



**Interbuss,
a carroceria
na medida certa**

**Abrati homenageia
seus dirigentes**

**2004, ano recorde
de produção**



**Pintura de Fotas
premia a leveza
e a liberdade**

**As melhores
empresas de
ônibus do ano**



**Irizar Brasil
exportou 85%
da produção**

**Caio cria o
Low-centre para
deficientes**

**Comil abre
nova frente
de clientes**



Novo Giro 3600. Tranquilidade a perder de vista.



- Nova comissaria • Retrovisores aerodinâmicos
- Maior bagageiro • Novas lanternas • Poltronas mais confortáveis
- Acabamentos refinados • Novo desenho interno • Novos faróis



www.caio.com.br

Com você, aonde for.



DIESEL CAUSA SOBRESSALTOS

Desafiamos o caro e bom leitor a descobrir, se for capaz, algum ônibus no Brasil, entre os mais de 200 mil existentes, movido por combustível que não seja diesel.

Dirá um leitor que descobriu alguns movidos a eletricidade. Ora, os bons e ecológica-mente corretos trólebus que restaram são poucos. Ah, intervirá outro leitor: há também ônibus movidos a gás natural... Igualmente, eles podem ser contados num piscar de olhos. Ou seja, tirando poucas e honrosas exceções, o combustível que move o ônibus se chama diesel.

E é dentro desse quadro de alternativa zero ao diesel, que este combustível vem subindo de preço de maneira estonteante. No período 2002 a 2004 seu custo subiu três vezes mais do que a gasolina, queixa-se com razão a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que congrega associados responsáveis pela operação de 95 mil ônibus.

O diesel, que já custou metade, hoje vale 80% do preço da gasolina. E todos sabem que tarifa de ônibus é hipercontrolada. Não há gatilho que reponha automaticamente os custos. Mesmo se houvesse, o repasse faria aumentar o quadro de excluídos do transporte. Segundo Otávio Cunha, presidente da NTU, a horda de deserdados dos ônibus atinge 37 milhões de pessoas, que andam a pé ou de bicicleta por absoluta falta de dinheiro para pagar a passagem. Cunha reivindica redução de 50% no preço do diesel utilizado pelas empresas de transporte público com a contrapartida de corte de 10% no preço das passagens. A proposta, feita ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva "há mais de um ano", diz Cunha, "até agora está em estudo".

O consumo de diesel no Brasil, que em 1994 era de 27,5 bilhões de litros, fechou 2003 com quase 37 bilhões. E não pára de crescer, enquanto a gasolina fica feito montanha russa. Em 1994 o Brasil consumia 14,6 bilhões de litros de gasolina, subiu para 24 bilhões em 1998 e, em 2003, desceu para 22 bilhões de litros.

Uma gotícula no oceano nasce com o biodiesel, cujo programa nacional de produção foi lançado no início de dezembro pelo presidente Lula. Há boas intenções no programa que estabelece reduções e isenções tributárias e percentuais de mistura do biodiesel ao diesel de petróleo.

Na primeira etapa a meta é misturar biodiesel na proporção de até 2% ao diesel de petróleo, para uso em veículos automotores. Presume-se que o novo combustível possa permitir a redução da importação do diesel, que hoje é de cerca de 6 bilhões de litros por ano, a criação de empregos no meio rural, por meio da agricultura familiar, e o desenvolvimento da indústria nacional de pesquisa e equipamentos.

O Brasil, no geral, e os empresários de transporte, em particular, precisam de opções energéticas que promovam riquezas no campo e ajudem a fazer o ônibus andar sem riscos e sobressaltos.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo

Editor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br
Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br
Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem

8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 65,00 (cinco edições e um Anuário).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito
em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal
à OTM Editora Ltda.
Em estoque apenas as últimas edições.

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados
não são necessariamente as mesmas de Technibus



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar - cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

Filiada à



SUMÁRIO

RODOVIÁRIOS	6
Viação Garcia e Empresa Penha introduzem novos ônibus com conforto ampliado	
ÔNIBUS ESPECIAIS	10
Caio e Neobus lançam produtos para atenuar o problema no transporte de deficientes	
MINIÔNIBUS	17
Volare chega com quatro novos modelos equipados com duas marcas de motores	
NEGÓCIOS	18
Viação São Luiz (MT), amplia frota com 16 ônibus encarroçados pela Marcopolo	
DIVERSIFICAÇÃO	21
Comil amplia leque de clientes domésticos e acelera as exportações	
FOCO NO EXTERIOR	25
Irizar fecha 2004 com 85% da produção destinada ao mercado externo	
NOVOS PASSOS	26
Busscar reestrutura-se, lança Interbuss e inicia recuperação produtiva	
RESULTADOS FINANCEIROS	29
Prêmio reconhece mérito das melhores empresas de ônibus em desempenho	
PINTURA DE FROTAS	32
Leveza e liberdade na criação, traços comuns entre as vitoriosas do concurso	
FETRANSRIO	36
Mostra do setor de ônibus, no Rio, expõe novidades e abre portas para negócios	
ABRATI	40
Setor homenageia empresários e dirigentes que consolidaram a cultura associativa	
BILHETAGEM	44
Tacom incorpora integração temporal aberta em frota da capital mineira	
MERCADO	46
Ano de 2004 com recordes históricos na produção de carrocerias e chassis	
PNEUS	58
Indústrias anunciam novas fábricas no Brasil para suprir demanda em ascensão	

SEÇÕES

Editorial 3

Panorama 52

Custos 56

*De um ponto ao outro,
a certeza de chegar bem.*



A Caio Induscar atua nos segmentos rodoviário, urbano, escolar, turismo e executivo há mais de 58 anos. Nossos ônibus garantem resistência e durabilidade, testados na prática, simulando as mais difíceis condições de uso.

Com design moderno e inovador, os projetos das carrocerias atendem aos requisitos normativos de conforto, segurança e ergonomia.

Abastece todos os mercados seguindo rígidas normas internacionais onde independente do idioma, é sinônimo de qualidade.

www.caio.com.br

CAIO
INDUSCAR



Com você, aonde for.

RODOVIÁRIO REFINANDO A TRADIÇÃO

Para comemorar 70 anos de vida, Viação Garcia inclui nos festejos, junto com a renovação e ampliação da frota, a introdução de novo serviço com ônibus de leito integral

O Brasil tem certamente um dos mais bem desenvolvidos sistemas de transporte rodoviário de passageiros do mundo. Nas médias e longas distâncias o ônibus é sem dúvida o modo que domina a matriz de transporte, seja pela extensa malha de estradas – nem sempre bem conservadas, é verdade – ou por características que não contemplam nem o avião, que atinge pequena camada da população, nem o transporte ferroviário, de presença praticamente nula nos deslocamentos de passageiros.

Esse cenário foi construído, também, pela competência das empresas de ônibus, entre elas a Viação

Garcia, com destacada atuação nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. A Garcia construiu sua reputação ao longo de 70 anos, completados em dezembro de 2004.

Para celebrar sete décadas de vida, a empresa ampliou e renovou sua frota, em torno de 500 ônibus, com a aquisição de 70 unidades. O lote, além de 30 plataformas Mercedes-Benz modelo O 400 RSD, incluiu também 40 chassis da mesma marca. Os chassis comprados são do recém-lançado modelo O 500 RSD.

Nos 70 ônibus, há três aplicações: convencional, executivo e leito. Se plataforma ou chassi são Mercedes, as marcas das carrocerias foram es-



Os ônibus novos, com carrocerias Marcopolo, Busscar e Caio, vão operar na rota Maringá-Londrina-São Paulo

colhidas de acordo como uso. Nos carros convencionais, a opção recaiu sobre o modelo Giro, da Caio/Induscar. Na versão executiva, a Garcia preferiu Marcopolo e, na configuração leito, a escolha foi a carroceria de dois andares da Busscar.

No Double Decker da Busscar a Garcia está inaugurando o leito integral, com poltrona cuja inclinação é de 180 graus. A linha eleita para receber estes carros é Maringá-Londrina-São Paulo.

Os 70 ônibus com base Mercedes levam esta marca a ter presença de 35% na frota da Viação Garcia, que roda mensalmente cerca de 4 milhões de quilômetros.

A Viação Garcia é conhecida por sua manutenção de qualidade irrepreensível. "Sempre tivemos



Oficina sem marca de óleo ou de graxa, afirma José Pedriali (ao alto)



Motores eletrônicos levam a Garcia a optar pela marca Mercedes-Benz

uma gerência de manutenção muito bem organizada. Em nossa oficina não se encontra uma gota de óleo ou uma marca de graxa no chão", afirma o gerente geral da empresa José Paulo Garcia Pedriali, em comunicado distribuído pela Mercedes-Benz.

Ainda segundo o informe, a atração pela marca Mercedes se deu por causa dos motores eletrônicos, "uma vez que eles facilitam bastante o trabalho de manutenção dos ônibus", além de garantirem "excelente economia de combustível".

Os ônibus da empresa operam nas ligações entre o Paraná e os estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Sua linha mais extensa tem 1.300 quilômetros e liga Campo Mourão (PR) a Niterói (RJ).

Outra virtude da Viação Garcia tem sido preservar suas raízes que se confundem com a história da colonização do norte paranaense. A empresa mantém um museu rodoviário, com ônibus que marcaram cada década de sua evolução. No museu estão as incansáveis jardineiras e lembranças do período da Segunda Guerra Mundial quando os veículos, por causa do racionamento de combustível derivado de petróleo, eram obrigados a operar movidos a gasogênio, gás pobre produzido a partir da queima do carvão.

Além da Viação Garcia, o grupo inclui a Viação Ouro Branco, com frota de 60 ônibus, e a Empresa Princesa do Ivaí, com outros 40 veículos. As empresas, de linhas regulares, estão sediadas em Londrina e Jandaia do Sul (PR). Outra operadora de ônibus do grupo é de turismo, a Garcia Tur. ■

PENHA INVESTE NO CLASSIS

Empresa aposta em serviço que agrega ar-condicionado, poltronas com 62 graus de inclinação, apoio para as pernas e outras comodidades

tem ar-condicionado ecológico, banheiro pressurizado, luzes de leitura com teclas iluminadas e isolamento acústico, DVD para exibição de filmes e som ambiente. Além disso, possui poltronas com inclinação de 62 graus e apoio para as pernas, manta, travesseiro e serviço de bordo (self service) que inclui água, café e kit-lanche.

O chassi O 500 RSD é descrito pela

com ar-condicionado, e o Astor, ônibus leito com ar-condicionado, poltronas mais largas com reclinção de 65 graus e opção de poltrona individual

A Viação Nossa Senhora da Penha começou a operar nos anos 60 numa garagem no Bairro Juvevê, em Curitiba, com 19 ônibus. Um ano depois tornou-se sociedade anônima por meio da incorporação das empresas

Expresso Curitiba-Lages e Lages Transportes, de Lages (SC).

Nessa época a Penha mantinha linhas no interior de São Paulo, no Rio Grande do Sul, ligando Porto Alegre ao Rio de Janeiro, e no Paraná, ligando Curitiba a São Paulo.

De 1961 a 1973 sua frota aumentou junto com a aquisição de várias linhas, como a rota Rio de Janeiro-Salvador.



Serviço semileito com carroceria Busscar sobre chassi Mercedes-Benz modelo O 500 RSD

A Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, com sede em Curitiba (PR), entra na temporada 2004/2005 com 40 ônibus novos, equipados com chassis Mercedes-Benz O 500 RSD e carroceria Busscar. Os veículos, que se integram à frota de 300 ônibus da empresa, vão operar no serviço batizado de Classis para atender à maioria das linhas da Penha.

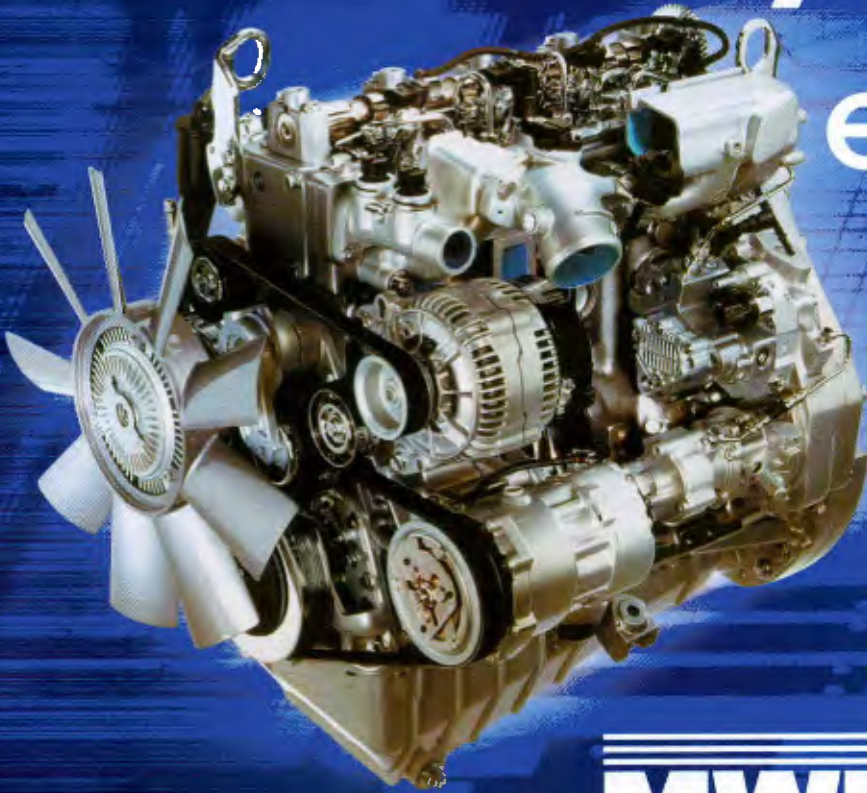
O Classis é um serviço semileito,

Penha como veículo "robusto, de alta durabilidade e próprio para as mais severas condições de operação e aplicação". A Penha oferece ao passageiro a opção de adquirir o bilhete no site da empresa e financiar a compra pelos cartões de crédito Visanet e Redecard.

Além do Classis, a Penha oferece outros três tipos de serviços: o Convencional, ônibus comum de três eixos; o Green Bus, ônibus executivo

A Penha passou a fazer parte da Corporação Itapemirim em dezembro de 1973, dando um passo decisivo para o crescimento planejado e mantendo sua sede fiscal, administrativa e operacional independente em Curitiba. A empresa roda 3,5 milhões de quilômetros por mês, serve 650 localidades de 14 estados brasileiros. No âmbito do Mercosul, opera a linha de São Paulo a Córdoba, na Argentina. ■

A Força eletrônica agora no Brasil



- Injeção **Common Rail**
- **Bloco** leve com estrutura reforçada
- Cabeçote **Cross Flow**
- Eixo de comando de válvulas no cabeçote **movido por engrenagem**
- **Dupla** válvula termostática
- Turbo **Aftercooler**
- Unidade de Controle Eletrônica com grande **capacidade de processamento**

MWM **SPRINT**[®]
ELECTRONIC



A eletrônica mostra toda sua força no potente motor MWM Sprint Electronic. Atingindo até 160 cv e 375 Nm, este propulsor chega ao mercado com muitas qualidades e mantém inalteradas as típicas características de todo MWM, durabilidade e baixa manutenção. Os novos chassis de mini e microônibus da Agrale, sua família Furgovan e os microônibus Volare da Marcopolo, são os primeiros veículos brasileiros a receber o MWM Sprint Electronic e a contar com a tecnologia de ponta MWM, sucesso na Europa desde 2001!

CONTE SEMPRE COM A FORÇA E A TECNOLOGIA DE UM MWM!

MOTORES

MWM
BRASIL

A FORÇA DA TECNOLOGIA

www.mwm.com.br

Tel.: 0800 1 10 229 e-mail: mwm@mwm.com.br Av. Nações Unidas, 22.002 04795.915 São Paulo SP

ÔNIBUS DISCRIMINA OS DEFICIENTES

Se o principal problema de quem tem um problema físico é a locomoção, a pesquisa sobre transportes acessíveis a este público revela uma decepção: apenas 4,5% dos ônibus facilita o transporte desse cidadão

O que se notava visualmente foi comprovado em números. Apenas 4,5% dos ônibus brasileiros têm algum tipo de adaptação para o transporte de deficientes físicos. O ônibus é um espelho da realidade: o Brasil olha praticamente nada para o ir-e-vir daqueles que têm dificuldade de locomoção.

A constatação foi revelada em dezembro junto com a Pesquisa Nacional sobre Sistemas de Transportes Acessíveis. Para começar, a falta de atenção começou até mesmo pela resposta aos questionários enviados pelo Ministério das Cidades: das 437 cidades consultadas, menos da metade (49,9%) preencheu as informações.

As que responderam têm uma frota estimada de 48,2 mil ônibus – 42% do total que se prevê em operação no País, de 115 mil ônibus.

Destes 48,2 mil ônibus, mostrou a pesquisa, 2.191 deles (os tais 4,5%) oferecem algum tipo de acessibilidade aos deficientes: 963 veículos possuem elevador para cadeira de rodas e 1.228 veículos possibilitam embarques de cadeira de rodas por meio de plataformas.

Das 218 cidades que responderam, 50 delas (23%) têm ônibus adaptados com elevador. Quarenta cidades (18%) oferecem acesso em nível aos usuários de cadeiras de rodas. Cinquenta municípios (23%) oferecem serviço porta a porta, feito com predominância de veículos tipo van, com elevador.

O comentário feito no resumo da pesquisa assinada pelo Ministério

das Cidades, criado pelo governo Luiz Inácio Lula da Silva, é no mínimo frustrante para o País: “Apesar de todos os esforços realizados pelos movimentos populares e entidades de defesa dos direitos das pessoas com deficiência, apenas 5% da frota de ônibus em operação permite o acesso de usuários de cadeira de rodas”.

O problema é relevante e mostra o alto grau de desinteresse do Brasil não só em relação aos deficientes como aos idosos (também com algum grau de dificuldade de locomoção). Calcula-se que 14,5% da população tenha algum tipo de deficiência, embora isso não signifique necessariamente imobilidade. Outros 8,5% dos brasileiros são idosos.

O Brasil é pródigo em produzir e criar leis. Há, certamente, leis para facilitar o acesso a deficientes e idosos aos meios de transportes. O problema central é cumprir leis quando se as têm às pencas.

Para resumir a questão, fica uma última colocação: das 218 cidades que responderam o questionário (e portanto, demonstraram algum grau de civilidade e respeito ao deficiente em meio ao mar de incivilidade e desrespeito) em 71% delas não existe qualquer projeto específico de atendimento ao transporte de pessoas que nasceram ou contraíram algum tipo de deficiência para exercer o inalienável direito de ir-e-vir. A frustração dessas pessoas, portanto, é dupla: privadas de uma locomoção plena, de quebra, enfrentam a omissão do Estado, em teoria, seu guardião e provedor natural. ■

RAIO X DO TRANSPORTE ACESSÍVEL

Abrangência:	218 municípios
Frota de ônibus:	48.222
Ônibus adaptados para deficientes:	2.191

OUTROS DADOS DOS MUNICÍPIOS

18% têm sistema de embarque via plataforma
23% com elevadores nos próprios veículos
22% possuem sistema porta a porta, que busca e leva em casa o portador de deficiência
Da população brasileira, 14,5% têm algum tipo de deficiência e 8,5% são idosos

UM ÔNIBUS ESPECIAL

O Apache Low-centre foi projetado para atender passageiros com deficiência de locomoção, visual, auditiva e tem, ainda, reservado um espaço para obesos

rocerias urbanas, na frente da Marcopolo, com 3,2 mil unidades.

Para se manter na liderança a empresa tem diversificado o leque de produtos, caso do recém-lançado Apache Low-centre, focado para o transporte de deficientes, um público necessitado, mas carente de transporte público.

O Apache Low-centre foi desenhado para acolher, com especificidades, pessoas com deficiência de locomoção, audição e visão. Foi pensado, também, para receber obesos. "As aplicações especiais não excluem, logicamente, o transporte do usuá-



Espaço reservado ao passageiro de cadeira de rodas ao lado de assento para obeso (à dir.)

Para o transporte do deficiente auditivo e visual, a Induscar providenciou acessórios específicos e especiais que facilitam o acesso e a movimentação destes usuários. Para obesos, o Apache reservou uma poltrona com dimensões especiais, também próxima do trocador, que facilita a acomodação de passageiro com tal perfil. Caso fique vago, o espaço reservado ao cadeirante poderá ser ocupado por passageiro não deficiente, bastando para isso que se destrave e arme a poltrona presa à lateral da carroceria.

"Pensamos num ônibus que, com todos esses atributos, seja naturalmente ideal para transporte de pessoas idosas e que tenham dificuldade de locomoção e acesso aos ônibus", diz Vendramini.

O Apache Low-centre, batizado pela Caio de "ônibus de piso baixo central brasileiro", é equipado com duas portas de largura generosa, uma frontal, outra colocada na parte central do veículo. "Fizemos um ônibus de 10,5 m, um comprimento intermediário entre o microônibus (de 8,50 m) e o convencional (de 12,50 m). E por quê? Para permitir que possa entrar em ruas estreitas e vielas, inacessíveis para ônibus convencional. Decidimos pelo comprimento intermediário, também, para garantir boa relação custo-benefício, nem sempre possível com os micros", enfatiza Vendramini. ■



Apache Low-centre, completo, tem mesmo preço do modelo convencional

“**H**oje, a Induscar é a primeira empresa encarregadora de ônibus urbanos no país”, diz o slogan grifado no site da Induscar, empresa do Grupo Ruas, que completa no início de 2005 quatro anos desde que assumiu, em 2001, a fábrica de Botucatu (SP) e o direito de uso e comércio da marca Caio. De janeiro a novembro a Induscar produziu 4,5 mil car-

rio em geral”, esclarece José Gildo Vendramini, o Zezinho, gerente Nacional de Vendas da Induscar.

O Apache Low-centre, encarregado sobre chassi Agrale, permite pela porta central a entrada de deficientes em cadeiras de rodas. Uma rampa escamoteável e nivelada com a calçada facilita o acesso do cadeirante, que uma vez dentro do ônibus, tem um espaço reservado junto ao trocador.

IRIZAR

o rodoviário de luxo

TOTTEN BUSSES



Century

Inter
Century

6 estrelas



O IRIZAR é considerado um dos mais seguros e confortáveis ônibus rodoviário. Além de ser bonito, com design moderno inspirados e desenvolvidos por designers europeus, com uma pitadinha do charme brasileiro, o IRIZAR é economicamente rentável e de baixa manutenção, tornando grande o custo/benefício. Esses são alguns motivos para se adquirir um modelo IRIZAR, dentre muitos outros.



Rod. Marechal Rondon, km 252,5
Botucatu/SP • Brasil
Tel. +55 14 3811 8000 • Fax: +55 14 3811 8001
irizar@irizar.com.br • www.irizar.com.br

EMBARQUE FACILITADO

Ao encerrar o ano de 2004, com expansão de 15% na produção, a San Marino/Neobus lança modelo de carroceria com rampa para acesso de deficientes

A encarroçadora gaúcha San Marino/Neobus está encerrando 2004 com crescimento no faturamento de cerca de 15% sobre o apurado no ano anterior. A empresa, que produziu 2.242 carrocerias em 2003, calcula fechar este ano com 2.500 unidades. Em meados de dezembro, colocou no mer-

cado mais um produto: um novo modelo de carroceria que facilita o acesso e transporte de deficientes físicos. O lançamento apresenta um rebaixamento na parte traseira do ônibus, conjugado a uma rampa de acionamento manual. Qualquer passageiro pode manusear a rampa dobrável para facilitar o acesso do deficiente ao interior do veículo.

Atualmente no País existem poucos veículos para atender à demanda de usuários com cadeira de rodas. "A opção convencional e existente até hoje no mercado é o elevador hidráulico, que tem alto valor agregado e encarece em cerca de 15% o valor final do veículo", avalia Jaime Pasini, diretor comercial da empresa. A novidade apresentada pela Neobus traz duas vantagens consideráveis: custo reduzido e alta praticidade, já que o mecanismo

pode ser acionado por qualquer pessoa. A facilidade no manuseio também apresenta outra vantagem, que é o aumento da agilidade nas paradas, em relação ao tempo gasto pelo elevador hidráulico.

A empresa já começou a produção de carrocerias com o sistema, por enquanto apenas sob encomenda. "O transporte urbano de passageiros será mais democrático na medida em que houver conscientização e atitudes nesse sentido por parte de todos os envolvidos, desde fabricantes, empresas de transporte e poder público até os usuários", comenta Pasini. O executivo diz que o novo equipamento de acesso para deficientes pode ser configurado em miniônibus, microônibus ou mesmo em ônibus maiores, de até 12 metros".

Por ser mais simples e econômica, a inovação da Neobus se mostra mais acessível ao orçamento das prefeituras e adequada às insuficiências operacionais do transporte urbano.

ANOS DOURADOS – Para Pasini, 2005 poderá "ser bom", como em 2004, ou "super excelente", comenta animado, explicando que as negociações previstas dependem de definições que estão em andamento. "O ano de 2004 foi excelente para nós: expandimos nosso parque industrial, investindo cerca de R\$ 5 milhões na fábrica, ampliando a capacidade de produção, que era de 12 unidades/dia, para 18 unidades/dia", avalia.

Pasini acredita que a estrutura atual possa atender a um crescimento de até 40%: "Nossa carta na manga é o segundo turno, que ainda não está consolidado", explica. O executivo estima que foram investidos cerca de R\$ 5 milhões na ampliação da fábrica durante 2004. E, para fevereiro de 2005, a empresa já tem agendado o lançamento do Thunder Plus na versão executiva, que terá novos design e acabamento. ■



Carroceria com rampa na porta traseira para acesso de deficientes