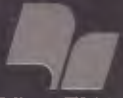


transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 294 - JULHO 1988 - Cz\$ 320,00



Editora TM Ltda



ANOS



RECAPAR COM TORTUGA É BRIGAR PELA ECONOMIA. SEM DESCER A BORRACHA.

Pneu é o segundo item mais importante nos custos de manutenção de uma frota, representando até 20% dos gastos globais. Portanto, quanto menos o pneu gastar, melhor para você.

O Pré-Moldado Tortuga leva em conta esta verdade na recapagem de pneus.

Ele garante a máxima quilometragem e o melhor desempenho.

Na hora de recapar, exija Tortuga. A verdadeira economia tem preferência.



Artefatos de Borracha Record S/A

Rua Alberto Klemtz, 441 - fone (041) 248-1133
Cx. Postal 2392, CEP 80320 - Curitiba - PR.

Caminhão volta aos anos 20



“Nossos veículos custam pelo menos duas vezes mais caro que as peruas modernas, mas eles são mais do que um meio de transporte, eles são uma plataforma publicitária ambulante”, afirma Crispin Reed, diretor de Marketing e cofundador da Asquit Motor Carriages, de Grest Yeldham, na Inglaterra, produtora de réplicas de pequenos caminhões dos anos 20, construídas sobre o chassi e o motor da perua Ford Transit.

Mesmo com o alto preço (variando de US\$ 24 mil a US\$ 45 mil), os negócios não param de crescer. Ano passado, a empresa — fundada em 1981 — vendeu quarenta unidades e, este ano, a produção chegará a oitenta. “Estaremos produzindo 250 unidades/ano em três anos”, confia Reed, que começou a exportar para os Estados Unidos e Japão, países que, em breve, deverão se responsabilizar por cinquenta unidades/ano cada. “Estamos enviando nossa primeira unidade para a América do Sul, para o Paraguai”, contou o empresário.

Tendo na lista de clientes empresas como a Coca-

Cola, Mac-Donald's as lojas Harrods etc., a Asquit sabe que lado do negócio promover. “Não podemos oferecer o mesmo espaço para carga útil que se encontra nas modernas vans, ainda que no modelo *The Cob* ele chegue a 11,8 metros cúbicos. Nossa especialidade é a capacidade de chamar a atenção. Nossos clientes procuram não só transportar produtos, mas promover uma imagem de qualidade, com um veículo que é um símbolo de *status*. O preço assim é justificado, pois se divide entre os departamentos de transporte e de publicidade das empresas”, explicou Reed.

Oferecidas em cinco versões de carroçaria, as peruas da Asquit Motor Carriages são construídas em fibra de vidro reforçada com detalhes cromados em aço inoxidável, isso, aliado a já aprovada plataforma mecânica do Ford Transit (um dos mais vendidos veículos comerciais da Europa), garantem boa durabilidade. “Alguns de nossos primeiros exemplares começaram agora a trocar de mãos, a preços muito próximos dos veículos zero quilômetro”, retribuiu-se Reed.

MP

Fiat lança nova linha de leves, derivados do Uno

Derivada do Uno, a nova linha de comerciais leves da Fiat, Fiorino, Pick-Up e Furgoneta, utiliza chapas zincadas num percentual médio de 15% do total de peças estampadas na carroçaria.

Equipadas com motor 1 300 nas opções álcool ou gasolina, as três versões da linha possuem barra estabilizadora na suspensão dianteira, faróis halógenos, e como opcionais, aquecedor, anteparo do motor, protetor do tanque de combustível e filtro de ar para serviços pesados. O Fiorino e a Pick-Up poderão ser equipados com câmbio de cinco marchas e lavador elétrico de pára-brisa com temporizador.

O Fiorino, com espaço útil de 2 700 litros e capacidade de carga de 450 kg possui duas portas traseiras que facilitam o acesso ao compartimento de carga, que é separado do habitáculo por grades removíveis.

A Pick-Up, com capacidade para transportar 620 kg, dotada de proteção em madeira na plataforma de carga, ganchos para fixação e frisos laterais em PVC preto, é recomendada para o transporte rápido de cargas fragmentadas leves.

A Furgoneta, que já tinha obtido boa penetração no mercado antes de sair de linha, continua sendo ideal para serviços de manutenção e instalação de redes telefônicas e elétricas além de entregas de mercadorias de pequeno peso e volume. Ela possui 3,644 m de comprimento e pode transportar 400 kg.

As previsões da empresa para esse ano é de um pequeno crescimento de cerca de 3 mil unidades no mercado, chegando a 105 mil veículos.

Em 1987, foram comercializadas 102 mil unidades de veículos leves derivados de carros de passeio, sendo que 44 mil eram da marca Fiat.



NTU acusa a Mercedes-Benz de maquiar chassi de ônibus

Através de nota à imprensa, a NTU — Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos acusou a Mercedes-Benz de ter adotado a prática da maquiagem dos chassis de ônibus desde o Plano Cruzado com a finalidade de promover sucessivos aumentos dos seus preços. Pedindo providências para o que considera um “abuso da empresa, que detém mais de 95% do mercado”, a entidade, presidida por Clésio Soares de Andrade, enviou também telelex ao Ministro Mailson da Nóbrega.

“O elevado preço dos chassis praticados no mercado é que vem impelindo a elevação dos custos e, conseqüentemente, das tarifas necessárias à atividade” informa o documento, acrescentando que, de julho de 1986 a março de 1988, o chassi OF 1113 teve uma variação acumulada de preço de 1 889,73%, enquanto, no mesmo período, o índice oficial de inflação atingiu uma variação acumulada de 756,42% (elevação real no preço de 132,33%). “A-

pesar da alteração por duas vezes da denominação do chassi (OF 1113, OF 1114 e OF 1115), a Mercedes-Benz não justificou a elevação do preço pela introdução de modificações mecânicas e tecnológicas significativas”.

Destacando que os chassis para ônibus urbanos não sofrem incidência de IPI, a NTU compara-os com o seu similar, o L 1114/48 para caminhões, “que já vem equipado com cabina e se encontra 11,34% mais barato quando acreditamos deveria ser 40% mais caro”.

As preocupações da entidade, que representa 27 sindicatos da categoria, segundo seu presidente, se deve ao fato de que “cerca de 40% da frota de ônibus urbanos se encontram em uso há mais de sete anos, devendo ser renovada, sob pena de o serviço se tornar ainda mais deficiente, em detrimento do usuário”.

Informada sobre as denúncias da NTU, a Mercedes-Benz preferiu não se pronunciar sobre o assunto.

AEA debate as formas de reduzir poluição do diesel

O Combustível Diesel e o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores — Proconve foi o tema do último encontro técnico promovido pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva — AEA.

A preocupação com o volume crescente de poluição das emissões dos veículos movidos a diesel levou ao auditório do Instituto de Pesquisas Tecnológicas — IPT — representantes da Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado de São Paulo; SEMA; Cetesb; Anfa-vea; Petrobrás; Sindicom/Ipiranga; CNP e CNE, além de diversas empresas fornecedoras da indústria automobilística.

Os problemas provocados, que expele no seu deslocamento pela cidade monóxido de carbono, NAX, enxofre, hidrocarbonetos (que são agentes cancerígenos), sulfatos e outros materiais particulados, foram localizados em três frentes: na qualidade do combustível fornecido pela Petrobrás; na inadequação dos motores produzidos pela indústria, cujos carburadores não são projetados para operar com baixa emissão e na manutenção negligenciada dos veículos.

Existente a possibilidade de se produzir dois tipos de diesel no país: um para

TNT inaugura novo terminal



Subsidiária da australiana Worldwide Transportation Group, a TNT brasileira acaba de instalar seis de suas nove unidades de transporte rápido para cargas fragmentadas em novo espaço na capital paulista.

Num terreno de 21 mil m², com 3 mil m² de área operacional na Casa Verde, estão concentradas agora as unidades Kwikasair, Air Express, Transoft, Overnite, Texport e Airtrans, cada uma com uma central de coleta individual, o que deverá melhorar a produtividade da empresa que tem na rapidez um de seus principais apelos de marketing.

“Desde 1984, temos um plano estratégico para traba-

lhar com o grande crescimento para esse mercado segmentado de carga. Essa mudança física é também a mudança de nossa filosofia mercadológica, uma vez que existia um fator inibidor na antiga localização — que era de 8 mil m², com 700 m de área operacional, e não tínhamos a atual facilidade de acesso às rodovias”, explicou Roberto Lacerda Oliva, diretor Executivo de quatro unidades do grupo.

A TNT Brasil manteve no ano passado o mesmo índice de crescimento de 1986 e espera um índice de 8% a 10% em 88 e investiu no seu novo terminal 3,5 milhões de dólares.

zer um investimento de US\$ 2 milhões neste ano na ampliação da produção de óleo diesel, uma vez que a tendência é a procura se tornar maior que a oferta (ao contrário do que acontece com a gasolina, que tem um excedente exportável), mas quanto à modificação da sua qualidade, o representante do Conselho Nacional de Energia — CNE — Lourival C. Mônaco, argumentou que “a sociedade é que vai determinar a velocidade das mudanças, pois isso depende de investimentos e ela é quem paga por eles”.

Em novembro deste ano, a AEA promoverá novo encontro, que terá como principal abordagem o controle de emissões e a Tecnologia dos Motores e Com-

lhor qualidade, para abastecer os veículos. Segundo Maria da Conceição de França, do Conselho Nacional de Petróleo — CNP — também já é testado o diesel B, ou experimental, por várias empresas como a CMTC, FEPASA, e a frota da Companhia Vale do Rio Doce, entre outras, mas sua produção é limitada e sua distribuição seletiva.

Durante o evento foi lembrado, por vários oradores, que a solução do problema depende de uma definição do Governo em termos de política energética.

QUAL DOS DOIS VAI DAR MAIS QUILOMETRAGEM ?



ESTE

Os dois são iguais, construídos sob a mais severa vigilância quanto a qualidade.

Os dois são frutos de horas de estudo em laboratórios e testes de pista.

Os dois possuem um alto grau de tecnologia reconhecido mundialmente.

Porém, o da direita irá fazer mais quilometragem e obter mais recapagens. Desde o dia em que é instalado no veículo, ele será acompanhado periodicamente ño que se refere às pressões, alinhamento do veículo, balanceamento, enfim todos os conselhos que um técnico Michelin oferece a seus clientes.



Armador reclama das altas taxas do transporte marítimo

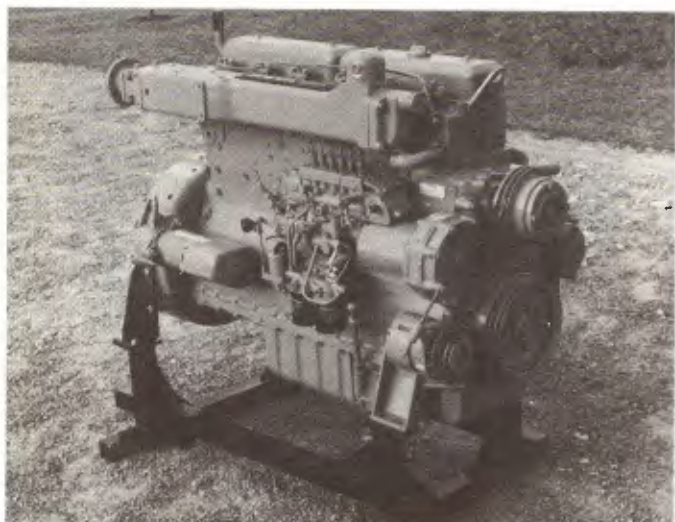
“Hoje pagamos mais impostos do que o frete internacional”, disse o empresário Marcus França Torres, diretor da Irga e Grancarga, ao exibir cópia de telex enviado ao ministro dos Transportes José Reinaldo Tavares indignado com o volume da receita. A Irga Industrial, empresa do Grupo Lupércio Torres, importou dois toros da Argentina, cujo transporte marítimo ficou



em pouco mais de Cz\$ 400 mil. As taxas de Melhoramentos dos Portos e de Fundo da Marinha Mercante custaram Cz\$ 500 mil e foram recolhidas antes da liberação da mercadoria do porto de Santos.

França Torres, que dirige uma empresa de navegação, assegura que o governo federal nada tem feito no sentido de melhorar os portos do país, embora o governo cobre taxas desse nível dos usuários dos portos. “O telex é mais um desabafo, pois certamente não terá resposta”, concluiu.

Scania tem consórcio de motor



Muito bem posicionada no mercado de vidros elétricos para automóveis, fornecendo para a Volkswagen, Ford e Fiat, a Indústria de Autopeças Eluma, que produz também bombas de água e óleo, além de colunas de direção, acaba de ampliar seu leque de opções com o lançamento de uma linha especial, o vidro elétrico Autopex para veículos de

250 pontos de vendas, incluindo a rede de concessionárias da marca Volvo. O equipamento é prático considerando-se a dificuldade de se abrir o vidro direito de um caminhão em movimento sem se deslocar da direção e a perspectiva de crescimento é muito boa, explicou Humberto Casadei, gerente da Eluma:

Vidro elétrico para carga



“Na Europa, a grande maioria dos veículos já possui o vidro elétrico e aqui, o avanço do hábito se dá de forma bem rápida. Desde sua introdução há seis anos, instalado no Del Rey, de 30 a 40% dos automóveis passaram a utilizar esse opcional. A tendência é a mesma para os veículos de carga”.

Na esteira do sucesso do consórcio de caminhões, a Saab-Scania acaba de lançar seu consórcio de motores, cujos primeiros grupos estão sendo formados em Manaus, seu maior mercado de motores para embarcações. Mas a fábrica já anuncia a formação de grupos em Santarém, Belém, Fortaleza. Sua linha de motores começa pela faixa de 150 CV até 500 para uso veicular, marítimo, industrial e para máquinas pesadas e os preços variam de CZ\$ 1,2 a CZ\$ 6 milhões. A administração do consórcio é da Baptistella, que já mantém o de caminhões.

Frete sobe outra vez

Os fretes das empresas de transportes rodoviários de carga foram reajustados em 31,14% a partir de 23 de junho, por deliberação do Conselho Nacional de Estudos Tarifários (Conet), órgão que congrega as entidades das empresas de transportes rodoviários de carga de todo o País.

O reajuste leva em conta os aumentos de custos incorridos pelo setor no período de 20 de maio último – data do reajuste anterior – a 23 de junho, data em que o Governo Federal praticou o 6º aumento de combustível do ano. Neste período, os aumentos de custos foram os seguintes: 1) salários – 17,68%; 2) pneus – 29,38%; 3) recaiutagem – 18%; 4) veículos – 23,98%; 5) carroçarias e terceiro eixo – 19,20%; 6) lubrificantes – 22,23%; 7) seguros – 30% e 8) diesel – 21,67%.

Estes aumentos provocaram uma variação média nos custos de 22,61% adicionado à defasagem tarifária remanescente de 6,96%. A variação de custos resultou no reajuste de 31,14% e na eliminação final da defasagem acumulada pelo setor desde a decretação do Plano Cruzado, em fevereiro de 1986. A defasagem tarifária foi repassada aos fretes em parcelas, a partir de janeiro deste ano.

Em janeiro, quando os fretes foram liberados do controle de preços pelo Governo Federal, o Conet passou a realizar os reajustes nas mesmas datas em que são reajustados os combustíveis, repassando aos fretes os aumentos de custos incorridos no período compreendido entre um e outro aumento do diesel. De janeiro a junho, em seis parcelas, também foi repassada aos fretes a defasagem tarifária acumulada pelo setor que chegou a ser cerca de 60% no início do período.

Samney corta verbas sociais para construir a Norte-Sul



A julgar pela dotação orçamentária, a infraestrutura de transportes do país deveria receber este ano todas as melhorias necessárias. Mas as rodovias continuam esburacadas e carentes de duplicação, os portos requerendo ampliação, o transporte urbano de passageiros necessitando verbas e o sistema ferroviário sem a menor assistência. Tudo isso, porque o governo federal decidiu construir a Ferrovia Norte-Sul, a despeito das críticas e denúncias de fraudes.

O orçamento do Ministério dos Transportes abocanhou este ano 25% do total da União e só a "grande obra" dos maranhenses José Sarney e José

Reinaldo Tavares recebeu Cz\$ 31,6 bilhões, contra os Cz\$ 8,1 bilhões programados no orçamento aprovado no final do ano passado. A revista **Veja**, em sua edição de 6 de julho, gasta três páginas para demonstrar que os ministros do Planejamento João Batista de Abreu e da Fazenda, Mailson da Nóbrega cortaram recursos de todos os ministérios, menos o dos Transportes que, ao contrário, teve um aumento real de 3%. Assim ficaram prejudicados os programas sociais, como a merenda escolar, o controle das doenças endêmica, a Central de Medicamentos, a distribuição gratuita de leite e o programa de construção de postos de saúde. Aliás, o Ministério da Saúde do governo que se diz decidido a fazer "tudo pelo social", recebeu apenas 6% do orçamento da União.

A Ferrovia Norte-Sul já está em obras desde maio, em duas frentes: ao norte, de Açailândia, a Imperatriz (MA) e, no extremo oposto, de Goiânia a Porangatu (GO). A terraplenagem e drenagem dos primeiros 106 km ao norte estão prometidos para fevereiro de 1989, cujo custo, em junho era de Cz\$ 20 bilhões.

Geipot transfere veículos e equipamentos para a UNB

O Geipot assinou no dia 2 de março de 1988 convênio com a Universidade de Brasília (UNB), cedendo, por tempo indeterminado, equipamentos de pesquisa, constituídos basicamente de veículos instrumentados para pesquisa de campo e um laboratório de eletrônica.

O objetivo visado com a assinatura desse convênio é permitir que a UNB dê continuidade ao programa de pesquisas sobre a operação do transporte rodo-

viário que o Geipot vinha realizando, de forma a equipá-la para a realização de pesquisas próprias ou contratadas com o próprio Geipot ou com outras entidades do País envolvidas no planejamento, na operação e na regulamentação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

Os veículos instrumentados cedidos pelo Geipot incluem uma carreta Scania para 45 toneladas, dois caminhões Mercedes-Benz

1113, equipados com 3º eixo (um dos caminhões com guindast Munck), uma camioneta Veraneio, um automóvel Opala e um "trailer" para reboque. Todos os veículos em perfeito estado de funcionamento e conservação, uma vez que foram utilizados exclusivamente em pesquisas de campo.

O laboratório eletrônico, por sua vez, é constituído por aproximadamente oitocentos itens, que incluem desde osciloscópios, geradores de sinais, microprocessadores até computado-

res analógicos, sistemas de radar, entre outros equipamentos.

A maior parte desses instrumentos e aparelhos foram recebidos como doação do programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), como parte de uma contribuição de aproximadamente US\$ 3 milhões ao projeto de pesquisa denominado Pesquisa de Inter-relacionamento entre Custos de Construção, Conservação e Utilização de Rodovias, realizado pelo Geipot e pelo PNUD.

PESSOAL



Marcos Vidigal Xavier da Silveira é o novo presidente da Abifer - Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, que substitui Luiz Cesário Amaro da Silveira. Ao assumir no último dia 7 de julho, Silveira anunciou uma nova política para a entidade que desenvolverá um trabalho articulado com os grandes usuários do transporte ferroviário de carga com vistas à expansão do setor. Para isso, criará o Instituto Brasileiro de Estudos Ferroviários que fornecerá informações e dados para a entidade. Marcos da Silveira é vice-presidente da Cobrasma.

O novo diretor de Desenvolvimento do Produto da Autolatina e Volkswagen do Brasil é Ruediger Michael Rudolf Weissner em substituição a Philipp Schmidt, que volta à Alemanha depois de ocupar o cargo por onze anos. Formado pela Universidade Técnica de Berlim, Weissner, 47 anos, iniciou sua carreira no setor de Pesquisa e Desenvolvimento da Volkswagen, em Wolfsburg, e ao ser transferido, exercia a função de gerente da Divisão de Construção e Acabamento de Carros de Passeio da empresa.



EVENTOS

Já estão abertas as inscrições para o 9º Congresso Nacional dos Empresários do Transporte Rodoviário de Carga e para a 5ª Feira Nacional dos Transportes (Fenatram). Ambos

os eventos serão realizados no Centro das Convenções Alphacenter, em Alphaville, Barueri, na região metropolitana de São Paulo, de 19 a 23 de setembro deste ano.

transporte moderno



A história de uma revista que chega aos 25

Ao completar 25 anos de circulação ininterrupta, Transporte Moderno vira notícia nas próprias páginas da revista. Veja aqui, através de depoimento dos jornalistas que passaram por TM, o resumo dos fatos que marcaram 25 anos: desde o lançamento da publicação, em 1963, passando por seus primeiros passos, até a venda do título, em 1976, e a consolidação do produto, numa pequena editora. Leia também entrevista onde o editor de TM revela os ingredientes que garantem o sucesso da revista.

A partir da página 14

A história de 25 anos de transportes

TM mobilizou toda a sua equipe para levantar os acontecimentos que marcaram os últimos 25 anos em cada modal de transportes. Leia tudo sobre a ampliação da nossa infra-estrutura rodoviária, a profissionalização do transporte rodoviário de cargas, a consolidação do setor de fretamento, as dificuldades de transporte aéreo, as deficiências do transporte de massa, o fracasso da construção naval, a luta do ferroviário contra a ineficiência e o avanço do rodoviário de passageiros.

A partir da página 30



PUBLICAÇÃO MENSAL
ANO 25 - Nº 294
JULHO 1988 - Cz\$ 320,00
ISSN nº: 0103-1-058

E mais...

- Transporte Moderno, revista que veio para ficar 14
- Editor de TM fala sobre o sucesso de produto 25
- Os últimos 25 anos, na visão de dois ex-ministros 30
- Rodoviário de cargas evolui do improvisado para a profissionalização 34
- E o fretamento conquistou seu lugar ao sol 43
- Após muitas fusões, problemas do aéreo persistem 47
- Rodoviário de passageiros cresceu com as estradas 54
- Urbano de passageiros teve avanços insuficientes 60
- No marítimo, ascensão e queda da construção 70
- Ferrovias: hoje, menos ineficientes do que ontem 76
- Presidente da Mercedes fala dos novos caminhões 90

Seções

- Atualidades 3
- Neuto escreve 10
- Mercado/novos 84
- Mercado/usados 86
- Produção 88
- Produtos 89

Capa - Transporte Moderno completa 25 anos.
Ilustração: Carlos Bourdiel



Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vitu do Carmo

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis
Editora assistente: Valdir dos Santos
Redatores: Elcio Santana e Gilberto Penha
CADERNO SÃO PAULO: Francisco Célio dos Reis (redator)
Colaboradores autônomos: Marco Piquini (Londres), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antônio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Franz Keppeler, José Elídio da Fonseca, Marco Antônio Damy e Sara Seles (São Paulo), Edison Carpentieri (Santos), Lívia Maria Almeida (Rio de Janeiro) e Orides Canton (Porto Alegre).
Fotografia: Robson Luiz Martins (coordenador), Marcelo Vigneron, Sidney Guarnieri, César Lima e Vânia Coimbra (colaboradores autônomos).
Mercado: Jorge Miguel dos Santos (assessor Econômico).
Revisão: Margarida Bezerra Leite
Arte e Produção: Qualtrix Produção Gráfica e Editorial Ltda.
Jornalista Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 8538)

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 665-675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo - SP.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi
Gerente: Marcos Antônio B. Manhanelli
Representantes: Carlos A. B. Crisculo e Adilson Teixeira
Coordenadora: Margaret Rose Puccioni de Oliveira
Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

International Advertising Sales Representatives

Coordinator For International Advertising: Brazmedia Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.; The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones 575-1304/575-4236/572-8867/575-3983
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes



ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones: 575-1304/575-4236/572-8867/575-3983 - CEP 04117 - São Paulo, SP
Preço de exemplar avulso: Cz\$ 320,00. Edições Especiais: Cz\$ 480,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.

TELEFONES:
575-1304 575-4236
572-8867 575-3983
TELEX (011) 35247



TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673. As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

RUZIMOLD. PRÉ-MOLDADO À BASE DE QUALIDADE.

A mais moderna tecnologia, o desenvolvimento de know-how próprio e a utilização de compostos específicos de borracha são alguns dos segredos da Ruzi para fabricar Ruzimold - o melhor pré-moldado para pneus radiais e convencionais.

O rígido controle de qualidade garante a fidelidade na reprodução dos desenhos originais dos fabricantes, proporciona maior segurança na recauchutagem e, conseqüentemente, maior economia por quilômetro rodado.

Em todos os detalhes, o pré-moldado Ruzimold tem uma base segura e sólida: a qualidade Ruzi.



Ruzi[®]

Ind. de Artefatos de Borracha Ruzi S.A.
Rua Ruzi, 400 - Mauá - S.P. - CEP 09370 - Tel. (011)416.3300
Telex (011)44821 - FAX (011)416.1289

O caminho da credibilidade

Aniversários de empresas ou de produtos não costumam freqüentar com destaque as páginas de **TM**. No entanto, quando é a própria revista que comemora 25 anos de circulação ininterrupta, são outros quinhentos.

Não resistimos à tentação de transformar o veículo em notícia e de contar, nas suas próprias páginas, um pouco da sua história. Uma história que começou em julho de 1963, na Editora Abril e que teve um dos momentos decisivos treze anos depois, em julho de 1976, com a criação da **Editora TM Ltda.**

Debaixo do amplo guarda-chuva da Abril ou sob a responsabilidade de uma pequena editora, nunca faltou à revista a confiança de seus fiéis leitores e anunciantes.

Um dos segredos desse sucesso está na seriedade que sempre marcou o jornalismo de **TM**. Aqui, os redatores não vendem espaço, os publicitários não redigem e os anunciantes mandam – no espaço que compram, pois nas páginas editoriais, mandamos nós.

Aparentemente, seria mais produtivo – e até mais correto, conciliar o jornalismo com eventuais pressões do anunciante. Afinal, as modernas teorias de administração não se cansam de apregoar a necessidade de integração entre a produção e *Marketing* na busca da satisfação das necessidades e desejos do cliente.

O que custaria evitar assuntos “delicados” ou publicar, sob encomenda, *releases* capazes de aplinar o caminho para futuras negociações?

Além de pouco ética, essa seria uma estratégia míope para uma empresa jornalística. O veículo que mistura anúncio



com assuntos editoriais, acaba perdendo a credibilidade do próprio anunciante. E não está enxergando um dado essencial da questão.

Acontece que, em última instância, o cliente é o leitor. Sem um receptor qualificado e interessado para as informações da redação e as mensagens dos anunciantes, o processo de comunicação não se completa.

Ora, quem lê não está em busca de propaganda travestida de reportagem, mas sim de informação honesta. E, como já dizia o filósofo, não se pode enganar a todos durante todo o tempo.

Por isso, os editores de **TM** não fazem distinção entre anunciantes e não anunciantes. O único critério que a revista julga válido para definir o que publica ou deixa de publicar é o interesse do leitor. Se esse interesse, eventualmente, beneficia ou prejudica algum cliente, é mera coincidência.

De qualquer maneira, a maior parte dos anunciantes não está à caça de privilégios ou de duvidosas “colheres de chá”, mas sim da credibilidade, circulação e bons índices de leitura. Há muito, anunciar deixou de ser um favor para se transformar em investimento em busca de retorno à altura. E isso só um veículo que respeita o seu leitor pode oferecer.

**A RANDON FABRICA PARA O BRASIL
E EXPORTA PARA MAIS DE 40 PAÍSES,
VEÍCULOS E IMPLEMENTOS ADEQUADOS
PARA CADA TIPO DE TRANSPORTE.**



RANDON

O Mercedes-Benz mostra a sua força para aproximar quem produz e quem consome.



L/LK-1318

Muitos produtos não podem esperar para ser transportados. Nem podem fazer viagens demoradas.

Os caminhões certos para esse tipo de transporte são os médio-pesados Mercedes-Benz.

Por serem turboalimentados, eles cobrem as médias e longas distâncias em tempo mais curto e ainda com 22,5 toneladas de peso bruto total combinado.

O transporte ganha mais força desde a partida da fonte produtora até a chegada ao centro de consumo. E com a certeza de bons lucros para quem produz e quem transporta.

35% a mais de potência, 30% a mais de torque, com menor consumo.

Os médio-pesados Mercedes-Benz já trazem de fábrica a força do motor turboalimentado.

O que faz uma grande diferença.

Os motores turboalimentados têm maior potência final e mais torque. Pelo seu desempenho, os veículos desenvolvem velocidades médias mais altas nas estradas. Mesmo quando rodam em altitudes elevadas ou sob forte variação de temperatura.

Como trabalham com rotações mais baixas, os motores turboalimentados exigem menos mudanças de marchas. Por isso são mais econômicos e têm maior vida útil.

Tudo isso se traduz, ao final, em maior rentabilidade para a frota.

Segurança e conforto do começo ao fim da viagem.

Para quem dirige, o Mercedes-Benz proporciona viagens tranquilas, seguras e confortáveis.

A começar pela posição do motorista: a poltrona é cômoda, macia, anatômica, e permite acesso fácil aos instrumentos de comando. Ele dirige com boa

visibilidade, e faz manobras ágeis e suaves com a direção hidráulica.

Para o caminhão, a segurança não é menor.

O sistema de suspensão tem feixe de molas de ação progressiva, amortecedores telescópicos e barra estabilizadora. Isto dá grande estabilidade em qualquer situação de tráfego.

A segurança é reforçada por três sistemas de freios a ar comprimido.

Uma linha completa e versátil.

A vantagem dos caminhões de motor turboalimentado para a carga é que ela chega rápido, em melhores condições.

Isto é bom para cargas perecíveis, produtos agrícolas e cargas vivas, entre outras. Para acolher todas elas, o Mercedes-Benz médio-pesado 1318 tem uma linha completa, com quatro variações de distâncias entre eixos. Em seu chassi podem ser colocados vários tipos de carroçaria, conforme a aplicação indicada.

É uma linha de veículos que trata igualmente bem todas as cargas.

Uma estrutura superprotetora.

Adquirir um Mercedes-Benz não significa só ter um caminhão que faz parte da mais completa linha de veículos comerciais.

Significa também estar apoiado na mais ampla rede de Concessionários, no País, para o exclusivo atendimento desses veículos.

São 200 Concessionários que se distribuem por todos os pontos e que oferecem todo tipo de apoio, como assistência técnica aos veículos, venda de peças genuínas e completa assessoria, antes, durante e após a venda. Com a mesma agilidade e eficiência que você encontra nos caminhões Mercedes-Benz.



MERCEDES-BENZ





Uma

