

TECHNI

# bus

ANO 3 • NÚMERO 14 • AGO-SET/83 • CR\$ 350,00

FRETAMENTO

## Os ônibus que chegam perto do céu

RODOVIÁRIO  
Governo  
muda regras

URBANO  
Novas empresas  
em São Paulo



Bancos disputam  
setor de ônibus





# LINHA S

## NOVAS OPÇÕES NO MERCADO

### Produtos inovadores M-210-S e M-240-S

A Mafersa inovou sua linha de fabricação e está lançando seus novos modelos de ônibus de grande capacidade M-210-S e M-240-S, além de oferecer a opção de plataformas de ônibus para encarroçamento. São produtos desenvolvidos especificamente para satisfazer as necessidades cada vez mais complexas do mercado.

Mais de mil ônibus urbanos monobloco comercializados e uma experiência de 50 anos em veículos de transporte de passageiros garantem a confiabilidade dos seus produtos.

### Tecnologia moderna, qualidade tradicional

Com qualidade reconhecida tanto no Brasil quanto no mercado internacional, o ônibus da Mafersa é a simbiose de dois elementos sempre presentes nos produtos da empresa: tecnologia avançada e qualidade, visando garantir à empresa de transporte o máximo retorno sobre seu investimento.

### Estrutura voltada para o mercado de ônibus

A Mafersa ampliou sua equipe de profissionais especializados nas áreas de engenharia, suprimentos, marketing, assistência técnica e pós-venda para criar sua Divisão de Ônibus. O objetivo é oferecer as melhores soluções para atender às particularidades do setor de transporte rodoviário urbano de passageiros.



### TECNOLOGIA EM TRANSPORTE DE MASSA

Av. Raimundo Pereira de Magalhães, 230  
CEP 05092-901 - São Paulo - SP - Brasil  
Fone: (011) 261.8911  
Fax: (011) 832.3375/4671

**FINANCIAMENTO** O poder do setor de ônibus nas carteiras de empréstimos dos bancos **16**

**RODOVIÁRIO** Governo cria novo regulamento para os ônibus interestaduais e internacionais **24**

**FRETAMENTO** Os ônibus brasileiros que transportam trabalhadores chilenos às minas nos Andes **30**

**URBANO** Empresas sem experiência em transporte de passageiros disputam linhas da CMTC **33**

**CONJUNTURA** Queda no volume de passageiros rodoviários e na produção de carrocerias **44**

**MERCEDES-BENZ**  
Surge o Buggy sob a sigla OH-1635 L **20**

**DIESEL ADITIVADO**  
O combustível começa a ser usado por frotistas **23**

**CHILE**  
Desregulamentação, um desafio à Tur-Bus **26**

**ARGENTINA/URUGUAI**  
Renovar frotas, uma tarefa difícil **29**

**CAIO**  
Mudanças no Vitória atendem o frotista **35**

**CIFERAL**  
Microônibus amplia linha de produtos **38**



Foto de capa: Edu Mello (Cordilheira dos Andes, Chile)

**SCANIA**  
Modificações melhoram conforto **36**

**COMIL**  
Alterações no Condottiere **37**

**KIA MOTORS**  
Besta, o coreano para pequenos fretamentos **40**

**ASIA MOTORS**  
Microônibus da Coreia por US\$ 39 mil **43**

**CUMMINS**  
Laboratório para medir emissões de motor **46**

**MERCADO ANDINO**  
Cuatro Ases, encarroçadora chilena, exporta mais **56**

Ponto de vista 5

Cartas 6

Panorama 8

**SEÇÕES**

Galeria 48

Dicas 55

Opinião 58

**EXPEDIENTE**

**Diretores**  
Odair Vicente Locanto  
Marcelo Ricardo Fontana



**REDAÇÃO**  
**Diretor**  
Marcelo Fontana

**Editor**  
Ariverson Feltrin

**Editor Assistente**  
Eduardo Alberto C. Ribeiro

**Editor de Arte**  
Eduardo de Gagnani Jr.

**Fotografia**  
Marcelo Spatafora

**Jornalista Responsável**  
Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

**DEPTO. COMERCIAL/ ADMINISTRATIVO**  
**Gerente**  
Miguel Nacarato

**Secretária**  
Clarice Kazue Sato

**Contatos**  
Mônica B. Barcellos  
João Teixeira

**Assinatura/ Telemarketing**  
Adriana C. Souto Medeiros

**Fotolitos**  
Grafcolor

**Impressão**  
OESP Gráfica

**Redação, Administração, Publicidade**  
Av. Marquês de São Vicente, 10  
CEP 01139-000- Barra Funda  
São Paulo - SP - Brasil  
**Tel: (011) 67.1770 - 66.0368**  
**66.6497 - 825.4768**  
**Fax: (011) 67.8173**

**Assinaturas**  
Anual: CR\$3.500,00 (8 edições)  
Exterior: US\$ 80,00 (6 edições) em cheque comprado com dólares a favor de Technibus Editora Ltda. No Brasil, em cheque nominal. Exemplar avulso: CR\$ 350,00

**Circulação**  
11.000 exemplares  
Circula no mês subsequente ao da capa

**Periodicidade:**  
Circula a cada 45 dias

As opiniões contidas nos artigos assinados não são necessariamente as mesmas de Technibus.  
CGC 65.633.232/0001-22  
Registro Jucesp 35209992653  
Inscrição Estadual 112.932.190.112

FILIADA AO **IVC**





**MAIS POTÊNCIA**

**MAIOR TORQUE**

**MAIS RESISTÊNCIA**

**MENOR CONSUMO**

**MENOS POLUIÇÃO**

# **NOVA GERAÇÃO DE BICOS INJETORES BOSCH**

Resumindo anos e anos de estudos e testes: seu caminhão Diesel Mercedes-Benz acaba de ganhar 6 cavalos a mais de potência, grande economia de combustível e menos trocas de marchas.

É a nova geração de Bicos Injetores Bosch para motores Diesel Mercedes-Benz, uma importante conquista da tecnologia.

Muito mais avançados, resistentes e duráveis. E com vantagem também para o meio ambiente: menor emissão de gases poluentes.

Você não precisa esperar mais. Conheça este lançamento tecnológico nos Revendedores Autorizados Bosch.



**BOSCH**

Nosso produto é tecnologia.

## Na terra de Pinochet

Nas ruas de Santiago, não se vêem mendigos. Ao contrário, muita gente nas lojas, fazendo compras. Há falta de mão-de-obra, já que a taxa de desemprego estacionou nos 4,5% enquanto o PIB vem mantendo crescimento médio anual de 6,2%. Encurralada pela cordilheira dos Andes, a capital chilena representa aos olhos do forasteiro a porção da América do Sul que deu certo. Os altos índices



de poluição são enfrentados com coragem e disciplina. De acordo com o final das placas, carros, ônibus e caminhões têm dias certos para circular. A consciência coletiva dos cidadãos é o escudo que os protege das emissões de fuligem.

Ainda há uma certa confusão no transporte coletivo, mas nada que não esteja com os dias contados. Só invadem as ruas centrais de Santiago ônibus que tragam afixado um triângulo verde no pára-brisa. Os microônibus, ainda em bom número,

não resistirão por longo tempo. Incentiva-se a circulação de ônibus maiores.

O Chile é um mercado aberto. De há muito optou-se por escancarar as portas do mercado nacional para todos os produtos duráveis. Uma profusão de marcas de carros importados desfila pelas ruas de Santiago - japonesas, coreanas, francesas, alemãs, americanas, brasileiras e até russas. Ao todo, mais de 30 marcas disputam o espaço no trânsito da capital chilena. Da mesma forma, há caminhões de todo tipo, tamanho e nacionalidade, num total de 20 marcas.

Na terra do general Pinochet, no poder desde a morte do socialista Salvador Allende, no Palácio de La Moneda, em 11 de setembro de 1973, o líder militar perdeu o plebiscito de 1988, mas impôs sua permanência no comando das Forças Armadas.

Os militares no Chile têm poder e dinheiro. Por determinação legal, o presidente em exercício não pode remover nem aposentar comandantes militares. Cerca de 10% das vendas de cobre, o principal produto de exportação do país, vão para os militares.

É dentro desse quadro de liberalismo econômico, altas taxas de crescimento e poder vigiado pelos militares, que ganha destaque a indústria de ônibus brasileira. Instalado na rua Exército Libertador, no centro de Santiago, Jorge Massoud, presidente da Fenabus, a federação que reúne as empresas de ônibus chilenas, disse a **Technibus**: "Um ônibus rodoviário Neoplan trazido da Alemanha custa US\$ 500 mil. Um veículo brasileiro equivalente vale só US\$ 180 mil".

É fácil entender porque o ônibus brasileiro é o preferido pelos empresários chilenos. Num mercado de transporte desregulamentado, onde o cliente quer passagem de custo baixo e serviço eficiente, o preço do ônibus e sua qualidade são elementos fundamentais.

O Brasil deu certo na indústria de ônibus. Somos um dos maiores mercados internos e estamos na lista dos mais destacados exportadores. Falta ao país imitar a indústria de ônibus e dar certo também na política, educação, saúde, combate à inflação e à corrupção e num sem número de setores e atividades.

Está na hora de o Brasil parar de ser o patinho feio da América do Sul.

O editor.



## Fortaleza

Considero excelente a matéria sobre o transporte coletivo de Fortaleza (edição n.13). A colocação dos pontos positivos e negativos sobre o sistema integrado, descrição da frota por carroceria e entrevista exclusiva com um empresário deram-nos uma visão completa do transporte naquela capital.

Quanto ao suplemento Persona, achei bastante interessante, pois quem é ligado ao mundo rodoviário gosta automaticamente de turismo, assunto abordado pelo suplemento. É oportuno ligar o útil ao agradável.

George André Savy,  
Jundiaí, SP

## Evolução do ônibus

Aproveito a oportunidade para elogiar a qualidade da revista Technibus, a qual vem permitindo ao leitor conhecer os aspectos da evolução do ônibus no Brasil.

Eng. José Rovani Kurz,  
Joinville, SC

## Miniaturas

Recebi esta semana o primeiro exemplar da minha assinatura de Technibus e, confesso, atingiu todas as minhas expectativas. Há muito tempo estava procurando uma publicação desse nível a respeito de ônibus e achei tudo na Technibus.

Gostaria que publicasse meu endereço para que os leitores colecionadores de miniaturas de ônibus entrassem em contato comigo.

Gerson Ceccon Serpa,  
Av. Esmeraldo Gamino, 274,  
CEP 97545-230 Alegrete, RS

## Carrocerias rodoviárias

Como assinante, manifesto minha satisfação com uma publicação ligada somente a ônibus. Ainda não existe uma revista à altura dessa. Mas devo dizer que há um certo desprezo pelas carrocerias rodoviárias. Sugiro que constem reportagens sobre empresas rodoviárias.

Antônio Ferro,  
Atibaia, SP

## Fonte de informações

Parabenizamos a revista Technibus pelo excelente trabalho de divulgação do mercado paulista no ramo de equipamentos rodoviários em geral. Graças a estas informações, temos mantido satisfatórias relações comerciais.

Destacamos a seção Business como ponto alto de propaganda para anunciantes.

Lázaro Fernando de Almeida,  
Sócio-Diretor,  
Vantur Turismo e Eventos Promocionais Ltda.,  
Salvador, BA

## Sem diferenças

As empresas de ônibus rodoviários deveriam se preocupar mais com o interior de seus veículos porque pouco muda de uma empresa para outra, a não ser pelas cores das poltronas. Quase nenhuma operadora oferece bom ambiente, serviço de bordo ou algo parecido.

Evaldo José Alves,  
Jáú, SP

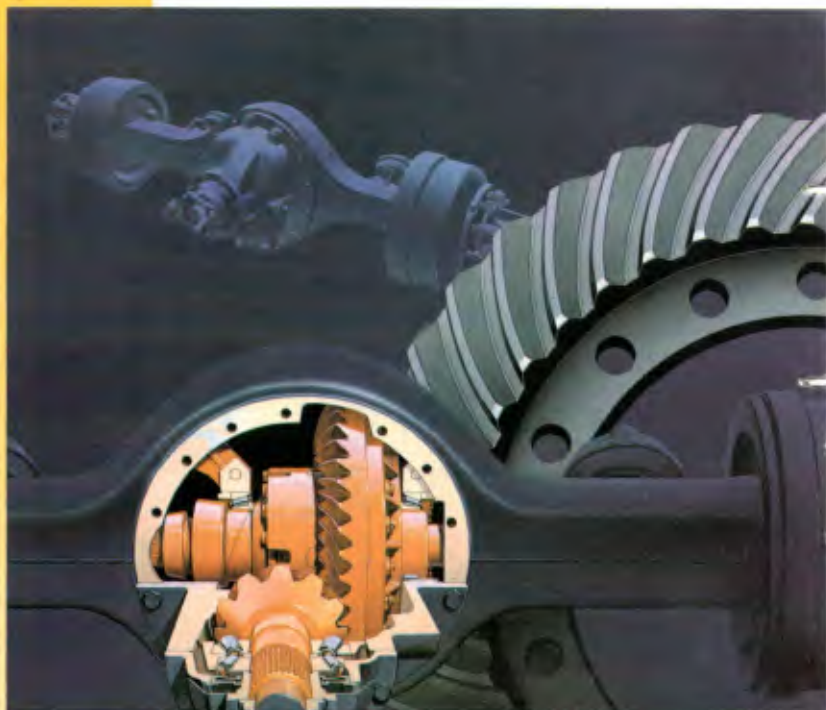
# MAFERSA E

# ROCKWELL

# BRASEIXOS

# SOMANDO

# TECNOLOGIA

**Rockwell International****Rockwell Braseixos S.A.**

Av. João Batista, 824

Osasco - SP - CEP 06097-900

Fone: (011) 704-6831

Fax: (011) 702-8656



# LEASING BAMERINDUS.



**VOCÊ DIVIDE OS CUSTOS E MULTIPLICA OS LUCROS.**

O leasing é a melhor maneira de você ter tudo que precisa para produzir sem empatar o seu capital. E o banco da produção é o melhor lugar para você negociar. É só conversar com o gerente. Prazos a partir de 24 meses. E cobre 100% ou mais dos valores dos bens. Sem comprometer o seu fluxo de caixa. Leasing Bamerindus. Você divide os custos e multiplica os lucros.



O banco da produção.



## Do Oriente para o Brasil



Dois ônibus coreanos da Asia Motors começarão a ser testados por frotistas brasileiros a partir de novembro. Os carros desembarcaram no porto de Vitória, ES. Um é o modelo AM 818 Cosmos, capacidade para 31 passageiros, 8,22 m de comprimento, 2,29 m de largura. Na altura, mede externamente 2,87 m e, internamente, 1,90 m. O Cosmos tem peso bruto total de 8.475 kg

(2.625 kg no eixo dianteiro e 5.850 kg no traseiro). Vem equipado com ar condicionado. O motor de 6 cilindros, do ciclo diesel, com know-how Mazda, instalado na traseira, tem 165 cv.

Outro modelo é o AM937, para uso urbano, ônibus equipado com motor de 6 cilindros, 225 cv (também com tecnologia Mazda), com as seguintes dimensões: comprimento de 10,67 m, largura de 2,49 m, altura externa de 3,15 m e altura interna de 1,92 m. O peso bruto total deste urbano da Asia é de 12.305 kg (3.790 kg no eixo dianteiro e 8.515 kg no traseiro).

"Os testes em frotistas vão se prolongar pelo período de um ano", antecipou Edson Sálvio, diretor de Marketing da Asia Motors do Brasil.

A coreana Asia Motors Corporation faturou ano passado US\$ 1,8 bilhão. Associada à Kia Motors na década de 70, a Asia Motors, que até então só fabricava automóveis, partiu para o desenvolvimento de ônibus e caminhões, concorrendo com a Hyundai, a líder do mercado automobilístico na Coreia.

## Ligeirinho da Mafersa

No mês de setembro a Mafersa fez a entrega de 49 ônibus completos, entre os quais cinco unidades do modelo Ligeirinho à curitibana Reksidler. Os carros, modelo M240 com motor Cummins de 240 cv, têm transmissão automática Allison e três portas sem degraus do lado esquerdo. Fora o conceito "ligeirinho", 19 carros modelo M-210, também motorizados pela Cummins, foram entregues a quatro empresas da mesma cidade: Viação Castelo Branco (cinco), Piraquara (quatro), Cristo Rei (cinco) e Graciosa (cinco).

A cidade de Diadema, do ABC paulista, recebeu um lote de 25 unidades do M-210 no dia 7 de setembro, informa o superintendente da Mafersa Ônibus, Luiz Carlos Relva. O comprador foi a ETCD, empresa pública local.

## Catraca eletrônica

Goiânia poderá ter até o fim deste ano o sistema de catraca eletrônica implantada em sua frota na casa de 1 mil ônibus. "Vamos adotar o bilhete magnético, como o usado pelo metrô e pela EMTU, de São Paulo. Queremos estar afinados com tecnologia de ponta e, com isso, aprimorar nossos controles sobre a demanda", disse a **Technibus** Edmundo de Carvalho Pinheiro, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Goiânia, Setransp.

Em São Paulo a catraca eletrônica também está em avançado estudo. Os investimentos necessários para equipar toda a frota giram em torno de US\$ 50 milhões.

A adoção da catraca eletrônica implica suprimir a figura do cobrador embarcado. Cálculo feito por um empresário indica que os salários mais encargos

## Operação México

A joint-venture Mercedes-Caio começará a operar a fábrica de ônibus urbanos no México a partir de 1994. Já há uma intensa exportação de gabaritos e dispositivos, fabricados em Botucatu, SP, sede da Caio, rumo à cidade mexicana de Monterrey, onde as duas empresas investirão um total de US\$ 25 milhões, 15% por conta da Caio.

Em 1994 irá o lote inicial de 1.200 unidades, sendo 560 completas: 160 unidades Vitória sobre chassi OF-1318 e 400 intermunicipais, também com carroceria Vitória, sobre chassi OH-1625. Outros 600 carros, microônibus, terão carrocerias montadas localmente em cima de chassis Mercedes construídos no México.

## Parada fácil

A próxima etapa do sistema integrado de Fortaleza prevê a construção da Parada Fácil, como foi batizado domesticamente o terminal de transferência de passageiros. A primeira parada, uma cobertura simples cercada de tela, será em frente à Universidade de Fortaleza. Uma obra dessa deverá custar 20 vezes menos do que um terminal do porte que existe hoje na capital cearense.

do trocador representam desencana maior do que o reservado para a compra de ônibus. São Paulo parece ter achado a fórmula: abrir emprego numa atividade de segurança municipal para metade do efetivo exonerado das catracas. Outra metade teria uma espécie de concessão para vender os bilhetes em pontos estratégicos da capital paulista.

Já Fortaleza, onde as oportunidades de empregos são mais restritas, planeja em 1994 ter sua frota de 1.350 ônibus equipada com uma espécie de computador de bordo instalado na catraca, mas sem eliminar o emprego do cobrador. Seis carros da CTC, a empresa pública, iniciaram os testes práticos na linha Pontes Vieiras. O "gerenciador" eletrônico controla número de viagens, faz a leitura do código de barras impresso na carteira estudantil, entre outras funções. O investimento em equipamentos para cobrir a frota inteira gira em torno de US\$ 1 milhão.



## Ônibus via cordilheira

O Chile, nos anos de 1991 e 1992, foi o maior mercado externo de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. Importou 2.354 e 2.567 unidades, respectivamente. Chassis, monoblocos ou ônibus encarroçados (com os da foto, já do lado chileno da cordilheira dos Andes) cumprem uma maratona de 3.500 km por terra, desde o ABC paulista, nos calcanhares, do oceano Atlântico, até Santiago, quase às margens do oceano Pacífico.



Os chassis são preponderantes nas vendas ao Chile (em 1991, das 2.354 unidades, os chassis representaram 2.291 unidades e os monoblocos, outras 63 unidades; em 1992, foram 2.510 chassis e 57 monoblocos, totalizando 2.567 unidades). Em 1993, até agosto, o Chile continua sendo o maior importador, com 1.783 unidades - 1.716 chassis e 67 monoblocos.

### Os cinco maiores importadores de ônibus Mercedes-Benz brasileiros (em unidades)

	1992	1991
Chile	2.567	2.354
Argentina	1.384	355
México	1.026	354
Malásia	486	648
Guatemala	308	•
Indonésia	•	930

• - Não ficou entre os cinco maiores Fonte: MBB

## Multa gera investimento

Dois pontos são fundamentais para se entender o espírito da desregulamentação mexicana. Primeiro, o país tem uma longa tradição de cooperativismo no transporte, facilitando acordos. Outro segredo: a existência da Câmara Nacional de Transportes, presidida por um empresário privado, que se compromete, num pacto com o governo, por exemplo, a aumentar a oferta

de veículos, reduzir a idade média e renovar a frota.

À camara, pilotada pela iniciativa privada, cabe administrar, por exemplo, o dinheiro arrecadado com a cobrança de multas aos transportadores. Este dinheiro é revertido para a melhoria do sistema.

Um dos fortes impulsos para a modernização e centralização das operações em quatro terminais - ao invés dos 127 anteriores - como indica a pesquisa feita in loco pela Socicam, que administra 18 terminais brasileiros, foi a possibilidade aberta pelo governo de se cobrar 5% a mais em relação à tarifa autorizada. À empresa cabe colocar sua contrapartida de outros 5% para reforçar o caixa destinado aos investimentos no sistema como um todo.

## Experiências mexicanas I

A liberdade tarifária, em vigor no México desde 20 de setembro de 1991, permite à empresa estabelecer o preço da passagem em função da rota e equipamento usado. As tarifas, registradas em organismo governamental sete dias antes de sua vigência, serão sempre máximas - a partir delas é que serão estruturadas promoções e descontos. A chamada desregulamentação colocou o governo como normatizador e os empresários na condição de gestores e investidores, abrangendo os terminais.

As empresas de ônibus se agruparam por área de atuação e enxugaram o número de terminais. De 127 terminais espalhados pela Cidade do México, restaram apenas quatro centrais, chamadas de Norte, Sul, Oriente e Poniente.

As principais centrais formadas são as dos grupos ADO, Estrella Blanca e Flecha Amarilla. Estas centrais não visam ao lucro, mas equilibrar despesas e receitas. O aporte de investimentos é rateado proporcionalmente ao capital de cada uma participante no terminal.

## Experiências mexicanas II

A desregulamentação mexicana está apoiada em alguns preceitos básicos, entre eles a exigência de competição de duas ou mais empresas em cada rota e proibição de se aplicar apenas a tarifa mais elevada.

As empresas de ônibus contam com até cinco classes de serviços de ônibus: segunda classe (ônibus de vários anos de uso, sem banheiro, com paradas no percurso); primeira especial (veículos com banheiro, cortinas, assentos reclináveis e sem paradas intermediárias); primeira plus (banheiro, televisão a bordo, café, 34 assentos de grande reclinção, também sem paradas); outras duas classes são a de luxo (ônibus-leito, em geral de três eixos, com 24 assentos-cama, mais TV, banheiro etc.) e super-luxo (idêntico ao de luxo, mais ar condicionado e serviço de bordo diferenciado).



## Corredores de ônibus

Quatro empresas privadas foram escolhidas para operar dois novos corredores de São Paulo. São os consórcios Viação Canarinho/Empresa de Ônibus Guarulhos e Auto Viação Urubupungá/Himalaia Transportes. Vão operar nos corredores Guarulhos-São Paulo (Canarinho e Guarulhos) e Osasco-São Paulo (Urubupungá e Himalaia). Além da operação, serão responsáveis pela construção da infra-estrutura (terminais, paradas de ônibus) necessária.

As obras de infra-estrutura devem começar em 1994. A operação tem prazo de um ano para ser implantada.

No corredor de Guarulhos, de 16 km, vão rodar 51 ônibus tipo Padron, de última geração. Em Osasco começarão a circular 18 Padron no corredor também de 16 km. Os dois corredores têm demanda inicial de 90 mil passageiros diários com potencial para 150 mil.

A gestão operacional ficará a cargo da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, EMTU, ligada ao governo paulista. A EMTU tem experiência bem sucedida na gestão do corredor São Matheus-Jabaquara, de 33 km, um dos mais modernos do país, que adota o sistema de bilhetagem magnetizada, o mesmo adotado pelo metrô. Os dois novos corredores terão cobrança de passagem externa, porém sem rodar em canaleta segregada. De resto, vão funcionar de forma moderna, com ônibus de grande capacidade alimentados por veículos de menor porte.

## Fiscal eletrônico

A tecnologia de sensores desenvolvida na guerra Irã-Iraque vai servir para São Paulo controlar de perto a frota de 10 mil ônibus urbanos. A prefeitura da cidade lançou edital de licitação para interessados em fornecer o sistema. "Até o final do ano queremos ter o fiscal eletrônico em operação", disse a **Technibus** o secretário municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro.

O rastreamento da frota é feito através de sensores instalados em cada ônibus. Os sensores emitem sinais captados pelas centrais, onde se tem, em tempo real, o controle atualizado da situação da frota.



## Ligeirinho vira Lerdinho

Durante quase um mês o chamado Ligeirinho, ônibus celebrizado por Curitiba, rodou da Barra Funda ao Parque do Ibirapuera (foto), em São Paulo, um trecho de 12 km vencido em 40 minutos. Na capital paranaense o veículo, com capacidade para 110 passageiros, cumpre o dobro do percurso em quase igual tempo. Apesar do simbolis-

mo - a intenção era homenagear um evento internacional sobre arquitetura - faltou o mais importante: "importar" o conceito de Curitiba. "Não importa o veículo, o que interessa é que circule preferencialmente num espaço exclusivo", já ensinava há duas décadas o criador do sistema, o arquiteto Jaime Lerner.

## Pluma com ar condicionado

A Pluma está ampliando sua frota de ônibus equipados com ar condicionado. No momento já existem mais de 150 carros. O último lote comprado - 40 unidades, Scania com carroceria Marcopolo V 1150 - além de ar condicionado, tem aparelhos de televisão e geladeiras. A ampliação da demanda internacional é um forte motivo para a empresa aperfeiçoar sua operação, diz Oscar Conte, presidente da Pluma.

## Cliente exige mais

O setor rodoviário de passageiros está reagindo à ação da concorrência, notadamente dos clandestinos. Uma determinada empresa esticou em 15 km sua linha para levar grupos de viajantes até o aeroporto. "Precisamos nos adequar à realidade se não quisermos ser derrotados", diz um empresário.

## PEÇABUS

Um total de 1.200 amortecedores Koni, importados, já está equipando 200 ônibus brasileiros das empresas 1001, Bonavita, Itapemirim e Transbrasiliana. Custam 2,5 vezes mais que os convencionais, mas compensam, segundo o gerente de Manutenção da 1001, Fernando Guimarães, empresa que comprou 200 unidades. "Temos garantia de 100 mil km. E colocamos estes amortecedores nas linhas mais difíceis, como a de Governador Valadares, que tem 110 quebra-molas "no seu percurso".

A Filtros Logan, constituída em 1953, que produz mensalmente 1,2 milhão de filtros automotivos e industriais, está completando 40 anos de atividades. Fornece tanto para montadoras como para o mercado de reposição.



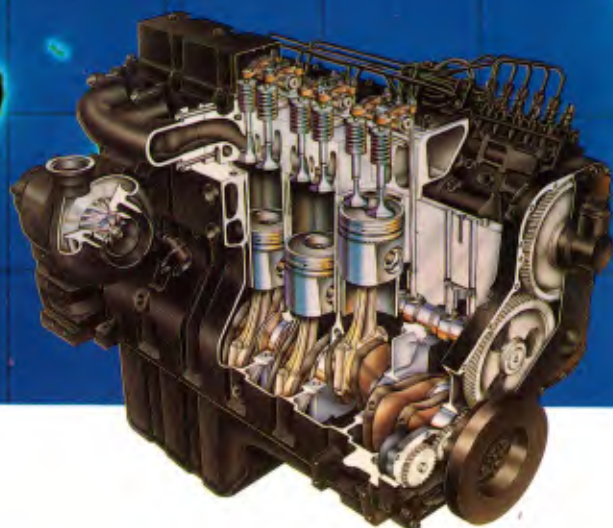
**IMAGINE UM LEASING COM  
TAXAS SUPERCOMPETITIVAS  
E GRANDE AGILIDADE.**

**AGORA IMAGINE SEU  
CONCORRENTE LENDO ESTE  
ANÚNCIO.**

**ÔNIBUS, CAMINHÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS.** O LEASING BCN FINANCIA A RENOVAÇÃO DA SUA EMPRESA COM TAXAS COMPETITIVAS E GRANDE AGILIDADE, E É ADMINISTRADO PELOS MELHORES PROFISIONAIS DO MERCADO. ALÉM DISSO, VOCÊ CONTA COM A TRADIÇÃO BCN EM FINANCIAMENTOS. LARGUE NA FRENTE. PROCURE UMA AGÊNCIA DO BCN E RENOVE SUA FROTA.



**Leasing  
Financiadora**



ÔNIBUS M-210-S e M-240-S  
Novos Lançamentos  
Maferesa Equipados  
com Motor Cummins 6CT-8.3  
e 6CTA-8.3

## No Mundo Todo, Motor Diesel é Cummins.

A **Cummins** é o maior fabricante independente de motores diesel do mundo.

Operando em 147 países, com 4.500 pontos de serviço,

produz anualmente 280 mil motores diesel de 50 Hp a 2.200 Hp.

No Brasil, a **Cummins** mantém seu compromisso de produzir motores diesel "mundiais", com a mesma tecnologia de países do primeiro mundo.

Uma prova disso é que a



empresa foi a **primeira fábrica brasileira de motores diesel a receber a Certificação ISO 9000**, garantindo aos seus

clientes nacionais o passaporte ao mercado mundial, e aos usuários produtos e serviços de nível internacional.

Aliando robustez e potência a economia de combustível, os motores **Cummins** da Série **B, C e N** atendem os mercados de Máquinas para Construção, Mineração, Equipamentos Agrícolas, Barcos, Grupos Geradores, Caminhões e Ônibus para diversos clientes com confiabilidade e

resistência comprovada.

O Suporte de Serviços **Cummins**, atende aos usuários em todo território nacional.

Como líder mundial na fabricação de motores diesel, a **Cummins**, investe em tecnologia, tendo como preocupação constante a preservação do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida.



Cummins Brasil Ltda



## Novo diretor na Scania

Hakan Samuelsson, sueco de 42 anos, o novo diretor industrial da Scania do Brasil, é o primeiro executivo da empresa que assume aqui funções mundiais. Uma de suas preocupações é acompanhar a evolução do processo de abertura econômica brasileira. De início, a "invasão" dos importados ocorreu nos automóveis, mas inevitavelmente chegará aos veículos comerciais. Ele acha que os veículos comerciais partirão em dado momento para a eletrônica embarcada.

"É impossível produzir tudo num local apenas", explica. O mercado brasileiro é o maior da Scania, tanto em ônibus como em caminhões. Dá para perceber a função estratégica de Samuelsson?



## Lições de vida

Faleceu Augustus Bruno Nielson, 81 anos, no dia de São Cristóvão, 25 de julho último. Nascido em 21 de março de 1912, fundou a Nielson um ano depois do término da Segunda Guerra Mundial, em 1946, junto com o irmão Eugênio. No começo, os irmãos Augustus e Eugênio reformavam ônibus velhos e fabricavam carroças e carrocerias de madeira para caminhões. Dez anos mais tarde altera-se a razão social para Nielson & Cia. Em 1961 surge o Diplomata. Dois anos mais tarde a empresa muda o nome para Carrocerias Nielson, hoje posicionado entre as maiores encarroçadoras do Brasil e do mundo e carro-chefe das empresas Nielson.

## "Zé Bola" nos usados

José Carlos Pereira Granito, o Zé Bola, junto com dois sócios, Amauri Tartari e Adilson Augusto Martins, abriram em São Paulo, uma revenda de ônibus usados Volvo. A empresa vende veículos revisados e com garantia, in forma Zé Bola.

Ainda segundo ele, o Transbanco, banco pertencente à Volvo e sua rede de concessionários, dará apoio às operações de crédito para a venda de ônibus usados.

A idéia é revitalizar o mercado Volvo, marca que sofre algumas restrições no setor de usados. "Até então, todos queriam vender ônibus novos, sem a preocupação de trabalhar os usados, tarefa que será nossa bandeira", arremata Zé Bola.

*De hábitos simples, Augusto fazia parte do conselho consultivo do grupo Nielson, presidido por seu filho, Harold Nielson, quando foi vítima de parada cardíaca. Sob sua liderança, ergueu-se um conjunto de empresas que reúnem 3.850 funcionários em Joinville, SC, sendo que a Nielson Carrocerias, fabricante da linha Busscar, conta com um quadro de 2.750 pessoas. Outras empresas são a Tecnofibras, na área de componentes, a Rovel, de fibra de vidro, e a HVR Equipamentos Industriais, especializada em alongamento de chassis.*

*Trabalhador, otimista, criativo, eram algumas das qualidades destacadas por pessoas do convívio de Augustus Bruno Nielson, que há pouco tempo esteve presente a duas cerimônias marcantes na história da encarroçadora: a entrega da vigésima milésima carroceria para a Viação Garcia, de Londrina, PR, e da quinta milésima unidade urbana para outra empresa.*

*"Às vezes, olho para trás e me belisco. Não é possível a Nielson ter chegado a este estágio", comentou certa feita sobre o crescimento da empresa. Em outra ocasião, afirmou: "Na verdade, não tínhamos idéias no papel, nem um desenho, nem nada. O primeiro ônibus que reformamos foi intuição pura."*

## Os desafios de Eudo



O empresário potiguar Eudo Laranjeira não tem descanso. Depois de se desligar da direção do ABC, time de futebol mais popular do Rio Grande do Norte, assumiu a presidência da Fetronor, a federação que reúne empresas alagoanas, paraibanas, pernambucanas e potiguares. Um de seus desafios à frente da entidade, que reúne uma área de atuação com 7 mil ônibus, será montar uma estrutura no Nordeste para utilizar os recursos do Sest/Senat (aprovados no dia 14 de setembro) na formação de pessoal especializado para a área de transporte. O Sest/Senat vai viver dos 2,5% que incidem sobre a folha de pagamento, um dinheiro antes com pouco retorno, já que era canalizado para o setor industrial.

Fontes do setor de ônibus ligadas à Volvo, fábrica de Curitiba, garantem que, no mais tardar em 1994, a empresa terá uma novidade, o chassi B12, cuja principal novidade é a posição traseira do motor de 12 litros.

Bastaram alguns bons negócios e as fábricas de carrocerias esticaram os prazos de entregas. Algumas delas estão com a carteira tomada até o final do ano.

Dois bons negócios fechados no segundo semestre foram com a Caio (250 ônibus par o grupo Ruas, de São Paulo) e da Comil, que fechou um negócio de 42 veículos com frotistas urbanos de Porto Alegre.



## O asfalto amarelo

Um produto batizado de Selofalt amarelou 800 m da avenida Rio Branco, no centro de São Paulo, um dos trechos que integram o corredor de ônibus da linha Vila Nova Cachoeirinha.

O óleo derramado dos coletivos ataca a camada asfáltica. O Selofalt, segundo a fabricante Abracel, tem a função de proteger o asfalto (pelo menos por três anos) do efeito "corrosivo" causado principalmente pelo óleo diesel.

Não houve quorum na eleição à presidência da Transurb, o sindicato das empresas de ônibus urbanas da capital paulista. Assim, o empresário Simão Herzkowicz, candidato em chapa única, não pôde ser eleito. Mantido José Sérgio Pavani, há 11 anos no cargo.

"Eu pretendo levar o decreto pessoalmente ao presidente Itamar", frase dita no dia 2 de setembro último pelo ministro Alberto Goldman, numa referência ao regulamento do setor rodoviário de passageiros que "se perdeu" antes de chegar às mãos do ex-presidente Collor.

Além do amarelo do Selofalt, um novo tipo de asfalto, o Betuflex, está em teste em 200 m da avenida Marquês de São Vicente, outro trecho do mesmo corredor paulistano. O Betuflex foi desenvolvido pela Ipiranga Asfaltos, do grupo Ipiranga. Segundo a empresa, o produto tem efeito elástico: a camada revestida volta à forma original mesmo submetida ao peso dos veículos e às mudanças de temperatura.

Depois do incêndio no ônibus da linha 233 no Rio, causando uma dezena de vítimas fatais, o prefeito César Maia assinou decreto que proíbe a instalação de novas roletas duplas com "currais" nos ônibus da cidade.

Jorge S. Da Silva é o novo representante no Rio de Janeiro das marcas Castrol (óleo lubrificante), Plastfiber (peças de fibra para ônibus) e Vidrônibus. Jorge tem longa experiência na área de ônibus. Já passou pela Scania e Thamco.

## Mais cheques no guichê

Do faturamento total da Empresa União Cascavel, Eucatur, 37% já são provenientes de pagamento de bilhetes com cheques, informa o dirigente da transportadora, Assis Gurgacz. A Eucatur tem uma frota de 1.060 ônibus. Opera do Rio Grande do Sul a Roraima, no extremo norte do Brasil. "Estamos há dois anos sem comprar um carro por causa dessa longa novela que cerca uma possível desregulamentação no setor rodoviário de passageiros", assinala, para concluir: "Venha o que vier até o final do ano terei de voltar a comprar. Não podemos esperar mais".

## Tecnologia de guerra

A cidade de São Paulo vai fiscalizar o trânsito em 2 mil cruzamentos através do Sida, sigla de Controle Informatizado de Tráfego por Área. Os semáforos fazem a leitura dos carros que passam e mandam as mensagens para os computadores. Com isso pode-se, em tempo real, reprogramar a sincronização das sinaleiras. A tecnologia foi desenvolvida no conflito Irã-Iraque.

Depois da experiência em Curitiba, foi a vez de São Paulo testar o telefone móvel celular num ônibus da Pássaro Marrom executivo que faz a linha Aeroporto de Cumbica-Centro. Funciona com cartão indutivo pesquisado pela Telebrás. Permite ligações locais, interurbanas e internacionais.

A Ford vendeu dois ônibus-escolares (frente avançada do caminhão "sapão") para o Colégio Diplomata Objetivo, de Salvador, BA. Os escolares têm carrocerias da Thamco.