

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – N° 267 – ABRIL 1986 – Cz\$ 20,00



Editora TM Ltda



SEGREDO

Conheça os novos Mercedes



ÔNIBUS

**Os lançamentos
da indústria**



A FIRESTONE CRIOU A LINHA 2000 PARA QUEM ACREDITA QUE ECONOMIA COMEÇA EM CASA.

Quem vive do transporte, de carga ou passageiros, sabe o quanto a compra de pneus pesa no lucro final do negócio. Às vezes vira um pesadelo. Que tal então transformar essa despesa num bom investimento e descansar tranqüilo?

É o que a Firestone está propondo a você com sua linha de aço 2000. São pneus que, na ponta do lápis, oferecem a maior quilometragem por cruzeiro e permitem o maior número de recapagens.

Cada pneu dessa linha tem características específicas para atender as suas necessidades. Veja: o WAT-2000, extralargo, foi desenvolvido para cobrir longas distâncias, em estradas pavimentadas, podendo ser usado em todas as posições. Seu desempenho no eixo dianteiro é particularmente extraordinário.

Já o UT-2000 é recomendado para estradas pavimentadas ou mistas. Também oferece grande

desempenho em longos percursos e pode ser usado tanto no eixo de tração como no dianteiro.

Pelos seus desenhos, tanto o WAT-2000 como o UT-2000 apresentam um mínimo atrito com o solo, isto é, o seu uso significa substancial redução no consumo de combustíveis.

O PA-2000 tem barras transversais assimétricas e arco de rodagem compatível com sua força de tração, o que minimiza a retenção de pedras no caminho. Ou seja, seu rendimento é excepcional em pavimentos secos ou asfalto molhado.

Finalmente, o SAT-2000 foi desenvolvido apenas para tração, em particular em terrenos acidentados: em pedreiras e usinas de cana-de-açúcar provou excepcional resistência.

Faça sua escolha. Qual seja ela, você estará comprando economia. Com a recompensa daquela soneca tranqüila de quem acertou as contas em casa.



Firestone

O AÇO EM AÇÃO

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 23 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor - e vai mais longe.

Revista
transporte moderno

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")

() Estou enviando cheque n.º _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cz\$ 180,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura. _____ CGC n.º _____

em meu nome

em nome da empresa _____ Insc. Est. _____

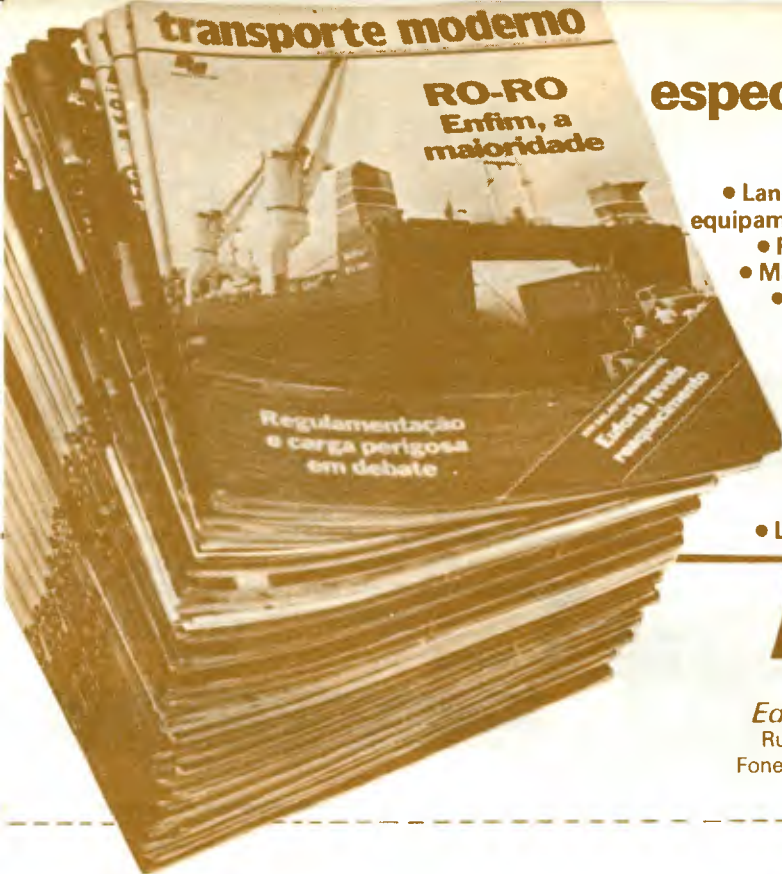
Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)



Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
 - Regulamentos do transporte
 - Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frota
- Logística e distribuição



Editora TM Ltda
Rua Said Aiach, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003

ISR-40-3723/84
UP Central
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 São Paulo-SP.

Portela entrega o cargo, com balanço bem otimista

Na posse do novo presidente do Lloyd, Elmo Serejo (veja outra nota), o ex-presidente Eduardo Portela não mereceu do ministro Reinaldo Tavares mais do que um formal agradecimento "à administração que ora deixa esta casa".

Ao assumir os Transportes, Tavares encontrou uma grande polêmica em torno de Portela, acusado de operações irregulares com contêineres, favorecimento a agentes no exterior e de manter conta na Suíça. Tais denúncias colocaram o ex-presidente em rota de colisão com o então ministro Affonso Camargo.

Eduardo Portela, no entanto, fez questão de apre-

sentar o balanço da sua curta gestão, de menos de um ano. Utilizando muitos adjetivos, destacou que "semeou-se o diálogo franco e honesto com as diferentes categorias profissionais e o espírito de austeridade administrativa e financeira". Na sua opinião, "preparou-se o Lloyd para a bonança que virá depois da tempestade da recessão mundial". Seus técnicos, acrescentou, agindo "com grande competência, reprogramaram as linhas comerciais, organizaram e reformularam as operações do parque de contêineres e dinamizaram as atividades de agentes e delegacias". Pelo visto, a competência foi além da conta.

Autorizada a recuperação de 1 309 km de estradas federais

"A prioridade maior é o rejuvenescimento das estradas", garantiu o ministro dos Transportes José Reinaldo Tavares, dia 11 de março, ao autorizar o início das obras de recuperação de 1 309 km de rodovias federais, nos Estados de Minas Gerais (509km), Paraná (205 km), Bahia (134 km), Santa Catarina (125 km), Mato Grosso (120 km), Espírito Santo (95 km), Rio de Janeiro (22 km) e Goiás (63 km).

Fiel ao seu espírito de pulverização das obras, Tavares utilizará 29 empreitei-

ras. A meta é colocar em boas condições de tráfego, até 1990, os 30 km que se encontram em péssimo ou mau estado de conservação. Para tanto, será necessário recuperar 5 mil quilômetros por ano.

Segundo Tavares, a caótica situação das rodovias resulta da desvinculação, em 1979, entre o Fundo Rodoviário Nacional e os recursos do Imposto Único. Com a volta da vinculação, o Ministério passou a dispor de mais recursos.

Tavares entrega ao amigo missão de recuperar Lloyd

"Esta empresa, responsável por mais de 30% do movimento da bandeira brasileira na carga geral e por receitas anuais superiores a



Elmo Serejo

US\$ 300 milhões, precisa, com urgência, iniciar seu processo de recuperação econômica, financeira e operacional".

Eis aí a palavra de ordem do ministro Reinaldo Tavares ao Lloyd Brasileiro, durante a posse do novo presidente da empresa, Elmo Serejo. Tavares prometeu também

não contemporizar com possíveis irregularidades. Logo após a posse de Serejo, anunciou que a comissão interna encarregada de apurar denúncia que somam alguns milhões de Cruzados de prejuízos terá noventa dias para apresentar suas conclusões. Outra comissão, constituída por técnicos do BNDES e do próprio Lloyd será formada imediatamente para propor, "em curtíssimo prazo", um programa de recuperação renovação da frota da empresa.

Já o novo presidente evita fazer declarações. Demonstrando que ainda não está a par das dificuldades, limitou-se a reconhecer "alguns problemas". Quando foi governador do Distrito Federal, Serejo teve Tavares como um de seus secretários. Agora, como ministro, Tavares dirigiu-se ao subordinado, no discurso de posse, como "caro amigo Serejo".



Ministro Reinaldo Tavares

A Caio, paulista, e a Mida, mineira, assinaram contrato para lançamento de grupos de consórcio de carroçarias, com prazos de 12 a 24 meses. A Caio deverá, em breve, firmar convênio com empresas de outros Estados para realização de consórcios semelhantes.

O registro do Chevrolet 1962 azul do presidente da Fencavir, Adear Bessa, em sociedade com o coordena-

dor da federação, Nélio Botelho (veja edição anterior), indica capacidade de carga de 8 t. No toco, esse modelo não ultrapassa 6,5 t de carga. Em tempo: o certificado não indica truque.

Adiada, sem data certa, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, a seleção sumária para transporte coletivo interestadual de passageiros entre Colatina, no Espírito Santo, e Porto Velho, em Rondônia. O DNER, a seleção sumária para

exploração dos serviços de transporte coletivo interestadual para adiar "sine die" a concorrência.

A próxima ponte rodoviária a ser implantada será entre São Paulo e Curitiba. A Cometa e a Itapemirim (Penha) já estão em entendimentos finais para iniciar a operação em pool, que já tem a aprovação da Diretoria de Passageiros do DNER. O volume de passageiros transportados - 900 mil por ano - será dividido igualmente entre as duas empresas.

A Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes ainda não recebeu a exposição de motivos da Consultoria Geral da República, já aprovada pelo presidente Sarney, sobre a transferência da Polícia Rodoviária Federal para o Departamento de Polícia Federal. O Ministério sabe que, em razão das vantagens salariais, os patrulheiros querem ganhar *status* de policiais. O presidente Sarney só tem interesse em evitar novos locautes de caminhoneiros.

Siemens exhibe no Anhembi uma nova balança portátil

A Siemens aproveitou o Salão Nacional de Trânsito, realizado no Anhembi, em São Paulo, de 13 de março a 3 de abril, para exibir seu último lançamento. Trata-se de uma balança dinâmica portátil para pesagem de caminhões. O veículo passa por uma placa de aço que emite um sinal elétrico. Este é convertido por um microprocessador que imprime o peso por eixo, grupo de eixos, peso bruto total, número de pesagem, data, horário, quilômetro da rodovia e a eventual sobrecarga.

A verificação do excesso de peso é possível porque o banco de dados da balança confronta o peso do caminhão com os limites legais. A balança é composta de uma unidade central, duas placas de pesagem, 16 grelhas e 4 rampas, ao custo de cerca de Cz\$ 1 milhão. A impressora é opcional.



Cofap investe Cz\$ 290 milhões na nova fábrica de Lavras

Inicialmente prevista para Itajubá, a nova unidade de produção da Cofap – Companhia Fabricadora de Peças, em Minas Gerais, será instalada no município de Lavras. O memorando de entendimento entre a empresa e o Governo de Minas estabelece a utilização de recursos do Finame e do BDMG, além de incentivos fiscais do governo estadual. O presidente da Cofap, Renato Kasiky, recebeu uma

carta de crédito no valor de 1,6 milhão de ORTN, equivalente a Cz\$ 150 milhões.

O projeto exigirá investimentos da ordem de Cz\$ 290 milhões, a valores de dezembro de 1985, esperando-se um faturamento anual de aproximadamente Cz\$ 150 milhões, gerando cerca de Cz\$ 16 milhões de ICM, com oferta de 930 empregos diretos.

Varig incorpora mais seis novos Boeing 767 à frota

Após encomendar seis aeronaves 767 200 ER – Extended Range – à Boeing Commercial Airplane, a Varig realizou a opção de compra de outras quatro unidades. Os novos aviões, que serão entregues a partir de abril de 1987, deverão dotar a companhia aérea de maior flexibilidade

no atendimento de suas rotas nacionais e internacionais, “devido ao seu maior alcance de percurso”, como frisou Hélio Smidt, presidente da empresa.

As primeiras seis unidades foram adquiridas ao preço de US\$ 400 milhões, incluindo equipamentos de bordo.

Produção da Weber aumentou 14% durante o ano de 1985

A Weber do Brasil, maior fábrica latino-americana de carburadores, cresceu 14% em unidades completas entregues durante 1985, comparativamente ao ano anterior, atingindo o volume de 525 mil carburadores montados nos 846 mil veículos – ciclo Otto – fabricados no País.

A atual participação da empresa no mercado nacional de carros novos representa um percentual superior a 62%, enquanto, no mercado de reposição, tal marca atinge 40%.

Segundo Fausto Lanfranco, diretor Superintendente da Weber, “o crescimento da demanda exigiu rápidos investimentos, que incluíram a preparação de uma nova unidade

industrial, que se somará às três existentes – uma industrial, uma de pesquisa e outra administrativa”.

Já a Amortex Indústria e Comércio de Autopeças Ltda, está alcançando, de acordo com dados divulgados pela Anfavea, índices significativos, no que se refere ao fornecimento de embreagens para a frota transportadora nacional. No segmento de caminhões, a empresa atende aproximadamente 60% do total da frota circulante, com destaque para os veículos pesados, onde atinge níveis de 8%. Nos ônibus, este volume chega a 99%, incluindo-se os serviços de transporte urbano e rodoviário.

Em Minas, empresários formam “pool” para operar trolebus

Já começaram os contatos entre seis empresas de transporte urbano de Minas Gerais, para a formação de um *pool* para a operação da primeira linha de trolebus a ser implantado em Belo Horizonte. Coletivos Santa Monica, Coletivos Venda Nova, Empresa Venda Nova, Serra Verde, Rio Branco e Luziense são as empresas interessadas.

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte, Cléssio Soares de Andrade, até o final deste mês, deverá estar pronto o plano operacional da Linha Estação Metrô da Lagoinha-Venda Nova.

Nesta data, já deverão estar definidos os aportes financeiros das empresas integrantes do *pool*, com a participação do BNDES, cuja presidência, ao que tudo indica, será ocupada por um mineiro, provavelmente, Cássio França, presidente do BDMG, indicado por Hélio Garcia depois do veto do “andreezista” David Elkind, pelo SNI.

Entretanto, nem as empresas integrantes do *pool*, nem a Metrobel e a Cemig (que instalará a rede aérea) podem ainda definir os prazos para o início das operações da linha, que atenderá a cerca de 150 mil passageiros/dia.



Cléssio Soares, presidente do sindicato mineiro

Governo nega redução nos preços dos combustíveis

O diretor da dívida pública do Banco Central, André Lara Resende, acredita que os preços internos dos combustíveis não acompanharão a queda dos preços internacionais do petróleo. Embora o Brasil deva pagar menos do que a média de US\$ 20,90 o barril projetada para este ano pelo Banco Central e pela Petrobrás, Lara Resende, um dos pais do Plano Cruzado, diz que outras razões impedem a redução dos preços em cruzados. "Os preços internos embutem a estrutura de custos e a programação de investimentos da Petrobrás e ainda a manutenção de programas de substituição do petróleo".

A queda dos preços externos para US\$ 14 a 15 o barril não justifica o abandono de certa cautela, na opinião do diretor do Banco Central.

A briga interna da Organização dos Países Produtores de Petróleo (Opep), por exemplo, pode acabar e tornar possível novo choque do petróleo, pegando de surpresa muitos países consumidores.

O Departamento Econômico do Banco Central explica que o Brasil tem contratos de fornecimento de médio e longo prazos e, assim, só esporadicamente tira proveito dos preços mais baixos do mercado "spot" para ampliação dos estoques. O ministro do Planejamento, João Sayad, acrescenta que a queda dos preços externos ajuda a cobrir o subsídio interno, embutido nos reajustes, de apenas 130,22% dos preços do óleo diesel, 146,91% da gasolina e 146,66% do álcool hidratado, em 1985, para uma inflação anual de 233,66%.

Cimenteira manipula seus fretes

Há algo de estranho no frete do cimento. Um gerente da Companhia de Cimento Portland Gaúcho, do grupo Antônio Ermírio de Moraes, candidato supra-partidário ao governo de São Paulo, declarou à Polícia Federal que está acrescentando ao preço de cada saca (Cz\$ 36,65) adicionais de Cz\$ 7,08 de frete mais Cz\$ 0,46 de IST.

Para começo de conversa, o IST devia ser de apenas Cz\$ 0,35 (5% do frete). Mas tem mais: o mesmo gerente declarou à "Gazeta Mercantil" que paga aos carreteiros apenas entre Cz\$ 1,10 e Cz\$ 1,70 para transportar cada saca, na Região Metropolitana de Porto Alegre. O preposto de Ermírio de Moraes declarou ainda que não vê nada de anormal na grande diferença. Afinal, alegou, a empresa calcula o frete a cobrar a partir de tabelas aprovadas pelo Conet e liberadas pelo CIP.

Novas modificações no regulamento de carga perigosa

Num de seus últimos atos à frente do Ministério dos Transportes Affonso Camargo conseguiu introduzir, através da portaria 53/86, novas alterações no Regulamento do transporte rodoviário desses produtos.

A seguir, as principais modificações determinadas na portaria do ex-ministro.

Tacógrafo — A instalação do equipamento, que deveria ocorrer até 30 de novembro passado, foi prorrogada até o dia 31 de dezembro deste ano.

Rótulo de risco específico — Além dos veículos e equipamentos utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos a nova portaria inclui, para efeito de utilização do rótulo de risco específico e equipamento de proteção individual, as atividades de limpeza e descontaminação dos implementos.

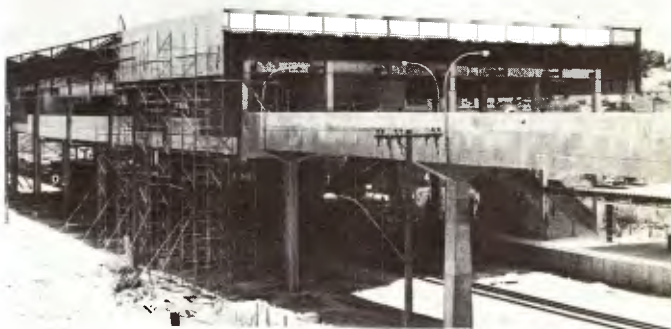
Notificação — Nos casos de distribuição regular, local ou intermunicipal, de produtos ou combinação de produtos de natureza e risco similares, a partir de uma base

Trem metropolitano mineiro começa a operar em julho

Nestor Rocha, diretor Técnico e de Operações da CBTU, afirmou em Belo Horizonte, que o trem metropolitano local estará em operação comercial a partir de julho, seguindo o cronograma oficial. O trem atenderá cerca de 90 mil passageiros diários, através de seis estações. Já a partir de

outubro, o metrô mineiro estará operando plenamente, das 5 às 23 horas.

Gradativamente, está prevista a integração com os ônibus para atender à zona periférica da cidade e para servir às camadas mais carentes da população.



de carregamento, a notificação às autoridades, com antecedência mínima de 72 horas, foi substituída pelo "Quadro de transporte de produtos perigosos", com validade por um ano, ou "enquanto se mantiverem inalteradas as condições de transporte".



Souza Lima

Itinerário — A nova portaria estabelece que o itinerário deve, agora, ser definido, no mínimo, pelos locais de origem e destino do transporte e pelas principais cidades intermediárias, ao longo do percurso. Na distribuição local é suficiente o registro dos pontos de origem e destino.

Certificado para despacho e embarque de produtos perigosos — A portaria ministerial 105/84 que garantia por um ano a validade do Certificado, nos casos de distribuição local, regular e exclusiva para o abastecimento de áreas urbanas, a partir de uma mesma base de carregamento, foi estendido para os casos de distribuição regular e intermunicipal de produtos ou combinações de produtos de natureza e risco similares.

Fiscalização — A fiscalização se fará, agora, visualmente e deverá levar em conta, sobretudo a existência de vazamentos, embalagens danificadas, carga mal arrumada ou mal estivada.

Não é por outro motivo que o coordenador nacional da Comissão de Cargas Perigosas, ligada à NTC, empresário Manoel Souza Lima Junior, considerou "tímida" a portaria 53/86. "A desburocratização do transporte de cargas perigosas não pode parar no meio do caminho", afirmou o empresário, que quer a "reforma integral da legislação".

Aprovada meia passagem para estudantes de BH

Toda a classe estudantil de Belo Horizonte vai ser beneficiada com o pagamento de meia passagem nos coletivos da Capital, conforme anunciou no último dia 12 de março à bancada peemedebista na Câmara de Vereadores, o prefeito Sérgio Ferrara. Alguns dias antes, Ferrara havia vetado um projeto, aprovado pela Câmara, instituindo a gratuidade do transporte de estudantes. Segundo o prefeito, esta medida redundaria numa distorção porque, para beneficiar uma categoria de passageiros, penalizaria as demais, pela necessidade de um reajuste nas passagens, para fazer frente ao custo operacional da empresa.

Já se encontra na Metrobel uma proposta de custeio — pela Prefeitura — dos 50% dos custos das passagens. Porque, pela lei estadual de 1978 que criou a Metrobel, o município de Belo Horizonte não

tem mais poderes para legislar sobre transportes coletivos. Para os demais municípios que compõem a Região Metropolitana de BH, a situação continua inalterada, dependendo do interesse de seus



prefeitos em seguirem o exemplo de seu colega da Capital e também negociarem, em separado com a Metrobel. Não está fixada ainda a data de entrada em vigor do benefício aos estudantes belorizontinos.

Escolhido o primeiro presidente conjunto da NTC e da Fenatec

Um malufista na presidência conjunta da NTC/Fenatec, as entidades máximas dos transportadores rodoviários de cargas. Salvo fortes chuvas e trovoadas, é isso que espera o setor, a partir do início de 1987. Fracassada a manobra dos cavaleiros da tábua redonda para consolidarem a candidatura do mineiro e peemedebista Paulo Sérgio Ribeiro (veja nota nesta edição), fortaleceu-se o presidente do Setcesp, empresário de segunda geração Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, há mais de dez anos de olho na cadeira de presidente da NTC.

A essas alturas, graças a uma composição envolvendo a desistência de terceiro candidato, o paranaense Valmor Weiss, Ribeiro já tem o apoio ostensivo do atual presidente da NTC, seu "inimigo cordial", Thiers Fattori Costa. Para possibilitar a coincidência de mandatos, Costa concordou até em abrir mão de seu último ano (1987) à frente da NTC.



Ubson Ribeiro

Não se sabe se é por causa da sucessão. Mas, constatou-se uma certa debandada na equipe da entidade. O superintendente de Comunicação, Dimas Barbosa Araújo, por exemplo, já abrigou-se junto à Pamcar. Também estão de saída o assistente de Comunicação Jalil Issa e a assistente da Diretoria, Odete C. Bonciani. Antes, a NTC já havia perdido o diretor Executivo Geraldo Vianna, substituído por Kamal Nahas.

Projeto isenta carreteiros do pagamento de ICM e IPI

O deputado federal Denisar Arneiro apresentou projeto de lei, em março, isentando dos impostos sobre a produção e o comércio — IPI e ICM — os caminhões adquiridos por carreteiros autônomos com, pelo menos, dez anos de efetivo exercício da atividade. O projeto dá preferência, além disso, aos proprietários de veículos com mais de oito anos de fabricação, adquiridos novos. A medida busca a estimular a renovação da frota dos transportadores autônomos.

Segundo o deputado Arneiro, empresário do setor de transporte rodoviário de car-

gas, o governo federal deve apoiar os motoristas autônomos, "que já representaram 70% da frota nacional e hoje não passam dos 30%". Para o deputado, o transporte rodoviário, "meio mais eficaz de transporte no País", poderá sofrer "grave deterioração, se medidas como a sugerida "não forem prontamente executadas".

O projeto de Arneiro prevê ainda financiamento dos veículos isentos pelo Finame, com taxa de juros de 6% ao ano, vedada a transferência a terceiros, dos veículos assim adquiridos, "antes de estarem totalmente quitados".

Sarney altera a legislação sobre o conhecimento único de carga

Tanto os modais marítimo e aéreo, quanto o rodoviário e ferroviário, já podem emitir, sem restrições, o Conhecimento de Transporte Intermodal e assumir o comando da operação. É o que determina o decreto 92 461/86, assinado pelo presidente José Sarney, na primeira quinzena de março revogando restrição, existente desde 1977, aos transportes rodoviário e ferroviário.

Pela legislação revogada no intermodal que incluiu o transporte marítimo e/ou aéreo, somente essas duas modalidades estavam autorizadas a emitir o Conhecimento de Transporte Intermodal. Apenas no transporte rodoviário ou ferroviário entre o Brasil e os países interligados, o documento podia ser emitido pelas empresas rodoviárias ou ferroviárias. Isso significava alijar do comando do transporte intermodal, em praticamente todo o comércio exterior, os meios rodoviário e ferroviário.

O decreto de Sarney é considerado por Luís França de Mesquita, diretor da transportadora Mesquita S.A. como verdadeiro "tiro de partida" da intermodalidade no País. Sua justificativa: "Dos quatro

modais, o transporte rodoviário de carga detém, sem dúvida, a maior força de comercialização e, dessa forma, está apto a comandar o transporte porta-a-porta. A restrição não era democrática e foi em boa hora revogada pelo presidente Sarney".



França de Mesquita

Complementado o decreto, o Ministério dos Transportes baixou a portaria 64/86, padronizando o Conhecimento de Transporte Intermodal. As empresas do setor têm 180 dias de prazo para se adaptarem ao novo modelo e, também, para apresentarem sugestões sobre o documento aprovado. Decorrido o prazo, que termina dia 13 de agosto, a Cideti apresentará, para aprovação, os modelos de conhecimentos específicos para cada modalidade de transporte.

Ônibus bonito e alinhado saiu de fábrica ou passou pela EMBÚ

A maior variedade de peças e acessórios para a reforma de ônibus você encontra na EMBÚ: latarias, frisos, borrachas, lanternas, plásticos, peças de fibra de vidro e demais componentes de carroçarias. Afinal, ônibus tem que andar na linha.

- cantos traseiros e caixa de farol em fibra de vidro e chapa
- lentes e lanternas traseira e dianteira
- cinzeiros
- espelhos retrovisores internos e externos
- pistão e chaves de portas pneumáticas
- faróis
- bancos de motorista e acessórios rigi flex



- pistão de tampa do bagageiro e do motor
- peças e toda a linha de peças em fibra de vidro
- acessórios para limpadores de parabrisas
- perfis de alumínio e plásticos



Frentes Mercedes-Benz galvanizadas e de alumínio

- chapas galvanizadas e de alumínio
- rebites, borrachas trefiladas e moldadas
- passadeiras para assoalhos
- distribuidor D.O. , de rebites POP e bancos rigi flex



Distribuidor de Cabinas de Caminhões em Fibra de Vidro para:

- Mercedes Benz • General Motors • Ford
- Dodge • Fiat/Alfa

Peças externas e internas para estruturas e acabamentos em geral das linhas

- Mercedes Benz • Nielson • Marco Polo • Ciferal Rio
- Caio • Thanco • Condor • Incasel - etc.



EMBÚ - BORRACHA E AUTO PEÇAS LTDA.

Loja, escritório e depto. de vendas: Rua General Júlio Marcondes Salgado, 331, 343 e 351 - tel (PABX) 826-5733 - Campos Eliseos - São Paulo - SP - Telex: (011) 38594
Filial: Rua Gal. J. Marcondes Salgado, 280, 282, 321 - tel. (PABX) 826-5733 - Campos Eliseos - São Paulo - SP



A mudança total da linha Mercedes. A partir de 1987

A Mercedes Benz reformula toda a sua linha de caminhões de 87 a 89. Dos leves aos pesados, a montadora passará a oferecer veículos mais potentes, econômicos e confortáveis.

Página 18

Novas opções para o mercado rodoviário de passageiros

Cobrasma, Mercedes e Thamco lançam novos modelos de ônibus rodoviários. O fato demonstra a confiança das produtoras neste mercado, principalmente no setor de curta distância. *Página 14*



Os reflexos do pacote econômico nos transportes

Empresários e técnicos em transporte procurados por TM, falam das perspectivas trazidas pelas mudanças econômicas e suas conseqüências para o setor de transporte. *Página 29*



E mais...

Começa a ser adotado o vale-transporte 24

O potente VW para exportação 27

Seções

Atualidades 3

Neuto Escreve 10

Cartas 11

Últimas Notícias 48

Entrevista 50

Mercado 12



Capa - O novo pesado da Mercedes Benz, flagrado pelo fotógrafo Ryniti Igarashi



Editora TM Ltda

Diretores: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

transporte moderno

REDAÇÃO

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

Redator-chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto

Redatores: Jaime Antonio Mendes dos Santos e José Augusto Ferraz (SP) e Roberto Galletti (RJ)

Repórter: Lígia Maria Cruz

Assessor econômico: Oscar Pinheiro Coelho Filho

Colaboradores: Marco A. Souto-Maior (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhoramas (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Saíd Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-8022 - São Paulo, SP.

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

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elicio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Dliveira

Rio de Janeiro: Praça Tiradentes, 10, grupo 303, telefone: 221-9404, CEP 20060.

INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator For International Advertising:

Brazmedia Overseas, 54 Queens Road, Weltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.: The N. De Filippes Corporation

383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 301 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Saíd Aiach n.º 306, São Paulo, SP.

Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

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.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

CPD: Lina Saito

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 180,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Saíd Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cz\$ 20,00. Edições especiais: Cz\$ 30,00. Tem em estoque apenas as últimas seis edições.



WZ

TEL.: 884-2122 - TELEX: 36907

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. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/76. C.G.C. n.º 53.995.544-0001-05. Inscrição Estadual n.º 111.168.673.

Detroit Diesel Allison tem compromisso com a gente e as indústrias do Brasil

Desde 1939, a Detroit Diesel Allison está extremamente orgulhosa do relacionamento que tem mantido com a gente e as indústrias do Brasil. Na verdade, há, atualmente, mais de 55.000 motores da Detroit Diesel e acima de 19.000 caixas de transmissão da Allison operando por todo Brasil em diferentes aplicações.

Hoje, o nosso compromisso de servir ao Brasil é ainda mais forte.

Através da nossa crescente rede de distribuidores e revendedores, de âmbito nacional, e mais o nosso grande centro de distribuição e estoques de peças em São Paulo, a Detroit Diesel Allison continuará a assegurar o apoio que você espera. Os usuários podem confiar na disponibilidade das peças, no serviço de assistência e na manutenção do produto. Os nossos distribuidores e revendedores continuarão a manter um alto nível de assistência aos usuários através de seus departamentos de vendas e serviços.

O nosso compromisso de servir a gente e

as indústrias do Brasil é extremamente importante para todos nós da Detroit Diesel Allison. Com um trabalho firme e dedicado, daremos apoio às suas necessidades.

Para maiores informações, procure um dos distribuidores da Detroit Diesel Allison relacionados abaixo ou escreva para Detroit Diesel Allison, General Motors do Brasil S.A., Caixa Postal 6230, São Paulo, S.P. Brasil, CEP 01419.

Distribuidores: COIMSUL-Comercial Importadora Sul LTDA, Porto Alegre, Rio Grande do Sul (0512) 42-9499 • IRMAC-Motores Transmissões LTDA, Curitiba, Paraná (0412) 76-2344 • Marchão Detroit Allison LTDA, Teresina, Piauí (086) 227-1752 • Nordeste Detroit Allison S.A., Salvador, Bahia (071) 246-2211 • Norma LTDA, Belém, Pará (091) 223-0506 • São Paulo Detroit Allison, S.A., São Paulo (011) 542-0799 • STR Serviço, Transporte e Representações LTDA., Rio de Janeiro (021) 260-5749.

Detroit Diesel Allison



Transporte no país do Cruzado

Desde o dia 27 de fevereiro, o país já não é mais o mesmo. O Brasil da inflação galopante, da correção monetária desenfreada, da especulação sem limites e do Cruzeiro vil cedeu lugar ao Brasil da deflação, do investimento produtivo e do Cruzado forte. Encampado sem hesitações pela Opinião Pública, o plano de estabilização financeira do governo completou um mês de existência, cercado de esperanças e ostentando resultados alentadores.

Como fica o transporte no país do Cruzado? Parece óbvio que o que é bom para o Brasil é bom para os seus transportes. Agora, a intermodalidade está mais perto. Intoxicação inflacionária e transporte intermodal, definitivamente, não faziam bom casamento. Na economia indexada do Cruzeiro, tempo era cada vez mais dinheiro. Para fugir dos pesados custos financeiros, não havia outro remédio, senão lançar mão dos meios mais rápidos de transporte. Já a economia estabilizada do Cruzado abre as portas para modalidades mais econômicas, embora mais lentas, como a hidrovia e a ferrovia.

Pena que tanto uma como outra ainda não passem, em muitos casos, de vagos planos na cabeça do ministro Tavares e de alguns técnicos do Geipot, encarregados de planejarem o Brasil da intermodalidade.

Assim, a curto prazo, o caminhão terá de continuar dando conta do recado. Apanhados de surpresa pelo "pacote", os transportadores rodoviários de carga têm lá suas queixas. Reclamam, por exemplo, de uma alegada defasagem de 20,89% nos reajustes de fretes, provocada pelos cortes arbitrários do CIP, pela inflação desde o último aumento (em 6 de fevereiro) e pelos acertos de salários decretados pela reforma monetária.

Há outros complicadores. Com os fretes cobrados de clientes antigos congelados desde 27 de fevereiro, as transportadoras estão às voltas com fortes solicitações opostas. De um lado, os carreteiros lutam por melhores tarifas e pelo reconhecimento da tabela aprovada pela Câmara de Usuários do DNER, no início do ano. De outro, multiplicam-se as pressões dos clientes por descontos financeiros.

Mas, o setor tem tudo para driblar as dificuldades. A defasagem de tarifas, por exemplo, atinge apenas o frete-peso, deixando intato o frete-valor. E os transportadores prometem não ceder na questão do desconto,



sem antes discutirem muito. Afinal, argumentam, não se pode tirar o que não se cobrava. E os preços da NTC sempre foram calculados à vista — jamais embutiram custos financeiros ou inflação futura.

Ademais, sempre haverá contratos novos — e, em transporte, cada serviço é um serviço. Portanto, constitui até esperteza desnecessária da NTC ocupar grandes espaços nos jornais para recomendar aos transportadores que não cobrem acima da tabela do Conet — uma tabela, diga-se, meramente referencial.

Se os transportadores de carga podem, simplesmente, dispensar clientes pouco rentáveis, o mesmo já não acontece com as empresas de ônibus. Para muitas delas, especialmente as urbanas, o "pacote" poderá trazer graves dificuldades. Um bom exemplo é a cidade de São Paulo, onde a passagem foi congelada em Cz\$ 1,50 — quando deveria estar custando quase o dobro.

Nesses casos, apenas o natural aumento de eficiência não será suficiente para recompor as receitas. Por sua vez, a abertura de qualquer precedente poderia ser excessivamente danoso aos objetivos do governo. Mas, pelo menos, momentaneamente, existe uma válvula de escape à vista. É só lembrar que o petróleo despencou, recentemente de mais de US\$ 30,00 para US\$ 10,00 o barril. Feitas as contas, são apenas US\$ 0,06 por litro de petróleo bruto e US\$ 0,22 por litro do óleo diesel. Será que aí não existe margem para uma boa — e necessária — redução?

CARTAS

Ainda a ponte

Recentemente, em matéria promocional, o Expresso Brasileiro anunciava com destaque a integração de ônibus Nielson 380 à sua frota de ônibus leito. Com a implantação da Ponte Rodoviária Rio-São Paulo, porém — mesmo com a afirmação do DNER de que o nível de serviço seria mantido —, pude constatar uma rápida mudança no atendimento aos usuários.

No último dia 05.03.86, atraído pela propaganda feita, adquiri passagem para o leito das 23:50, horário pertencente ao Expresso Brasileiro, certo de que embarcaria num 380. Resultado: viajei num Marcopolo III antigo.

Indagando aos funcionários da empresa, sobre qual a razão da ausência do ônibus anunciado, descobri que, com a criação da Ponte, a empresa havia retirado todos os 380 de linha, utilizando-os somente em viagens fretadas ou quando eram colocados horários extras.

Portanto, a criação da Ponte Rodoviária não foi boa para os passageiros. Com o desaparecimento da concorrência, que incentivava as empresas a melhorarem os serviços, não

será surpresa se, em breve, o Expresso Brasileiro e as demais empresas colocarem para rodar na linha os desconfortáveis Mercedes O-364.

Washington Carvalho — Mesquita, RJ

Erro na TRU

Por ser esta revista tão bem conceituada, não poderíamos deixar de comunicá-lhes a desagradável surpresa no pagamento da Taxa Rodoviária Única de 1985, de veículo final 8, com juros, por confiar na tabela publicada por TM.

Tranguima — Transportadora Guimarães Ltda. — Goiânia, GO.

TM errou e solicita publicamente desculpas pelos prejuízos e transtornos causados. Na tabela da TRU publicada em dezembro de 1985, o vencimento da quota única dos veículos com placas de final 8, ocorreu, na realidade, em 15.09.85 — e não em 15.10.85, como divulgamos.

Maiores

Muito nos honra o certificado outorgado pela revista Transporte Moderno à CMTC, por nossa participação na edição "As maiores do Trans-

porte 1985", como a empresa que auferiu a maior receita operacional líquida no setor de transporte urbano de passageiros. Aproveitando, parabenzamos V.Sas. pela alta qualidade editorial da revista e de suas edições especiais, que se tornaram leitura obrigatória e fonte permanente de consulta para os profissionais dos diversos segmentos do setor de transporte.

Jair Carvalho Monteiro — Diretor Presidente da CMTC, Companhia Municipal de Transportes Coletivos. São Paulo, SP.

Encampação

Agradeço a publicação de minha carta em TM nº 265, de fevereiro de 1986. No entanto, apesar da resposta ("Veja matéria nesta edição"), não encontrei a reportagem com os empresários "casados" do Rio de Janeiro.

Aristeu Antunes — Transportadora Pirmaver Ltda. — Magé, RJ

Erramos, Aristeu. Sua carta devia sair na edição anterior, de janeiro, junto com a reportagem "Solução carioca é a estatização". Mas, faltou espaço e ela acabou indo para fevereiro. TM promete voltar ao assunto.

"Gorjetas"

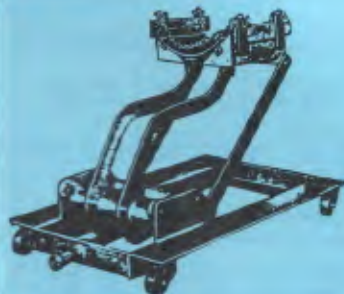
Gostaríamos de aproveitar a grande circulação desta revista para levar a público o problema com a Licença Anual em nosso país. Ela simplesmente não é entregue pelo Detran, provavelmente, por falta total de infra-estrutura na emissão. O protocolo vence a cada trinta dias, deixando nossos motoristas à mercê de "alguns" guardas que chegam a "cobrar" Cz\$ 500 para não multar e prender o veículo — este é o preço praticado pelos policiais cariocas.

Infelizmente, esses "homens da Lei" não fornecem recibo pela "gorjeta" para algo que não é nossa culpa nem do caminhoneiro. Não temos provas a apresentar e nem podemos reclamar direitos. Quando todos os documentos estão em ordem, surgem outros problemas, como lacres supostamente violados, cores das lanternas traseiras, falta delas ou excesso, o peso precisa de um "jeitinho" e aí por diante.

Agora, perguntamos: a quem devemos reclamar? Angel Miguel Lillo del Pozo — Del Pozo Transportes Rodoviários — Ponta Grossa, PR

CARIM - FERRAMENTAS LTDA.

A única especializada em ferramentas e equipamentos para ônibus e caminhões Mercedes-Benz...



... e tudo para sua oficina

CARIM FERRAMENTAS LTDA.
Rua Pirineus, 92 - São Paulo
(011) 825-0555 PABX

Distribuidor Exclusivo

 polaris®

MERCADO DE USADOS

TABELA DE VEÍCULOS USADOS (CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS) (em milhares de Czs)

	1985		1984		1983		1982		1981		1980		1979		1978		1977		1976	
	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx
FIAT																				
Fiorino	40,0	43,0	35,0	40,0	30,0	35,0	25,0	30,0	20,0	25,0	-	-	17,0	19,0	15,0	17,0	-	-	-	-
Furgoneta	36,0	39,0	32,0	36,0	28,0	31,0	25,0	28,0	22,0	28,0	19,0	22,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Panorameta	49,0	52,0	45,0	47,0	38,0	38,0	31,0	33,0	26,0	29,0	21,0	24,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Picape	40,0	42,0	35,0	38,0	30,0	34,0	28,0	29,0	19,0	24,0	15,0	20,0	-	-	13,0	15,0	12,0	15,0	-	-
FIAT DIESEL																				
80	130,0	145,0	115,0	130,0	105,0	115,0	90,0	105,0	80,0	90,0	70,0	80,0	60,0	70,0	-	-	-	-	-	-
140	145,0	158,0	135,0	145,0	120,0	135,0	110,0	120,0	100,0	110,0	90,0	100,0	85,0	90,0	-	-	-	-	-	-
190 H	210,0	225,0	190,0	210,0	175,0	190,0	170,0	175,0	160,0	170,0	150,0	160,0	-	-	-	-	-	-	-	-
190 Turbo	235,0	265,0	210,0	235,0	200,0	210,0	190,0	200,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FORD																				
pampa 4.2	45,0	50,0	42,0	45,0	39,0	42,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F 100	75,0	85,0	70,0	75,0	65,0	70,0	63,0	65,0	60,0	63,0	55,0	60,0	50,0	55,0	45,0	50,0	40,0	45,0	38,0	40,0
F 1000	140,0	150,0	130,0	140,0	100,0	110,0	90,0	100,0	85,0	95,0	80,0	85,0	-	-	-	-	-	-	-	-
F 2000	150,0	160,0	140,0	150,0	130,0	140,0	120,0	130,0	110,0	120,0	100,0	110,0	-	-	-	-	-	-	-	-
F 4000	160,0	165,0	145,0	150,0	130,0	135,0	120,0	125,0	115,0	120,0	100,0	110,0	90,0	100,0	85,0	90,0	75,0	80,0	70,0	75,0
F 600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95,0	100,0	90,0	95,0	85,0	90,0	80,0	85,0	75,0	80,0
F 7000	-	-	125,0	130,0	110,0	125,0	95,0	110,0	85,0	95,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F 11000	160,0	170,0	150,0	160,0	140,0	150,0	135,0	140,0	120,0	125,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F 13000	165,0	175,0	155,0	165,0	145,0	155,0	140,0	145,0	125,0	135,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F 22000	230,0	250,0	200,0	230,0	180,0	200,0	165,0	180,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GM																				
chevy	44,0	48,0	40,0	44,0	38,0	40,0	-	-	-	-	-	-	48,0	50,0	40,0	45,0	38,0	40,0	35,0	38,0
C 10 6 cil.	75,0	80,0	70,0	75,0	65,0	70,0	62,0	65,0	55,0	60,0	50,0	55,0	48,0	50,0	40,0	45,0	38,0	40,0	35,0	38,0
D 10	140,0	145,0	130,0	140,0	110,0	120,0	100,0	110,0	90,0	100,0	80,0	90,0	73,0	77,0	65,0	70,0	60,0	65,0	55,0	60,0
D 20	145,0	165,0	130,0	145,0	120,0	130,0	110,0	120,0	100,0	110,0	90,0	100,0	85,0	90,0	80,0	85,0	77,0	80,0	72,0	77,0
D 60	150,0	160,0	140,0	150,0	130,0	140,0	120,0	130,0	100,0	110,0	90,0	100,0	80,0	90,0	75,0	80,0	70,0	75,0	65,0	70,0
D 70	160,0	170,0	150,0	160,0	140,0	150,0	130,0	140,0	110,0	120,0	100,0	110,0	90,0	100,0	85,0	95,0	80,0	85,0	75,0	80,0
MERCEDES																				
L 608 D	143,0	163,0	133,0	143,0	124,0	133,0	115,0	125,0	110,0	120,0	100,0	110,0	90,0	100,0	80,0	90,0	74,0	80,0	65,0	75,0
L 1113	250,0	270,0	230,0	250,0	215,0	230,0	200,0	215,0	190,0	200,0	180,0	190,0	165,0	180,0	155,0	165,0	145,0	155,0	135,0	145,0
L 1313	260,0	275,0	240,0	260,0	230,0	240,0	220,0	230,0	210,0	220,0	195,0	205,0	185,0	195,0	170,0	180,0	160,0	170,0	145,0	155,0
L 1513	320,0	330,0	295,0	305,0	270,0	280,0	250,0	260,0	235,0	245,0	220,0	230,0	210,0	220,0	195,0	205,0	185,0	195,0	170,0	180,0
L 2013	300,0	300,0	345,0	355,0	325,0	335,0	305,0	315,0	290,0	300,0	270,0	280,0	245,0	255,0	220,0	230,0	200,0	210,0	180,0	190,0
L 1519	370,0	385,0	330,0	340,0	305,0	315,0	275,0	285,0	250,0	260,0	230,0	240,0	210,0	220,0	180,0	190,0	180,0	190,0	160,0	170,0
L 2219	380,0	390,0	350,0	360,0	320,0	330,0	280,0	300,0	250,0	270,0	230,0	240,0	215,0	225,0	200,0	220,0	180,0	200,0	170,0	180,0
L 1924 A	-	-	-	-	-	-	400,0	410,0	360,0	370,0	330,0	350,0	-	-	-	-	-	-	-	-
L 1929	510,0	520,0	470,0	490,0	430,0	450,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SCANIA																				
L 110 42	-	-	-	-	-	-	-	-	335,0	365,0	315,0	345,0	290,0	320,0	265,0	295,0	245,0	275,0	203,0	223,0
L 111 42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	215,0	235,0	220,0	250,0
LK 140 35	-	-	-	-	-	-	-	-	350,0	360,0	330,0	340,0	300,0	330,0	235,0	260,0	-	-	200,0	215,0
LK 141 38	-	-	-	-	-	-	-	-	400,0	425,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T 112 MA	470,0	500,0	450,0	470,0	440,0	460,0	425,0	440,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T 112 (intco)	550,0	570,0	525,0	545,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T 142 H	542,0	582,0	513,0	543,0	490,0	520,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R 112 H	510,0	530,0	465,0	493,0	440,0	467,0	410,0	440,0	400,0	420,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R 142 H	670,0	680,0	646,0	656,0	609,0	620,0	577,0	600,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOYOTA																				
Picape	106,0	116,0	97,0	107,0	87,0	97,0	77,0	87,0	68,0	73,0	58,0	63,0	54,0	58,0	50,0	55,0	46,0	50,0	44,0	46,0
Aço	93,0	103,0	85,0	95,0	78,0	85,0	70,0	78,0	62,0	69,0	56,0	61,0	48,0	56,0	44,0	50,0	41,0	44,0	38,0	42,0
VOLKSWAGEN																				
saveiro (alc)	48,0	52,0	44,0	48,0	38,0	42,0	-	-	-	-	28,0	30,0	24,0	27,0	20,0	26,0	18,0	22,0	16,0	17,0
kombi std	62,0	66,0	49,0	52,0	44,0	46,0	39,0	43,0	32,0	36,0	28,0	30,0	24,0	27,0	20,0	26,0	18,0	22,0	16,0	17,0
kombi furg	50,0	54,0	45,0	50,0	40,0	44,0	36,0	40,0	32,0	36,0	27,0	30,0	23,0	27,0	19,0	23,0	15,0	19,0	13,0	15,0
kombi pic	62,0	65,0	50,0	52,0	43,0	45,0	40,0	43,0	33,0	36,0	28,0	30,0	24,0	27,0	20,0	26,0	19,0	22,0	16,0	17,0
kombi diesel	60,0	65,0	55,0	60,0	50,0	55,0	45,0	45,0	40,0	45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VOLKS CAMINHÕES																				
D 400 DD	-	-	-	-	-	-	77,0	82,0	72,0	77,0	67,0	72,0	62,0	67,0	57,0	62,0	52,0	57,0	47,0	52,0
D 700 DI	-	-	-	-	-	-	80,0	85,0	75,0	80,0	70,0	75,0	65,0	70,0	60,0	65,0	55,0	60,0	50,0	55,0
D 950 D	-	-	-	-	-	-	105,0	115,0	95,0	105,0	85,0	95,0	75,0	85,0	70,0	75,0	65,0	70,0	60,0	65,0
6-90	150,0	165,0	135,0	145,0	115,0	140,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11-130	210,0	220,0	200,0	210,0	180,0	200,0	165,0	190,0	150,0	180,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VOLVO																				
N 1020 A	-	-	-	-	430,0	474,0	390,0	428,0	360,0	397,0	330,0	365,0	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1020 G	-	-	470,0	515,0	450,0	487,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 10 XH	500,0	540,0	490,0	524,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1016	-	-	400,0	420,0	390,0	410,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1014	470,0	481,0	430,0	463,0	-	-	510,0	530,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1033	-	-	580,0	600,0	-	-	560,0	580,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1220	-	-	-	-	470,0	522,0	428,0	450,0	400,0	438,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 12 XH	540,0	591,0	500,0	560,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS																				
MERCEDES																				
Micro Urb *	252,0	262,0	227,0	237,0	206,0	216,0	184,0	195,0	164,0	175,0	145,0	165,0	125,0	145,0	-	-	-	-	-	-
Micro Rod *	28																			