

A revista da NSA Pneutec

IMPRENSTA TRUCK

Ano 3 | nº8 | 2011

COPA 2014

Pesquisa inédita mostra quais são os desafios da mobilidade urbana sobre rodas nas 12 cidades-sede do mundial no país

Saúde:
Conheça o Hospital
do Homem

Seja aprovado
na Inspeção
Veicular

RODAS DE ALUMÍNIO - FORJADAS

- ▶ Mais leves, aumentam a capacidade de carga útil do veículo
- ▶ Mais resistentes e duráveis
- ▶ Oferecem melhor desempenho e dirigibilidade
- ▶ Proporcionam menor custo de manutenção
- ▶ Permitem economia de combustível de até 3%
- ▶ Melhor dissipação de calor. Temperatura média de rotação muito inferior às outras rodas, aumentando a vida do pneu e das lonas de freio
- ▶ Melhor aspecto visual dos veículos

Comparativo de peso



**Roda Forjada de Alumínio
Super Brake - Duroline**

Roda de Aço

DESCRIÇÃO (TIPO DE COMPOSIÇÃO)	RODA	RODA FORJADA DE ALUMÍNIO SUPERBRAKE TOTAL (Kg)	RODA DE AÇO TOTAL (Kg)	DIFERENÇA
27 rodas	22.5" x 8.25"	621 Kg	1.188 Kg	567 Kg
23 rodas	22.5" x 8.25"	529 Kg	1.012 Kg	483 Kg
18 rodas	22.5" x 8.25"	414 Kg	792 Kg	378 Kg
09 rodas	22.5" x 8.25"	207 Kg	396 Kg	189 Kg

60 anos de NSA Pneutec

Em ritmo de comemoração, a 8ª edição da Imprensa Truck traz um especial sobre os 60 anos da NSA Pneutec, que será comemorado no mês de novembro. A matéria de capa traz duas entrevistas com importantes profissionais do setor de borrachas, que retratam a evolução do ramo nas últimas seis décadas.

Em gestão, apresentamos uma pesquisa inédita sobre as condições de mobilidade urbana e transporte sobre pneus para a Copa de 2014. Além disso, esta edição traz dicas de saúde, manutenção para a inspeção veicular e uma entrevista com o piloto brasileiro pioneiro do Rally Dakar, Klever Kolberg.

Boa leitura!

Giulio César Claro

Expediente

A Revista ImpreNSA é uma publicação Trimestral da NSA Pneutec.

Diretor Executivo:
Giulio Claro

Jornalista Responsável:
Talita Scotto Mtb: 56.606

Edição de Arte e Diagramação:
Oziris Zaniboni

Gestão de Conteúdo e Coordenação:
SP8 Comunicações

Administração:

Nsa Pneutec
Fábrica 1
Rua Indiaporã, 161 - Cumbica - CEP 07232-090
Guarulhos - SP - Fone: 11- 2412-7173
Fábrica 2
Rua Guanabara, 114 - Jd. Represa -
CEP 06529220 - Santana de Parnaíba - SP -
Fone: 11- 4156-3421

Truck/Auto Center Recamar
Rua Balsa, 1010 - Freguesia do Ó - CEP 02910-001
São Paulo - SP - Fone: 11- 3932-7905

Raposo Tavares terá trecho duplicado

Para atender as reivindicações sobre falta de segurança e tráfego intenso de 6 mil motoristas que circulam na Rodovia Raposo Tavares, as obras de duplicação, entre Araçoiaba da Serra e Itapetininga, foram iniciadas no início de julho. O trecho terá 50 km de extensão orçados em R\$ 177 milhões. Neste valor, estão inclusos obras como pontes, áreas de drenagens e viadutos e a abertura e pavimentação da segunda pista.



Vipal cria banco próprio

Para ampliar negócios do setor, a Vipal financeira passa a ser Banco Vipal para atender o mercado de reforma de pneus. Os principais produtos oferecidos pelo banco serão capitais de giro, linhas de financiamentos, antecipação de crédito, prestação de serviços financeiros e empréstimo consignado. "Os clientes necessitavam de um apoio de quem realmente os conhecia e entende as peculiaridades deste segmento", explica o diretor financeiro operacional do Banco Vipal, Edson Rampon. A partir de agora, o Banco Vipal passa a contar com outras linhas de crédito para investimentos como recursos providos do BNDES.

Volvo fabrica ônibus híbridos no Brasil



A partir deste ano, a Volvo Bus Latin América irá fabricar ônibus híbridos no país e a fábrica irá produzir o chassi 7700 Hybrid movido à eletricidade e a diesel. A nova tecnologia, além de economizar diesel em até 35%, reduz emissões de gases poluentes entre 80% e 90%. O ônibus terá sistema que integrará dois motores, um a diesel e o outro elétrico, sendo que o propulsor alimentado a diesel funciona a partir da velocidade 20km/h. O

Brasil foi o escolhido para comercialização dos chassis pelo potencial de vendas no país.

Autopromotec 2011 traz novidades para o mercado automobilístico

A Autopromotec - 24ª Bial de Produtos Automobiliísticos reuniu milhares de visitantes entre os dias 25 e 29 de maio, no Centro de Exposições de Bologna, Itália, local que movimenta 3,6 milhões de euros em produtos automobilísticos. Em 14 salas de exposição, os representantes da indústria conferiram novidades em equipamentos para oficinas de reparo, pneus, máquinas, peças, entre outros produtos. O destaque da feira foi as inovações dos pneus e os equipamentos utilizados em caminhões. Confira todas as novidades mostradas pela Bial no portal <http://www.autopromotec.it/>





Rodízio de pneus em dia garante economia de combustível e direção segura

Para prevenir o gasto irregular, o rodízio de pneus é uma parte importante da manutenção de caminhões e ônibus. O cuidado serve para compensar a diferença em desgaste de cada pneu, permitindo um aumento em quilometragem e eficiência, o que proporciona estabilidade, especialmente em curvas e freadas.

Para o técnico de frotas da NSA Pneutec, Espedito Garcia de Medeiros, o rodízio de pneus deve ser feito a cada 10 mil quilômetros, ou antes, conforme indicação do manual do veículo. “Esta manutenção deve ser feita sempre acompanhada de um especialista, que poderá avaliar com precisão qual é o momento ideal para realizar a troca”, explica.

Para Medeiros, o veículo que realiza o rodízio terá boa dirigibilidade, economia de combustível, garantia de um desgaste uniforme dos pneus e segurança real do veículo. “Não fazer o rodízio pode significar prejuízo no bolso já que transitar com desgaste maior que 1,6mm de profundidade (quando o pneu já pode ser considerado careca), é ilegal e passível de multa”, afirma.



Espedito Garcia de Medeiros, Técnico de frotas da NSA Pneutec



Falta de conservação, excesso de emissão de gases poluentes e falha nos itens de segurança são os principais causadores da reprovação de caminhões na Inspeção Veicular

Manter a conservação em dia de cada veículo de uma frota é motivo principal para garantir a aprovação do veículo na Inspeção Veicular realizada em São Paulo. Em uma frota com mais de 1 mil caminhões, por exemplo, é importante ter as revisões preventivas em dia e ainda contar com vistorias de checklists que devem ser feitas nos intervalos da revisão.

O conselho é do gerente nacional de frota Walter Júnior da **Braspress Transportes Urgentes**. Para ele, as principais causas de reprovação são devido a itens relaciona-

dos a contaminação do Meio Ambiente. “Emissão de gases poluentes e vazamento de fluidos, como óleos, aditivo de arrefecimento e graxas são alguns exemplos. Além disso, itens de segurança como iluminação, barras e terminais de direção, pneus, freios e suspensão também reprovam”, afirma.

A não revisão preventiva leva a inúmeros problemas mecânicos que se não resolvidos, geram outros defeitos e a solução torna-se onerosa. “No momento da



inspeção veicular aquela gota de óleo que pingou no chão se torna motivo para reprovação. Por isso, a lição de casa precisa ser feita o ano todo e não apenas para ser aprovado no momento”, alerta Walter Júnior.

Previna-se!

Confira dicas para a conservação da frota:

- Siga os intervalos de revisões preventivas determinados pelo fabricante e descritos no manual do fabricante do veículo
- Fique atento aos consumos de óleos lubrificante e diesel que normalmente estão ligados a uma falha mecânica e não só ao comportamento do condutor
- Observe novos ruídos que antes não existiam, estes também são bons sinais que o veículo deve ser levado a uma oficina mecânica especializada

Você sabia? Hospital do Homem oferece serviços gratuitos para todas as idades

Projeto da Secretaria de Estado da Saúde conta com especialidades em andrologia, patologia da próstata, urologia e check-up

Chamado de Centro de Referência da Saúde do Homem ou “Hospital do Homem” como é conhecido, a unidade de saúde funciona desde 2008 na sede do Hospital Brigadeiro e oferece especialidades da andrologia, patologia da próstata e urologia gratuitas, porém, ainda é pouco conhecido e frequentado pelo único público de interesse: o homem.

Entre os tratamentos que oferece está o de andrologia, onde os pacientes podem tratar problemas de ereção, esterilidade e realizar vasectomia. Além disso, o Hospital oferece programa de paternidade, transsexualidade para atender trans-sexuais que procuram amparo psicológico e emocional, orientação legal e cirúrgica.

No departamento de patologia é possível fazer o diagnóstico e tratamento de DST (Doenças Sexualmente Transmissíveis), infecções da próstata causadas por vírus e bactérias, tratamento de tumores, etc. Na área de urologia, há profissionais da nefrologia, endocrinologia e neurologia



Instalações do Hospital do Homem

que podem atender os pacientes com hipertensão renovascular e transplante renal, disfunções da vesícula e urologia geriátrica e plástica.

O Hospital do Homem funciona no Hospital Brigadeiro, localizado na Av. Brigadeiro Luis Antonio, 2651 – Jardim Paulista – São Paulo. Mais informações nos telefones (11) 3170-6100 ou (11) 3170-6184.

TNT Mercúrio é homenageada na NSA Pneutec

Para parabenizar pelos 133 mil litros de combustíveis economizados com a reforma de pneus feita na NSA Pneutec, a transportadora TNT Mercúrio foi a homenageada do mês de agosto. A empresa é cliente desde 2004 e já recapou 2,3 mil pneus com a NSA Pneutec. O gerente de manutenção Luiz Ratti e o supervisor de manutenção Edmilson Ramos receberam a placa em forma de agradecimento.



Sr. Luiz Ratti – Gerente de manutenção TNT-Mercúrio



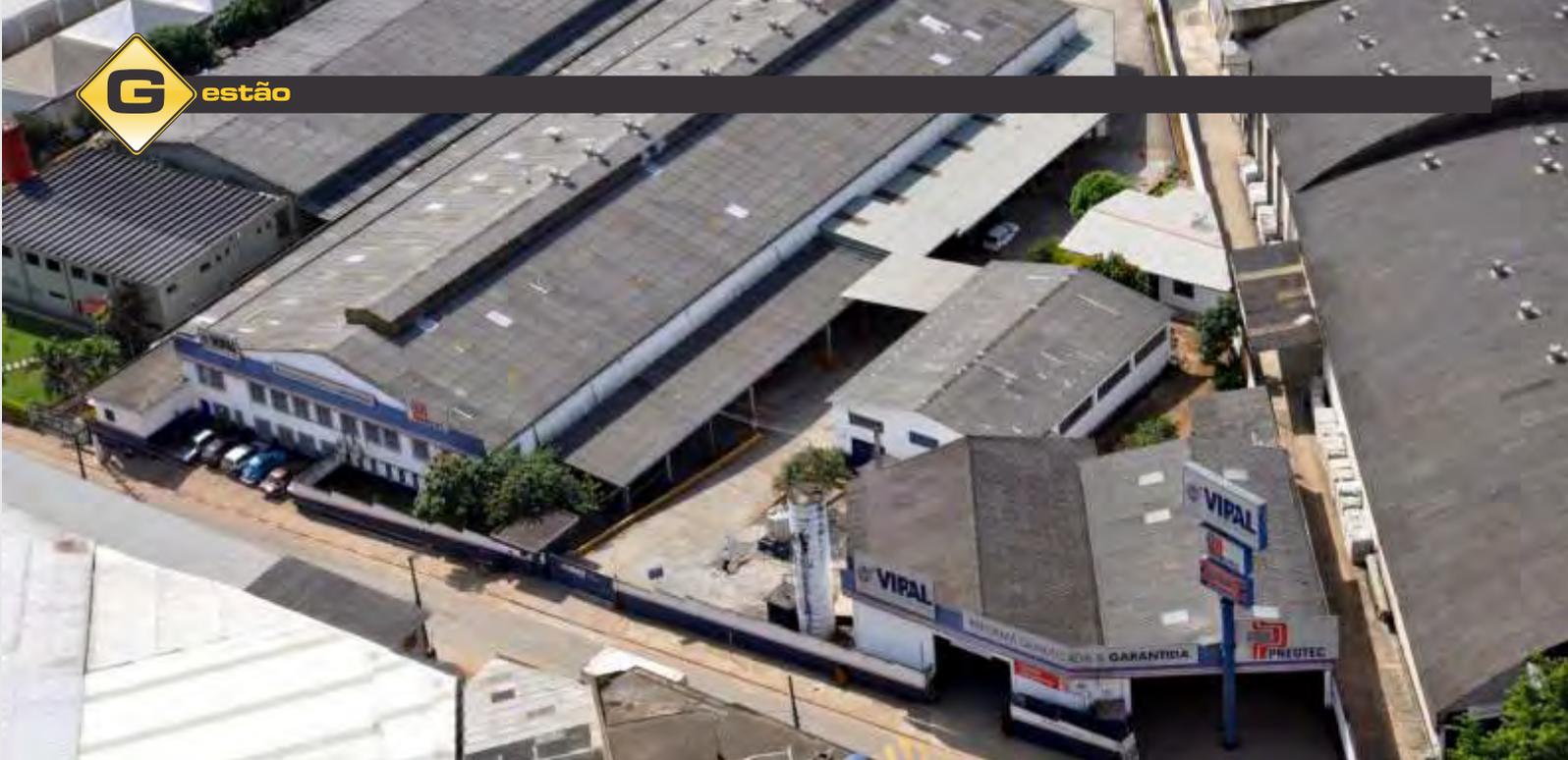
Sr. Edmilson Ramos
Supervisor de manutenção TNT-Mercúrio

L egislação

R\$ 8,5 bilhões devem ser arrecadados com o fim da carta frete

Com a nova regulamentação da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre), que torna obrigatório o pagamento via depósito bancário ou via inserção de créditos em um cartão operado por uma administradora habilitada pela ANTT, o fim da carta frete deve gerar R\$ 8,5 bilhões em tributos e contribuições previdenciárias e a bancarização de cerca de meio milhão de caminhoneiros, de acordo com a empresa Pamcary.

Todas as transportadoras devem estar registradas junto à administradora de pagamento, pois só assim é possível ter acesso ao código de identificação que permite efetuar a transação. A transportadora que negligenciar o pagamento poderá ser multada em 100% do valor do frete e o autônomo que não receber dentro das novas regras poderá perder o registro RNTRC (Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Carga).



Vista aérea da Fábrica 2 da NSA Pneutec em Guarulhos, grande São Paulo

NSA Pneutec completa 60 anos no mercado de reforma de pneus!



Há 60 anos, a NSA Pneutec dava os primeiros passos quando o mercado de reforma de pneus ainda era uma novidade e poucas empresas exploravam o setor. Há seis anos, de um lado estava a NSA Pneus e de outro a Pneutec, que a partir da experiência de ambas, formaram a maior reformadora de pneus de São Paulo.

As empresas, entre as mais antigas do segmento, foram fundadas junto com a expansão do transporte urbano e do avanço da indústria em São Paulo. Em uma parceria com a Rede Autorizada Vipal – uma das maiores indústrias de produtos e treinamentos para reforma de pneus do mundo, a atual NSA Pneutec há 10 anos ganhou dimensão e hoje tem capacidade de reformar 10 mil pneus/mês.



Giulio Cesar Claro, sócio da NSA Pneutec.

IT - Como foi a abertura da NSA Pneutec há 60 anos?

GC: Fundada em 1951 por Mario Del Sante, Alberto Canepa e Vincenzo Rondino, a Pneutec foi uma das primeiras reformadoras do Brasil. A empresa nasceu para atender as grandes companhias de transporte do Brasil em uma época que recapagem de pneus era novidade. Na mesma época e aos 19 anos, Sidney Antonio Claro inaugurava sua primeira borracharia em São Paulo. Na ocasião, a Pneutec era só um símbolo e ele sabia que um dia competiria de igual para igual. Depois de cinco anos, ele fundou a Pneus Brascap, reformadora que atuou até 1995 e foi antecessora da NSA Pneus.

IT - Como a Pneutec nasceu e qual a importância dela para o segmento?

GC: A Pneutec nasceu da necessidade de economia de pneus nos anos 50, com o avanço da indústria e dos meios de transporte. Em 2005, os irmãos proprietários da NSA Pneus tiveram a oportunidade de assumir a Pneutec e criaram uma das maiores empresas do Brasil de reforma de pneus, a NSA Pneutec. Hoje, a companhia atua no mercado da grande São Paulo, litoral e interior paulista. Em suas três unidades, a NSA Pneutec tem capacidade para reformar 10 mil pneus ao mês, além de 4 Truck Centers em São Paulo que distribuem pneus da marca Fate.

Em entrevista especial, confira a trajetória de sucesso de quem oferece a matéria prima e é líder no segmento de borrachas e quem coloca o pneu para rodar com segurança e qualidade. Nesta edição, Vicencio Paludo, fundador da Borrachas Vipal e Giulio Cesar Claro, sócio da NSA Pneutec.

IT - O Brasil lidera o ranking latino-americano de reforma de pneus. Diante deste cenário, como a reforma de pneus no país evoluiu nos últimos 60 anos?

GC: Com tecnologia de ponta, hoje o Brasil é seguramente o país que mais reforma pneus proporcionalmente ao número de veículos. São quase duas reformas para cada pneu produzido de carga. Nos últimos anos, devido aos pneus convencionais serem massivamente substituídos por pneus radiais, o índice de recapabilidade baixou de quatro para menos de duas reformas por pneu produzido.

Graças à evolução de máquinas de inspeção, passando pelos tornos automáticos e as autoclaves com controle de temperatura, hoje podemos dar garantia de carcaça e reforma, fato considerado impossível há 20 anos, onde o reformador era responsável somente pelo serviço prestado.

IT - Com 60 anos de mercado e experiência, quais foram as tecnologias que a NSA Pneutec trouxe para clientes, parceiros e colaboradores na hora de reformar pneus?

GC: As fábricas NSA Pneutec são dotadas de máquinas de inspeção por teste de pressão, máquina sonda que examina através de choque, rastreamento total dos produtos utilizados na reforma e a Central Lógica Programada no Autoclave, que garante que o processo de vulcanização ficará com padrões de qualidade inalterados, garantindo a qualidade do trabalho.

A obtenção do Inmetro e a certificação ISO9001 complementam o pacote tecnológico que a NSA Pneutec buscou nos últimos 10 anos.

IT - Qual é o segredo de gestão da empresa reformadora de pneus mais antiga do Brasil? Como se manter ativo em um mercado concorrido?

GC: Temos uma gestão administrativa atuante, apuramos nossos custos e conhecemos o que verdadeiramente nossos clientes precisam. Não temos medo de mudança, alias a única coisa certa em nossa empresa é a mudança, desde que seja para melhor.

IT - O que significa completar 60 anos para a NSA Pneutec? Quais são as expectativas da empresa para os próximos anos?

GC: Desejamos que a NSA Pneutec seja uma empresa centenária e em constante evolução. Nos próximos anos, vamos continuar oferecendo economia aos frotistas por meio da reforma de pneus.



Vicencio Paludo, fundador da Borrachas Vipal

Vicencio Paludo

IT - Conte um pouco da sua história brevemente. Mesmo sem estrutura, capital suficiente e tecnologia, o senhor decidiu montar uma fábrica de remendos e manchões. Há 50 anos, o que o motivou a acreditar no negócio?

VP: Comecei com um pequeno posto de gasolina e também tinha uma reformadora que fazia consertos nos pneus. Estes consertos eram importados e caros, então decidi que poderia fabricá-los, pois além de caros era difícil importá-los.

IT - Como foi a transição de uma fábrica para uma empresa líder do mercado de produtos para reforma e reparo de pneus?

VP: Isto foi acontecendo gradativamente. Sempre procurei fabricar produtos com qualidade. Investimos no CTV (Centro Técnico Vicencio Paludo) para treinar nossos funcionários de campo e nossos clientes. Sempre falo, não adianta fabricar bons produtos, se os mesmos não forem bem aplicados. Com isso, fomos crescendo, conquistando mais mercados e nos tornando líderes neste segmento.

IT: Hoje, estamos cercados de tecnologia e o processo de trabalho está automatizado. Para o senhor, o que o mercado de reforma de pneus e os frotistas ganharam com este avanço?

VP: Produtos de qualidade, agilidade na entrega, menores custos, mas mesmo com automação, a qualidade do ser humano faz toda a diferença. Por isso, investimos em qualificação constante para os nossos funcionários.

IT - Com base na sua experiência no ramo de borrachas, quais podem ser as expectativas para os próximos 50 anos?

VP: Isto vai depender de como a economia do país será regida. O Brasil precisa mais exportar do que importar. Se o país mantiver uma economia estável, teremos muitos anos para avançar no mercado. Visando o lado ambiental, reformar pneus é uma forma de contribuir para economizar recursos naturais não renováveis (petróleo), pois sabemos que cada reforma realizada economiza 57 litros de petróleo e todos nós somos responsáveis em contribuir para um desenvolvimento sustentável.

A trajetória profissional de Vicencio Paludo está disponível no livro 'Nunca é Tarde para Realizar', da editora Novo Século.



Mobilidade urbana para Copa de

Seja de ônibus, metrô, trem, taxi e avião, a locomoção no Brasil está devagar. Enquanto instituições públicas esperam por aprovações de projetos, estudos mostram que o transporte sobre pneus pode não ter qualidade nas 12 cidades-sede do mundial

Cerca de 600 mil turistas são esperados no Brasil durante a Copa de 2014, além daqueles que transitam pelas cidades-sede e pelos pontos turísticos do sul, sudeste, centro-oeste, norte e nordeste. A mobilidade urbana e a locomoção são dois grandes problemas que ainda não tem solução no país e que estão correndo contra o tempo, uma vez que as cidades precisam estar prontas na Copa das Confederações em 2013.

O crescimento desordenado das grandes metrópoles e a falta de planejamento das cidades agravam os problemas enfrentados por aqueles que dependem de transporte, como ônibus, metrô, taxi e até mesmo avião. A baixa qualidade dos serviços, a falta de pontualidade, a super lotação, as filas e a demora entre um trajeto e outro, são só algumas reclamações dos usuários.

A solução para o transporte urbano sobre pneus, segundo o executivo da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Otávio Vieira da Cunha, está no investimento, planejamento e implementação de um sistema de mobilidade e não de um conjunto de soluções isoladas. “Uma saída é ter uma rede de transporte integrada e eficiente que atenda aos desejos de deslocamento da população”, afirma.

Para Cunha, o governo federal esteve ausente durante um longo período dos grandes projetos e não priorizou o transporte público no país, além disso, algumas ações privilegiaram o transporte individual.

A solução, segundo o executivo, está na implementação do BRT (Bus Rapid Transit), um sistema de transporte utilizado em mais de 80 cidades no

mundo, no qual ônibus de grande capacidade circulam em uma rede de canais exclusivos com atributos especiais. “Um dos principais resultados esperados em nosso setor é a aprovação deste sistema. A NTU é pioneira em querer inserir o sistema no país”, afirma.

Com veículo articulado, múltiplas portas e posições de parada nas estações, pagamento e controle fora do ônibus e rampas de acesso as plataformas de embarque, o sistema BRT garante acessibilidade universal e bons espaços nas estações, além de equipamentos de informações aos usuários. “A opção do transporte coletivo é a mais benéfica para o usuário, no entanto, precisa de melhorias e os projetos precisam sair do papel”, diz Cunha.



Uma saída é ter uma rede de transporte integrada e eficiente que atenda aos desejos de deslocamento da população'

Otávio Vieira da Cunha - Presidente da NTU



2014 passa por reforma...



Estudo e mapeamento

Em 2010, o arquiteto e urbanista José Antônio Lanchoti teve uma missão importante para o Brasil: estudar e mapear as 12 cidades-sede da Copa 2014 para

descobrir como estava a situação de mobilidade e acessibilidade aos pontos turísticos, ao transporte e a rede hoteleira e de serviços. A conclusão? A mais negativa possível.

O estudo intitulado de "Novos Rumos" foi encomendado pelo Instituto Especial e teve apoio do Ministério do Turismo. Mais do que estudar a mobilidade, Lanchoti montou uma expedição para identificar como é a situação para passageiros com deficiência visual ou física e para idosos.

Para este público, a realidade é apenas uma, a de que não há nada planejado para

eles e de que não será possível trafegar pelas cidades-sede, pois não haverá condições de autonomia. "Todos os estudos e mapeamentos foram realizados de acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Quando se fala de mobilidade e acessibilidade a visão ainda é a da porta larga e da barra de segurança em alguns locais", explica Lanchoti.

Durante a trajetória pelas cidades, Lanchoti aponta que há falta de interesse das prefeituras e boa vontade de empresas, que realizam melhorias internas. "As companhias realizam modificações, mas o Brasil está em uma fase em que não é só querer, é agilidade para fazer", afirma.

A verba dos ministérios das cidades para o PAC Copa é próxima de 18 bilhões, segundo Lanchoti, no entanto, até agora não houve detalhamento de projetos para executar obras, abrir avenidas, desapropriar áreas e investir em mobilidade.

"Neste ritmo, o legado que a copa deixará será aquém. O mundo virá, mas qualquer consumidor quando é mal atendido não volta e não fala bem do local. Ninguém vai deixar de vir para o Brasil, mas corremos o risco de passar vergonha na parte urbana", comenta.

Para a iniciativa privada, o conselho de Lanchoti é investir na qualidade do veículo, das acomodações e da capacitação dos motoristas. Já o poder público deve colaborar cuidando das ruas, das calçadas, dos acessos e principalmente do itinerário para fazer um trajeto rápido, prático e planejado para não haver troca constante de veículo. "As ações devem ser em conjunto. Só assim será possível oferecer serviços de qualidade", conclui.

A expedição realizada pelo Instituto Especial e José Antônio Lanchoti está transcrita no livro "Guia Multi-Especial de Turismo Acessível", que chegará ao mercado editorial nos próximos meses.

Brasileiro pioneiro no Rally Dakar, o piloto Klever Kolberg está na profissão desde 1988 e é um dos maiores destaques das competições ano a ano. Natural de Porto Alegre, Klever Kolberg foi o escolhido para ilustrar o perfil desta edição e contar quais são os benefícios e desafios de atuar nas pistas.



Pioneiro no Rally Dakar, o piloto Klever Kolberg explica como venceu os desafios para representar o Brasil por 22 vezes e conquistar mais de 35 títulos

Em um país onde não há tradição no esporte, segundo Klever, o piloto já representou o Brasil 22 vezes e enfrentou desafios tanto do lado esportivo, quanto do lado financeiro. “Abrir as portas no Dakar foi um deles. Em 1987, quando comecei a me preparar, não havia Internet, a importação de motos era proibida e não tinha esta categoria no país”, explica.

O segundo desafio foi dar continuidade no trabalho após o pioneirismo, pois esta entrada gerou necessidade de bons resultados. “Conseguimos 18 pódios trabalhando em equipe, sendo sete de

primeiro lugar em uma categoria do Rally Dakar”, afirma Klever.

Patrocinado pela Borrachas Vipal e com 23 anos de profissão, Klever incentiva quem deseja ingressar na carreira. “Para começar é preciso duas atitudes vencedoras. A emocional, que exige paixão, persistência e superação para transformar derrotas em aprendizado, e a atitude racional, que exige disciplina, treinamento constante, dedicação ao planejamento e uma boa equipe estruturada”, explica.

Para o piloto, além das atitudes, para garantir um bom desempenho nas pistas é necessário unir equipe, tecnologia,

cuidados na manutenção do veículo e nos produtos utilizados. “Em provas multimarca, como o Rally Dakar, onde o regulamento é bastante aberto, a tecnologia faz uma enorme diferença. Procuo atender esta linha colocando a sustentabilidade acima da competitividade”, afirma.

Fora das pistas, Klever dedica seu tempo a família e aos amigos. “O tempo que sobra é pouco, por isso, quanto tenho uma folga a prioridade é a família”, afirma. A próxima parada para o piloto é no Rally Dakar em janeiro de 2012.

Agenda

Simulador “Transportando o Brasil” mostra rotina de um caminhoneiro

Já é possível viajar por estradas virtuais e fazer tudo o que um caminhoneiro faz. O simulador www.transportando-brasil.com permite pagar contas pessoais durante uma



entrega, procurar fretes na transportadora, carregar o veículo e entregar os produtos. Os jogadores podem adquirir o game por R\$ 39.

NSA Pneutec recebe homenagem da Vipal Borrachas



No mês de junho, a NSA Pneutec foi homenageada por fazer parte do 1º grupo de reformadores da Rede Autorizada Vipal desde 1997. A placa de homenagem foi entregue à NSA Pneutec durante o Encontro Regional de Reformadores Vipal, na Bahia.

Pense no seu negócio.
Nós pensamos nos seus pneus.



Terceirize a gestão de pneus com a Micropneus

Oferecemos uma solução personalizada para cada tipo de frota com serviços preventivos e corretivos dentro da empresa contratante:
Terceirização de borracharia na sede do cliente; equipe altamente qualificada; gestão de conta pneus, para rodízios e consertos e levantamento, inventário e histórico da utilização dos pneus da sua frota através de softwares.



Micropneus

Gestão de Resultados

60 ANOS



A Vipal se sente honrada em ter na sua Rede Autorizada não só uma parceira em reforma de pneus, mas uma companheira no caminho em direção à excelência.

**Parabéns pelos 60 anos
nessa estrada de conquistas!**

www.vipal.com.br/reformadepneus



Respeite a sinalização de trânsito.