

CAMIÕES RENAULT

GAMA C



Os estaleiros da Europa

1992; o famoso acontecimento de que se fala, seja pela preocupação de uma concorrência inovadora ou por evocar o impacto que a abertura das fronteiras a um mercado de 320 milhões de consumidores dará à economia europeia.

De qualquer modo uma coisa é certa: esta Europa que já possui a sua própria bandeira, será



Estradas e estaleiros: a polivalência dos C.

aquela dos construtores civis. Ela deverá dotar-se de infra-estruturas rodoviárias dignas das suas ambições. Ela deverá construir pontes sob os rios, como aquela que cobrirá o estuário do Sena. Ela deverá cruzar túneis através das montanhas ou sob o mar, como no "Eurotúnel". Ela deverá construir gares, portos e cidades.

A Europa irá tornar-se num imenso estaleiro.

Cada um dos países que a compõe deverá inscrever-se no movimento para não ser o refúgio desta abertura rica em promessas que marcará o fim do século 20.

A Europa que nasce abre assim grandes perspectivas de desenvolvimento a todos os sectores

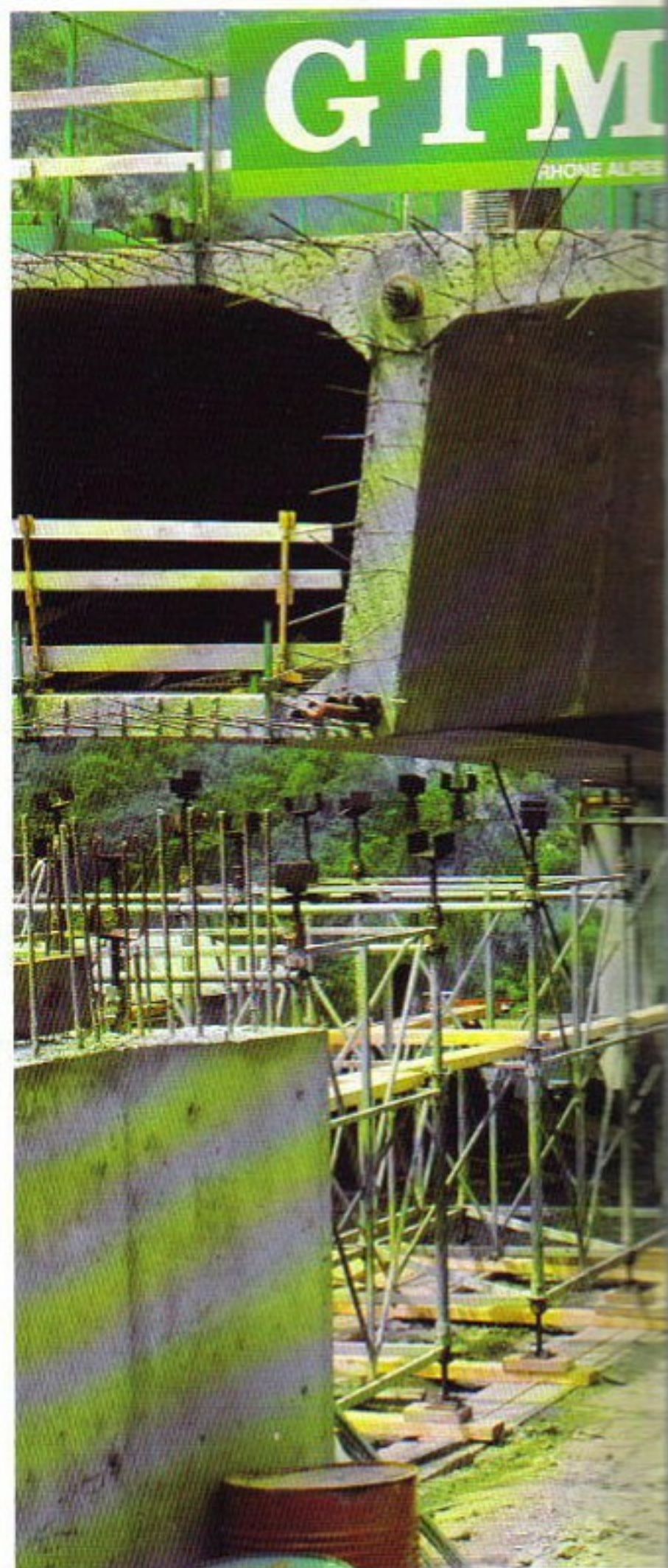


Euro-túnel: trabalho intensivo para os CBH.

da construção e obras públicas.

Mas a competição será forte.

É preciso ser-se dinâmico, organizado e estar equipado com o melhor material, para assim poder



CBH 340: construção da zona olímpica de Albertville.

vencer no mercado.

Com efeito a corrida já começou. As regras começam a ser implantadas e os trunfos para se vencer são conhecidos. Os transportes entraram na era da gestão informatizada que assegura um conhecimento preciso e detalhado dos custos de exploração: pessoal, combustível, manutenção, etc. A especialização dos materiais permite otimizar as prestações e efectuar cada tipo de transporte nas melhores condições de rentabilidade.

A Renault V.I. assumiu como emissão: ofere-



CBH 280: construção portuária em Espanha.



1992

31 dezembro 1992 meia-noite: as fronteiras entre os 12 países da CEE desaparecem e a Europa dos transportes tem um novo início.

Estar pronto para defender o seu lugar e conseguir novas conquistas exige uma aproximação logística rigorosa que se torna necessário assegurar desde já.

Os estaleiros da Europa

1992; o famoso acontecimento de que se fala, seja pela preocupação de uma concorrência inovadora ou por evocar o impacto que a abertura das fronteiras a um mercado de 320 milhões de consumidores dará à economia europeia.

De qualquer modo uma coisa é certa: esta Europa que já possui a sua própria bandeira, será



Estradas e estaleiros: a polivalência dos C.

aquela dos construtores civis. Ela deverá dotar-se de infra-estruturas rodoviárias dignas das suas ambições. Ela deverá construir pontes sob os rios, como aquela que cobrirá o estuário do Sena. Ela deverá cruzar túneis através das montanhas ou sob o mar, como no "Eurotunel". Ela deverá construir gares, portos e cidades.

A Europa irá tornar-se num imenso estaleiro.

Cada um dos países que a compõe deverá inscrever-se no movimento para não ser o refugo desta abertura rica em promessas que marcará o fim do século 20.

A Europa que nasce abre assim grandes perspectivas de desenvolvimento a todos os sectores

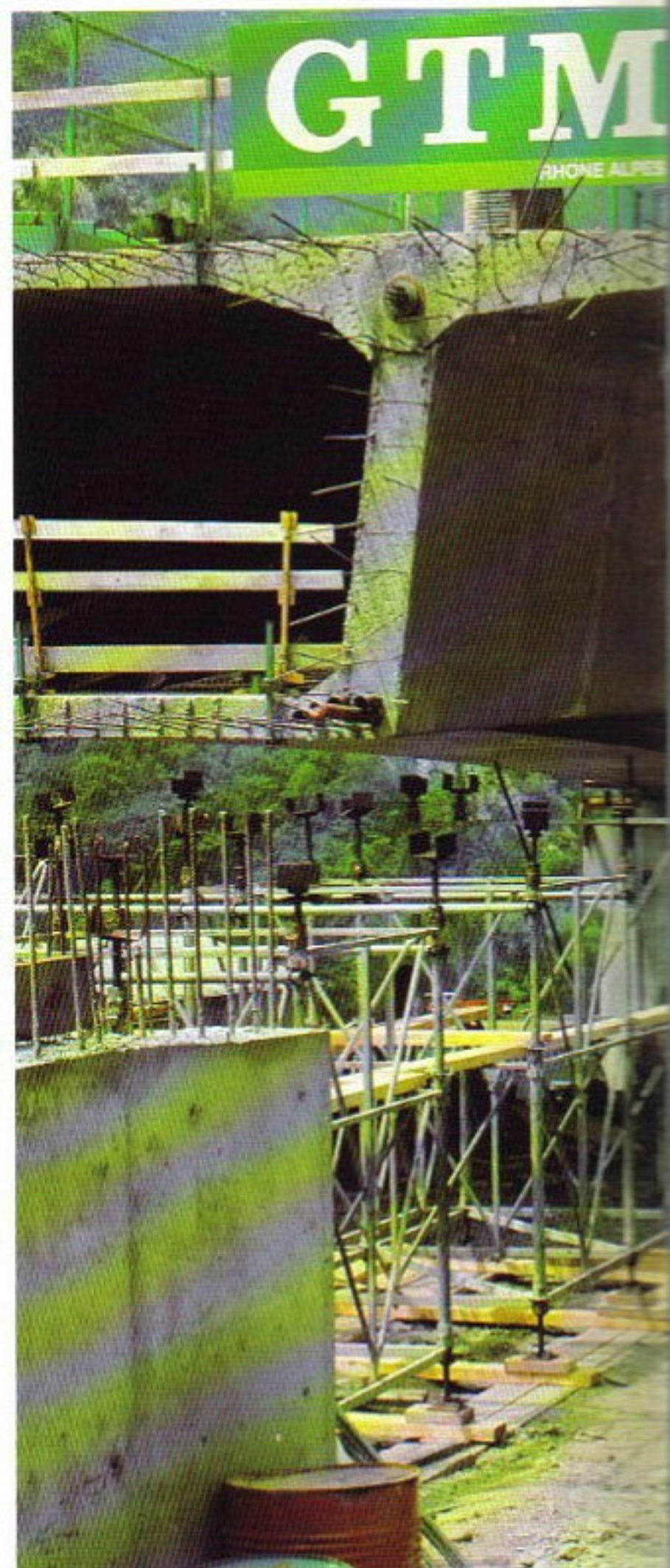


Euro-tunel: trabalho intensivo para os CBH.

da construção e obras públicas.

Mas a competição será forte.

É preciso ser-se dinâmico, organizado e estar equipado com o melhor material, para assim poder



CBH 340: construção da zona olímpica de Albertville.

vencer no mercado.

Com efeito a corrida já começou. As regras começam a ser implantadas e os trunfos para se vencer são conhecidos. Os transportes entraram na era da gestão informatizada que assegura um conhecimento preciso e detalhado dos custos de exploração: pessoal, combustível, manutenção, etc. A especialização dos materiais permite otimizar as prestações e efectuar cada tipo de transporte nas melhores condições de rentabilidade.

A Renault V.I. assumiu como emissão: ofere-



CBH 280: construção portuária em Espanha.



1992

31 dezembro 1992 meia-noite: as fronteiras entre os 12 países da CEE desaparecem e a Europa dos transportes tem um novo início.

Estar pronto para defender o seu lugar e conseguir novas conquistas exige uma aproximação logística rigorosa que se torna necessário assegurar desde já.



A gestão informática permite um conhecimento preciso e detalhado dos custos de exploração.

cer a cada transportador o "utensílio preciso" exigido para cada tipo de transporte.

A gama C preenche esta função no universo particularmente exigente da construção e trabalhos públicos. Veículos versáteis, veículos mistos estrada/estaleiro, básculas, porta-betoneiras, especialistas da utilização em terrenos difíceis de 4 ou 6 rodas motrizes; 14 modelos de veículos camião e tractores, de 220 a 352 cv., em múltiplas combinações de eixos: 4x2, 4x4, 6x4 e 6x6.

São todos equipados com uma cabine espaçosa e confortável, assegurando uma excelente repartição das massas, condição essencial para uma boa estabilidade em estaleiro.

Todos beneficiam de uma técnica de chassis que associa robustez a toda a prova, a uma carga útil máxima.

Todos têm uma motorização máximo-binário Turbo ou Turbo Intercooler, que asseguram o melhor rendimento energético logo a baixo regime, vantagem preciosa em estaleiros.

Outros pontos fortes dos C: além da B 6, as

caixas de velocidades B 9 e B 18 dotadas de engrenagens extra-lentas; uma aderência ao solo importante, que lhes confere uma capacidade de transposição notável e um desembaraço excepcional em todos os terrenos. Na hora europeia dos construtores a gama C afirma-se como campeã dos estaleiros.



CBH 280: carregamento junto ao cais em Portugal.



C 210 báscula.



C 210 caixa e grua na estrada para os alpes.



Detalhe do eixo dianteiro.



Camiões 4x2: os 19 toneladas de alta rentabilidade

Os utensílios apropriados para cada tipo de tarefa, é a chave da rentabilidade. Tanto nos estaleiros como em qualquer outro lugar. Este imperativo da especialização começa no acesso aos estaleiros, para os quais a gama C propõe 3 veículos de perfil 4x2 em 19 toneladas de PTAC:

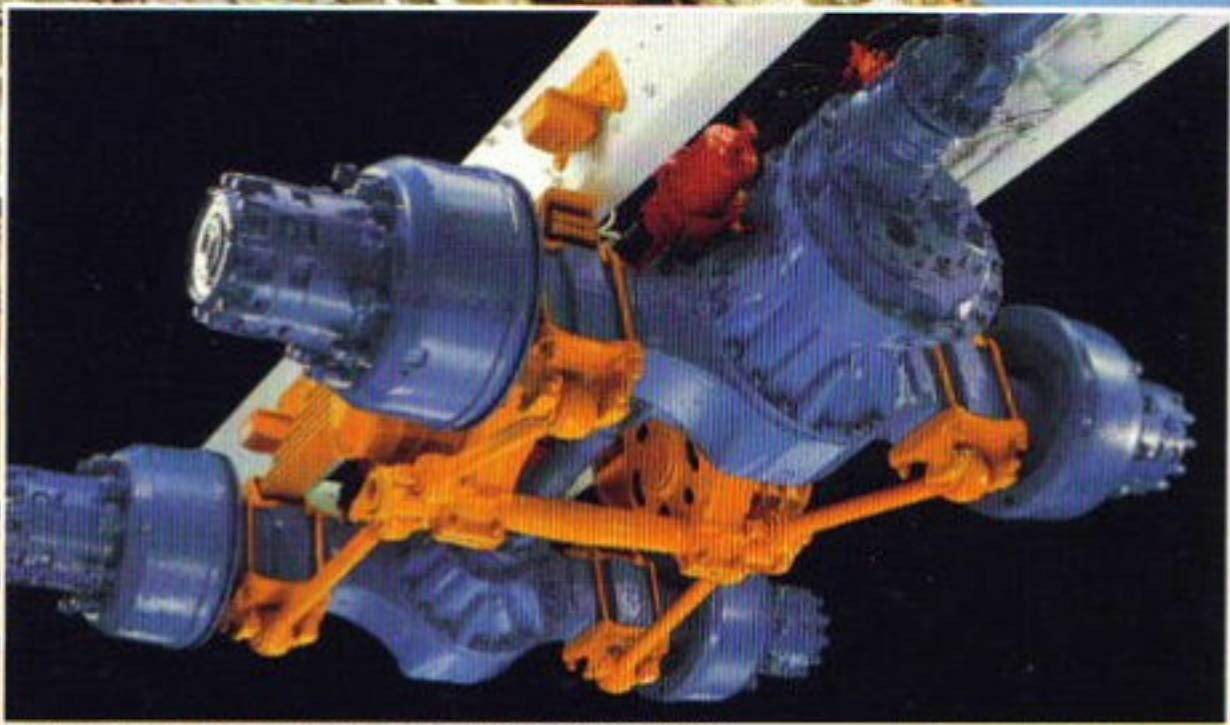
- O C 210.19 equipado de um motor 6 cilindros Turbo de 8,8 litros de cilindrada, desenvolvendo 220 cv.
- O C 260.19 onde os 6 cilindros Turbo de 9,8 litros desenvolve 275 cv.
- O C 290.19, equipado com o mesmo motor, mas na sua versão Turbo Intercooler que debita 302 cv.

Estas 3 motorizações, respondem às condições variáveis de aprovisionamento dos estaleiros, são todos máximo-binário: o binário máximo é disponível logo a baixos regimes, os mais utilizados nos terrenos difíceis. O rendimento energético é excelente.

Estes 3 especialistas de acesso são igualmente os campeões da carga útil.

Concebidos numa óptica de optimização dos "pesos mortos", eles ganham dinheiro em cada rotação. E como são capazes de efectuar a um ritmo acelerado, correspondendo assim a uma rentabilidade notável, que hoje em dia é factor importante e considerado na actividade de acesso a estaleiros.





Ponte tandem de dupla redução: alta flexibilidade e fiabilidade assim como uma aderência importante.



C 290 betoneira.





Camiões 6x4: máxima rentabilidade em estaleiro e aprovisionamento de estaleiros

Os 6x4 têm uma dupla vocação: o aprovisionamento e a exploração dos estaleiros.

No aprovisionamento, têm que estar a horas nos encontros com os construtores, não se arrastarem pelas estradas, irem depressa pelas pedreiras ou da central de betão ao estaleiro.

Na exploração em estaleiros severos eles não devem atrasar-se devido a estradas escorregadias nem ficarem "presos" em terrenos arenosos.

Em todos os casos, é pelo número de rotações que se mede a sua rentabilidade.

Os camiões 6x4 da gama C dispõem de trunfos notáveis para desempenhar esta dupla missão.

Eles são potentes. Uma potência que se deve ao motor de 6 cilindros de 9,8 litros de cilindrada, proposto em 2 versões:

A versão Turbo equipa o C 260.26 e debita 275 cv.

A versão Turbo Intercooler permite ao C 290.26 dispôr de mais de 300 cv.

Estas 2 motorizações são do tipo máximo-binário, logo excelentes a baixo regime, o que quer dizer nas zonas de utilização mais económicas.

Os dois veículos são equipados de série com a caixa B 9, por encomenda com a caixa B 18, onde as relações de caixa extra-lentas, fazem face às condições de rodagem mais difíceis.

A sua aderência em terrenos escorregadios ou movediços está assegurada pela ponte tandem com blocagem de diferencial inter-rodas e inter-pontes que os equipam de série.

A sua concepção beneficia-os com um peso morto reduzido, daí uma carga útil excepcional na categoria dos 6x4 para um PTAC de 26 T.

Enfim, para os adaptar aos trabalhos específicos, que mais se pode exigir destes "trabalhadores de força", podem ser dotados por encomenda, de opções complementares: escolha entre 3 tomadas de força para a caixa de velocidades, tomada de força para motor, convertedor de binário.

Qualquer que seja a sua missão, os 6x4 da gama C realizam-se com a máxima rentabilidade.

Tractores 4x2: a polivalência estrada/estaleiro

A polivalência dos tractores, associa a grande maneabilidade do conjunto tractor-semi, ao desembaraço na utilização, ao

tempo ganho graças à intermutação dos reboques, é uma vantagem muito apreciável no "BTP" como noutros sectores do transporte. A gama C propõe dois modelos de tractores 4x2:

- O C 290.19 T, equipado com um motor 6 cilindros Turbo Intercooler de 9,8 litros de cilindrada para uma potência de 302 cv., 40 toneladas de PTR. Ele beneficia de

um peso morto extremamente favorável para uso de cisternas ou mistos estrada/estaleiro.

- O CLM 340.19 T, onde o motor 6 cilindros Turbo Intercooler de 12 litros de cilindrada, desenvolve 352 cv., 40 toneladas de PTR mas com uma capacidade técnica de 60 toneladas, que o predispõe para um uso em estaleiros muito duros. Ele está



equipado de série com a caixa B 9, por encomenda com a caixa B 18, onde as relações de caixa extra-lentas são particularmente preciosas em terrenos difíceis.

Potência, mobilidade, fiabilidade, os tractores 4x2 da gama C têm o sentido da estrada como do estaleiro.



CLM 340 báscula para serviço de pedreira.



C 290 cisterna.





Ponte tandem de grande fiabilidade.

CBH 340 6x4 porta-máquinas.



CBH 280 6x4: exploração florestal em África.



Camiões e tractores CBH: a força da experiência

Certos estaleiros particularmente duros de grandes obras públicas, certas explorações florestais, certas missões em pistas do deserto não se podem executar com veículos de uso comum, por muito potentes e resistentes que sejam.

Eles representam um universo à parte onde o código da estrada não tem lugar. Só os veículos de excepção aí têm direito da

verdade. A gama CBH tem aí uma posição de que se orgulha e que contribui para a reputação mundial da Renault V.I. Estes camiões de super dimensão, estes especialistas de explorações fora das normas são os CBH 280 e 340.

Os dois estão equipados de base com o mesmo motor, um 6 cilindros de 12 litros de cilindrada, disponível em 2 motorizações: 283 cv. Turbo e 352 cv. Turbo Intercooler.

Existem em versões camião 6x4 nas 2 motorizações, em versão camião 6x6 e tractor 6x4 com a motorização de 352 cv.

Os camiões têm um PTAC de 26 toneladas, mas uma capacidade técnica de 34 toneladas em estaleiros fechados.

O tractor, onde o PTRÁ é de 40 toneladas, oferece uma capacidade técnica de 70 toneladas (com arranjo do sistema de travagem), para usos fora do estipulado pelo código.

Os CBH estão equipados de série com a caixa B 9, por encomenda com a caixa B 18, que permite aos seus motores máximo binário exprimir em qualquer circunstância a plenitude das suas capacidades com o máximo de eficácia.

Eles beneficiam de uma aderência ao chão muito apreciável, vantagem para terrenos difíceis, graças às suas pontes de dupla redução (na mecânica central e nos cubos) e ao eixo dianteiro elevado.





CBH 340 6x6 em Espanha.



C 260 4x4 limpeza de neve.

C 290 4x4 com semi a dois eixos motrizes. ▽



Todas as rodas motrizes 4x4 e 6x6: a mobilidade assegurada

Estaleiros de montanha, declives, limpeza de neve, pisos de areias finas ou solos de argila deslizante, são terrenos e circunstâncias nas quais todas as rodas devem ser motrizes.

A gama C, é claro, propõe veículos com todas as rodas motrizes, capazes de enfrentar os piores pisos, escalar as mais impressionantes encostas, passar por sítios onde os outros ficam enterrados. A sua concepção de 4x4 e 6x6 confere-lhes uma segurança de utilização e uma mobilidade admirável.

2 camiões 4x4:

- C 260.19, de um PTAC de 19 toneladas, equipado com um motor de 6 cilindros Turbo de 9,8 litros de cilindrada, desenvolvendo 275 cv.
- C 290.19, mesmo PTAC e mesmo motor, mas na versão Turbo Intercooler com uma potência de 302 cv.

Os chassis rebaixados permite-lhes conservar o mesmo plano de carga de um 4x2.

Eles estão admiravelmente adaptados para estaleiros em montanha, para limpeza de neve, para carregamento em zonas de acesso difíceis onde a sua configuração de 4x4 faz prova de toda a sua eficácia.

1 camião 6x6:

- CBH 340, equipado com o célebre 6 cilindros Turbo 12 litros de cilindrada na sua versão Intercooler dotado com uma potência de 352 cv. É a última criação da gama C, capaz de todas as proezas.

1 tractor 4x4:

- C 290.19 T, de um PTR de 40 toneladas, equipado de um motor 6 cilindros Turbo Intercooler de 302 cv.

Ele é particularmente apreciado nos estaleiros de fraca aderência.

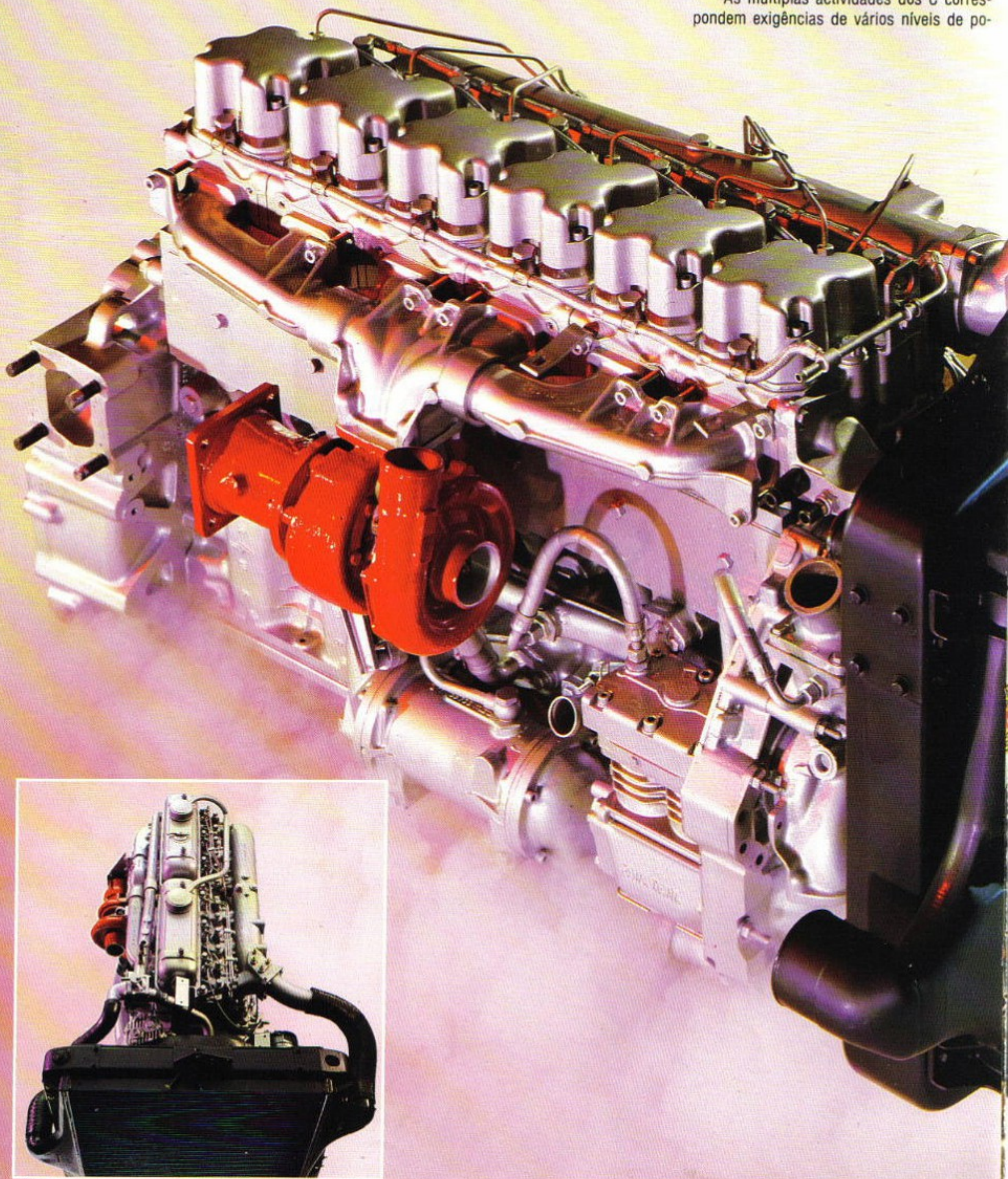
A altura das longarinas neste tractor 4x4 é idêntica à dos tractores 4x2. Permitindo assim a troca de semi-reboque.

Detalhe do eixo dianteiro 4x4.



**Turbo e
Turbo Intercooler
máximo binário:
potência e binário
com toda a sobriedade**

Às múltiplas actividades dos C correspondem exigências de vários níveis de po-



Motor 12 litros Turbo Intercooler 352 cv. 1565 Nm.

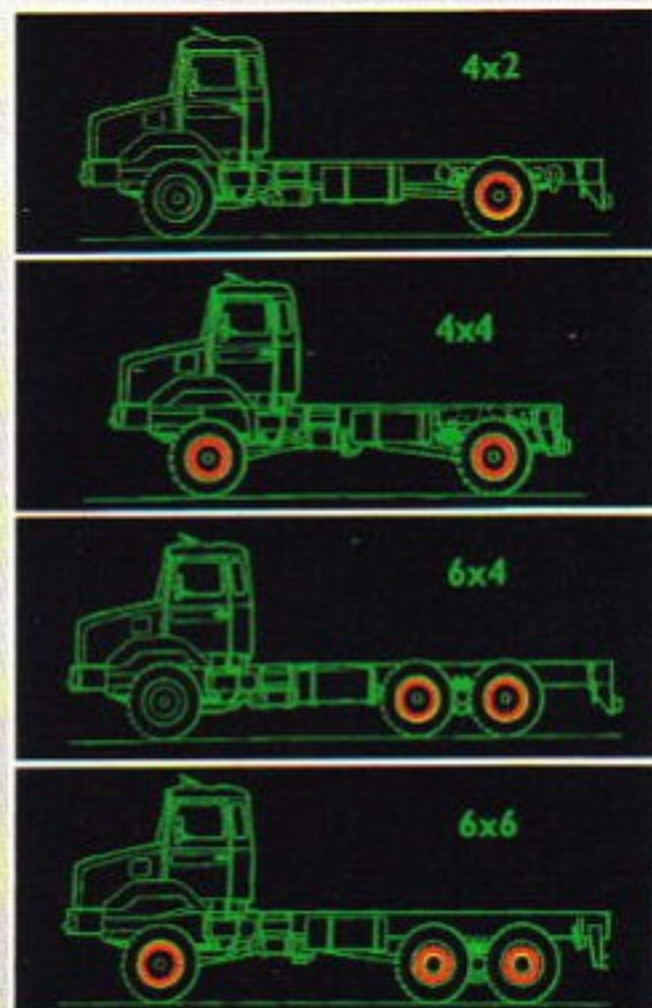
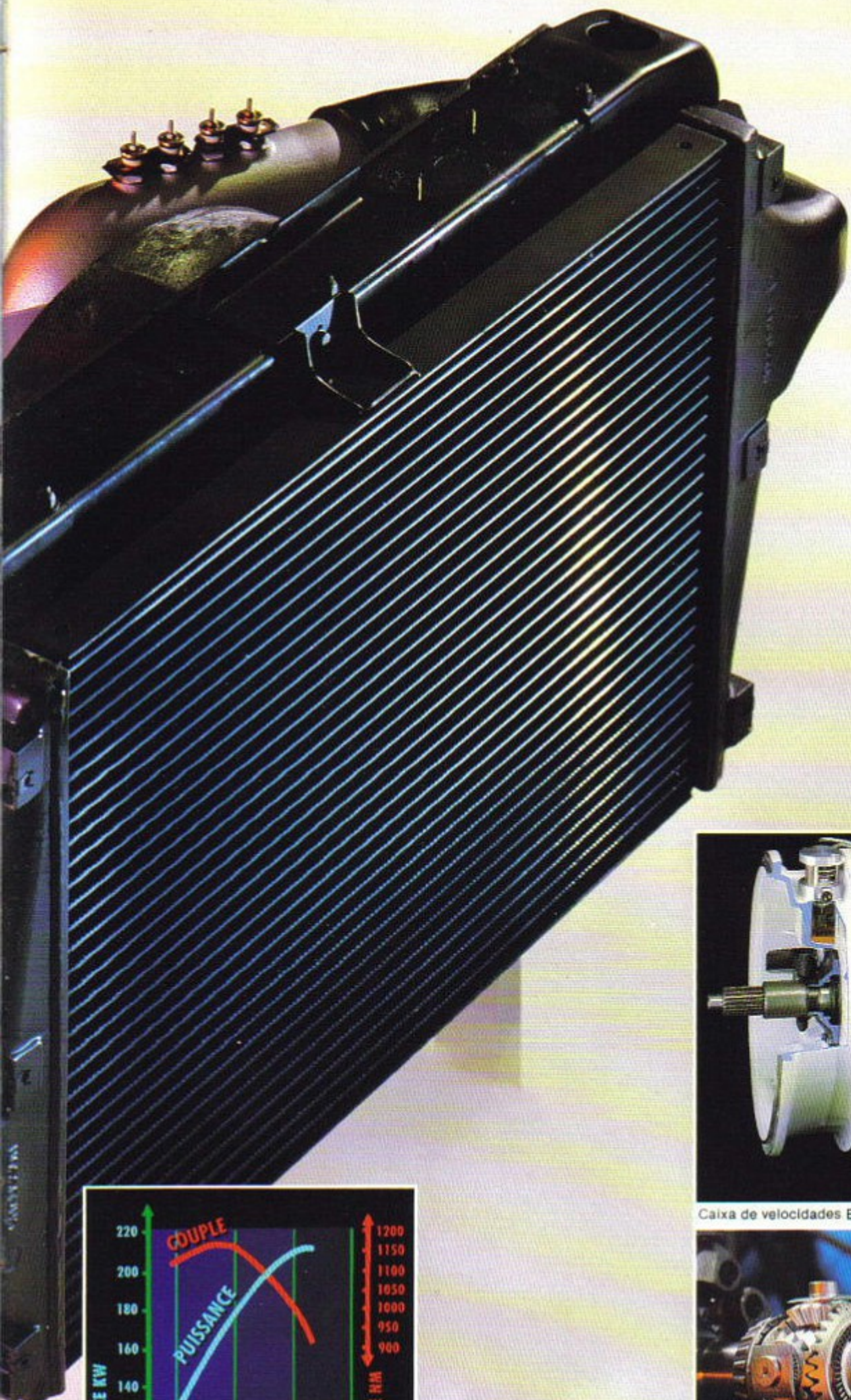
tência. A motorização dos C cobre assim um vasto leque de potências de 220 a 352 cv., desenvolvidas a partir de 3 motores 6 cilindros de 8,8 litros, 9,8 litros e 12 litros de cilindrada, em versões Turbo ou Turbo Intercooler.

Todos são de máximo binário: potência e binário são disponíveis a baixos regimes, daí um baixo consumo e um baixo desgaste das peças em movimento.

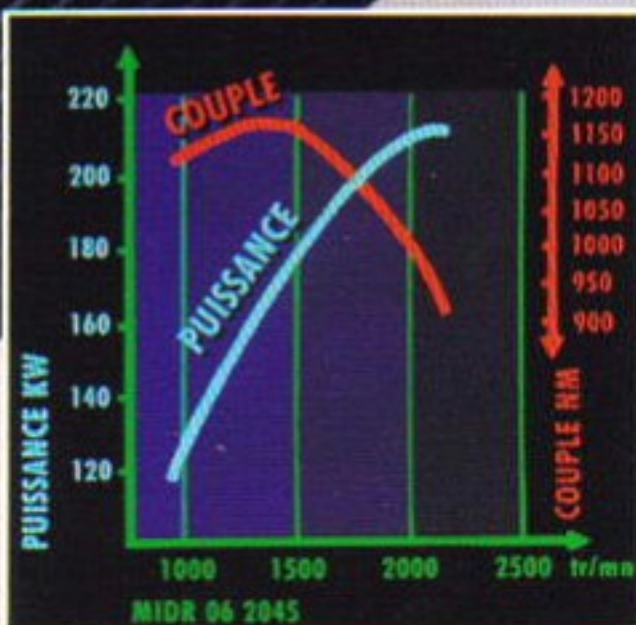
Estes motores têm um excelente rendimento e um comportamento notável em altitude.

À excepção de C 210 dotado de uma caixa de 6 velocidades, os C estão equipados de série com a caixa B 9 ou por encomenda da caixa B 18, particularmente bem adaptadas para o uso em estaleiros: as suas velocidades extra-lentas confere-lhes um espantosa capacidade de sucesso.

* Todas as potências são exprimidas segundo as novas directivas CEE.



Caixa de velocidades B 18 com 2 relações extra-lentas.



Motor 9,8 litros Turbo Intercooler.



Reductor nos cubos.



Bloqueio do diferencial inter-rodas e inter-pontes em todos os 6x4 e 6x6.



Cabine C: o conforto em estaleiro

Quanto mais duras são as condições de trabalho, mais importantes se torna o conforto ao volante. O bem estar torna-se assim numa condição essencial para a segurança, assim como para a rentabilidade. Este simples raciocínio esteve na origem da concepção da cabine C. C como conforto, C como estaleiro.

A cabine C respeita a grande tradição dos estaleiros. É uma cabine "normal", na qual o condutor se sente realmente protegido contra choques, que representa um risco permanente nos terrenos escorregadios, arenosos, áridos, cheios de múltiplos obstáculos a que estão sujeitos os veículos de estaleiros. O motor situado na dianteira do habitáculo participa neste nível de segurança. A localização do posto de condução, atrás do eixo dianteiro, contribui de modo assinalável para o conforto e segurança.

Com efeito esta situação corresponde à localização do "centro de galope", onde as oscilações são mais fracas. O acesso à cabine é facilitado por um estribo anti-derrapante situado na traseira da roda dianteira. O seu piso direito permite a fácil circulação, facilitando deste modo a manutenção.

Na cabine C, o espaço não foi medido. Os "entroncados" os "braços fortes", sentem-se à vontade para conduzir. E confortavelmente instalados em bancos de suspensão variável com amortecedor hidráulico.

A disposição do posto de condução, dos comandos, dos quadrantes do tablier, foram objecto de profundos estudos ergonómicos, no sentido de assegurar o bem estar a bordo, simplificar os gestos, economizar a fadiga do condutor.

Um sistema de chauffage de forte ventilação e um ventilador no tecto, contribuem para fazer da cabine de um C um local confortável para viver a vida dura dos estaleiros.

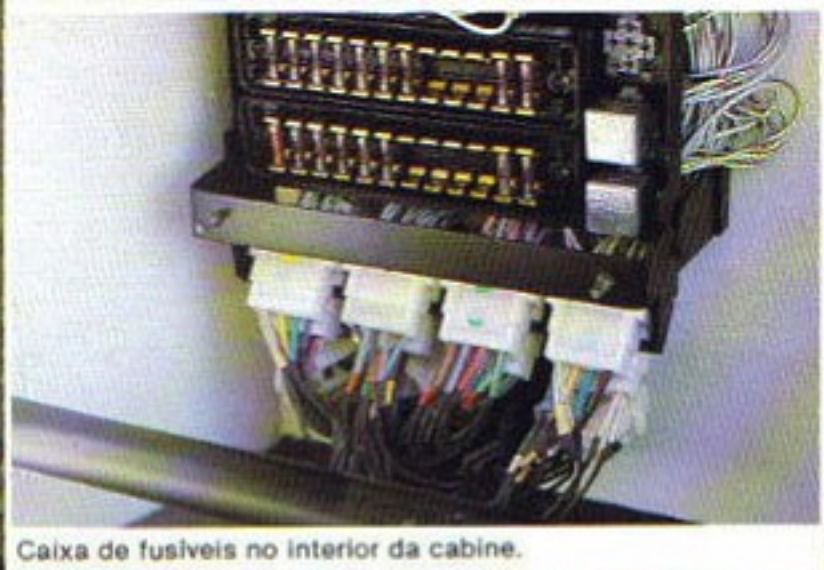




Acesso ao motor por basculamento do capô a 70°.



Substituição do filtro de ar.



Caixa de fusíveis no interior da cabine.



“Tempo perdido, não conheço...”

Um camião parado não dá dinheiro.
Esta lei geral do transporte aplica-se
com maior incidência nos trabalhos públicos

e construção, onde o benefício da exploração depende muitas vezes do número de fretes efectuados durante o dia, do tempo ganho entre a pedreira e o estaleiro, da mobilidade do veículo em terrenos difíceis.

Cada minuto é contabilizado, incluindo os consagrados à manutenção e conservação. É neste sentido que os camiões da gama C foram concebidos, para intervalar ao máximo os tempos de manutenção e conservação. As verificações quotidianas fazem-se basculando o capô onde o ângulo de abertura (70°) assegura um fácil acesso à mecânica. Os pontos de control estão agrupados. Os tubos de travagem estão marcados por código de côres. A afinação do desgaste da embraiagem é automática em todos os C (excepto C 210).

O apoio do comando de acelerador e o cardan do comando de direcção estão lubrificados para toda a vida. A caixa de fusíveis está situada no interior da cabine bem ao alcance do condutor, que pode assim rapidamente solucionar qualquer incidente eléctrico. O filtro de ar muda-se num curto espaço de tempo. Os faróis estão protegidos por uma grelha. O pára-choques em 3 partes substitui-se rapidamente e com baixos custos.

Sim, até o piso plano da cabine, que facilita a limpeza, tudo foi concebido para que um C esteja sempre pronto para o trabalho, disponível para o estaleiro.

Todo o condutor de um C vos dirá:
“tempo perdido, não conheço...”.





Teste de tortura na pista de ensaios Renault V.I.: percurso de bossas alternadas.

Uma pista de ensaios sem piedade.

Antes do acordo final para a fabricação em série, os protótipos C foram intensamente solicitados sujeitando-se ao teste da verdade, na pista de ensaio ultra-tortura da Renault V.I. Dia e noite, eles percorreram milhares de quilômetros nesta pista infernal... Para detectar a mínima fraqueza, para empurrar sem cessar os limites da resistência, para garantir uma fiabilidade sem censura nas piores condições de utilização. Para que o vosso C nunca venha a têr problemas.

É porque a Renault V.I. dispõe de meios excepcionais que asseguram a qualidade da sua produção, que vos faz garantir a confiança nos C:

Eles representam um investimento conquistado.

Passagem em zona de meios salinos.



Banho ultra-sons.

- controle dos materiais que entram no fabrico por banho ultra-sons e microscópio electrónico;
- controle tridimensional das peças trabalhadas por robots.



A qualidade conquistada

A reputação de qualidade dos camiões Renault alarga-se todos os dias. esta qualidade, permite hoje em dia à Renault V.I. exportar 41% da sua produção, associando

O computador pode de seguida restituir cada elemento constituinte deste veículo sob qualquer perspectiva. Os técnicos podem assim optimizar em função das diferentes variações.

A automatização da produção por robots programáveis assegura uma precisão ao micron das cotas de fabrico.



Concepção de Fabrico Assistido por Computador (CFAO).

um "savoir-faire" acumulado ao longo dos anos, utilizando as técnicas mais avançadas onde a electrónica tem evidentemente um lugar cada vez mais determinante.



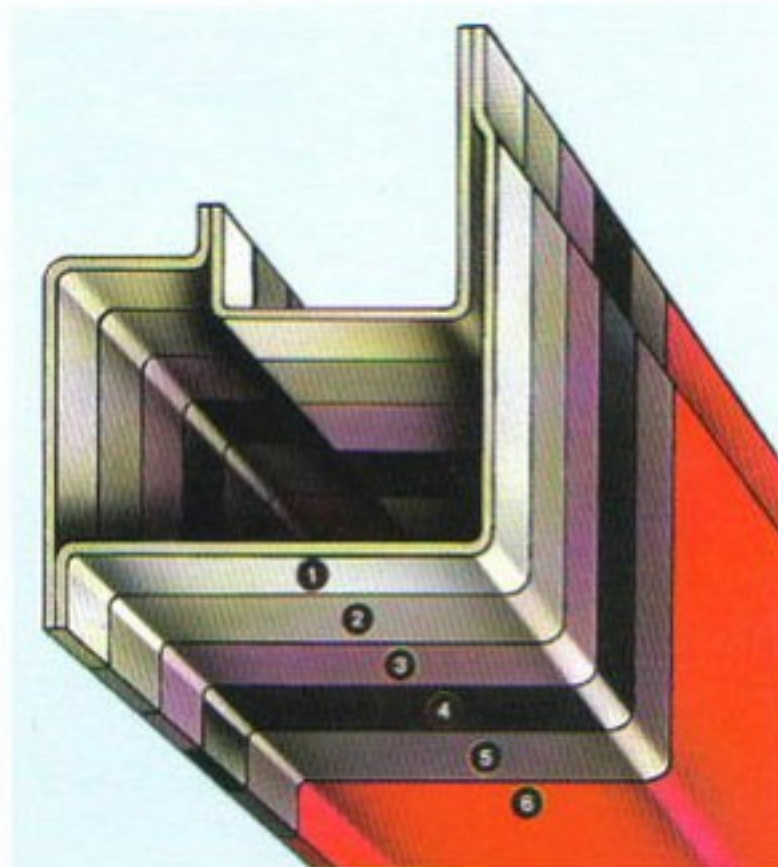
Controle tridimensional por robot.

Técnicas de ponta

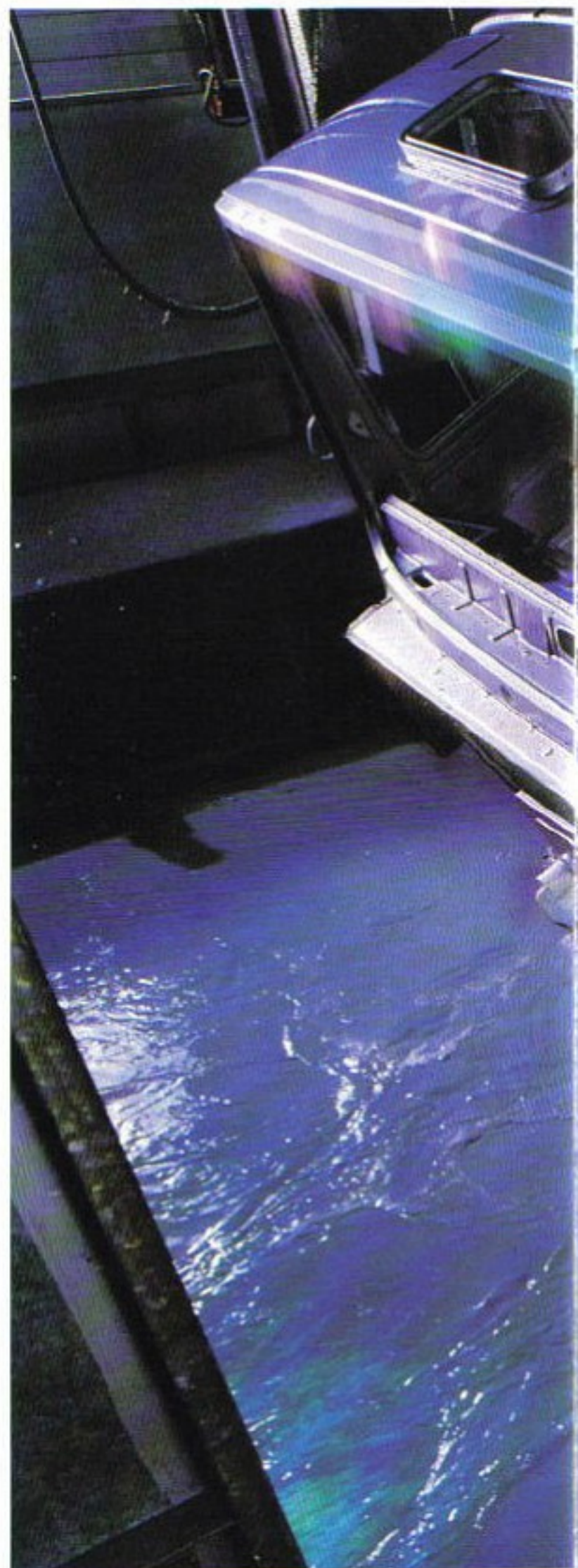
A Concepção de Fabrico Assistido por Computador (CFAO) está generalizada nos serviços de pesquisa e estudos da Renault V.I. O futuro veículo é posto em memória sob forma matemática à medida da sua evolução.

Cataforese

Como todos os veículos Renault V.I., as cabines C são protegidas contra a corrosão pelo processo mais performante neste domínio: a cataforese ou depósito por imersão electrolise. Sob o efeito de um campo magnético as partículas de resina aderem perfeitamente à chapa. A fixação da resina no inte-



Depósito de protecção nas zonas ôcas:
1 — Chapa nua 2 — Fosfatização 3 — Preparo crômico
4 — Cataforese 5 — Aparelho 6 — Camada de tinta.



Banho catodforético.

rior das zonas ôcas torna-se ainda mais eficaz pela agitação sequencial no banho de imersão. Este processo é optimizado pela atenção dada às operações de preparação da chapa. Após a operação cataforese, a cabine é passada por água desmineralizada e o círculo termina pela cozedura em estufa.

A longevidade dos C é igualmente assegurada pelas operações após cataforese: protecção das zonas de acostagem por aplicação de PVC nas zonas mais expostas (projectão de gravilha, água). A cabine encontra-se pronta a receber a camada de laca polyester.

Os C foram preparados para durarem.

Controle, controle, controle...

Em cada fase da produção, os instrumentos de controle mais sofisticados, palpam, medem, radiografam as peças e os conjuntos afim de detectarem o mínimo defeito. Por exemplo:

Renault V.I.: Um serviço sem fronteiras

A Europa Renault V.I. existe. Ela está omnipresente através de uma densa e homogénea rede de assistência, constituída por 1300 pontos de serviço, incluindo centenas de centros de alta tecnologia, especialistas em injeção, travagem, electricidade e electrónica. O condutor de um C está por toda a Europa, entre gente conhecida. Ao alcance de um contacto amigo e eficaz.



Tratamento em tempo real na procura de peças sobressalentes na rede Renault V.I.



24 horas sob 24 à escuta das vossas necessidades.

tenção propõe um leque de fórmulas para encargos totais ou parciais na manutenção de um veículo ou de uma frota.

As immobilizações de manutenção corrente programadas logo no acto da compra.

Assistência dia e noite

24 horas sob 24, 365 dias por ano, 7 centros de assistência permanecem à escuta de eventuais pedidos de intervenção, formulados nas sete línguas europeias mais correntes.

Eles podem ser solicitados pelo PCV internacional; a chamada põe em movimento os meios para que o ponto de assistência mais próximo se desloque ao local na melhor brevidade.

Cartão de crédito DKV EUROPA SERVIÇO

Este cartão permite regularizar facilmente a maioria das despesas ligadas ao seu

C: gasóleo, lubrificantes, lavagens, pneus, desempanagem, reparação. Ele está reconhecido por 10.000 prestadores de serviço, na Europa, em Marrocos e no Médio Oriente. Ele cobre despesas até 10.000 FF, ou mesmo mais se houver acordos particulares.



Centro especializado de injeção.



Contrato de manutenção

O serviço Renault V.I. sobrepõe-se também na ajuda à gestão. O contrato de manu-



Cartão de crédito DKV Renault V.I.



Armazém de peças sobressalentes.

O custo de manutenção é conhecido à partida. A gestão do veículo está resguardada de surpresas, a sua fiabilidade acrescida e o seu valor de revenda aumenta.

Techni-parc

Techni-parc é um programa específico para o transporte que permite um ordenamento técnico e económico dos veículos, através de um resumo dos consumos, uma gestão previsível das intervenções técnicas e administrativas, um registo das operações de manutenção/reparação, uma gestão de



Peças de origem garantidas.

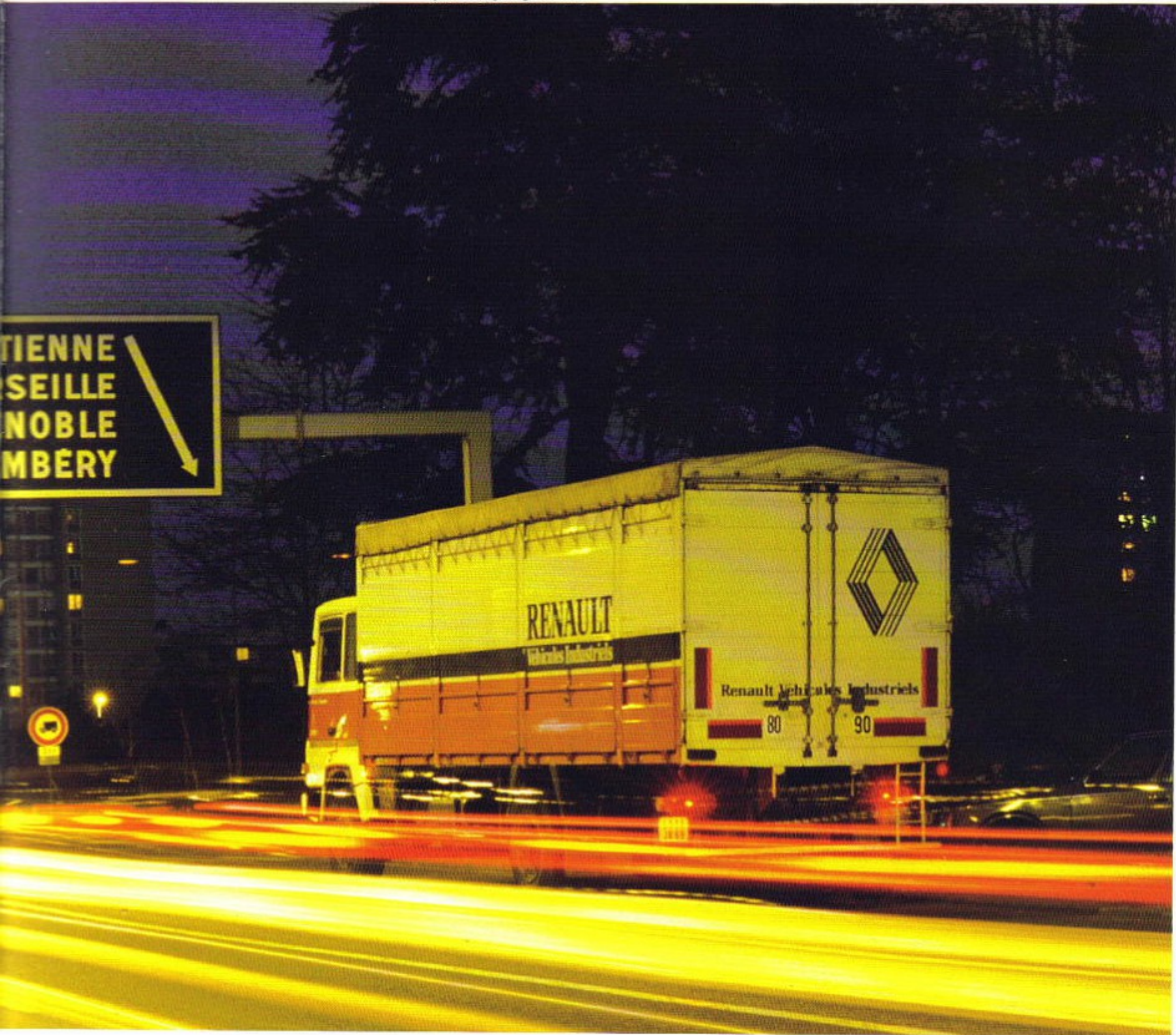
amortizações contabilísticas, técnicas e económicas, e um cálculo do preço de custo do material circulante.

Pelo conhecimento a qualquer momento da composição dos custos, posto por posto, para um período dado, ele assegura um acompanhamento preciso de cada veículo, medida imparcial da sua rentabilidade.

Como vêm, o serviço Renault V.I. não tem fronteiras... mesmo à sua imaginação.

Peças sobressalentes

Os importadores, filiais e concessionários Renault V.I. dispõem de um stock permanente de peças, garantidas pela qualidade de peças de origem. As peças indisponíveis em qualquer momento, são solicitadas por serviço expresso.



RENAULT

Veículos Comerciais

Lisboa (Sede):

Rua 28 de Setembro • Frielas — 2670 LOURES
Telef.: 988 40 24 • Telex: 15081 REVCOM P

Porto (Filial):

Rua Eng.º Ferreira Dias, 737 • 4100 PORTO
Telefs.: (02)67 59 96-67 35 24 • Telex: 26547

Rêde de Concessionários em todo o País