



**DÉCADA 90**

**OF-1620, o segundo  
passo da Mercedes**

**B - 12000**

**Ford e Caio  
vão à escola**

**CHASSIS**

**El Detalle produzirá  
no Brasil em 1994**

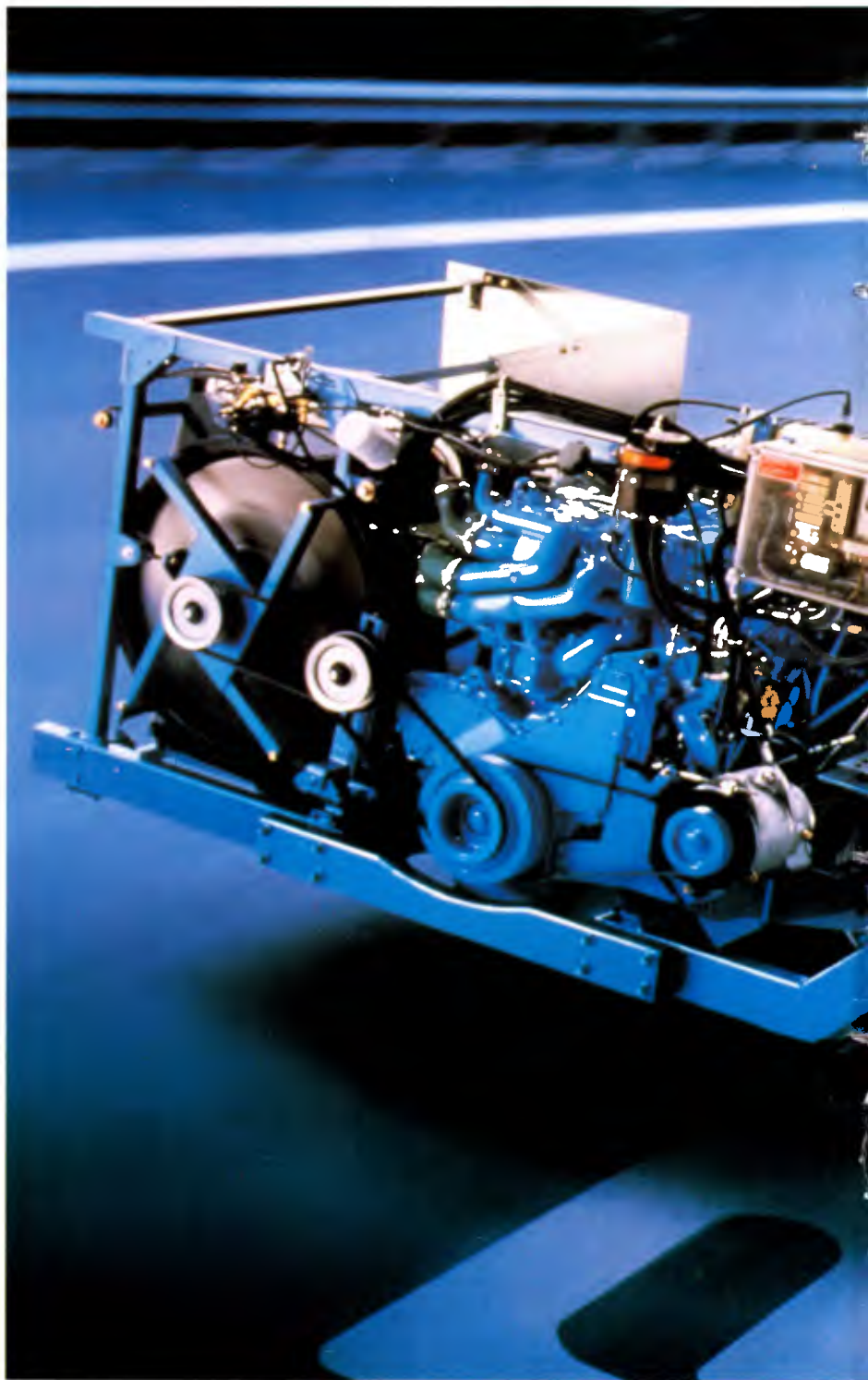
**RETROSPECTIVA 93**

**Competição  
em disparada**

# Se você procura potência, não perca este ônibus.

*O novo ônibus rodoviário Volvo B12 chegou trazendo o que há de mais avançado em matéria de conforto, segurança e desempenho no transporte de passageiros.*

O Volvo B12 está chegando ao Brasil, trazendo em sua bagagem uma avançada tecnologia em transporte de passageiros. Ele possui motor traseiro de 12 litros com 400 cv (o mais potente do mercado), o que representa mais torque nas subidas, ultrapassagens mais seguras e maior velocidade média, encurtando o tempo de viagem. Outra novidade é a caixa de mudança com "easy shift", que possui o curso da alavanca curto, diminuindo o esforço do motorista e proporcionando engates mais rápidos e suaves, como os modernos automóveis de passeio. Tudo isso significa melhores condições de trabalho para o motorista, aumentando a produtividade e segurança da viagem. Além disso, o novo Volvo B12 possui suspensão a ar e pode vir equipado com freio ABS como opcional de fábrica, para aumentar ainda mais a segurança. E como todo veículo Volvo, ele roda mais e fica mais tempo disponível para o trabalho, assegurando toda a lucratividade que a sua empresa precisa. Vá até o concessionário mais próximo conhecer o novo Volvo B12. Um ônibus de viagem tão potente, que vai ultrapassar todas as suas expectativas.





# desempenho e segurança,



Exclaim

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.

# VOLVO

# **A Vocal foi o concessionário que mais vendeu ônibus Volvo no Brasil em 93. Imagine agora onde ela vai chegar de B12.**

*Para chegar ao 1.º lugar de vendas em todo o Brasil, a Vocal sempre pegou o ônibus certo.*

O novo B12 é mais uma prova disso. Depois do sucesso do B58 e do B10M, o B12 já está

no ponto para trazer mais potência para dentro da sua empresa. Com certeza ele vai sair mais rápido do que chegou, por isso passe na Vocal o quanto antes. Não perca este ônibus.

#### **Vocal Comércio de Veículos Ltda.**

Estrada de Servidão, 315 - Rod. D. Pedro I - km 103,8 - Nova Aparecida - CEP 13089-500 - Campinas-SP

Fone (0192) 40-1500 - Telex 192 003 - Fax (0192) 40-1501

Av. Otaviano Alves de Lima, 4694 - Freguesia do Ó - CEP 02901-000 - São Paulo-SP

Fone (011) 876-6633 - Telex 11 26249 - Fax (011) 876-5558

Rua Dr. Erlindo Salzano, 1422 - Vila Daniel - CEP 13660-000 - Porto Ferreira-SP

Fone (0195) 81-3061 - Fax (0195) 81-3061

## **VOLVO**



## Diretores

Odair Vicente Locanto  
Marcelo Ricardo Fontana



FILIADA AO **IVZ**

## 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)

### Secretária

Clarice Kazue Sato

### Contatos

Mônica B. Barcellos  
João Teixeira

### Fotolitos

Grafcolor

### Impressão

OESP Gráfica

## Redação, Administração, Publicidade

Av. Marquês de São Vicente,10  
CEP 01139-000- BarraFundada  
São Paulo - SP - Brasil  
Tel: (011) 67.1770 - 66.0368  
66.6497 - 825.4768  
Fax: (011) 67.8173

## Assinaturas

Anual: CR\$ 9.800,00 (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\$ 1.050,00

## 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

## ■ PONTO DE VISTA ■

# Especialização é o caminho

Nada como ter um grande mercado. O restante depende da competência. Porque o Brasil é o maior mercado do mundo e tem um farto número de empresários. Por extensão, multiplicam-se as oportunidades para

quem entra decididamente no segmento rodoviário de passageiros.

É o caso de Technibus. Nascida em 1991, em pouco mais de dois anos, a Technibus Editora multiplicou suas atividades, todas girando em torno do tema ônibus.

Technibus Eventos é um dos produtos dessa multiplicação. Criado para organizar e administrar

promoções, este braço da editora terá em 1994 uma tarefa desafiadora e, ao mesmo tempo, gratificante: comandar a Expobus'94, exposição que será realizada de 26 de setembro a 2 de outubro na Expo Center Norte (foto), em São Paulo, numa área de 29 mil m<sup>2</sup>, 45% superior à da última Expobus, realizada em 1992. Fabricantes de ônibus, encarroçadores e fornecedores em geral do setor de ônibus terão a oportunidade de exibir seus produtos e falar com um público - nacional e internacional - numa feira específica onde serão expostos produtos específicos.

A especialização é o caminho mais curto para errar menos e atingir objetivos certos. O grupo Technibus vai por este caminho, impulsionado por uma revista que nada deve às do Primeiro Mundo, impressa integralmente em papel couchê, a quatro cores, com um cardápio editorial que caiu no gosto dos leitores.



Milton Shirata

*Marcelo Fontana*

## ■ ÍNDICE ■



Capa: Ilustração  
Eduardo de Gagnani jr.

PANORAMA	7
AGENDA 1994	9
ENTREVISTA	10
RETROSPECTIVA 1993	13





# Preferência nacional.

“É ônibus Scania?” Esta pergunta é feita com muita freqüência nos guichês das estações rodoviárias de todo o Brasil. Comprovadamente, os passageiros escolhem os ônibus Scania para viajar.

Às vezes, as preferências das pessoas acontecem por razões puramente emocionais. Mas, a preferência por ônibus Scania é absolutamente racional. O usuário conhece melhor do que ninguém o que lhe proporciona mais vantagens.

## Maior conforto

Chassis que acompanham a vanguarda mundial do desenvolvimento de ônibus, motores com níveis adequados de potência e torque, suspensão com os maiores avanços tecnológicos. São estas, entre outras características exclusivas, que tornam os ônibus Scania mais rápidos, pontuais, confortáveis e de maior confiabilidade.



## Maior economia

Se para o passageiro, Scania é o melhor ônibus, para o empresário é o melhor negócio.

O permanente desenvolvimento dos ônibus Scania a nível mundial, permite o máximo de produtividade. Maior vida útil, menor custo operacional, maior valor de revenda, tecnologia de ponta e preferência do usuário são as qualidades que os ônibus Scania oferecem.

Consulte o seu Concessionário Scania. E com todos os dados na mão, você mesmo reconhecerá que vale a pena pagar um pouco mais quando o produto é melhor e garante retorno mais rápido ao capital investido.

# SCANIA

SEMPRE JUNTO DO CLIENTE



## Mercedes lança chassi com motor *turbocooler*

A Mercedes-Benz do Brasil lançou em dezembro de 1993 o chassi OF-1620, que traz, como uma das novidades, o motor de 200 cv, torque de 63 mkgf, modelo OM 366 LA, com *turbocooler* - turbo-alimentado com pós-resfriador ar-ar.

É o segundo produto da lista do programa Chassis Década de 90, iniciado com o OF-1618.

A Mercedes destaca também no OF-1620 o peso, cerca de 400 kg mais leve que seus concorrentes, "que lhe garante a melhor relação peso x potência do mercado".

A montadora enfatiza ainda outros atributos, descritos a seguir.

- É a primeira vez que um chassi Mercedes tem um câmbio não fabricado pela própria empresa. Trata-se da caixa de câmbio ZF S568, de 5 marchas, que permite mudança fácil no engate da primeira para a segunda marcha, evitando desgaste prematuro do conjunto de embreagem pelo hábito do motorista de arrancar em segunda marcha.

- O 1620 admite opcionalmente caixa automática Allison.



divulgação

- O chassi incorpora modificações para evitar retrabalhos que encarecem o custo final do produto. A empresa cita, como exemplo, a longarina reta de seção constante com balanço traseiro alongado em 500 mm e uma travessa adicional que dá mais resistência ao chassi e elimina várias operações no encarroçamento.

- O eixo cardã foi simplificado para facilitar manutenção.

- O sistema elétrico recebeu mudanças: utiliza duas baterias com tensão de 24V, instaladas sobre suporte de metal, com chicotes e cabos aproveitáveis, também para evitar retrabalho.

- A central elétrica, que traz a novi-

dade da placa de circuito impresso, a exemplo do OF-1618, tem pontos de reserva para a conexão de sistemas adicionais.

- Freio: os cilindros ganharam maior potência de frenagem. O sistema de freio foi equipado com tanque de condensação de água com válvula automática de dreno.

- O tanque de combustível do 1620 é retangular, formato que não interfere nos outros equipamentos no encarroçamento.

- O OF-1620 permite mais conforto ao motorista e passageiros através de várias ações, entre elas a suspensão dianteira com novo desenho.

- A embreagem é hidropneumática, com regulagem automática e acionamento que exige baixo esforço no pedal.

O OF-1620 é um produto que está em testes de campo pela Mercedes há mais de um ano. Em 1993, a empresa perdeu até novembro quase 15% de participação no segmento de chassi urbano para a estreante Autolatina. Primeiro, o 1618, agora o 1620, depois o 1625, 1635, enfim, a montadora "mantém um trabalho intenso para assegurar a liderança", afirma a empresa.

## De família importada

A Mercedes-Benz do Brasil quebrou um jejum de quase 40 anos sem importar veículo comercial. Decidiu trazer da Espanha a série MB 180 D, uma família composta de quatro modelos de vans, furgões e picapes.

Para o primeiro quadrimestre de 1994 está programada a comercialização de um lote inicial de 600 unidades, com previsão de venda de 3.000 unidades no ano todo.

A série 180 tem as seguintes capacidades: carga útil de 1.600 kg a 1.800 kg na versão furgão; 10 pessoas na versão van e 1.800 kg na picape, com ou sem carroceria.

Os preços básicos variam de US\$ 24 mil a US\$ 28,5 mil. No lote inicial as cores disponíveis são branco, azul e vermelho.

Para todas as versões da série 180 o motor é o diesel OM 616 de 4 cilindros e 2.339 cm<sup>3</sup> de cilindrada total, com potência de 75 cv, dotado de pré-câmara com injeção oblíqua idealizada para otimizar a combustão e reduzir ruídos e gases. O veículo tem tração dianteira.

Com câmbio de cinco marchas, a série 180 tem aciona-

mento hidráulico da embreagem, "que não requer manutenção", sublinha o texto de divulgação distribuído pela empresa.

A série 180 tem mola parabólica na traseira, freios a disco (dianteira) e tambor (traseira). Como opcional pode-se ter freios ABS. A versão cargueira tem volume aproveitável de

7,59 m<sup>3</sup>, "a melhor oferta de espaço para os carros desta categoria". As portas traseiras abrem-se em ângulos de 180 graus. Na lateral, a porta é do tipo deslizante. Na versão van, a porta lateral é equipada com trava de segurança para proteger as crianças.

A Mercedes, com a série 180, vai entrar num segmento

de mercado, os comerciais leves, com uma demanda de 60 mil unidades/ano. A distribuição ficará a cargo da rede autorizada. A série não canibaliza produtos da marca no Brasil. Ao contrário, complementa o cardápio de produtos da montadora que começa nas 7 toneladas e termina nas 45 toneladas.



Marcelo Spatola/fora

## El Detalle no Brasil



divulgarao

Está prevista para maio de 1994 a inauguração, em Gravataí, RS, da fábrica de chassis de ônibus da El Detalle, líder argentina no setor com uma produção mensal de 170 unidades completas (chassis e carrocerias). Juan Carlos Surdo, que vai dirigir a empresa no Brasil, estima o investimento na unidade gaúcha em torno de US\$ 15 milhões.

O caminho da El Detalle até se decidir pela montagem da fábrica brasileira cruzou muitos estudos. "Visitei um sem-número de cidades e estados, analisando propostas e locais", diz Surdo. A definição por Gravataí levou em conta a infra-estrutura do parque metal-mecânico da região e a pouca distância em relação a Buenos Aires, onde fica a matriz.

Na Argentina, a El Detalle tem uma

fábrica enxuta, com 500 empregados, 10% dos quais indiretos. Trata-se de uma alta produtividade. A empresa opera com robôs na solda e preparação de chapas. Componentes como assentos dos ônibus foram recentemente terceirizados junto a ex-funcionários especializados.

No Brasil, a El Detalle está programando uma produção que gradativamente alcançará 100 chassis mensais. O produto, chassis modelo OA

101, terá motores brasileiros MWM e Cummins instalados na parte traseira.

A El Detalle S.A. foi fundada em 1950. Sua linha de produtos inclui ônibus urbanos e rodoviários equipados com suspensão pneumática e transmissão mecânica ou automática.

São duas as fábricas na Argentina, a matriz na localidade de Tigre, e a filial em San Martín, ambas na Grande Buenos Aires. A área total construída é de 65 mil m<sup>2</sup> e a capacidade de produção, num turno, de 15 chassis por dia.

Nos últimos três anos, informa Surdo, a Argentina passa por uma estabilidade econômica que tem permitido à empresa planejar suas atividades.

## Primeira revenda em Curitiba

A Nórdica Veículos inaugurou em novembro, em Curitiba, a primeira revenda exclusiva para os clientes de ônibus. "Já há uma frota de 1.200 ônibus Volvo na região de Curitiba. E existe uma forte demanda por serviços fora da garantia", conta Paulo Roberto Pizani, vice-presidente da Nórdica.

Além da demanda, há outra forte razão para investir em revenda de ônibus. "O empresário de ônibus é completamente diferente do empresário de caminhão", diz Pavani. A Nór-

dica investiu US\$ 1,4 milhão na revenda, que tem uma oficina com 16 vagas e duas valetas de 26 m de comprimento destinadas à manutenção dos biarticulados.

A Nórdica puxa uma tendência de apartar revendas de ônibus e caminhões. "Nós também vamos instalar uma revenda para ônibus em Goiânia", conta Alarico Assumpção Jr., da Jaiba. Luís Carlos Pimenta, da Vocal, de São Paulo, também prepara uma casa específica para venda e serviços de ônibus Volvo.

## Bombas pré-Natal

A notícia surgiu como bomba de fim de ano: a Mercedes-Benz poderá encarregar chassis de ônibus. Os encarregadores, reunidos em torno da Fabus, a associação do setor, procurou a alta direção da fábrica da estrela de três pontas, incluindo o presidente Rolf Eckrodt, que confirmou a existência de estudos. "Precisamos ter uma parte do mercado de ônibus urbanos", disse Eckrodt a Technibus. A empresa enfrenta muita dificuldade em vender monoblocos por duas razões: preço e inadequação à maioria dos centros urbanos.

"Ponderamos junto à direção da Mercedes que dificilmente eles terão condições de competir com os encarregadores independentes, além do que haveria um desgaste no relacionamento comercial", disse um encarregador que esteve presente à reunião Fabus/Mercedes no dia 14 de dezembro, em São Bernardo do Campo, onde fica o QG da Mercedes.

Outra bomba pré-natalina que balançou o setor de ônibus foi a concorrência de 920 articulados lançada pela CMTC (ver Technibus nº15). A Marcopolo e a Caio reservaram a produção de chassis articulados Scania e Volvo, o que desagradou a Ciferal e a Nielson.

## Ponto de apoio



Milton Shirata

Foi inaugurado na Via Dutra, km 77, em Aparecida, SP, o ponto de parada Arco Íris, com 28 plataformas e uma completa infra-estrutura, incluindo berçário, lanchonete, restaurantes *self-service* e *à la carte*, num investimento na casa de US\$ 2 milhões. Em épocas de férias, como em dezembro, circulam pela parada de 4 a 5 mil passageiros de ônibus.



## AGENDA 1994



divulgação

### Transporte escolar já tem ônibus adequado

Largando na frente para abocanhar uma fatia do pouco explorado mercado de ônibus escolar - carente de um produto desenvolvido especificamente para atender às suas necessidades - a Ford e a Companhia Americana Industrial de Ônibus, Caio, lançaram o B-12000 Mobbille, um ônibus para 38 ou 50 passageiros sentados, com carroceria de 9,9 m de comprimento, 2,5 m de largura e 5,3 m de entre-eixos, medidas que permitem um bom espaçamento entre os assentos e adequar o veículo também ao transporte de adultos.

O veículo incorpora o chassi de caminhão F-12000 da Ford, com motor MWM D-229-6 de 134 cv a 2.800 rpm, de aspiração natural.

No desenvolvimento do produto, os fabricantes deram ênfase aos aspectos de segurança e conforto. A adoção de duas portas laterais de acionamento pneumático - uma de cada lado - aumenta a segurança dos passageiros, não importa o lado estacionado. Há também cinto individual de segurança e sinalizadores luminosos externos que são acionados quando o veículo pára para a entrada e saída dos estudantes. O capô do motor é revestido com materiais de isolamento térmico e acústico para maior conforto do motorista e dos

passageiros. Os assentos estofados vêm com encosto de cabeça, outro fator de proteção aos usuários mirins.

A estrutura da carroceria é de perfis de duralumínio, com revestimento externo de chapas de alumínio ou aço galvanizado. As partes laterais e traseira são iguais às do ônibus urbano Vitória da Caio, o que facilita a reposição de peças e reduz os custos de manutenção.

O preço do B-12000 Mobbille será de US\$ 66 mil, segundo Danilo Perez Rubini, gerente de Vendas da Caio.

O principal alvo do novo ônibus escolar são as prefeituras, muitas das quais utilizam hoje veículos velhos no transporte escolar. Esta frota ultrapassada poderá ser substituída em breve, acrescenta Rubini, já que foram aprovadas verbas federais para as prefeituras aplicarem na educação e no transporte escolar. Outros alvos visados pelos fabricantes são o transporte rural e o de militares.

A Ford espera comercializar cerca de 100 unidades do B-12000 Mobbille em 1994 no mercado brasileiro. Além disso, conforme Fernando Barata de Paula Pinto, gerente-executivo de Vendas da Ford, o produto tem muitas probabilidades de ser exportado para os mercados latino-americanos, especialmente o México.

De 16 a 19 de janeiro de 1994 em San Antonio, no Texas, será realizada mais uma Bus Expo, feira que reúne expositores americanos, canadenses, mexicanos e ingleses.

O IV Encontro sobre Transportes em Cidades de Médio Porte, promoção da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, acontecerá em março, entre os dias 16 e 19, em Feira de Santana, BA.

De 26 de setembro a 2 de outubro será realizada a Expobus'94, no Expo Center Norte, em São Paulo. Promovida pela Technibus Eventos, a mostra espera reunir mais de 200 expositores nacionais e internacionais numa área de 28,9 mil m<sup>2</sup>. A Expobus, na sua terceira edição, deverá receber 40 mil visitantes dos quais 2 mil dos países do Mercosul. A exposição funcionará das 14 às 22 horas.

De 7 a 9 de novembro será realizado em São Paulo, no Hotel Transamérica, o III Congresso e Exposição Internacionais de Tecnologia da Mobilidade, promoção da SAE Brasil. O presidente do comitê organizador do evento de 1994 é Lélío Salles Ramos, diretor superintendente da Divisão de Motores da Iochpe-Maxion.

A Viação Garcia, uma das maiores operadoras de transporte rodoviário de passageiros do Brasil, completa em 1994 seis décadas de existência.

O belga Pierre Alain De Smedt, 48 anos, cultiva alguns hábitos, um deles são leituras de temas humanísticos, fato não muito comum entre executivos do seu naipe, envolvido na direção da maior empresa privada do Brasil e segunda da América Latina, com faturamento, em 1993, de US\$ 7 bilhões.

Na presidência da Autolatina há 18 meses, De Smedt, é também otimista confesso em relação ao Brasil. E vai dizendo: "O que me deixa triste é o pessimismo do brasileiro em relação ao que realiza".

Seu otimismo, claro, não deriva de sonhos, mas de progressos que já anotou na curta mas profícua experiência na Autolatina. "A empresa privada vive e sobrevive só em função da satisfação do cliente - o mundo moderno e competitivo não deixa sobreviver os dinossauros e os elefantes empresariais", avisa, para enumerar alguns feitos: "Estamos enxugando a Autolatina: de 12,3 mil mensalistas



De Smedt: "Não sacrificamos a margem"

## Devagar e sempre

A Autolatina fez boa estréia no ônibus. Crescer sem comprometer o produto e o pós-venda é sua meta

em 1986, chegamos à metade no fim de 1993. De oito veículos por empregado em 1990 passamos a 12 no primeiro semestre de 1993, ou 50% mais". Não vai parar por aí. O objetivo a curto prazo é alcançar 20 carros/homem. É um progresso, mas ainda distante dos japoneses: "A Toyota consegue a marca de 40 carros por homem", compara.

A Autolatina responde por metade das vendas de carros, 30% de caminhões e, no seu mais novo negócio, de chassis de ônibus, iniciado em março de 1993, obteve grandes progressos: 14% de participação até novembro.

Cercado de bons resultados, De Smedt, na companhia de Luc de Ferran, diretor de Operações de Caminhões e Ônibus da Autolatina,

recebeu **Technibus** para uma conversa no seu escritório, no bairro paulistano de Jabaquara.

**Technibus** - Os objetivos traçados até agora na área de ônibus foram conseguidos?

**De Smedt** - *Oferecemos ao frotista um bom produto a um bom preço sem comprar participação de mercado. Não fizemos sacrifícios em termos de margem. Não é difícil explicar tal equação à medida em que temos uma fábrica, no bairro do Ipiranga, muito ágil e moderna, com baixo custo fixo, enfim, bem enxuta.*

**Technibus** - E quais as metas futuras em termos de participação no mercado?

**De Smedt** - *Claro que não vou abrir o jogo totalmente pois a concorrência está muito interessada em saber de nossos planos. Mas digo uma coisa: pessoalmente sou favorável a um crescimento constante e firme.*

*Não quero ter de repente, digamos, 30% de participação no segmento. Quero, sim, poder oferecer sempre um bom produto, peças e um excelente serviço.*

**Technibus** - E os próximos passos em relação a novos produtos?

**Ferran** - *Não vamos fazer desenvolvimento anárquico, mas planejado. Não entramos neste mercado para sair amanhã. Levamos muito tempo até decidir entrar no segmento de ônibus. Só posso dizer que faremos o que o cliente pedir. A princípio, porém, posso dizer que fazer um ônibus de longa distância não seria nossa vocação.*

**Technibus** - E o chassis com motor traseiro, quando chega ao mercado?

**Ferran** - *O cliente vai decidir. É*

*muito bonito o chassi com motor traseiro, mas quando você diz que vai custar mais que o de motor dianteiro, o cliente recua...*

**Technibus** - A Autolatina planeja exportar chassis de ônibus?

**Ferran** - *Estamos testando ônibus no Equador, Chile e Peru, ainda em caráter de demonstração. Nosso sistema de distribuição e assistência técnica está montado em cima de caminhão. E sabemos que ônibus é outra conversa.*

**Technibus** - O México tem se mostrado uma excelente alternativa para as indústrias brasileiras de ônibus. A Autolatina tem algum plano a ser aplicado ao país?

**De Smedt** - *É indiscutível o potencial do mercado mexicano. O proble-*



ma é o balanço das divisas. A Autolatina exporta hoje US\$ 100 milhões por ano e importa algo em torno de US\$ 20 milhões. Vamos trazer o automóvel Golf de lá, mas isto não equilibra as contas. Por isso, pelo menos por ora, acho difícil se pensar em exportar ônibus para o mercado mexicano.

**Technibus** - O Nafta, o acordo de livre comércio entre Estados Unidos, Canadá e México, é um empecilho a mais às futuras pretensões da Autolatina no México?

**De Smedt** - De fato, o Nafta deve dificultar os negócios para empresas brasileiras.

**Technibus** - O senhor tem pela política econômica o mesmo otimismo que demonstra em relação ao Brasil e à Autolatina?

**De Smedt** - Com ou sem o ministro Fernando Henrique Cardoso, estou otimista em relação às últimas medidas econômicas adotadas. Por isso mesmo, acredito numa inflação declinante em 1994. Em nosso planejamento estamos considerando uma queda de 15% em comparação à inflação registrada em 1993.

**Technibus** - E qual é a perspectiva para o mercado de ônibus em 1994?

**De Smedt** - Acreditamos num retorno às 16 mil unidades vendidas no mercado doméstico em 1992. Temos alguns motivos para pensar assim: 1994 é ano de eleições, fato que normalmente empurra as vendas. O mercado de ônibus é movido ao sabor dos atos políticos. Também é um fato a intensa migração urbana que gera necessidades crescentes de transporte coletivo.

**Ferran** - É de se ressaltar que a migração urbana cessou nos grandes centros, surgindo em centros menores. Tatuí, no interior paulista, é um exemplo. Até pouco tempo, não tinha ônibus urbanos, agora já se contam uns duzentos na cidade ...

**Technibus** - Não dá para falar só de ônibus numa empresa que utiliza a sinergia do produto com a do caminhão. Quais os planos imediatos para os veículos de cargas?



divulgação

Ferran: "Não entramos neste mercado para sair amanhã"

**De Smedt** - Nos caminhões certamente se encontra o maior potencial de crescimento da Autolatina, isto por várias razões, entre elas a depressão que se abateu sobre esse produto. O mercado brasileiro está comprando menos de 40 mil unidades, metade do que consumia na década de 70. O Produto Interno Bruto do Brasil está crescendo em 4% a 5% neste ano, taxa que deve se repetir em 1994. E quando o PIB sobe, as vendas de caminhões também aumentam. Acredito num retorno às vendas de 80/90 mil caminhões dentro de quatro a cinco anos.

**Technibus** - E qual é a programação de investimentos da Autolatina no Brasil?

**De Smedt** - Vamos investir entre 1993 e 1998 cerca de US\$ 3,1 bilhões, US\$ 1 bilhão a mais do que nos seis anos anteriores, de 1987 a 1992, quando investimos US\$ 2,1 bilhões. O Brasil tem muito potencial para crescer, daí nossa confiança. Por exemplo, há 13 milhões de carros de todas as marcas rodando no país. É um número pequeno, que significa 12 habitantes por carro. Na Argentina são seis habitantes por unidade.

**Technibus** - Mas a abertura das importações de carros não pode atra-

palhar os investimentos da sua empresa?

**De Smedt** - Desenvolver um novo carro custa de US\$ 400 a 500 milhões. Por isso, embora eu defenda a economia livre, há urgência de se fixar um limite máximo para os veículos importados a fim de não prejudicar o enorme esforço de modernização que se observa hoje na indústria automotiva nacional. Esse limite, que deve ser um sistema de transição, permitirá financiar os investimentos na modernização do setor. Sem volumes suficientes de produção, não teremos fluxo de caixa necessário para esses tremendos investimentos.

**Technibus** - O senhor prega então o estabelecimento de cotas de importação?

**De Smedt** - A rapidez da abertura do mercado brasileiro nos preocupa. A Argentina aplicou um modelo interessante: passou a adotar leilões públicos dos direitos de importação. Isso é também uma garantia de arrecadação pelo estado e não um subfaturamento e evasão fiscal, como no Brasil. Taiwan, Coréia e Japão deixaram seus mercados internos fechados. A Europa, que enfrenta sérios problemas de mercado, já decidiu que continuará se protegendo até ano 2000.



# GLS BUS:

*a evolução do ônibus urbano.*



AD015

O GLS Bus é o novo ônibus padron urbano desenvolvido com características exclusivas quanto à segurança e conforto dos usuários. Ele já incorpora várias exigências da futura legislação. As janelas de emergência possuem nova alavanca de ejeção, brake light e grandes lanternas traseiras. E o mais importante: dispositivo de bloqueio do acelerador quando uma das portas estiver aberta. Para dar mais conforto aos usuários;

o GLS Bus possui portas mais largas que facilitam o acesso. O espaço interno tem balaústres pintados com tinta eletrostática e os bancos anatômicos individualizam os assentos. O design do GLS Bus é único. Tem frente aerodinâmica em forma de cunha, pára-choques envolventes e pára-brisa panorâmico. GLS Bus, o início de um novo ciclo da evolução do transporte urbano de passageiros.

## CIFERAL

Tel.: (021) 779-1011 Fax: (021) 779-1032





## O ano divisor de águas

O ano de 1993 certamente ficará na memória do setor de ônibus como o ano divisor de águas. Se não, vejamos: foi nele que Curitiba colocou em operação o superônibus de 25 m, conhecido por biarticulado. Dotado de portas em nível, o biarticulado faz o papel de um metrô de superfície a um custo infinitamente menor.

O Brasil aprendeu a calcular custo. As leis de oferta e procura aboliram o repasse automático aos preços. As pessoas físicas, as empresas, o governo, todos nós ficamos mais seletivos no ato da compra.

1993 marcou a entrada da Autolatina no segmento de ônibus. Um fato auspicioso para o mercado e que acirrou a competitividade num mercado dominado pela Mercedes-Benz.

A fábrica da estrela de três pontas, é claro, reagiu. E de forma espetacular elegeu o Brasil seu centro mundial de desenvolvimento e produção de chassis para ônibus. Os primeiros produtos dessa safra - OF-1618 e OF-1620 - conhecida como Chassis Década 90, foram colocados no mercado em 1993.

Mas houve mais fatos auspiciosos em 1993. Foi o ano em que a Volvo importou o B 12, seu primeiro chassi com motor traseiro. Promete, a partir de abril, nacionalizar o produto.

Foi em 1993, também, que a fabricante argentina El Detalle começou a montar sua fábrica brasileira em Gravataí, RS. A produção de um chassi urbano moderno - com suspensão a ar, entre outros itens - será iniciada ainda no primeiro semestre de 1994.

Do lado das encarroçadoras, a par de ser um ano de queda nas vendas, 1993 estimulou a competitividade. A Comil, de Erechim, RS, foi buscar aulas de produtividade e qualidade no Japão. A Caio, por sua vez, formou uma inédita joint

venture com a Mercedes para, ambas, instalarem uma fábrica de ônibus urbano no México. Ao país dos sombreros também se dirigiu a Carrocerias Nielson através de venda de tecnologia à Masa. A carioca Ciferal deu agilidade à sua fábrica de Xerém, fator decisivo para que vendesse 700 dos 1 mil ônibus na primeira fase de privatização da CMTC.

Por um motivo ou outro, nem todas resistiram. Depois de espetaculares desempenhos de produção, a paulista Thamco entrou em declive acentuado, a ponto de sua participação se tornar insignificante no contexto da Fabus, associação que reúne os fabricantes de carrocerias. Após meteórica fase de lançamentos - que em pouco tempo incluíram uma carroceria rodoviária e outra urbana - a MOV teve sua falência decretada.

Meteórica, também, foi o processo de privatização da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, CMTC, de São Paulo. Mas a pressa veio aliada a resultados. Os primeiros mil carros passaram às mãos de empresários privados. O que é interessante e animador, para empresários advindos de outros setores. Mais 2,5 mil veículos deverão ser privatizados ao longo de 1994.

A se assegurar a eficiência da primeira fase, no próximo ano, a CMTC deixará de ser um peso morto para o estado, que poderá utilizar os recursos, antes destinados à empresa, para áreas vitais como educação e saúde.

O Brasil é um país movido a ônibus e, neste contexto, as oportunidades não devem e não podem ficar restritas a poucos grupos. Por isso, é de se aplaudir a medida, adotada pelo governo em outubro de 1993, de baixar um novo regulamento ao transporte rodoviário de passageiros. A medida, afinada com a realidade, estimula a competitividade através de dispositivos que procuram barrar os cartéis.

O editor

A DIREÇÃO CERTA PARA SEUS INVESTIMENTOS.

Fundo Dibens de Commodities.

BANCO  
DIBENS   
O BANCO DE QUEM TRANSPORTA

## Scania atinge 100 mil unidades produzidas

A Scania do Brasil completa, no início do ano, a produção do veículo número 100 mil em 36 anos de atividades. O primeiro veículo foi fabricado em 1957. Da produção total, 22% foram ônibus e 78% caminhões. Até o ano 2000 a empresa chegará à marca de 150 mil veículos produzidos.

No início de dezembro, o presidente da Scania, Ake Brännström (foto), anunciou os resultados de 1993, o melhor de todos



divulgação

os tempos da empresa, com 5.200 caminhões vendidos. A comercialização de ônibus, de 1.000 unidades, embora não seja recorde, está entre as melhores marcas da montadora sueca. "Não se pode considerar, entretanto, que 1993 é um ano ruim para o setor de ônibus, uma vez que nos dois anos

anteriores tivemos vendas excepcionais destes produtos", disse o presidente da Scania.

## Empresa fluminense avança em São Paulo

A Ciferal instala uma linha de produção sobre trilhos na fábrica de Xerém, RJ, comprada em 1992. Até 1985 a unidade foi ocupada pela fábrica de caminhões Fiat/Iveco. A Ciferal, alguns meses depois, torna-se a principal fornecedora de carrocerias no primeiro lote de privatização da CMTC ao vender à empresa pública paulistana 682 carrocerias.

## Volvo controla 15% do mercado

### Parceria no México

A Mercedes-Benz da Alemanha e a Companhia Americana Industrial de Ônibus (Caio) criam uma nova empresa em Monterrey, no México. Com investimento de US\$ 25 milhões, 15% por conta da Caio, a *joint-venture* começa a produzir em 1994, quando a meta é vender 1.200 unidades entre produtos *made in Brazil* e locais.



divulgação

co e 2.520 para exportação.

Bernardo Fedalto Jr. (foto), gerente de Vendas de Ônibus para o mercado doméstico informa que hoje a Volvo detém 15% do mercado de ônibus rodoviário. "Nosso objetivo, com a inclusão do B 12 importado na nossa lista de produtos é dobrar para 30% a participação num período de dois anos".

De 1979 a 1993 a Volvo brasileira já produziu 10.700 chassis de ônibus, 8.180 para o mercado domésti-

co e 2.520 para exportação. Em 1994, especificamente, a Volvo quer colocar no mercado doméstico 300 unidades do B 12. A partir de abril será iniciada a nacionalização.



Marcelo Spattolon

## Mercado brasileiro na mira dos coreanos

O representante da coreana Asia Motors anuncia a importação de dois ônibus completos para testes em frotas brasileiras. Um dos ônibus é o modelo rodoviário AM 818 Cosmos, de 8,22 m de comprimento, 31 passageiros, dotado de ar condicionado; outro, o modelo AM 937 (foto), para aplicação urbana, mede 10,67 m.



**LEIA O QUE O CARLOS ALBERTO FALOU DO CHASSI DE ÔNIBUS FORD. DEPOIS VOCÊ DECIDE.**

*"O pessoal vive me perguntando qual é o melhor **chassi** pro frotista e pro passageiro. Olha que disso eu entendo, modéstia à parte. Pra mim, chassi tem que ser forte, mais comprido, com **longarinas** retas. Tem que ter **embreagem** macia, **câmbio** robusto, mas com engate suave. **Diferencial** que agüente firme e seja de baixa manutenção. **Freios** que a gente confie e durem bastante. **Motor** valente - sem ser gastador - e que tenha vida longa. E pra terminar: uma **suspensão** que conheça o nosso chão, a nossa realidade. Se um chassi com tudo isso tiver ainda **baixo ruído** interno, der **conforto** ao motorista e aos passageiros e garantir uma boa **assistência técnica**, ele é um forte. Ele é um **Ford**. Acho que eu já respondi qual é o melhor chassi. Ou você acha que todo esse elogio é pouco?"*

(Carlos Alberto de O. Medeiros - frotista da Taquatur Taguatinga Transportes de Turismo Ltda. - São Luís, MA)



**Novo chassi de ônibus Ford B-1618. Com tantas vantagens, a próxima parada vai ser na sua frota.**

Conheça as vantagens do Consórcio Entrega Imediata Ford. Todos os consorciados são contemplados na primeira assembléia. Veja também nossos planos especiais de financiamento sem juros e leasing para frotistas.

**ÔNIBUS FORD**



**Pense mais Forte. Pense Ford.**

# Fórmula para ganhar dinheiro:



## Shell Fórmula Diesel.

A fórmula de Shell Fórmula Diesel tem uma grande concentração de dois elementos muito ativos: economia e lucro.

Porque ela tem detergentes, agentes dispersantes e anticorrosivos que limpam e protegem as peças contra a ferrugem. Resultado: economia na manutenção.

Tem agentes antiespuma que proporcionam um abastecimento mais rápido e mais completo. Resultado: economia com a mão-de-obra utilizada e lucro com o fim do desperdício de combustível.

Tem componentes que melhoram a combustão,

dando mais força, mais desempenho ao motor. Resultado: economia de até 5% de combustível.

De hoje em diante, use sempre Shell Fórmula Diesel nos tanques de sua frota. Resultado: muito mais dinheiro em seu caixa.

Shell Fórmula Diesel. Esta é a fórmula certa.



### Só Shell tem a fórmula.

Shell Fórmula Diesel estará inicialmente disponível nas áreas de SP, RJ e MG.



## Fábrica de Ipiranga faz 40 anos

O chamado Complexo Industrial Ipiranga da Autolatina na capital paulista completou 40 anos de atividades em novembro. Desde sua inauguração produziu 800 mil veículos, incluindo o F-600, primeiro caminhão brasileiro e o Ford Galaxy, o primeiro carro nacional de luxo. A partir do segundo semestre de 1990 passou a produzir os caminhões Volkswagen de 7 a 35 toneladas. E desde março

de 1993 fabrica os chassis de ônibus Autolatina das marcas Volkswagen e Ford. Até novembro as duas marcas haviam vendido 1.480 unidades, 1.032 VW e 448 Ford. A fábrica do Ipiranga tem 192.600 m<sup>2</sup>, com 120.300 m<sup>2</sup> construídos. Emprega 2.526 pessoas, sendo 2.128 horistas, 329 mensalistas e 69 executivos.

Dos US\$ 7 bilhões faturados pela Autolatina do Brasil e da Argentina

em 1993, a unidade do Ipiranga foi responsável por US\$ 1 bilhão. "Destes US\$ 1 bilhão, US\$ 80 milhões foram relativos a chassis de ônibus", diz Luc de Ferran, diretor de Operações de Caminhões e Ônibus da Auto-latina. A fábrica do Ipiranga reúne alguns ineditismos: é a única no mundo que produz caminhões da marca VW. E é o único centro mundial de produção de ônibus VW e Ford.

## Randon/Carrier

A gaúcha Randon, fabricante de implementos rodoviários, e a norte-americana Carrier, criaram a Carrier Transcold do Brasil para fabricar e distribuir ar condicionado destinado a ônibus. A produção começou em agosto em Caxias do Sul, RS. A Randon detém 51% do negócio e a Carrier os 49% restantes.

## Volksbus quer 20% do mercado



divulgação

O Volksbus teve 10% de participação na venda de ônibus em 1994. "Superamos nossas expectativas através de um pós-venda eficiente", diz o presidente da Volkswagen, Miguel Barone (foto). "Para 1994 acho que não seria muito ousado pretender 20% de participação, ou seja, queremos 2,6 mil unidades num universo de 13 mil ônibus no mercado doméstico", finaliza.

A Transfada mudou de comando: saiu das mãos do grupo Santa Cruz para a Transpen.

José Antônio Abdalla, presidente do grupo Abdalla Participações, que dirige, entre outras empresas, a Rodoviário Atlântico, entrou no segmento urbano e interurbano ao comprar quatro empresas da Grande São Paulo: Canarinho, Bom Clima, Ponte Alta e Nova Cidade. Abdalla fez mudanças radicais: comprou 195 ônibus novos e encomendou uma comunicação visual para cada uma das quatro empresas.

Joaquim Constantino comandou a compra da Itaquense e da Currupira e transformou o nome de ambas em Icaraí, mesma denominação de outra empresa dos Constantino no ABC paulista. A nova Icaraí passa a operar com 65 carros em linhas urbanas e interurbanas na região de Guarulhos e Itaquaquecetuba na Grande São Paulo.

A Júlio Simões comprou o negócio de transporte urbano de Itaquaquecetuba que pertencia à Viação Ferraz.



Joaquim Constantino de Oliveira também pilotou a compra da Turismo Santo André, Tursan, tradicional empresa de fretamento do ABC paulista, com frota de 140 ônibus.

Os empresários Nenê Constantino e Ronan Maria Pinto compraram a Viação Santos-São Vicente, na Baixa-

da Santista, SP, que era dirigida por Cláudio Regina, um dos diretores da Companhia Americana Industrial de Ônibus, Caio. A frota da empresa é de 260 carros, 220 operantes.

José Gonçalves Lima Neto, ex-sócio de Nenê Constantino, comprou uma empresa de ônibus urbana que opera em Itanhaém, cidade localizada no litoral sul paulista.

O empresário Lauro Romano comprou a linha intermunicipal da Rápido Zefir que liga São Paulo a Santos e São Vicente.

José Ricardo Caixeta, cunhado e ex-sócio do empresário Nenê Constantino comprou a Frota Nobre, de Belo Horizonte, MG, e a Transportes Coletivos Rio Claro (TCR) que opera na cidade de Rio Claro, interior paulista. Colocou 30 carros novos nesta última operação.



# Se você encontrar uma fila, São as reivindicações

## 8 meses depois de seu lançamento, mais

O sucesso de um produto depende basicamente de uma coisa bem simples: atender às necessidades do seu consumidor. E é por isso que

oito meses depois de seu lançamento, a Volkswagen já vendeu mais de



1000 Volksbus, ultrapassando todas as expectativas.

O projeto do Volksbus foi desenvolvido através





de Volksbus, não é greve.  
ações atendidas.

mais de **1000** Volksbus foram vendidos.

do conceito de Engenharia  
Simultânea.

Ou seja, unindo a qualidade  
dos produtos Volkswagen com  
as reivindicações dos

empresários para a melhoria  
do chassi de ônibus.

O resultado é esse: hoje o  
Volksbus já está circulando  
em várias capitais brasileiras.

A Volkswagen atende, assim, a  
mais uma reivindicação coletiva.



**VOLKSWAGEN**  
Você conhece, você confia.



## Mercedes-Benz amplia linha de produtos



Divulgação

Technibus revelou com exclusividade o "Programa de Desenvolvimento de Chassis Década de 90" sob a responsabilidade da Mercedes-Benz do Brasil. Com investimentos de US\$ 100 milhões, em três anos, a prioridade é para a chamada família de chassis OF e OH de 16 e 18 toneladas brutas. O Brasil passa a ser o centro mundial de desenvolvimento e produção de chassis de ônibus, desbancando a unidade alemã de Wörth. O passo é importante, pois, além de atualização de



Divulgação

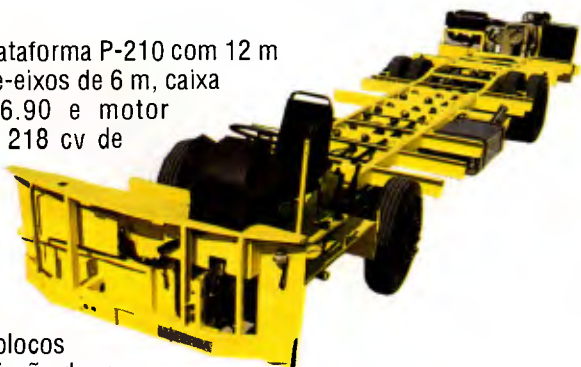
produtos, a medida significa para o Brasil um mercado externo anual de 3 mil chassis por ano. Europa, África e Austrália, por exemplo, serão supridos pela subsidiária brasileira. Além do OF-1620, A Mercedes-Benz colocou no mercado em 1993 três produtos na área de ônibus, além, do recém-lançado OF-1620. Um deles foi o O-371 UL (foto), um monobloco de 12 m de comprimento com motor OM-366 LA *turbocooler*, de 210 cv a 2.600 rpm. Outro modelo foi a plataforma O-371 RSE cuja novidade, com apenas um eixo traseiro, é admitir carroceria de até 13,20 m de comprimento. A fábrica da estrela de três pontas apresentou o buggy rodoviário OH-1635 L (ao lado),

com 3 m de distância entre eixos e equipado com suspensão a ar e motor OM-447 LA, *turbocooler*, de 354 cv de potência. O produto, outro do programa Chassis Década

de 90, será colocado no mercado em 1994.

## Mafersa mais competitiva

A Mafersa lança a plataforma P-210 com 12 m de comprimento, entre-eixos de 6 m, caixa de mudanças ZF S6.90 e motor Cummins 6T 8.3 com 218 cv de potência. A empresa apresenta também ao mercado sua nova linha S de monoblocos com preço mais competitivo - custa menos em relação aos monoblocos tradicionais. Com a criação de sua Divisão Ônibus, a empresa centraliza a produção de ônibus em Contagem, MG.



Marcello Spatolara

## Novas normas de fabricação

Resolução publicada no Diário Oficial da União de 5 de fevereiro pelo Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, Conmetro, altera os critérios técnicos para a construção de carrocerias de ônibus urbanos. As mudanças adequam a norma às realidades regionais e flexibilizam itens como degraus, iluminação interna, catracas e janelas.

A linha 94 da Scania traz mudança no terceiro-eixo para dar mais conforto ao passageiro.

A Comil, de Erechim, RS, faz alterações no modelo Condottiere 3.20 rodoviário. As mudanças atingem design interno e externo.

A Cummins instala na fábrica de Guarulhos, SP, uma estação de análise de emissões, com investimento de US\$ 1 milhão, para adequar as emissões gasosas de seus produtos às normas brasileiras.

Cuatro Ases, a encarroçadora chilena de ônibus, anuncia investimentos de US\$ 17 milhões para aumentar sua capacidade produtiva de 40 para 90 carrocerias até 1996.

A Metalúrgica BGP, de Caxias do Sul, RS, lança uma carroceria urbana denominada Maxibus.





Marcelo Spatáfora

## Estréia em chassis de ônibus

A Autolatina inicia a produção do chassi de ônibus com motor dianteiro MWM, série X10, de 180 cv, sob as marcas Ford e Volkswagen. Foram 36 meses de desenvolvimento e US\$ 20 milhões de investimentos. O chassi inaugura dois fatos: a estréia da

Autolatina no segmento de ônibus e a engenharia simultânea, um processo que consiste em ouvir de frotistas, mecânicos, encarroçadores, sugestões prévias sobre a concepção do produto. Até novembro as duas marcas venderam o total de 1480 chassis

## Alemães vêm ao Brasil para teste de chassi

Técnicos alemães da Technischer Überwachungs-Verein - TÜV, acompanham, no Brasil, os testes do chassi OHL-1635 produzido pela Mercedes-Benz do Brasil. O veículo, que começa a ser produzido em 1994, teve homologados e aprovados os seguintes itens: motor (emissão); esforço no volante, trava de direção e raio de giro; freio, teste estático e dinâmico; buzinas; engate dianteiro e tanque de combustível.

Um buggy de 3 m de entre-eixos OHL 1635, com motor OM 447 LA, de 6 cilindros, com *turbocooler*, 354 cv de potência, é apresentado em São Paulo durante simpósio de engenharia automotiva.



Divulgação

## Versão fretamento

Scania e Marcopolo desenvolvem um ônibus para fretamento sobre chassi L, com motor traseiro inclinado de 203 cv ou 260 cv, na versão turbinada. O carro tem capacidade para 48 lugares, quatro a mais do que no ônibus montado sobre o chassi modelo K.

## Frotistas sugerem, a Caio altera

Depois de ouvir clientes, a Companhia Americana Industrial de Ônibus, Caio, introduz modificações na linha Vitória de ônibus urbanos. Porta com duas folhas e chapa corrugada no revestimento interno são algumas das mudanças extraídas de sugestões dos frotistas.



Marcelo Spatáfora



## Volvo traz B12

A Volvo anunciou em meados de novembro a decisão de importar da Suécia o chassi de ônibus B 12, reverenciado pela fábrica com pelo menos três atributos: traz o motor mais potente do mercado (TD 122 de 396 cv); é o único a ter uma caixa de câmbio (Volvo de sete marchas) tipo *easy shift*, eletropneumática, com alavanca montada junto ao assento do motorista. Na versão 6x2 tem suspensão independente, característica inédita no mercado. Opcionalmente, é equipado com retardador de frenagem Voith.



Marcelo Spatalora



Marcelo Spatalora

## Busscar inova

A tecnologia do vidro colado foi a principal novidade mostrada pela Carrocerias Nielson na sua linha Busscar 94, nas versões 380 T (foto), 360 T e 340 T. Outros destaques foram as mudanças no *design* frontal e traseiro. No interior, entre outras inovações, figuram a ampliação em 50% do número de luminárias, introdução de bandejas similares às dos aviões no encosto das poltronas e a adoção de porta-copos escamoteável.



Marcelo Spatalora

## Engerauto

A Engerauto começa a vender a carroceria urbana TR-2. As primeiras unidades são colocadas na empresa mineira Viação Pará e na paulista Francorochense. A Engerauto pertence ao grupo Santo Amaro, que controla as revendas Ford do mesmo nome.



## Estrutura de ferro

Após 33 anos construindo carrocerias de alumínio, a Ciferal Comércio e Indústria passa a fabricar carrocerias com estrutura de ferro. Outra novidade é a introdução do Mikron, um microônibus com capacidade para 26 passageiros sentados e 15 em pé.



# A marca



Caminhões

# O ônibus



# A concessionária



Caminhões

Tietê

grupo

COMOLATTI 

Marginal Tietê com Rodovia dos Bandeirantes (011) 832-1234

# Cidades aderem ao sistema integrado

## GOIÂNIA

A capital de Goiás, em 1993, comprou 210 ônibus Volksbus para seu sistema integrado formado por 179 linhas e 1.050 ônibus que movimentam 18 milhões de passageiros por mês. O sistema, formado por 12 corredores e nove terminais, é um dos mais eficientes do país. Das seis empresas integrantes, a maior, a Rápido Araguaia, tem metade da frota, toda equipada com rádios que só tocam música sertaneja.

## MANAUS

A capital do Amazonas prepara-se para integrar 100% do transporte urbano por ônibus. Com dois terminais em operação há dez anos, a integração atinge 50%. O plano é construir mais cinco terminais e quatro estações de transbordo, diz Joaquim Costa Rolim, presidente da Empresa Municipal de Transportes Urbanos, EMTU. A frota operante de Manaus soma 723 ônibus.



Carlos Costa

## FORTALEZA

Completa um ano de implantação o sistema integrado de ônibus de Fortaleza, que reúne uma frota de 1.350 veículos, 400 deles do tipo Padron e semi-Padron. A adoção do sistema fez baixar a idade média da frota, reduziu o número de passageiros catracados e aumentou de 15 km/h para 19 km/h a velocidade média.



Cid Barbosa

## SÃO LUÍS

O empresário maranhense Otávio Vieira da Cunha Filho, também presidente da NTU, associação nacional que congrega operadores urbanos de ônibus, afirma que São Luís terá um sistema integrado para disciplinar o transporte feito por 770 ônibus.

## JOINVILLE



Divulgação

A cidade catarinense coloca em funcionamento o sistema integrado que inclui três terminais e 90 ônibus.



Divulgação

## PONTA GROSSA

Entra em operação o sistema integrado de Ponta Grossa, PR. O sistema abrange uma frota de 122 carros,

incluindo 12 troncais e 110 alimentadores, e movimentação diária de 100 mil passageiros.



## Padronização de frota

A Companhia São Geraldo de Viação, uma das maiores do país, decide padronizar sua frota com ônibus Mercedes-Benz (foto). Em cinco anos, a contar de 1993, receberá 500 unidades. O lote inicial escolhido é a plataforma RSE com motor 447 LA de 354 cv e carroceria Marcopolo Viaggio GV 1000.

Outra empresa que vai padronizar com a marca Mercedes é a Real Expresso. A decisão foi estimulada após a associação dos controladores da Real Expresso ao piloto Nelson Piquet,



Divulgação

que está construindo em Brasília a sede da Piquet Veículos, revenda autorizada Mercedes-Benz.

## Brasileiro transporta na Guiana

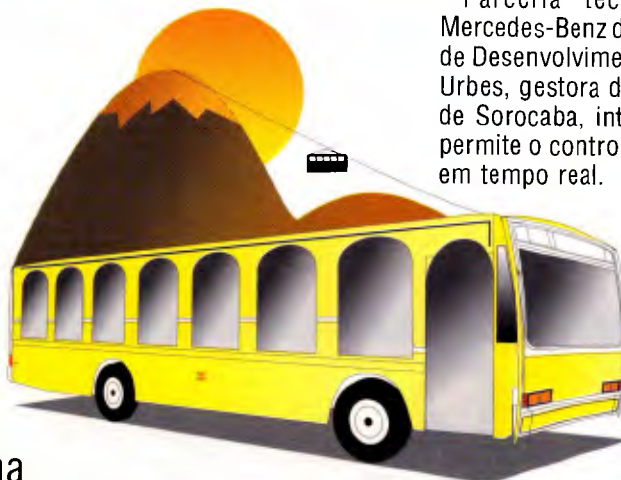
O empresário mineiro Baltazar José de Souza anuncia que vai operar ônibus em Georgetown, a capital da Guiana. Até 1994 o grupo brasileiro terá 300 ônibus em operação.

## Controle em tempo real

Parceria tecnológica entre a Mercedes-Benz do Brasil e a Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social, Urbes, gestora do transporte urbano de Sorocaba, interior de São Paulo, permite o controle da frota de ônibus em tempo real.

## Jardineiras voltam à orla

As jardineiras voltam a circular em outubro pela orla da Zona Sul do Rio de Janeiro, indo do Pão de Açúcar a São Conrado. As jardineiras têm capacidade de 30 passageiros e circulam a cada 25 minutos. A viagem dura 50 minutos.



## Biarticulado reina

Os ônibus mais compridos do Brasil, os biarticulados, com 24,8 m de comprimento, começaram a operar em janeiro em Curitiba. Estrearam no corredor Boqueirão, onde a demanda no pico chega a 8.700 passageiros/hora. São 33 unidades Volvo, sendo 18 encarroçados pela Marcopolo e 15 pela Ciferal. Está prevista para 1994 a entrada em operação de outros 70 biarticulados no corredor Norte/



Divulgação

Sul, com demanda de 14 mil passageiros/hora.

O biarticulado tem capacidade para 270 passageiros. Um convencional transporta 80 e o de uma articulação leva 160 passageiros.

## Salvador limita viagens gratuitas

Para reduzir o preço das passagens de ônibus em Salvador, a prefeita Lídice da Mata decidiu restringir a gratuidade no transporte coletivo. A lei municipal sancionada estabelece que só poderão viajar de graça idosos acima de 65 anos e dois policiais fardados em cada ônibus. Segundo estimativas da prefeitura, do total de 40 milhões de usuários, 12 milhões são transportados gratuitamente.



OPERAÇÃO

## Privatização meteórica

A Companhia Municipal de Transportes Coletivos, CMTC, da capital paulista, deu grandes passos, em 1993, rumo à sua privatização. A primeira etapa - 80 linhas e 1 mil veículos - foi vencida. O aspecto mais marcante foi a entrada de construtoras no setor, que ficaram com 75% dos lotes.

A segunda etapa - frota de 1.300 carros e 90 linhas - teve a adesão de todas as empresas operadoras consorciadas em quatro lotes. Nesta etapa, os vencedores ficarão com os ônibus e garagens da CMTC. "Ganhará mais pontos quem não utilizar a garagem", exemplifica o secretário Municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro. Está prevista para janeiro de 1994 a divulgação dos nomes dos

vencedores da concorrência. Inicialmente, além de substituir uma frota de 1 mil ônibus da CMTC com idade de oito anos por novos veículos, as empresas privadas contrataram 60% de funcionários procedentes da empresa pública. "Outros 30% não se candidataram às vagas e 10% não preencheram os requisitos do novo empregador", atesta Hanashiro.

A terceira fase da privatização consiste na implantação de 12 corredores e 23 terminais e na operação - num primeiro estágio - de uma frota de 920 ônibus.

As obras vão girar em torno de US\$ 230 milhões e os ônibus em mais US\$ 200 milhões. "Vamos ressarcir os investimentos em obras num período de oito anos", diz Hanashiro.

Os ônibus, articulados do tipo

Padron I, terão portas de dois lados e num total de cinco. Foi lançada em 17 de novembro a concorrência para os 920 articulados.

Outro passo importante dado em 1993 por Hanashiro foi o lançamento da concorrência para a instalação de catracas eletrônicas na frota de 10 mil ônibus urbanos da cidade de São Paulo. O resultado da concorrência sairá em fevereiro.

Quanto aos ônibus clandestinos, no início de dezembro já havia 400 cadastrados e 100 operando. A previsão era fechar o ano com um total de 300 clandestinos operando dentro das exigências do órgão regulador.



# WOLKEEPER

## O COMPUTADOR DE BORDO

*Wolpacer*



Tecnologia de Ponta  
S.P. (011) 530-1999



# poltronas para ônibus



CTE - Teperman é o tradicional fabricante que cresceu com a indústria automobilística brasileira, fornecendo com Qualidade Garantida.

Seus principais clientes são a Autolatina, General Motors, Mafersa, Mercedes-Benz e Viação Cometa.

Ampliou suas atividades exportando poltronas leito para ônibus do Chile e México, e sendo o único fornecedor há dezessete anos dos bancos dos metrô de Washington DC (WMATA), San Francisco (BART), Los Angeles (SCRDT) e trens de Washington DC (NVTG), atendendo as mais atualizadas exigências de segurança e qualidade, inclusive a não propagação de fogo e emissão de fumaça.

Fabrica seus produtos conforme projeto do cliente ou desenvolve produtos especiais atendendo sempre normas internacionais.

**cte** companhia teperman de estofamentos

RUA JOSÉ ZAPPI, 255 - V. PRUDENTE - CEP 03128-140 - SÃO PAULO - BRASIL  
CX. POSTAL 8448 - END. TELEGR. "ESTOFAMENTOS" - TELEX 11 21037 CTEEBR  
TELEFONES: (011) 966.6300 - (011) 966.5344 - FAX (011) 966.5310





# Tecnologia em movimento



## TRANSPORT

A carroceria da Engerauto evoluiu. O modelo Transport TR-2 é o aperfeiçoamento da série TR-1 apresentada ao público brasileiro e internacional durante a Expobus'92, no mês de outubro de 1992.

De lá para cá a Engerauto foi ao encontro do cliente para avaliar sua expectativa diante do produto. Foram seis meses de consultas, período em que muitos frotistas opinaram e deram sugestões.

O resultado desse corpo-a-corpo está contido na carroceria Transport TR-2, com novo design na parte frontal, esmerado acabamento interno, um produto reforçado para garantir durabilidade, outra reivindicação dos frotistas atendida pela Engerauto



### ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Entre Eixos	5.170 mm	6.000 mm
Comprimento Total	11.170 mm	12.000 mm
Largura	2.600 mm	2.600 mm
Altura	3.260 mm	3.260 mm
Vão Livre das Portas	700 mm	700 mm
Altura do 1º degrau	450 mm	450 mm
Peso da Carroceria	3.885 kg	3.980 Kg
Passageiros sentados (màx.)	44	48

- Revestimento externo em chapas de alumínio
- Bancos em fibra ou espuma revestida
- Piso em chapas de alumínio ou madeira revestida
- Carroceria em conformidade com a RES. 01/93 do CONMETRO
- Demais opcionais sob consulta

# ENGERAUTO

Show-Room - Av. dos Bandeirantes, 4035 - Planalto Paulista - SP -  
Tel:(011)531.2622 Fax: (011) 240.2816

Fábrica - Est. Tatuí-Tietê SP-126 Km 112, nº 1431 - Tatuí - SP -  
Fone: (0152) 51.5295 - 51.3678 - 51.3207





## Diesel aditivado

Atlantic, Petrobrás, Texaco, Shell e Esso e Ipiranga lançaram o diesel aditivado durante 1993. O produto tem propriedades detergentes, anti-corrosivas, melhora a combustão, reduz o consumo de combustível e as intervenções de manutenção, notadamente do bico injetor.

## Nova carteira de habilitação

Entrou em vigor em meados de fevereiro a nova carteira de motorista trazendo a fotografia do habilitado como novidade. Ao documento, impresso a laser pela Thomas de La Rue britânica, só terão acesso os novos habilitados, além dos motoristas que revalidam seus exames ou perderam a carteira de habilitação.

## Reforma de terminal carioca

A Socicam, empresa que administra 19 rodoviárias no país, inicia reforma e ampliação da Rodoviária Novo Rio no Rio de Janeiro, com investimento de US\$ 1,5 milhão.

## Motor diesel faz 100 anos



Há cem anos, em 23 de fevereiro de 1893, o engenheiro alemão Rudolf Diesel recebeu a patente do motor de combustão interno que desde então leva seu nome.

Foram necessários 15 anos de cálculos e estudos para que ele pudesse demonstrar que era possível "comprimir o ar ou gás num cilindro ao ponto de a temperatura gerada pelo processo ser bem mais alta do que a temperatura de ignição do combustível empregado" - a



idéia central da patente do inventor.

Foi uma empresa bávara, a MAN de hoje, que deu a Diesel a oportunidade de colocar em prática sua invenção. Em 1897 estava pronto o motor diesel de um cilindro que desenvolvia potência de 20 hp a gás de carvão. Tinha 3 m de altura e pesava 4,5 toneladas. Mas foi só em 1923, dez anos após a morte do inventor, que o motor diesel pôde ser usado para impulsionar veículos.

## Maxion obtém ISO

A Divisão de Motores da Iochpe-Maxion recebeu certificação da categoria ISO 9001 conferida pelo Bureau Veritas Quality International. O credenciamento, que abrange desde o projeto do produto até o grau de satisfação do cliente no pós-venda foi a consolidação de um trabalho que durou 18 meses. A empresa pro-

duz motores Maxion e Perkins e, desde 1992, monta motores Caterpillar de 4 e 6 cilindros. Em 1993 a empresa assinou contrato de intenção com o grupo inglês Rover para iniciar, a partir de 1994, a produção do motor de 4 cilindros Rover High Speed de 112 cv a 4.000 rpm que será fornecido a países da América Latina.

## A Justiça chega de ônibus

Idealizado pelo juiz José Maria de Mello Porto, presidente do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 1ª Região, na cidade do Rio de Janeiro, o Programa Justiça sobre Rodas funciona num ônibus equipado como as juntas tradicionais, com sala de audiências, secretaria e gabinete para juiz. O objetivo da junta itinerante é atender os trabalhadores de bairros distantes do centro da cidade e realizar 30 audiências por dia.

## Painel eletrônico

A Viação Catarinense é a primeira empresa a comprar painel eletrônico de destino fabricado pela Danval. Os painéis equipam seis ônibus que ligam o Brasil à capital paraguaia.



## Aparecida recebe mais de 3 mil ônibus

No domingo anterior à festa da padroeira, 150 mil pessoas visitaram a Basílica Nacional de Nossa Senhora de Aparecida. O estacionamento da igreja recebeu 3.223 ônibus e 3.616 carros particulares. No dia 12 de outubro, dia da padroeira, aproximadamente o mesmo número de visitantes esteve em Aparecida.

Milton Shirata

## Catracas duplas mudam após incêndio

O incêndio de um ônibus da linha 233 no Rio de Janeiro, provocado por explosão de fogos de artifício transportados por um passageiro, deixou dez mortos e 20 feridos. O acidente levou o prefeito carioca a proibir a instalação de catracas duplas com "currais" nos ônibus do Rio.

## FHC assume

O sociólogo Fernando Henrique Cardoso assume em maio o cargo de ministro da Fazenda, o quarto a ocupar a pasta no governo do presidente Itamar Franco.

## Cruzeiro perde zeros

Dia 28 de julho a moeda brasileira teve três zeros cortados e mudou de nome para cruzeiro real.

## Rio paralisado

Caminhoneiros e transportadores paralisam durante 9 horas a avenida Brasil e rodovia Washington Luís em protesto contra a insegurança.

## Satélite brasileiro

Lançado em fevereiro, na Flórida, EUA, o primeiro satélite brasileiro de coleta de dados com a finalidade de conhecer os recursos naturais e estudar o clima no Brasil.

## Presidencialismo vence

A República presidencialista foi a forma e sistema de governo que venceu o plebiscito realizado no Brasil, no dia 21 de abril.

## Menos imposto

Montadoras, governo e trabalhadores fecham acordo para reduzir impostos e fomentar a produção de automóveis.

## Nafta aprovado

A classe política dos Estados Unidos aprovou o Acordo de Livre Comércio da América do Norte (Nafta). O acordo vai eliminar as taxas de importação de 9 mil produtos dos EUA, Canadá e México, países signatários do Nafta.

## Pior acidente

Um choque entre um ônibus e um caminhão em Juquitiba, SP, provoca o maior acidente da história da Rodovia Régis Bittencourt, deixando 27 mortos.

## Fusca relançado

Tirado de linha em 1986, o Fusca foi relançado em agosto, atendendo a sugestão do presidente Itamar Franco.

## PC é preso

Depois de uma fuga por vários países, Paulo César Farias, o PC, foi detido no final de novembro em Bangcoc, na Tailândia, e trazido de volta ao Brasil. PC foi o pivô do *impeachment* do ex-presidente Collor de Mello.

## Estacionamento para "sacoleiros"

A Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo estabeleceu regras para o estacionamento de ônibus de turismo que levam "sacoleiros" para o comércio do Brás, por onde passam cerca de 70 desses veículos diariamente.

Foi determinado que em dias pares os ônibus estacionem no lado direito da rua e em dias ímpares, no lado esquerdo.





GERAL

## Novo regulamento

Com 101 artigos e ocupando nove páginas do Diário Oficial da União, entrou em vigor no dia 8 de outubro de 1993 o decreto federal 952 assinado pelo presidente Itamar Franco que dispõe sobre a entrega, a empresas privadas, dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

## Protesto contra atropelamento

Em protesto contra o atropelamento de dois meninos por um ônibus, moradores da Favela do Lixão em Duque de Caxias, RJ, invadiram a garagem da Viação Mangaratiba e depredaram 15 ônibus.

## Chassi para articulado

A Sudeste Transportes Coletivos, de Porto Alegre, adapta um chassi de caminhão Mercedes 1625, com entre-eixos de 5,9 metros, para receber carroceria do tipo articulado.

## Ônibus param

São Paulo e Rio sofrem com paralisação de ônibus durante março.

## CPI do Congresso

O Congresso instala CPI para investigar corrupção no Congresso Nacional. A denúncia partiu do economista José Carlos Alves dos Santos, ex-diretor do Departamento de Orçamento da União. O maior envolvido foi o deputado João Alves, deputado pelo PPR baiano.



## Collor 2000

O Supremo Tribunal Federal decidiu que o ex-presidente Fernando Collor de Mello só poderá voltar a se candidatar a cargo eletivo no final do ano 2000.

## Condenação

Num fato inédito, 14 dos principais bicheiros do Rio são condenados à prisão pela juíza Denise Frossard.

# Tempo bom para os seus passageiros

Instalando um Ar Condicionado AC-35 RECRUSUL em sua frota, você garante um clima perfeito nas viagens de seus passageiros. São anos de experiência acumulada, que permitiram à RECRUSUL agregar moderna tecnologia de fabricação e produzir um ar-condicionado de teto, compacto, com peso e dimensões reduzidas, grande eficiência e excelente capacidade de refrigeração (24 mil kcal/hora, ou 96.000 BTUs). Antes de sua próxima compra, consulte nosso Departamento de Vendas.



Avenida Luiz Pasteur, 1020 - 93212-360  
Fone (051) 474-1233 - Fax (051) 474-1697  
Sapucaia do Sul - Rio Grande do Sul - BRASIL

## F.I.T.T.' 93

Realizada de 23 a 28 de novembro em Buenos Aires, a 1a. Feira Internacional do Transporte Terrestre teve como destaques as presenças da Mercedes-Benz e El Detalle, ambos da Argentina.

A Mercedes mostrou sua linha de chassis encarroçados por fabricantes locais. A El Detalle, que inicia a produção no

Brasil, em maio (ver matéria nesta edição, página 8), apresentou sua linha 94 de chassis e carrocerias.



Marcelo Fontana

Do lado brasileiro, os destaques da F.I.T.T ficaram com a Marcopolo - representada no país pela

Ultradring - que trouxe à mostra sua linha completa de carrocerias, inclusive o novo modelo Allegro. A

Comil, representada no país pela Candel, exibiu seu rodoviário Gallegiante. Outra empresa brasileira presente foi a CPV, fabricante de limpadores de pára-brisas. A segunda F.I.T.T. será realizada em 1994, com data a ser definida, também na capital argentina.



Marcelo Fontana

## Equip Auto' 93

Realizada a cada dois anos no Parque de Exposições de Paris, na França, neste ano, entre 22 a 28 de outubro, a

mostra teve 2 mil expositores de 40 países e foi visitada por 116 mil pessoas de 111 países. Os seis pavilhões somando 172 mil m2 agruparam quatro segmentos de produtos destinados à indústria automobilística: equipamentos para oficinas; componentes e autopeças;

equipamentos e sistemas de informática e, por fim, o módulo destinado à indústria que produz equipamentos para linhas de montagem.



Marcelo Fontana

## Car & Bus em Kortrijk



Marcelo Fontana

De 20 a 25 de outubro, na Bélgica, a 12a. Feira Européia de Ônibus de

Kortrijk, apresentou um total superior a 100 ônibus. Os 25 fabricantes de chassis e carrocerias ocuparam 80% do espaço da

mais importante feira de ônibus da Europa. Neste ano, entre os 144 expositores, 30 eram formados por secretarias de turismo de cidades européias, para as quais o ônibus é elemento vital no fomento das atividades.



## Bus Expo'93

Feira realizada em Miami, de 17 a 19 de janeiro, mostra os produtos e serviços de 130 empresas dos Estados Unidos, Canadá, México e Inglaterra. O único participante brasileiro foi a Marcopolo, representada pela Dina mexicana.



Divulgação



# BUSINESS



## Conexões pneumáticas para acionamento de portas de ônibus.

Linha completa de conexões FREIO A AR para fabricação e alongamento de chassis



AV. VILA EMA, 1081 - CEP 03156-001 - VILA PRUDENTE  
TELEFONE (011) 271.2052 - SÃO PAULO - SP

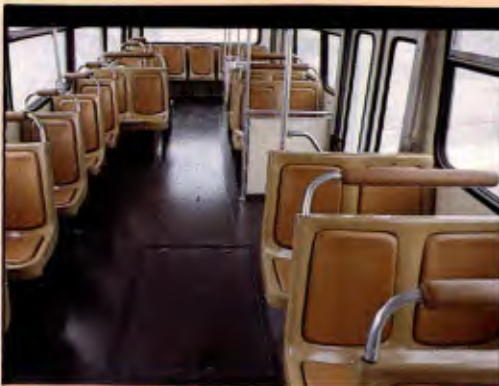


A BGM Informática é especializada na informatização de empresas de transporte de passageiros. Dispomos de diversos sistemas monousuários e multiusuários para o gerenciamento de sua empresa.



SP (011) 542.5200  
543.0848

RODO  
RJ (021) 532.0324



Com o pensamento voltado ao 1º mundo, a Loga's, juntamente com as montadoras de ônibus, desenvolveu um banco de última geração com almofadas. Para maior conforto e evitar o atrito que um banco comum de fibra exerce sobre o passageiro, foi desenvolvido um conjunto de almofadas anatômicas injetadas com poliuretano. Para o frotista, as vantagens são muitas, pois as almofadas são recambiáveis, fixadas por 4 parafusos Phillips, e o banco de fibra é fixado na estrutura tubular com parafuso francês de 1/4 e por um anel de borracha que amortece o atrito do banco X estrutura, pressionado pelo pegamão de alumínio ou estofado. Ao adquirir um ônibus urbano verifique com sua concessionária a possibilidade de ter na sua frota ônibus equipados com bancos Loga's. Você não vai pagar mais por isso.



**LOGA'S**

Fone: (054) 225.1770  
Caxias do Sul - RS



**MORSAMPA**  
Comércio e Representações Ltda.

### REPRESENTANTE

IMATRON (Distribuidor:  
Reatores/Centrais Elétricas)  
COTEC SANY  
(Inversor - Chave Seletora)  
PRO-AR  
(Pistão válvulas pneumáticas)  
GABI ADESIVOS  
(Adesivos em geral)  
DUROLINE (Distribuidor:  
Lonas para freios)

Rua Messina, 70 - Palmas do Tremembé - CEP 02347-050 - Telefax: (011) 952.8380



**DEP**  
Comércio de Auto Peças Ltda.

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA CARROCERIAS DE ÔNIBUS URBANOS E RODOVIÁRIOS NIELSON, MARCOPOLO, CAIO, THAMCO, COMIL, CIFERAL E MERCEDES-BENZ

REPRESENTANTE EXCLUSIVO Carrocerias JOTAVE

RUA DOMINGOS TORRES, 221 e 225  
CEP 02521-000 - Casa Verde - São Paulo

FONE: (011) 266.9155 Tronco Chave  
FAX: (011) 266.3124

## APAREÇA E CRESÇA ANUNCIANDO NO "ANUÁRIO DO ÔNIBUS 94"

**ÚLTIMA CHAMADA:  
ENTREGA DE MATERIAL  
ATÉ 10 DE JANEIRO**

Torne conhecido seu produto ou serviço no Brasil e no mercado internacional, participe desta segunda edição do "ANUÁRIO", um guia completo e de consulta obrigatória em todo setor de ônibus.

**TECHNI  
bus  
EDITORA**

**DISTRIBUIÇÃO EM TODA AMÉRICA LATINA, INCLUSIVE O MÉXICO**

Na Cummins Brasil, o cubano naturalizado norte-americano Lucas Godinez assume a presidência da empresa, posto anteriormente ocupado pelo indiano Kiran Patel. O brasileiro Yoshio Kawakami (foto) é promovido a diretor de Marketing.



divulgação

Russel C. Cook é o presidente da recém-criada Associação Nacional das Entidades de Serviços Financeiros e de Consórcio da Indústria Automobilística - Anef, cujo papel básico é fortalecer o financiamento de veículos.

Carlos Alberto Rodrigues da Cunha, da Vepepa, é eleito presidente da Associação Brasileira dos Concessionários Scania - Assobrasc, para o biênio 94/95. Um de seus principais desafios, ressalta, é aproximar o cliente à rede.



divulgação



divulgação

O ex-presidente da Autolatina, Wolfgang Sauer, assume a presidência do Conselho de Administração da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC.



divulgação

Oswaldo Tuaceck deixa a Volvo do Brasil, onde era diretor de Marketing, para assumir a presidência da Volvo do Peru. Para seu lugar, em Curitiba, é promovido Oswaldo Schmitt, na empresa desde 1980 e que ocupava a diretoria de Suprimentos.

Falece aos 81 anos Augusto Bruno Nielson, fundador da atual Carrocerias Nielson. Vítima de parada cardíaca, deixa como legado uma das maiores encarroçadoras do país com faturamento previsto de US\$ 100 milhões. Seu filho, Harold Nielson, comanda a empresa fundada em 1946 em Joinville.



divulgação

Ulf Grevesmuhl, diretor de exportação da Scania do Brasil, é promovido a presidente da Scania México, empresa que começa a produzir caminhões no final de 1994. A empresa, em construção na cidade de San Luis Potosi, vai se reportar à subsidiária brasileira.

Flávio Pagano e Roberto Kunioshi assumem a coordenação das áreas de Marketing e Pesquisa e Desenvolvimento da Cia. Americana e Industrial de Ônibus ,Caio, dentro do programa de contratação de executivos, chefiados pelo diretor-superintendente Adriano Murgel Branco.



---



---

DE 26 DE SETEMBRO A 02 DE OUTUBRO  
CENTER NORTE - SP

---

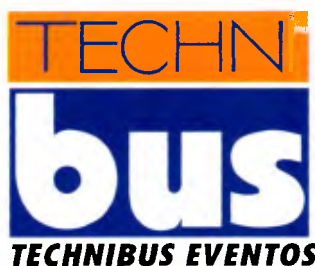
## **Reserve ainda em 1993 seu stand na exposição do maior mercado de ônibus mundial**

A Expobus, na sua terceira edição, é uma ótima oportunidade para sua empresa mostrar produtos e serviços destinados ao mercado de ônibus. Trata-se de uma mostra segmentada, com retorno garantido para quem expõe.

Venha falar com seu público-alvo  
Participe da Expobus  
Já estamos aceitando inscrições

(Garanta já seu espaço e pague em 9 prestações a partir de dezembro)

Organização



Fones: 67.1770 / 66.6497 / 66.0368 / 825.4768  
Fax: 67.8173 / 826.0193



# Meu negócio é ônibus

“Eu entendo mesmo é de ônibus. De lavadoras, entendo um pouco. Por isso, de início, comprei apenas uma lavadora JVA. Queria experimentar a qualidade e eficiência da marca. Deu resultados, tanto que nos dois últimos anos o Grupo que dirijo comprou mais de uma dúzia das lavadoras JVA.

Como não tenho ouvido reclamações, está me parecendo uma boa máquina. Acho que se você experimentar também não vai se arrepender”

Baltazar José de Souza  
Grupo Baltazar, 43 empresas

BELO HORIZONTE (MG) Thamminas Comércio e Representações Ltda. Fone (031) 462.3412 Fax: (031) 462.5476 -  
BRÁSILIA (DF)/GOIÂNIA (GO) Novo Ônibus Representação Comercial Ltda. Fones: (061) 233.8070/(061) 233.3227/  
(061) 981.3477 Fax: (061) 234.1218 - PORTO ALEGRE (RS) Mário Grinblat Representações Ltda. Fone: (051) 343.2299  
Fax: (051) 337.1898 - RECIFE (PE) Rota Publicidade Comércio Ltda. Fone: (081) 227.2737/(081) 445.1460/(081)  
228.2525 Fax: (081) 227.2737 - TRIÂNGULO MINEIRO E NOROESTE DO INTERIOR DO ESTADO DE SÃO  
PAULO Branco Automóveis Ltda. Fone: (034) 333.6080 Fax: (034) 333.6080 - RIO DE JANEIRO (RJ) Baltazar  
Comércio de Ônibus Ltda. Fone: (021) 590.0122 Fax: (021) 590.0122



Rua do Sol, 700 - B. Geraldo  
Campinas - S. Paulo  
Fone (0192) 39.1551 - 39.2308  
Fax: 39.1714