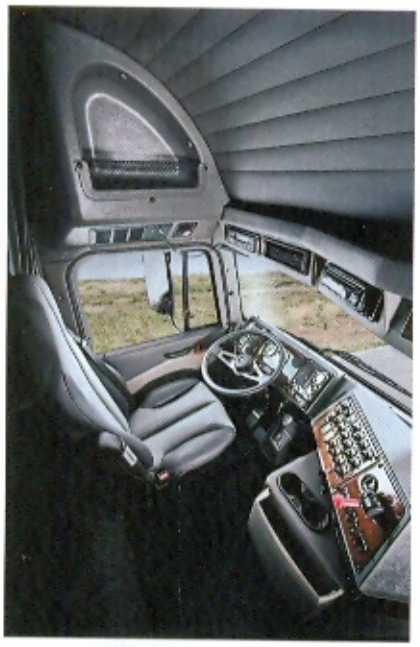
# NC² CHEGA AO BRASIL

Fabricante que nasce da "joint venture" entre Navistar e Caterpillar ainda não tem definição da planta no Brasil, mas apresentou o primeiro produto que estreia este mês, o cavalo mecânico International 9800i

texto **Andrea Ramos**

O International 9800i começou a ser produzido no Brasil em Caxias do Sul, RS, para abastecer o mercado interno

fotos divulgação



O painel e o acabamento superior da cabine remetem aos caminhões Cabover americanos. Contudo, o conforto interno é característico aos padrões brasileiros

A NC² Global – formada há cerca de um ano após uma "joint venture" entre a Navistar International e a Caterpillar – começou a produzir caminhões no Brasil. Mesmo sem uma planta própria, a produção do modelo International 9800i já teve início em terras brasileiras. Por enquanto, a fabricação acontece dentro da planta da Agrale em Caxias do Sul, RG, em um espaço locado pela NC², coordenado por uma engenharia própria.

O International 9800i é um cavalo mecânico de motorização Cummins ISM de 11 litros, com 417 cv e 205 mkgf de torque de temperatura de escapamento reduzida e freio-motor de compressão também Cummins com 395 cv de poder de frenagem. Com duas opções de tração 6x2 e 6x4, seu PBTC (Peso Bruto Total Combinado) é de 57 t e 74 t, respectivamente. A transmissão Eaton modelo FTS-20112L, tem 13 velocidades. Segundo a fabricante, por ter duplo contraeixo, suporta até 1,2 milhão de quilômetros.

A embreagem Eaton 430 monodisco a seco possui acionamento hidropneumático de baixo esforço. O modelo também conta com eixos traseiros Meritor MT46-160 e MS23-185 e freios ABS com quatro canais de série (na versão 6x4), e seis (na versão 6x2). Por dentro, o 9800i equipa alguns itens que denotam bastante conforto para o motorista, como o teto alto de série, piso plano e ar-condicionado. Chama a atenção a suspensão a ar também como item de série, assim como o pacote aerodinâmico, com saias laterais, defletores e extensões laterais para a cabine.

O design é tipicamente norte-americano. O caminhão leva aos remotos Cabover, incluindo a construção em painel plano, chassi com longarinas retas e tanque de combustível em alumínio anticorrosivo.

Al Saltiel, presidente mundial da NC², informou que nos próximo seis meses vai divulgar o local onde será instalada a planta da fabricante estimada para 2012, mas por enquanto preferiu não dar detalhes, a não ser que a nova linha de produção vá agregar mais 15 modelos a partir de 2012, quando passa a vigorar a Euro 5, cobrindo os segmentos a partir de 10 t até 74 t de PBTC (Peso Bruto Total Combinado), com motores entre 180 cv e 500 cv.

Enquanto a futura instalação não sai, a NC² vai investir US$ 10 milhões na expansão da linha de montagem existente, com planos de abrir 150 novas vagas de emprego até 2011.

Para focar bem o know-how de ambas as fabricantes, a NC² vai atuar no Brasil com a Navistar – gigante no mercado de caminhões rodoviários norte-americano – desenvolvendo pro-

> "Estamos muito felizes com a chegada ao mercado brasileiro, que é uma das nossas prioridades na operação mundial e que funcionará como centro de distribuição no Mercosul"
>
> Al Saltiel, presidente da NC²

## EM BREVE NO BRASIL

O próximo passo da NC² será o lançamento do International DuraStar, que vai atuar no segmento dos semipesados. Apesar de ser um caminhão de cabine "bicuda", algo que o Brasil não está se atentando mais, a fabricante está bem confiante em relação à aceitação do veículo por aqui.

*Vamos produzir no Brasil caminhões que possam agradar a todo o perfil de transportador e atender a todo o transporte. O cliente é quem vai dizer o que ele quer, mas vamos oferecer uma variedade de produtos,* salientou Al Saltiel, presidente da NC².

Líder de vendas em sua categoria nos Estados Unidos, Canadá e México, o DuraStar começará a ser vendido no Brasil em fevereiro próximo nas versões 4x2, 6x2 e 6x4, com motor MWM MaxxForce 7.2 litros, de 260 cv e 91,8 mkgf de torque.

O caminhão vai oferecer duas opções de transmissão: Eaton FS6406A, de 6 marchas, com tecnologia "boosted synchronizer" – que reduz o esforço de engate em até 48% nas versões 4x2 e 6x2. Ou a transmissão de 10 marchas, tipo RT8908LL, com marcha tratora para serviços pesados, na configuração 6x4.

A suspensão dianteira será mola parabólica, aliada à suspensão a ar na traseira da cabine. O banco do condutor também equipa suspensão a ar.

O modelo é indicado para operar com basculante, frigorífico, carga seca e tanque.

## EM 2012, A FABRICANTE VAI INAUGURAR SUA PRIMEIRA FÁBRICA NO BRASIL. POR ENQUANTO, PRETENDE INCREMENTAR COM R$ 10 MILHÕES SUA LINHA DE MONTAGEM NO PAÍS

dutos para o segmento rodoviário com a marca International – e a Caterpillar para o segmento fora de estrada por intermédio da marca Cat.

Os caminhões serão comercializados por meio de redes de revendedores das marcas International e Cat, e até 2015 a companhia estima estar com 60 pontos de vendas espalhados pelo País. A International, que já possui cinco pontos de vendas, fechará este ano com 10 revendas, que já inclui as empresas Grupo Konrad, Catalão, Marcosa e Grupo Saga.

Aliás, também em 2015, a fabricante faz projeções bastante ambiciosas em relação a sua participação no mercado de veículos comerciais, pois quer estar entre os cinco maiores players nacionais e no mundo prevê vendas de US$ 5 bilhões, sendo US$ 1 bilhão no Brasil.

Para Saltiel o mercado nacional, estimado para fechar 2010 com produção em torno de 140 000 unidades, poderá duplicar em cinco anos. "A Copa do Mundo e as Olimpíadas no Brasil são o melhor momento para começarmos nossas operações aqui", disse Saltiel.

Nesse primeiro momento, a companhia vai investir US$ 200 milhões em pesquisa, desenvolvimento da rede e tecnologia e equipamentos. Para a nova fábrica os investimentos estimados serão à parte, e ainda não foram divulgados pelos executivos da marca.

Questionado sobre a saída repentina da Navistar do Brasil, onde ficou de 1998 a 2002, passando apenas a se concentrar aqui na produção para exportação, Saltiel disse que "os planos agora são diferentes. Fizemos mudanças para atender o mercado brasileiro com fortes investimentos para que erros cometidos no passado não se repitam".

**FICHA TÉCNICA**

| | |
|---|---|
| **Modelo** | International 9800i 8x2 e 6x4 |
| **Entre-eixos (mm)** | 3 150 + 1 400 mm |
| **Opções de cabine** | Leito teto alto |
| **Motor** | Cummins ISM de 417 cv e 205 mkgf |
| **Capacidade de rampa carregada (%)** | 27,7/ 78 000 kg |
| **Caixa de mudança** | FTS-20112L, de 13 velocidades sincronizadas |
| **Suspençnao dianteira** | molas parabólicas, com amortecedores telescópicos |
| **Suspençnao traseira** | molas parabólicas, com amortecedores telescópicos |
| **Freios principais** | pneumático, tipo S-Came, duplo circuito, com ajustadores automáticos, a tambor na dianteira e traseira. ABS nos quatro canais opcionais |
| **Rodas/Pneus** | 295/80 R 22,5 |
| **Eixo dianteiro (máx)** | 6 000 kg |
| **Eixo traseiro (máx)** | 17 000 kg |
| **Peso em ordem de marcha (kg)** | 4 485 kg |
| **PBT técnico/legal (kg)** | 23 000 kg |
| **PBTC (kg)** | 74 000 kg |
| **CMT (kg)** | 78 300 kg |