes de trânsito, perdendo apenas para a China e a Índia. "Vamos nos tornar o primeiro da lista", prevê.

Clique aqui para ler a reportagem completa.

G/PAC

40
ANOS

VOLVO NO BRASIL

www.volvo.com.br

VOLVO
VOLVO GROUP

Projeto põe em risco regras para configurações de veículos de carga

NELSON BORTOLIN

Proposta de Bolsonaro para o Código de Trânsito permite AET para cargas comuns, em desacordo com a legislação atual

O polêmico projeto de lei 3.267, que muda as regras para a CNH, tem ainda um dispositivo que passou praticamente despercebido. Caso seja aprovado, pode "desregulamentar totalmente o transporte rodoviário de cargas no Brasil". A opinião é do editor do Guia do TRC e presidente da Associação Brasileira de Logística Pesada (Logipesa), João Batista Dominici.

Segundo ele, é o que vai acontecer se prosperar a mudança do artigo 101 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O projeto retira a palavra "indivisível" do texto em vigor: "Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos

limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias."

"A retirada da palavra faz toda a diferença porque abre portas para o transporte de carga comum, de carga convencional, em desrespeito às dimensões regulamentares, conforme preceitua a resolução 210, do Conselho Nacional do Trânsito (Contran), que define pesos e dimensões máximas permitidas para os ônibus e veículos de carga", afirma Dominici.

Diante da possibilidade de transportar uma quantidade maior de cargas, as transportadoras vão adquirir veículos acima dos limites legais. "Será prejudicial principalmente às pequenas transportadoras e transportadores autônomos de carga sem condições para investir em novos equipamentos e lidar com obtenção de AETs", diz ele.

O projeto desestimula os transportadores que investem em equipamentos caros para puxar cargas excedentes da forma correta. O presidente da entidade lembra que os veículos especiais não são autorizados pela lei a transportar cargas comuns. Contraditoriamente, o projeto de lei quer permitir que carretas comuns carreguem cargas não convencionais excedendo os limites legais.

Domnici diz que legislação brasileira já foi bastante flexibilizada por portarias e resoluções, atendendo interesses econômicos, sempre com o objetivo de se carregar mais carga com o mesmo veículo. Para o presidente da associação, a resolução 210 é completa, traz todas as possibilidades para o transporte de forma segura no Brasil e, mais importante, leva em conta toda a infraestrutura nacional, como gabarito e capacidade portante das pontes e a largura de faixa de trânsito da maioria das nossas estradas.

Transportadora Tora compra 180 *novos Scania*

Uma das maiores operadoras logísticas do País, a empresa também contratou os principais serviços da montadora

Com um aporte de R$ 69 milhões, a Tora Transportes – um dos maiores operadores logísticos do País – adquiriu 180 caminhões da Nova Geração da Scania, todos com freio auxiliar Retarder.

O lote está dividido em 130 unidades do modelo R 450 6×2 e 50 unidades do R 500 6×4. As entregas, que começaram em fevereiro e chegaram a cerca de 100 unidades, serão concluídas até outubro.

Em cinco meses, a empresa já notou uma economia de 10% e imagina atingir outros 3% de redução de custos com a solução completa Scania. O negócio foi fechado pela Casa Scania Itaipu, que atende o cliente na sua matriz, em Contagem (MG).

A Tora faturou R$ 675 milhões em 2018 e tem previsão de

O diretor de Operações da Tora, Pedro Estrugiaki, fala das vantagens dos serviços flexíveis

crescer 14% neste ano. Só de impostos, a transportadora recolheu R$ 103 milhões no ano passado.

Segundo o vice-presidente Édson Fernandes, a frota própria da empresa é responsável por 30% do seu faturamento. Outros 40% vêm dos agregados e mais 30% dos carreteiros autônomos.

São 400 cavalos na frota própria, 850 agregados ativos e mais de 2.000 autônomos que eventualmente prestam serviços para ela. Para gerenciar tantos veículos, a empresa fez investimentos recentes de R$ 25 milhões na transformação digital da cadeia logística, e conta com a parceira Truckpad. O contato com os motoristas se dá via smartphone. A telemetria dos Serviços Scania permite à empresa ter controle sobre a forma como eles atuam e se respeitam a jornada legal.

Outro grande aliado é o sistema TMA – Tailor Made for Application ***(clique aqui e leia mais).***

"Estamos muito satisfeitos com os serviços da Scania. Por isso, resolvemos adquirir a solução mais completa, pois comprovamos a real eficiência e o aumento da disponibilidade da frota. Nossa expectativa é reduzir em 3% nossos custos gerais já em 2019", afirma Pedro Estrugiaki, diretor de Operações da Tora Transportes.

Indústria aposta no *caminhão a gás*

Combustíveis alternativos são menos poluidores e mais econômicos

Depois do diesel e antes que a eletrificação se consolide como fonte viável para mobilidade, caminhões e maquinários agrícolas passarão por uma fase na qual serão movidos a gás. Quem diz isso é André Faria, especialista de Marketing de Produto da FPT Industrial, empresa fornecedora de motores para os caminhões da Iveco e máquinas agrícolas da CNH Industrial.

Na última Agrishow, realizada em maio em Ribeirão Preto, a FPT mostrou seu gerador de energia movido a gás, tecnologia que pode ser abastecida com Biometano, Gás Natural Comprimido (CNG) e Gás de Petróleo (GLP).

Ele diz que os frotistas assim como produtores rurais, estes como geradores de biomassa, podem se beneficiar do gás e ainda vender energia excedente.

No ano passado, a FPT lançou o motor Cursor 13 Gás Natural, que equipa na Europa o caminhão Iveco Stralis. Um ano antes, a marca apresentou o Cursor 9 Gás Natural, destinado a aplicações como transporte pesado, coleta de lixo,

O diretor comercial da Scania, Sílvio Munhoz, garante que o gás trás ganhos ambientais e tem viabilidade econômica

transporte urbano e interurbano.

A Scania é outra montadora que está investindo em veículos para combustíveis alternativos. Também na Agrishow, ela apresentou seu caminhão a gás de 410 cavalos usado pela Transportadora Morada do Sul na rota Matão/ Santos a serviço da Citrosuco, empresa que produz suco de laranja: "Além da redução da contaminação ambiental, o veículo a gás traz vantagem econômica. Ninguém vai fazer uma mudança de uma tecnologia tão segura como a do diesel se não houver vantagem econômica", afirma o diretor comercial, Sílvio Munhoz.

Segundo ele, o caminhão da Scania apresenta vantagem seja rodando com GNV seja rodando com biogás. "É suficiente para justificar a mudança de tecnologia", garante.

GIGANTE LOGÍSTICA

A UPS, uma das maiores empresas de logística do mundo, anunciou a aquisição de 170 milhões de galões de gás natural renovável (RNG) em um acordo com a Clean Energy Fuels Corp. As entregas acontecerão até 2026, com consumo anual estimado de 22,5 a 25 milhões de galões.

A companhia projeta 40% do abastecimento da frota com com gás até 2025.

André Faria, especialista de Marketing de Produto da FPT, que já dispõe de uma linha completa de motores a gás natural, de 136 hp a 460 hp

Caminhoneiro se admira com baixo consumo do Actros

Durante um percurso de 184 km de test drive, Josinaldo fez 2,27 km por litro

O caminhoneiro e diretor do Sindicam-SP, Josinaldo João da Silva, ficou admirado com o resultado de um test drive que fez em maio com o Actros 2651 a convite da Mercedes-Benz e da Revista Carga Pesada. Num percurso de 184 km na região do Rodoanel na grande São Paulo, ele esperava que o caminhão, tracionando um bitrem de 7 eixos com 57 toneladas de PBTC, fizesse 1,7 km por litro.

"Inacreditavelmente, fez 2,27 (km por litro)", disse ele ao chegar ao final do teste na fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo. A viagem, acompanhada pela reportagem da Revista Carga Pesada, durou 3 horas e 34 minutos. E a média de velocidade foi 51,5 km por hora. "Subimos a serra a 50 km, com todo esse peso, a 900 RPMs", admirou-se.

O test drive também foi acompanhado pelo instrutor da Mercedes-Benz João Carlos Moita, o "Embaixador das

No computador de bordo todos os detalhes do test drive do Actros 2651

Hélio Ribeiro, da área de marketing da Mercedes-Benz, o embaixador das estradas João Moita e o caminhoneiro Josinaldo João da Silva

Estradas", que cumprimentou Josinaldo pela performance.

Segundo a montadora, o motor OM 460 LA do Actros, de 13 litros e 6 cilindros em linha, é até 5% mais econômico, reduzindo os custos operacionais. Além disso, de acordo com pesquisa realizada pela Quest Inteligência, o custo de manutenção do Actros é 15% menor em relação aos principais concorrentes no período de 5 anos.

O Actros traz funcionalidades que asseguram mais conforto e mais rentabilidade. O piloto automático, por exemplo, é um recurso que pode proporcionar economia de combustível de até 1%. Ele reconhece as condições da pista (inclinação) e carga, por meio dos sensores do veículo, e ajusta a demanda de torque e potência do motor orientando-o para trabalhar com economia de combustível.

O freio-motor Top Brake proporciona maior potência de frenagem e maior velocidade em declives. Além disso, o Actros conta com o Retarder, sistema hidrodinâmico acoplado à caixa de mudanças que entre outras vantagens pode evitar o uso do freio de serviço em cerca de 85% das operações.

O câmbio Mercedes PowerShift é totalmente automatizado, sem pedal de embreagem. Realiza os engates de forma rápida e suave aumentando o conforto e otimizando o consumo de combustível. Oferece duas funções inteligentes: o "EcoRoll" que coloca a transmissão do veículo em neutro quando não há demanda de torque. E o modo "Power", acionado por uma tecla no painel, permite, durante 10 minutos, trocas de marchas em rotações mais altas a fim de facilitar ultrapassagens ou vencer aclives mais íngremes.

Wellington, da Usina São Manuel, que possui uma frota de 100 caminhões, 90% da marca Volvo

Clientes comprovam economia de até 10% nos novos Volvo

Algoritmos de última geração são capazes de identificar a necessidade real de torque e potência em cada trecho

Um novo software de motor, combinado com atualizações de componentes internos e um lubrificante mais avançado reduziram ainda mais os custos operacionais da linha 2020 dos caminhões Volvo FH, FM e FMX. Novos algoritmos de última geração são capazes de identificar a necessidade real de torque e potência conforme a topografia e a carga, controlando a injeção de combustível de forma ultraprecisa para reduzir o consumo.

A Usina São Manoel, com sede em São Manuel (SP), testou os novos modelos ao longo de 2018, e comprovou na prática a economia entre 9% e 10% tanto no critério km/litro quanto litros/tonelada dos novos Volvo. De acordo com o supervisor de manutenção industrial, Wellington Germano da Silva, com o sistema de aceleração inteligente, a usina poderá economizar até R$ 700 mil por

ano com combustível considerando apenas os 35 caminhões que fazem o transporte da matéria-prima. A frota chega a transportar 150 toneladas de cana por caminhão nas estradas particulares da empresa.

NOVA CABINE

A linha 2020 do Volvo VM chega com mudanças na cabine que trazem benefícios práticos para o motorista e aproximam ainda mais o design do modelo ao do FH.

As alterações incluem uma nova frente, com para-choque tripartido facilitando pequenos reparos. Para garantir ainda mais segurança, as populares luzes de posicionamento "Três Marias" aumentam a visibilidade para quem trafega na pista oposta da estrada, seja noite ou dia. Outro item de segurança é o sistema anti-intrusão (FUP) para proteger os ocupantes de carros em caso de colisões frontais com os caminhões. Um espelho frontal maior facilita manobras em espaços limitados. O segundo degrau da porta da cabine agora ficou protegido e um novo para-sol melhora o fluxo de ar para o defletor que agora é ajustável.

Toshiyuki Mishima, de Piedade (SP), testou os novos VM no transporte de cenouras e está satisfeito com as mudanças na cabine e também com a economia que está conseguindo na operação.

Toshiyuki Mishima utiliza tanto o FH quanto o VM no transporte de cenouras

Volvo elétrico e autônomo já opera em porto sueco

O Vera, o veículo de carga elétrico, conectado e autônomo da Volvo, fará parte de uma solução integrada para transportar mercadorias entre um centro de logística e um terminal portuário em Gotemburgo, Suécia. Esta primeira operação faz parte de um acordo firmado entre a Volvo Trucks e a DFDS, empresa de balsas e logística.

O Vera vai rodar numa operação real, num sistema conectado que tem fluxo contínuo de mercadorias entre o centro de logística da DFDS e um terminal portuário.

O veículo é indicado para operar em curtas distâncias, transportando grandes volumes de mercadorias com alta precisão. “Agora, temos a oportunidade de implementar o Vera em um cenário ideal e desenvolver ainda mais seu potencial para outras operações similares”, afirma Mikael Karlsson, vice-presidente de soluções autônomas da Volvo Trucks.

O objetivo é ter um sistema conectado que consiste em vários veículos Vera monitorados por uma torre de controle. A colaboração com a DFDS é um primeiro passo para implementar o Vera em uma operação de transporte real em estradas públicas, dentro de uma área industrial.

Projeto leva conectividade ao campo e às estradas

Uma parceria entre oito empresas das áreas de maquinário agrícola e tecnologia da informação tem como meta levar conectividade aberta para 5 milhões de hectares no campo, uma área equivalente ao estado do Rio Grande do Norte. A iniciativa vai beneficiar os caminhoneiros que rodam pelas estradas das regiões que serão abrangidas.

Trata-se do projeto ConectarAgro, realizado pelas empresas: AGCO (Massey e Valtra), Bayer (Climate), CNH Industrial (Case IH e New Holland), Jacto, Nokia, Solinftec, TIM e Trimble. A tecnologia é o 4G de 700 MHz, já usada pelos smartphones nas áreas urbanas do País.

"Como já acontece com os caminhões, as máquinas do campo contam com altíssimo grau de tecnologia embarcada", diz o diretor de Tecnologias Digitais da CNH Industrial para a América do Sul, Gregory Riordan.

Alexandre Dal Forno, da TIM, afirma que a proposta do ConectarAgro beneficia também o caminhoneiro "tão necessitado de uma melhor cobertura (de internet) nesse Brasil tão grande."

Leia mais clicando aqui

Dal Forno, da TIM e Gregory, da CNH: apenas 10% do território nacional é coberto por algum tipo de conexão de dados e voz confiável.

Actros chega a 240 km/h na Copa Truck

Os pilotos André Marques, Wellington Cirino e Débora Rodrigues mostram a potência do veículo da Mercedes-Benz

A força e o desempenho do caminhão extrapesado Actros 2646 da Mercedes-Benz está sendo demonstrada na Copa Truck ***www.copatruck.com.br***. Durante as provas, o veículo pode atingir até 240 km/h. Nos autódromos, o motor eletrônico Mercedes-Benz alcança a potência de 1.250 cv a 3.500 rpm, quase três vezes mais em relação aos 460 cv a 1.900 rpm do Actros de série.

O torque máximo chega a 5.500 Nm a 2.000 rpm nas competições, mais que o dobro dos 2.300 Nm a 1.100 rpm da aplicação nas estradas. Ou seja, o Actros despeja muita potência para obter altas velocidades nas pistas de competição e usa o alto torque para ultrapassagens e retomadas.

A AM Motorsport utiliza três caminhões Actros 2646 na temporada deste ano, com os pilotos André Marques (número 77 e caminhão nas cores preto e dourado), Wellington Cirino (número 6, totalmente dourado) e Débora Rodrigues (número 7 e Actros nas cores rosa e branco).

"Nessa atmosfera de competição, o piloto que conduz o Actros pode perceber toda a força, alta performance, robustez, resistência e confiabilidade que são amplamente reconhecidos pelas estradas do Brasil no transporte de cargas. Este campeonato é uma vitrine muito especial, que atrai um grande público, reforçando ainda mais a imagem da Mercedes-Benz como marca *top of mind* em caminhões no País", afirma Ari de Carvalho diretor de Vendas e Marketing Caminhões da Mercedes-Benz do Brasil.

Além das adequações no motor, os Actros passam por uma preparação muito específica para as disputas na pista, com modificações no trem de força, chassi e cabina. Os caminhões de competição recebem, por exemplo, diversas alterações na suspensão, aerodinâmica e freios, otimizando assim o aproveitamento da força do motor. Isso assegura mais rapidez nas pistas, com velocidades maiores e retomadas mais agressivas. Essa vantagem é muito importante especialmente nas curvas.

Entre as mudanças, destacam-se ainda a menor distância entre o solo e o chassi, rebaixamento do parachoque, suspensão especial e redução da distância entre eixos. A estrutura do para-choque e a carenagem lateral são projetadas para adequar a aerodinâmica ao caminhão de corrida, bem como a refrigeração dos freios, pneus e amortecedores. Já a segurança é garantida pelos freios a disco nas quatro rodas, com sistema especial de resfriamento a água e ar.

A cabina do caminhão também é totalmente reconfigurada. Ela é menor e recebe banco tipo concha para competições, e também o santantonio, barras de proteção que contribuem para a segurança do piloto.

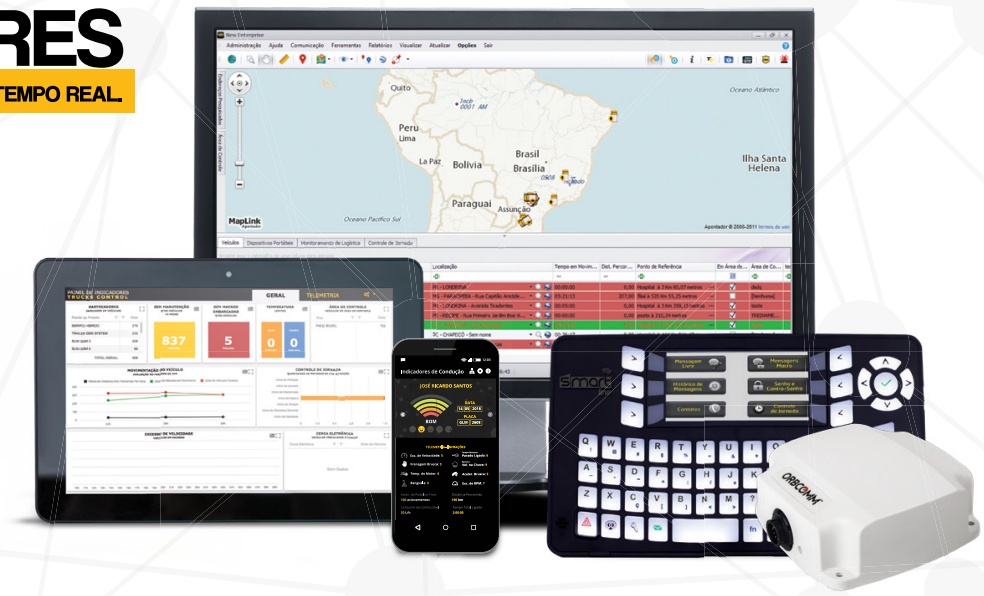
Cirino conta a sua experiência de dirigir na Copa Truck com o caminhão da Mercedes-Benz

INTERATIVIDADE
PARA SUA FROTA

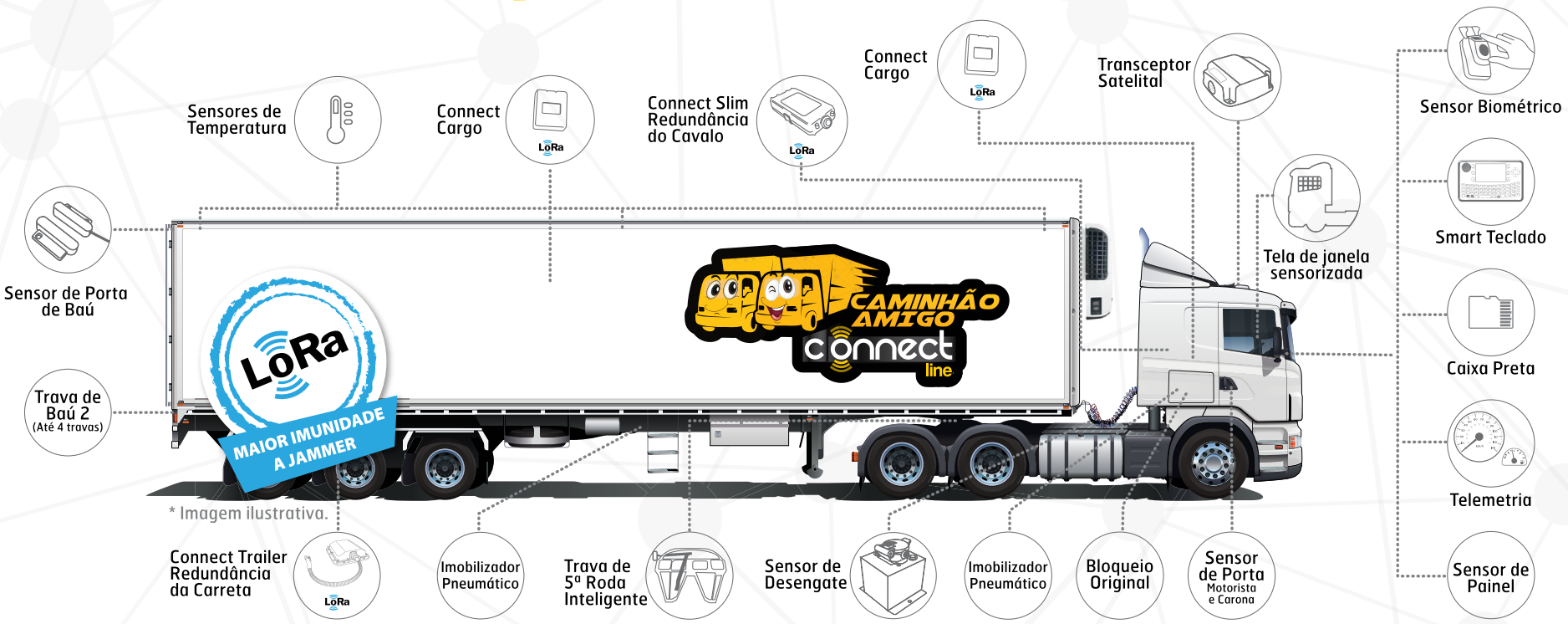
PAINEL DE INDICADORES
ACESSO À INFORMAÇÕES IMPORTANTES DE TODOS OS SEUS VEÍCULOS EM TEMPO REAL.

NEW ENTERPRISE
CERCA ELETRÔNICA, ACOMPANHAMENTO LOGÍSTICO E MUITO MAIS!

NEW MAPS
INDICADORES DE CONDUÇÃO, CHECK LIST E MUITAS OUTRAS NOVIDADES!



CONFIRA TODOS OS EQUIPAMENTOS:
TRUCKS CONTROL



Comunicação Satélite de Alta Órbita: inmarsat

Equipamento: ORBCOMM™

TRUCKS CONTROL

Rastreamento, Conectividade, Interatividade e Comunicação Global.

Trucks Comércio e Tecnologia de Rastreadores e Comunicações Ltda.

43 3377.5200 • vendas@truckscomercial.com.br