



OS CAMINHÕES

❖❖❖
*O País gastava
 US\$ 166,1 milhões
 importando veículos,
 mais do que era gasto
 com trigo e petróleo.*
 ❖❖❖

A indústria automobilística brasileira nasceu com o caminhão. De 1957, quando a indústria foi criada, a 1960, os automóveis tráfegaram na rabeira da estatística: dos 321,1 mil veículos fabricados no período, 48,10% eram caminhões, 35% utilitários e 16% automóveis. Foi pensando em caminhões que Getúlio Vargas incentivou a criação da indústria automobilística, preocupado com os dólares que o País gastava importando veículos: US\$ 166,1 milhões em 1951, mais do que era gasto com trigo e petróleo, 60% dos quais referentes a caminhões - que exigiam desembolso de quase US\$ 100 milhões/ano.

Mais preocupado com a política e a balança de pagamentos, é pouco provável que Ge-

túlio imaginasse que o Brasil tivesse um dia a quinta maior indústria de caminhões do mundo. que de 1957 até 2005 produzisse quase 1,5 milhão desses veículos.

Embora o primeiro caminhão nacional - um Ford F-600 a gasolina, com motor V8 de 167 cv - tenha sido feito em 1957, o País já montava caminhões antes com considerável quantidade de peças nacionais. A Ford começou em 1919, a General Motors em 1925 e a primeira montadora especialista na montagem de caminhões, a International Harvester, chegou em 1926. A Fiat veio em 1928.

Mas com a quebra da Bolsa de Nova York (1929) e o fim do ciclo do café, o negócio de caminhões desabou e só seria retomado em 1946. É quando a Vemag traz o Kenworth e, em 1949, a FNM monta no Rio mais

ÕES



de duzentos Isotta Fraschini. Em 1951 a estatal passa a montar o Alfa Romeo D-9500.

A FNM fora criada em 1938, pouco antes da guerra, para produzir e dar manutenção a motores de avião, mantendo-se nessa atividade por mais de dez anos. Em 1949 passou a ser empresa de economia mista para montagem de caminhões, mas a Isotta Fraschini vai à falência na Itália um ano depois.

Em 1958 a FNM lança o modelo D 11.000, da Alfa Romeo, vendendo quatro mil unidades. Carinhosamente apelidado de Fenemê, desde que foi lançado em 1956 e até 1960 - quando foi encerrada a produção -, a FNM produziu cerca de 15 mil unidades, aí incluídos chassis de ônibus. Com a concorrência já fortemente acirrada nos anos 60, a FNM começa a perder mercado. Em 1967 operava com apenas

38% da sua capacidade.

Em fins de 1976 é adquirida pela Fiat Diesel, que lança o FNM 210S, com motor de quatro cilindros e 5 litros, modelo intermediário de seis cilindros e 7,4 litros, e pesado de seis cilindros e 13,8 litros. A Fiat FNM produziu caminhões até 1985. Já a Fiat retomou a produção de caminhões em 2000 e as encerrou em 2005, deixando a atividade para sua co-irmã e parceira de grupo, a Iveco.

Segundo dados da Anfavea, em junho de 1957 também foi lançado o Chevrolet Série 6.500 e o primeiro Mercedes-Benz, o L-312. Em julho desse ano vem o FNM D-1100, e em agosto, o Mercedes LP 331. Em 1958 seria a vez dos Mercedes-Benz LP-321, dos Chevrolet Série 3.100 e dos Mercedes-Benz LP-331.

A fabricação do pioneiro Mercedes L 312, apelidado de

Torpedo, marcou a quebra de tabu existente no Brasil dos anos 50, segundo o qual, por razões climáticas, seria impossível fundir aqui bloco de motor diesel. Mas, com apoio de engenheiros da Mercedes-Benz, em 1955 a Sofunge não só passa a fundir blocos de motores da



*Cavalo mecânico Mercedes-Benz 1941
exposto no salão de 1990.*

*Tabu existente nos
anos 50 rezava que,
por razões climáticas,
seria impossível fundir
bloco de motor diesel
abaixo do Equador.*

montadora alemã, como atinge qualidade equiparada às fundições da Europa e dos Estados Unidos. Depois de parceria de catorze anos em 1969 a Mercedes-Benz adquire o controle da Sofunge, que entraria para a história como marco de capacitação da metalurgia brasileira.

Dentre os vários sucessos de vendas da Mercedes-Benz, o modelo L 1113, produzido de 1969 a 1987, foi o recordista nacional, alcançando produção acumulada de mais de 207 mil unidades. Dados do Denatran indicam que mais de 184 mil L 1113 ainda podem estar rodando pelo País.

Em 1958 é lançado o International Harvester N-167 e chega também a Scania-Vabis com o pesado L-75, que dois anos depois teria 75% de nacionalização do seu peso. Com capacidade para fabricar 1,2 mil caminhões em um turno a Scania injetara quatro milhões de coroas suecas na fábrica de

São Bernardo do Campo, que em 1959 tinha 240 empregados e que o presidente João Goulart inauguraria em 1962.

Em 1965 a Scania exporta um caminhão para Uruguai, abrindo caminho ao mercado exterior - hoje exporta mais da metade da sua produção -, e em 1966 lança o L-76. A partir de 1971 vai progressivamente aumentando as famílias de caminhões e respectivos chassis de ônibus: entre outros, produz o primeiro veículo turbo de linha regular, o primeiro motor acima de 300 cv, direção hidráulica, cabine avançada, intercooler, cabine modular, suspensão a ar, ônibus articulado e com motor traseiro.

Em 1959 a Ford lança o F-350 e a International os modelos N-149, N-184 e N-189.

Com fábrica em Curitiba, a Volvo começou no Brasil em 1978 com a montagem de ônibus. Seus primeiros caminhões chegaram dois anos depois. O N10 foi o modelo de estréia, mas o maior sucesso da Volvo foi a família, com NL 10 e 12, cerca de 38 mil unidades vendidas desde 1989 e que ficou em produção até 1999. Foi pioneira na motorização eletrônica com a importação do FH12 em 1994, mas seu modelo nacional com monitoramento eletrônico da injeção de combustível foi o NL 10 e 12, em 1996. Em 2004 registrou o melhor ano da sua história no País: 5,8 mil pesados, FH, NH, e FM, e 1,2 mil semipesados, VM17 e VM23. Os pesados conquistaram 20% de participação de mercado na categoria.

A Volkswagen começa a produzir caminhões em 1981, depois de assumir o controle da Chrysler. A história começa em 1966, quando a Chrysler International compra o controle da Simca do Brasil. Em 1969 começa a produzir o caminhão



Há 40 anos apoiando a indústria
automotiva em todo o mundo
Estratégias de crescimento sustentado e
programas de melhoria de resultados

Para conhecer-nos melhor:

Roland Berger Strategy Consultants
Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 510
04543-906 - São Paulo - SP - Brasil
Tel.: 11 3046 7111 - Fax: 3046 7222
e-mail: office_sao-paulo@br.rolandberger.com
www.rolandberger.com

Dodge D-700, para serviços pesados, mas de média capacidade. Foram muito usados em usinas de cana-de-açúcar e tiveram versão com motor a álcool. Até 1979 quando a Volkswagenwerk AG adquire o controle da Chrysler brasileira, sete modelos haviam sido lançados. Em 1981 a razão social muda para Volkswagen Caminhões. Em janeiro é lançado caminhão a álcool, o E 13, e em março os Volkswagen 11.130 3 13.130.

Em 1986 produz mais de 15 mil unidades. Nova revolução viria com a criação da Autolatina, em 1987, e em 1990 a fábrica de caminhões muda para o bairro do Ipiranga, em São Paulo. Em 1996 investe US\$ 250 milhões na fábrica de Resende, tida como das mais modernas do mundo. A partir de 1999 sua produção cresce: de 10,6 mil caminhões/ano, vai para 29,2 mil/ano em 2004, quando acumula 300 mil unidades produzidas.

A Ford atinge seu pico de produção em 1980, com 24,8 mil

unidades, e lança a linha Cargo, em 1985. Salta de 13,7 mil unidades/ano para quase 19 mil. No final de 2001 a montadora investe US\$ 200 milhões em nova fábrica em São Bernardo do Campo e cria a Ford Caminhões, com autonomia para desenvolver produtos, cuidar da rede de distribuidores e das estratégias de marketing. As vendas saltam de 13,1 mil para 16,5 mil em 2004.

A Agrale, arrojada concretização dos sonhos do gaúcho Francisco Stédile (17 maio 1922 - 9 maio 2006), iniciou a produção de caminhões em Caxias do Sul, RS, em 1983, e seu maior sucesso de mercado foi o 1600D, fabricado em 1983-1994, com motor MWM de três cilindros e 61 cv. Seu pico de produção foi em 1986, quando produziu 1,6 mil unidades para o mercado interno. Dos 816 caminhões que produziu em 2005 exportou 340, 41,55% do total.

*Caminhões International,
modelo 9200 4x2/6x4*





***50 anos da Indústria Automobilística.
A Ryder faz parte desta história.***




Com mais de 70 anos de atuação internacional, a Ryder trouxe para o Brasil, há dez anos, toda sua experiência de projeto, implantação e execução de operações de logística. Presta serviços em armazenagem, logística industrial e transporte nas cadeias de produção e de distribuição, sendo o principal operador de serviços de transporte internacional rodoviário no Mercosul.

A Ryder é importante parceira de empresas como GM, Ford, Toyota, Volkswagen, Arvin Meritor, Fiat, ZF Brasil e ZF Sachs. Ao aliar soluções inovadoras de *supply chain* a sistemas integrados de gerenciamento logístico, faz com que os produtos dos seus clientes cheguem no lugar certo, na quantidade certa e na hora certa, com compromisso, qualidade e confiabilidade. A indústria automobilística brasileira pode contar sempre com a Ryder.

Em 2005 foram produzidos 117,8 mil caminhões, 8,5% a mais do que em 2004: 77,3 mil foram vendidos ao mercado interno e mais de 38,3 mil, crescimento de 49,31%, exportados para América Latina - Argentina e Chile na maior parte - e Europa. Comparado a 2002 as exportações de caminhões em 2005 cresceram mais de quatro vezes.

Empresa pertencente ao Grupo Fiat, a Iveco inicia suas atividades no Brasil em 1998. Em 2000 monta fábrica em Sete Lagoas, - que produz veículos Iveco e Fiat Ducato -, e onde produz a linha Daily. Em 2004 só a linha Daily cresceu 84% e para atender a demanda dos pesados a fábrica vinha trabalhando em dois turnos. Colocou

no mercado mais de 25 mil caminhões de 1997, quando começou a importar, até 2005. Em 2004 as operações na América Latina mostraram seus melhores resultados, incremento de 40% de participação no mercado, provocado pela nacionalização de componentes destinados ao segmento de médios e pesados. A empresa investiu R\$ 30 milhões em 2004 e faturou •300 milhões, 78% a mais que no ano anterior.

Em 2005 produzem caminhões no País Agrale, Daimler-Chrysler (Mercedes-Benz), Fiat, Ford, International, Iveco Peugeot Citroën, Scania, Volkswagen e Volvo. A Fiat e a Peugeot Citroën desativaram a produção de caminhões em 2005. 

O homem que fez a Mercedes Brasil

Uma das figuras mais instigantes da história do caminhão no Brasil é a do fabricante de biscoitos Alfred Jurzykowski, que trouxe a Mercedes-Benz ao País. Polonês, formado em economia pela Universidade de Viena, Jurzykowski era dono de visão empreendedora, formidável talento e grande capacidade de trabalho. Proprietário de uma fábrica de biscoitos de chocolate nos Estados Unidos, viaja para Rio de Janeiro em 1950 apenas com o propósito de melhorar sua fonte de suprimento de cacau. Afinal, o Brasil era o maior produtor e exportador da matéria prima do chocolate.

Mas, constatando a precariedade do sistema de transporte brasileiro, vê aí boas oportunidades de negócio. Amigo do barão Von Korff, ligado à Daimler-Benz, Jurzykowski começa a importar caminhões e chassis para ônibus. O sucesso do negócio, gerido com empenho e disciplina, rapidamente transformam-no em representante da Daimler-Benz no Brasil. Instala linha de montagem no Rio, com capacidade de 10 caminhões/dia, onde recebiam pneus, bateria, estofamento e escapamento nacionais, além de polimento da pintura.

Nova linha de montagem é instalada no bairro da Moóca, em São Paulo. O sucesso do negócio provoca a vinda do então presidente da Daimler-Benz, Wilhelm Haspel, que em 1953 funda a Mercedes-Benz do Brasil, com Jurzykowski na presidência, na qual ficaria até 1960. Em 1956, quando Juscelino Kubitschek inaugura a fábrica de São Bernardo do Campo, condecora-o com a medalha da Ordem do Cruzeiro do Sul. Jurzykowski manteve a Mercedes-Benz na liderança do mercado de caminhões e ônibus no Brasil. Em 1966 quando morreu foi condecorado postumamente com a Ordem do Rio Branco.

Alfred Jurzykowski dá nome à avenida da Vila Paulicéia, em São Bernardo do Campo, onde, no número 562, está instalada a Mercedes-Benz - hoje DaimlerChrysler, que ele criou e JK inaugurou. A DaimlerChrysler só surgiria, depois de a Daimler-Benz assumir o controle mundial do grupo Chrysler, em 1998.



Alfred Jurzykowski ao lado do primeiro ônibus Mercedes-Benz fabricado em 1958



Ainda bem que a Sabó não fabrica esse tipo de vedação ou essa festa ficaria sem champanhe.



Homenagem da Sabó aos 50 anos da Indústria Automobilística Brasileira.

Antes mesmo de a Indústria Automobilística Brasileira nascer, a Sabó já atuava no mercado de vedação. Com a chegada das montadoras ao país, ela acabou se especializando no mercado automobilístico. Graças a essa parceria e ao investimento constante em inovação, qualidade e tecnologia, a Sabó se tornou hoje referência mundial em sistemas de vedação e condução. Por tudo isso, mais uma vez parabéns e também nosso muito obrigado.

SABÓ

www.sabo.com.br