

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N: 320 - ANO 28 - SETEMBRO/OUTUBRO 1990 - Cr\$ 450,00

Editora TM Ltda



Cargo 3530, cavalo mecânico para 35 t

Scania L 113 urbano



Mercedes-Benz LB-2318 6x4

SALÃO DO AUTOMÓVEL
Novidades
em caminhões
e ônibus

FREIOS ABS
Eletrônica
embarca
nos pesados

CAMELBACK DURANIT: QUALIDADE E TECNOLOGIA NA RECUPERAÇÃO DE PNEUS

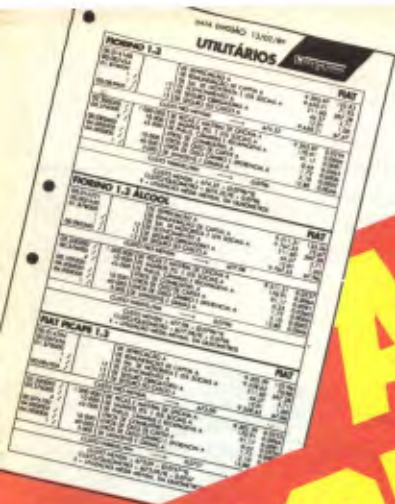
O Camelback DURANIT está chegando com uma linha completa de produtos para recapagens mais seguras e eficientes, utilizando uma tecnologia avançada e contando com uma experiência de quase

50 anos* em assuntos de borracha, o camelback DURANIT já está aqui para que Você tenha sempre o melhor. Entregas rápidas assessoradas por uma eficiente equipe de Vendas. Consulte-nos hoje mesmo.

* O camelback Duranit é produzido com a mesma qualidade dos solados para calçados Amazonas.

CAMELBACK
DURANIT[®]

Av. Rio Branco 745 - 14400 FRANCA - SP
Telefone (016) 724-1666 (PABX)
Telex 16 6151 - Fax (016) 723-4591



ASSUMA O CONTROLE

TM

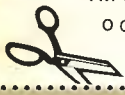
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora

TM. É um sistema técnico, composto de planilhas de custos, individualizadas por categoria de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas

para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

TM OPERACIONAL faz todas as contas para você. Preencha o cupom e envie para Editora TM. Vai ser o primeiro passo para você assumir o controle dos custos de sua frota.



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de 240 BTN's por categoria. **TM OPERACIONAL CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x categorias de seu interesse)

- Automóveis
- Caminhões Leves
- Caminhões Semi-Pesados
- Utilitários
- Caminhões Médios
- Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x 240 BTN's = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____
- Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo: _____

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Inscr. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP

GRÁTIS!

Ao fazer a assinatura anual de **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES**, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas.



Editora **TM** Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117

Tel.: (011)575-1304 - Telex: (11)35274

Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

ISR-40-3723/84
UP AG. CENTRAL
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Ligia Torres

Walter de Sousa

Reinaldo de Andrade (CADERNO S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Lourenço Fráguas (Brasília) Olídes Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine Saboya (Santos)

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Colaboradores Autônomos

Alberto Marques (Santos)

César Lima (Rio de Janeiro)

Vânia Coimbra (Londres)

Luís Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Balista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Carlos F. Soares Jr.

Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060 - Fone (041) 222-1766

Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

R. Gonçalves Ledo, 118

Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855

Telex 511917

90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LÓBRA - Mala

Direta, Comércio

e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) 80 BTN

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 430,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. DRT. 1 nº 14.498/85 de 06/12/85.

Filial do IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 21 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob nº 705 em 23/03/1963; última averbação

nº 26.394 em 20/07/1988

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são

necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

Editora TM Ltda.

Rua Vieira Fazenda, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**

(Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53.995.544/0001-05 Inscrição Estadual

nº 111.168.673.117

Filial à ANATEC e à ABEMD

transporte

MODERNOANO 28 - Nº 320 - Setembro/Outubro de 1990.
ISSN Nº 0103 - 1058 - Cr\$ 450,00

SUMÁRIO

NOVA KOMBI

12

Um furgão VW de quarta geração
Lançada há quarenta anos, a Kombi, que já vendeu 6,7 milhões de unidades, ganha uma versão completamente nova

AÉREO

14

Privatizada, a Vasp vira desafio
Administrar a segunda maior empresa aérea e a mais endividada é o desafio do novo acionista majoritário, Wagner Canhedo

MARÍTIMO

19

Usuários querem maior participação
Transportadores e empresários de retroporto têm proposta para a privatização do porto de SantosELETRÔNICA
EMBARCADA

24

Mercedes lança ABS nos pesados
A adoção do ABS/ASR da Wabco nos caminhões e ônibus pesados da MBB introduz a eletrônica nos veículos nacionais

COMBUSTÍVEL

28

Dísel ainda não tem substituto
A crise no Golfo Pérsico ressuscita a difícil busca de alternativas para o óleo dísel

LOGÍSTICA

32

Transportadoras ampliam serviços
As necessidades logísticas aumentam os serviços das transportadoras americanas e as transformam em parceiras dos clientes.SALÃO DO
AUTOMÓVEL

34

Novidades em caminhões e ônibus
Mercedes-Benz, Scania e Ford lançam caminhões semipesados e pesados, além de um novo chassi de ônibus urbano

POLÍTICA

55

Novo secretário prega "deregulation"
Em entrevista exclusiva, José Henrique D'Amorim Figueiredo mostra que incorporou os planos do antecessor

SEÇÕES

Neuto Escreve 5 - Atualidades 6 - Publicações 40 - Legislação 41 - Produtos 42 - Mercado de Novos 44 - Mercado de Usados 48 - Produção 52 - Planilhas de Custos 54 - Entrevista 55

Capa: Fotos Paulo Igarashi e Eduardo Mello



Excl'Am



Volvo NL 6x2. Pesa menos, leva mais. E sai na frente.

A Volvo está com a carga toda. Novo NL 6x2. O primeiro caminhão do Brasil que pesa menos e transporta mais. Isto significa maior rentabilidade e segurança no transporte de carga, sem causar danos às estradas e sem ultrapassar o limite de 45 toneladas permitidas pela lei da balança. Pesando 700kg a menos que os caminhões 6x2 de sua categoria, o NL 6x2 Volvo pode levar cerca de 3000kg a mais que uma composição feita a partir de um cavalo 4x2. Isto porque o NL 6x2 possui uma

nova suspensão com 2 pneus a menos e molas parabólicas 30% mais leves que as convencionais, o que também proporciona maior conforto ao dirigir. Volvo NL 6x2. Finalmente um caminhão que consegue, ao mesmo tempo, transportar mais carga útil, sem causar problemas nas estradas e nas balanças. Volvo. Sai na frente. E transporta mais.

VOLVO
O melhor em economia de transporte.



NEUTO

ESCREVE

Buracos, demissões e estudos

O ostracismo do DNER — Departamento Nacional de Estradas de Rodagem durou pouco. O novo secretário nacional de Transportes, José Henrique D'Amorim Figueiredo, está devolvendo ao órgão todas as atribuições anteriores ao governo Collor. Mais do que isso: extinguiu o embrionário DNTR — Departamento Nacional de Transporte Rodoviário, concebido para centralizar na administração direta tarefas como a de baixar normas, fiscalizar o transporte rodoviário, registrar empresas e conceder linhas.

Por coincidência, o DNTR era dirigido pelo engenheiro Maurício de Lana, um dos fiéis escudeiros do ex-secretário Marcelo Ribeiro. Mário Picanço, outro homem de confiança do ex-secretário, foi substituído na presidência do Geipot pelo economista Vande Lage Magalhães.

Na verdade, as divergências existentes no Ministério da Infra-Estrutura estão fazendo vítimas dos dois lados e ameaçam até a permanência do próprio ministro Ozires Silva. A mais recente dessas vítimas foi o chefe de gabinete Edísio Gomes de Mattos, que

chegou a classificar de 'imoral e inconstitucional' a dispensa de licitação pretendida por Ribeiro para as obras do "SOS Rodovias".

Ironicamente, na maioria dos casos não houve novas licitações para contratação das empreiteiras que, juntamente com o Exército, estão executando o programa. O governo preferiu valer-se de contratos já assinados com as empreiteiras.

Com ou sem licitação, a SNT — Secretaria Nacional de Transportes afirma já ter recuperado, até o final de agosto, 4 500 km de rodovias e que podem completar até o fim de novembro os 14 500 km programados. Acena ainda com a possibilidade de obter no Banco Mundial contrapartida em dólares para os US\$ 150 milhões destinados ao "SOS Rodovias", o que permitiria a ampliação do programa.

Outra boa notícia é a transferência da administração dos 299,1 km do trecho paulista da Régis Bittencourt ao governo do Estado, com recursos próprios, dentro de três anos.

Isso não significa ausência de obstáculos à execução da política de descentralização e privatização dos transportes. A transferência da CBTU aos governos estaduais, por exemplo, está parada, à espera da eleição e posse dos novos governadores. Já a pretendida construção e exploração de rodovias pela iniciativa privada por enquanto não passa de estudo em andamento no Geipot.

Estudos, por sinal, é o que não falta na SNT. Analisa-se, por exemplo, a substituição do projeto do trem-bala entre Rio e São Paulo por um veloz trem convencional, capaz de transportar cargas e passageiros. Os técnicos discutem ainda a maneira de instituir uma nova taxa sobre os combustíveis ou sobre o registro de veículos. Estão na ordem do dia também a desregulamentação total dos transportes rodoviários (tanto doméstico como internacional) de cargas e a criação de novas regras para estimular a competição no transporte interestadual de passageiros.

Desregulamentar o transporte de carga não oferece dificuldades. Basta revogar leis que já são letra morta. Já as duas outras tarefas exigem cuidados, para evitar erros do passado. Afinal, o selo-pedágio acabou resvalando para a inconstitucionalidade. E, no Paraná e em São Paulo, as tentativas de abrir o mercado de ônibus rodoviários foram parar na Justiça.

Dois gigantes se unem buscando a perfeição

Ítalo Breda, diretor da Breda Turismo S.A., empresa de maior receita operacional líquida e também a de melhor desempenho financeiro no setor de Fretamento e Turismo, no ano passado, de acordo com o anuário *As Maiores do Transporte*, confirma notícia veiculada pela *Gazeta Mercantil* sobre a entrada de Joaquim Constantino como sócio da empresa. Filho de Constantino de Oliveira, o "Nenê Constantino", dono da Viação Andorinha e Reunidas, entre mais de uma dezena de outras empresas, o novo parceiro da Breda ficará com 50% do capital, integralizado por trezentos novos ônibus em dezoito

meses, o que representava em setembro cerca de Cr\$ 2,4 bilhões.

Até o final do ano, chegam as primeiras setenta unidades: quarenta chassis Mercedes-Benz O-371 com carroceria Marcopolo e trinta monoblocos O-371.

As quatro garagens da Breda, somando 64 000 m² de terrenos em Santos, São José dos Campos, Jacareí e São Paulo, não entraram no negócio e continuarão a ser controladas por uma empresa coligada pertencente à família Breda.

Evitando comentar o assunto, Ítalo Breda admite apenas que a admissão de um sócio igualitário indica tendência de crescimento, em um momento em que sozinho a empresa não poderia se expandir. Nos planos de expansão, está incluído o transporte de carga, mas sobre isso Breda não quis fa-



Foto: Arquivo TM

Breda: comedido, admite sociedade

lar. O forte da empresa, hoje, é o fretamento de ônibus para indústria, comércio e bancos.

Com uma frota de mil ônibus, com idade média de quatro anos, a rodagem mensal da Breda é de 3 milhões de km, entre os quais 20% na exploração de linhas regulares entre a capital paulista e o litoral Sul. Seu faturamento mensal é de Cr\$ 350 milhões.

DESTAQUE

NOVAS TECNOLOGIAS NO ÔNIBUS DE EXPORTAÇÃO



Fotos: Paulo Igarashi

Depois de perder o mercado de exportações de caminhões para os Estados Unidos, a Mercedes-Benz do Brasil iniciou em setembro a venda de um ônibus monobloco urbano desenvolvido especialmente para o mercado norte-americano. Ao lançar a série de caminhões pesados, em maio último, o presidente da companhia, Gerhard Hoffman Becking, se mostrava entusiasmado com as perspectivas do negócio, segundo ele de longo prazo e de grandes perspectivas para a filial brasileira.

O "ônibus americano" é um O-371 U melhorado, que recebeu uma série de componentes adicionais para atender às exigências do mercado a que se destina e foi desenvolvido com a Stewart & Stevenson, empresa que completará a montagem do veículo, que em-

barca do Brasil sem o trem de força.

Em teste pelas ruas congestionadas do ABC e da capital paulista, além de estradas esburacadas da periferia de São Bernardo, por cerca de um ano, o "ônibus americano" só despertou a curiosidade mais recentemente, quando foi retirada a camuflagem das janelas. Seu basculamento na parte superior é diferente do modelo brasileiro, a porta traseira foi deslocada para o entreixo, o cano de escape é embutido na carroceria, o envidraçamento traseiro é dividido em três, opacificado e com espaço reservado para o itinerário. Outras diferenças estão nas entradas e saídas de ar nas laterais e na presença de *break-lights* na traseira.

A Mercedes-Benz ficou de programar o lançamento oficial desse veículo para outubro, para detalhar as inovações introduzidas, como a suspensão auto-regulável que, no futuro, poderá vir a ser incorporada aos modelos nacionais. O trem de força desse ônibus é totalmente importado.

O monobloco da Mercedes-Benz brasileira: nova versão do O-371 U, envidraçamento traseiro dividido em três e porta posterior no entreixo. Tudo para americano ver.

Transporte integrado na rota SP—NE

Três empresas, a Alpargatas, a Microlite e a Rede de Supermercados Bompreço, estão iniciando o transporte integrado, com objetivo inicial de reduzir custos de fretes. A base para a criação desse projeto foi a rota em comum das envolvidas. Elas têm cargas que se movimentam quase que diariamente entre São Paulo e a Região Nordeste do país.

Conhecendo a logística de cada uma individualmente, o consultor Antonio Carlos Alvarenga, da Translog, iniciou o projeto de integração no início deste ano, com a participação das equipes técnicas das empresas interessadas, da Andersen Consulting e ainda das transportadoras Cruzeiro do Sul Cargas, Anacirema e Bompreço, que, até então, prestava serviços exclusivos para o grupo de mesmo nome.

As redes de distribuição, suprimentos e a estrutura orgânica individuais da Bompreço, Microlite e Alpargatas foram estudadas de maneira integrada, na busca de pontos de cruzamento onde os serviços de transporte e distribuição pudessem ser realizados de maneira otimizada, respeitando os fluxos de movimentação de cada empresa. "A idéia é acabar com o retorno de caminhões

vazios, seja da Bompreço ou de outra empresa contratada", afirma Alvarenga.

O projeto prevê a contratação de transportadoras através de concorrência, onde as normas da lei de mercado terão papel decisivo, diz Alvarenga. As escolhidas para a movimentação das aproximadamente 5 000 t mensais das três empresas passarão a trabalhar para esse *pool* de empresas seguindo as rotas e os cronogramas específicos fixados pelo projeto de integração. "É o ovo de Colombo", reitera Alvarenga, ressaltando que do êxito desse projeto-piloto depende o crescimento da prática logística.

Ford incentiva venda de veículos usados

A Ford decidiu incentivar sua rede de distribuidores a criar departamentos para venda de veículos usados de qualquer marca, a exemplo do que já existe em algumas revendas da marca. Para isso, seu gerente de Operações de Campo, Vicente Goduto Filho, anuncia um programa de treinamento de compra, venda e manutenção.

"Nosso objetivo", afirma Goduto, "é aumentar o tráfego dentro das lojas e facilitar o trabalho do frotista para se livrar dos caminhões usados." A presença



Goduto: usados na revenda Ford

dos veículos usados nas revendas, segundo ele, desperta a atenção dos pequenos empresários e de transportadores autônomos, que hoje procuram o mercado paralelo para a troca. "Nossa meta é vender um caminhão novo a cada dois usados", completa.

Esse incentivo faz parte de um programa de apoio às distribuidoras, que inclui seminários sobre implementos, com objetivo de aproximar revendedores e fabricantes de implementos.

Outra iniciativa da Ford foi o convênio firmado entre as revendas e o cartão American Express para facilitar o crédito dos clientes junto à rede na prestação de serviços de manutenção. Para beneficiar-se do programa de Manutenção Garantida com Crédito Total, o transportador deve cadastrar sua frota junto ao American Express e procurar qualquer distribuidora Ford para serviços de assistência técnica.

■ *Lupércio França Torres, diretor da Irga, é o primeiro presidente do Sindipesa — Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Carga Pesada e Excepcional. O Sindipesa substituiu a Associação de Empresas de Transporte e Movimentação de Carga Pesada e Excepcional, entidade civil que reunia apenas os transportadores da especialidade. "Com o sindicato, podemos negociar com os empregados das transportadoras e também das empresas operadoras de guindastes a nível nacional. Antes, nossas empresas, que fazem um trabalho diferente das demais transportadoras, negociavam salário através de diversos sindicatos locais", diz Torres. O Sindipesa foi criado com 42 associadas, de um total de oitenta empresas.*



Lupércio no comando do Sindipesa

■ *Com a nomeação de José Henrique D'Amorim Figueiredo para a Secretaria Nacional dos Transportes, seu lugar na direção geral do DNER foi ocupado pelo engenheiro pernambucano Antonio Carlos Perruci, de 36 anos. Perruci era coordenador do Sistema de Transporte Urbano da Prefeitura de Recife, de onde também veio Figueiredo.*

■ *Com a demissão, a pedido, do diretor do Geipot, Mário Picanço, assumiu seu posto o economista Vande Lage Magalhães, de 55 anos de idade, funcionário de carreira há quinze anos no Geipot. Mário Picanço retornou à Rede Ferroviária Federal, onde é funcionário efetivo.*

PISCA

DHL negocia ações com empresas aéreas

A DHL, uma das maiores empresas do mundo em transporte expresso, firmou acordo com a Lufthansa Airlines, a Japan Air Lines e a japonesa Nissho Iwai. Assim, a Japan Air Lines e a Lufthansa irão adquirir 5% das ações da DHL, enquanto que a Nissho Iwai ficará com 2,5%. Há ainda a opção de as duas primeiras adquirirem em dezoito meses 25% cada, restando à japonesa Nissho a alternativa de somar, no mesmo período, 7,5% do controle acionário da empresa de serviços aéreos expressos.

Pelo acordo, as três passam a ser acionistas minoritárias da DHL International. Tendo fechado o ano passado com o saldo de 50 milhões de encomendas transportadas, a DHL projetou para este ano uma receita de US\$ 1,8 bilhão. Isso representa um crescimento anual de 20 a 30%. A partir deste acordo, a empresa espera aprimorar sua oferta de serviços.

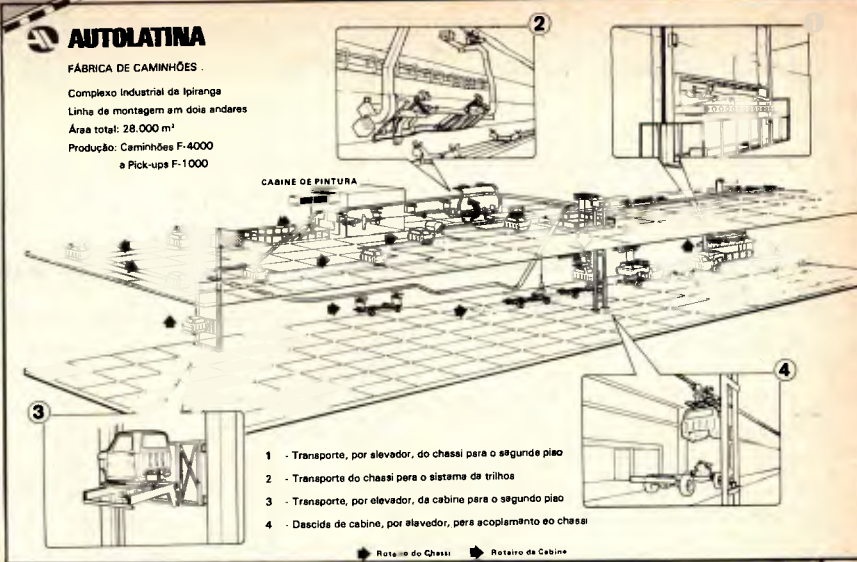


Foto: Divulgação

DHL: somando três novos acionistas

Caminhões Ford e VW fabricados juntos

Após investir US\$ 37 milhões, a Autolatina, holding que controla as marcas Volkswagen e Ford no Brasil e Argentina, inaugurou, no bairro do Ipiranga, Zona Sul da cidade de São Paulo, sua fá-



A nova unidade da Autolatina: dois andares em 28 000 m² de área construída

brica de caminhões, a única no mundo com dois andares.

Construída numa área total de 28 000 m² e com capacidade para produzir 21 unidades por hora, a nova linha é a terceira maior do mundo, atrás somente da fábrica da Ford norte-americana em Kentucky, e da japonesa Hino. A fábrica da Autolatina tem suas linhas comandadas por computadores, que controlam desde a seqüência dos mais de 3 mil componentes na ordem de montagem até o ritmo da produção. A linha pode montar até 100 mil veículos por ano, o dobro do volume vendido por toda a indústria nacional em 1989, mas tal meta, segundo a empresa, só deverá ser atingida até a virada do século.

Agora, a Volkswagen e a Ford estão aptas a alcançar, ainda este ano, as pretendidas participações de mercado de 20 e 26%, respectivamente. No ano passado, somadas, alcançaram 34,5% de participação no mercado interno e, no primeiro semestre deste ano, subiram para 41,9%.

Novo modelo para aviação regional

O acordo binacional entre a Embraer e a FAMA — Fábrica Argentina de Materiales Aeroespaciais para a fabricação de uma nova aeronave pressurizada, de dezenove lugares, destinada à aviação regional foi efetivado, com a apresentação oficial do primeiro protótipo, de uma série de cinco, construído para o programa de desenvolvimento e homologação da aeronave.

O CBA-123, denominado Vector, é um turboélice irmão do EMB-120 Brasília e exigirá investimentos de US\$ 300 milhões, com participação argentina de apenas 20%. A localização de seu motor Garrett, produzido pela Garrett Engine, dos EUA, na parte traseira, juntamente com as hélices, constitui a grande inovação desse projeto, que traz como vantagens a maior velocidade e o menor ruído. Os dois motores de 1 200 HP poderão alcançar até 670 km/h.

EUA, Canadá, Austrália e mais oito países europeus já adquiriram 150 unidades do CBA-123.

Maxion compra 97% das ações da FNV

No mais estrito sigilo, a Maxion (do grupo Iochpe) adquiriu, em 27 de setembro, 97,1% das ações ordinárias do capital votante da FNV — Veículos e Equipamentos S.A., pelo valor de US\$ 32 milhões. O negócio abarcou 32,4% do capital social da empresa e assegura à Maxion uma boa penetração no mercado de implementos rodoviários e ferroviários, onde vai competir com a líder Randon na venda de carretas, vagões, longarinas e rodas.

Segundo Leo Medina, diretor de Assuntos Institucionais e Relações Públicas, "a compra da FNV está dentro do plano de expansão e diversificação da Maxion", que até então se mantinha como a maior fabricante de máquinas agrícolas do hemisfério Sul. Ele acrescentou que a sua empresa mantém a postura competitiva adotada em julho de 1989.

ALUGUEL MENSAL LOCALIZA NATIONAL.



Alugamos **BMW**
e outras boas marcas.

A SOLUÇÃO EM TRANSPORTE PARA A SUA EMPRESA.

Você está convidado a parar por alguns segundos e refletir sobre o sistema de transporte de sua empresa. Vamos começar falando do seu dinheiro. Você já pensou quanto custa ao seu capital investir na compra de carros? E comprar carros? Tem sido fácil? Manter uma frota rodando, com estoque de peças, mão-de-obra especializada, seguro, só para falar de alguns itens. Certamente você não quer ouvir mais falar

destas coisas. Com toda razão.

A Localiza National conhece profundamente estes problemas. Por isso, criou a melhor solução em transporte para a sua empresa. É o Aluguel Mensal Localiza National. Você fica com a frota do tamanho que a sua empresa precisa e a Localiza National cuida do resto. Fale agora mesmo com a agência mais próxima da Localiza National ou disque grátis (031)800.2322.

Localiza  **National**

Solução em aluguel de carros.

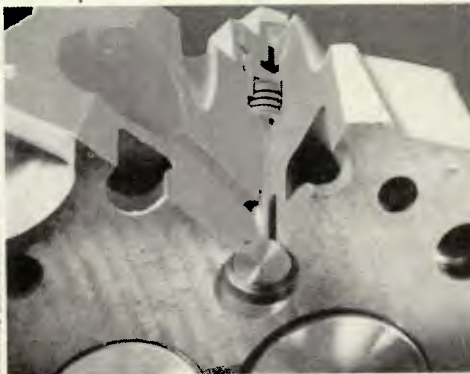
Depois dos carros, Coréia faz caminhões

A empresa Samsung, um dos maiores conglomerados coreanos, vai começar a produzir caminhões pesados, betoneiras e basculantes, usando tecnologia da Nissan Diesel, do Japão. O investimento é de US\$ 100 milhões e, a princípio, a Samsung vai importar componentes CKD do Japão, passando a produzir as peças em etapas, ao longo de alguns anos. A capacidade prevista é de 5 mil unidades ao ano.

Mercedes lança novo modelo de freio-motor

acionado), os injetores param de mandar combustível aos cilindros; no movimento de compressão, os pistões forçam o ar através da válvula e a perda de pressão já gera o freio-motor; no movimento seguinte, que seria de explosão (e não o é porque não há combustível a ser queimado), os pistões são contidos no movimento descendente porque têm de 'puxar' o ar através das válvulas.

Isso significa que, com o sistema KD, consegue-se efetivo freio-motor em dois dos quatro tempos (compressão e explosão), enquanto os sistemas tradicionais operam somente no tempo de escapamento. Segundo a Mercedes, até 1 600 rpm o KD produz tanta frenagem como um freio-mo-



Válvula KD freia em dois tempos

Fotos: Divulgação

Novo freio-motor reduz gasto de pneus

Não é só o ABS que melhora a capacidade de frenagem de um caminhão. A Mercedes-Benz lançou na Europa um novo sistema de freio-motor que, pela simplicidade e eficácia, deverá revolucionar o mercado. É o *Konstantdrossel*, ou KD, para simplificar.

O sistema funciona através de uma pequena válvula instalada entre as válvulas de admissão e escapamento de cada cilindro. Ela abre e fecha por ar comprimido e é acionada por um botão no painel. Quando aberta (KD

tor comum, mas de 1 600 rpm para cima o KD é muito mais eficiente. Se os dois sistemas forem usados em conjunto, a capacidade do freio-motor duplica.

O KD já está sendo oferecido na Alemanha por um preço aproximado de US\$ 1 000, o que é vantajoso, tendo em vista que uma lona de freio custa na Europa US\$ 100 por roda, em média. Devido à sua eficiência, o sistema KD economiza utilização dos freios normais e, na matemática dos preços, a instalação do KD se justifica. Há uma vantagem extra, em termos de segurança: menos usados, os freios são mantidos em temperatura mais baixa, sendo mais eficientes em uma emergência.

Iveco compra a Enasa espanhola

Num anúncio surpresa, a Iveco (fabricante de caminhões do grupo Fiat) acertou a compra de 60% da Enasa, a empresa espanhola produtora dos caminhões Pegaso. A Iveco tem a opção de comprar o restante das ações até 1996. Com a Enasa, a Iveco mantém-se na briga pela segunda colocação no mercado europeu de caminhões, posição que havia perdido para a união Volvo-Renault (*ver quadro*). O negócio Iveco-Enasa, porém, será verificado pelas leis de cartel da CEE. Em 1989, a TNT havia feito acordo com um consórcio Mercedes-MAN, da Alemanha, mas o governo alemão vetou o negócio, alegando que a Mercedes e a MAN poderiam formar um cartel. A MAN pulou fora, mas a Mercedes manteve-se firme, insistindo em corte de funcionários e racionalização nas plantas da Enasa. A Iveco, por sua vez, prometeu as fábricas e não demitir, concendendo os espanhóis. A Iveco vai pagar US\$ 12 milhões pelas ações e investir mais US\$ 120 milhões na empresa. Acredita-se que a Iveco conquistou o negócio porque a Fiat prometeu, também, fabricar carros de passeio na Espanha.

PRODUÇÃO DE CAMINHÕES NA EUROPA 1989

(acima de 3,5 t de pbt)

Mercedes-Benz	105 712
Volvo-Renault	96 773
Iveco	83 239
(Enasa)	10 610
DAF	32 588
Scania	32 339
MAN	30 819
Outros	16 220
Total	408 500

Mangueira de Teflon® Aeroquip

INSTALE E ESQUEÇA



No seu processo industrial e em seus equipamentos, na função de condução de fluidos líquidos e gasosos, exija sempre o máximo com a melhor relação custo x benefício.

Instale a Mangueira de Teflon® Aeroquip em substituição à tubulação rígida, tubos metálicos flexíveis e mesmo às mangueiras convencionais.

A Mangueira de Teflon® Aeroquip proporciona vida útil além da encontrada em outros tipos de condutores por ser:

- mais resistente às falhas por fadiga nas aplicações com flexão
- mais compatível com fluidos e produtos químicos,
- resistente a uma faixa de temperatura superior (-73°C a +232°C),
- e por não perder suas propriedades ao longo do tempo.

Por tudo isso e pelo seu custo competitivo, a Mangueira de Teflon® Aeroquip é utilizada em linhas de descarga de compressores (veicular e estacionário), linhas de ar-condicionado automotivo, condução de vapor, gases, óleos e produtos químicos diversos, nas indústrias de: papel e celulose, plásticos, borrachas química e petroquímica, metalúrgica, aglomerados de madeira, vidros, cerâmica e praticamente todos os tipos de plantas industriais. Peça a Mangueira de Teflon® a um dos distribuidores autorizados Aeroquip pela referência 2807 e receba a orientação necessária com o melhor atendimento, instale e esqueça.

Pesquisa
Tecnologia
Qualidade



Aeroquip
UMA EMPRESA TRIUNOVA