



# RE TROS PECTI VA94

## O ano da virada

**INTERNACIONAL**

**Volvo exporta  
biarticulados e sistema  
para Colômbia**

**FEIRAS**

**Ônibus de 15m  
brilham na feira holandesa  
de Maastricht**



# “Esse motor é macho mesmo”

(César Reksidler, proprietário da Auto Viação Curitiba)


Com 24 ônibus Mafersa, equipados com motores Cummins, César justifica assim sua opinião: “...em alguns casos, o Cummins sobe mais do que motores maiores...” Sobre durabilidade, quem fala é Sérgio Pereira, Gerente de Manutenção da Auto Viação Curitiba: “Os motores Cummins da nossa frota já rodaram entre 300 e 600 mil quilômetros, e ainda nem foram

abertos... e o consumo deles é o melhor da frota, sem dúvida.” E César completa: “...não dá oficina, não dá vazamento, não queima óleo. O desempenho, então, nem se fala. Tem bom torque e é bom para arrancar...” Para saber mais sobre os motores Cummins, ligue para um distribuidor. Ou, se preferir, fale com o pessoal da Auto Viação Curitiba.



Quem tem Cummins . tem mais motor.



FILIADA AO 

#### Diretores

Odair Vicente Locanto  
Marcelo Ricardo Fontana

#### REDAÇÃO

Editor  
Ariverson Feltrin

Editor Assistente  
Eduardo Alberto C. Ribeiro

Editor de Arte  
Eduardo de Gragnani Jr.

Fotografia  
Marcelo Spatafora

DTP  
Daniel Lamano da Costa

Jornalista Responsável  
Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

Assessora de Diretoria  
Ho Yen de Castro

Administração e Contabilidade  
Clance Kazue Sato  
Sueli Crutt

Contatos  
Mônica B. Barcellos  
João Teixeira  
F. Edison Hernandes

Assinaturas  
Ana Paula Ortiz

Representante R. de Janeiro  
Sérgio Ribeiro  
Tel.: (021) 532.1922

Depto. Jurídico  
Dr. Antonio Carlos de B. Avallone  
(OAB-SP:18041)

Fotolitos  
Grafcolor

Impressão  
OESP Gráfica

Redação, Administração, Publicidade  
Av. Marquês de São Vicente, 10  
CEP 01139-000 - Barra Funda  
São Paulo - SP - Brasil  
Tel: (011) 826.6700 (Sequencial)  
Fax: (011) 826.6120 - 825.6869

Periodicidade:  
Circula a cada 45 dias  
Circulação  
10.500 exemplares  
Circula no mês subsequente ao da  
capa

As opiniões contidas nos artigos  
assinados não são necessariamente as  
mesmas de Technibus.  
CGC 65.633.232/0001-22  
Registro Juceesp 35209992653  
Inscrição Estadual 112.932.190.112  
Nº de Registro em Cartório - 225.992

Assinaturas  
Anual: R\$ 40,00 (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: R\$ 5,00

## ÍNDICE

<b>CONJUNTURA</b>	Recuperação econômica traz de volta os passageiros para as linhas rodoviárias	<b>15</b>
<b>FEIRAS</b>	Ônibus de 15 m de comprimento são a atração da mostra holandesa em Maastricht	<b>16</b>
<b>INTERNACIONAL</b>	Ônibus Volvo brasileiros vão circular na Colômbia num sistema integrado inspirado em Curitiba	<b>22</b>
<b>TECNOLOGIA</b>	Renault projeta megaônibus equipado com reboque que abriga baterias e motor elétrico	<b>36</b>

### SEÇÕES

SUMÁRIO 3   PONTO DE VISTA 5   CARTAS 6   PANORAMA 8   OPINIÃO 38

## RETROSPECTIVA 94

<b>BALANÇO DO ANO</b> - A reação da indústria de ônibus em 1994 e os planos de crescimento para 1995	<b>25</b>
<b>PRODUTOS</b> - Cursor, Torino GV, Paradiso <i>low drive</i> e outros lançamentos do setor de ônibus	<b>26</b>
<b>NEGÓCIOS</b> - Fusões e mudanças de controle operacional entre empresas de ônibus e revendas de veículos	<b>30</b>
<b>OPERAÇÃO</b> - Aracaju e Vitória aperfeiçoam sistemas integrados de ônibus	<b>31</b>
<b>GENTE</b> - Executivos que mudaram de empresas e empresários que foram destaques	<b>32</b>
<b>GERAL</b> - A privatização da ponte Rio-Niterói e a duplicação da Fernão Dias, entre outros fatos de 1994	<b>34</b>

# Eletrodos Gerdau. A melhor forma de unir a qualidade Gerdau à sua qualidade.



Eletrodos Gerdau atendem aos requisitos das normas AWS A5.1-91, ASME II Parte C SFA 5.1 e ABNT NBR 10614.

A Gerdau tem soluções extremamente sólidas para soldagens em aços baixo e médio carbono: eletrodo GG-ER 6013, ideal para chapas finas onde se exige um ótimo nível de acabamento, e GG-ER 7018, para juntas que serão submetidas a grandes esforços. Desenvolvidos para proporcionar o máximo de resultado para suas especificações, os Eletrodos Gerdau podem ser utilizados em todas as posições de soldagem com o mínimo de preparo e limpeza. Por isso são indicados para serralherias, caldeirarias, construções mecânicas, estruturas metálicas, tubulações, reservatórios, estaleiros, etc. E para todas essas aplicações o controle de qualidade Gerdau garante uma união perfeita com a sua qualidade. Eletrodos Gerdau. A união que faz a força.

QUALIDADE



Para maiores informações sobre nossos produtos ligue: tel. (011) 874-4000 - fax (011) 861-0566

## Atos de fé



Quando a revista Transporte Moderno nasceu, em 1963, o caminhão a gasolina era o rei: dos 21.536 veículos de cargas vendidos naquele ano, 15.559 deles (72,2%) tinham motor a gasolina; 27,8%, apenas, levavam motor diesel.

O Brasil mudou muito: faz muitos anos que motor a gasolina, em caminhão, virou peça de museu. Em 1993 apenas 0,17% dos veículos de cargas saíram de fábrica equipados com engenho do chamado ciclo Otto.

Em 1963, o Brasil não exportava, sequer, um caminhão ou um ônibus. O Brasil mudou bastante: em 1994, a indústria brasileira emplacou vendas externas de 14.571 caminhões e 8.281 ônibus.

Em 1963, o país vivia sob a presidência de João Goulart, que seria deposto em março do ano seguinte. O país viveu longos anos até mudar: depois de Goulart, seis presidentes foram eleitos por voto indireto. O povo, depois de um jejum de três décadas, só voltaria em 1989 a escolher um presidente da República.

Transporte Moderno inaugurou o ciclo de revistas técnico-especializadas da Editora Abril, que até então só editava revistas para o grande público.

Victor Civita, incansável fundador e editor da Abril, falecido em 1990, sublinhava na apresentação de Transporte Moderno: "O enorme desenvolvimento industrial de nosso país criou um vácuo no setor de informações. Acreditamos que haja campo - e necessidade - para dezenas de novas revistas especializadas dentro de cada setor industrial. Mas para início de conversa, resolvemos atacar uma área comum a todas as indústrias do país: métodos e equipamentos para o transporte de mercadorias".

Civita estava repleto de razão. De lá para cá a frota de ônibus e caminhões multiplicou-se muitas vezes e dezenas de publicações especializadas nasceram para suprir a lacuna de informações.

Em 1976, o grupo Abril passou o controle da revista a um grupo de ex-funcionários, convencida de que "a estrutura de custos de uma grande empresa não se adapta às possibilidades de revistas especializadas de circulação dirigida".

Aconteceu o que a Abril previu no seu editorial de despedida: os funcionários tornaram-se empresários e mantiveram a revista "nos mesmos níveis de qualidade, integridade e atualidade para os leitores que têm sido sua característica desde seu surgimento em 1963".

Com a mesma fé demonstrada pela Abril, há 31 anos, Odair Locanto e Marcelo Fontana, controladores da Technibus, assumem a revista Transporte Moderno e todos os produtos da editora TM - as publicações Custos & Fretes e Maiores do Transporte, além de Seminários TM, e as promoções Pintura de Frota e Homem de Transporte.

O compromisso permanece inalterado: manter a credibilidade, a confiança do leitor - o maior patrimônio de uma publicação.

Se se puder aliar à credibilidade bens materiais, muito melhor. Afinal, investimento numa publicação dirigida tem o nobre efeito de aprimorar a cultura empresarial do país.

Os leitores, assim, podem esperar uma Technibus sempre melhor e uma Transporte Moderno dinâmica e aprimorada.

## Controle de velocidade

Por ser admirador do transporte rápido e seguro de passageiros, gostaria que publicassem uma matéria abrangendo as formas de controle de velocidades das empresas transportadoras.

Luciano France Palhares,  
Goânia, GO.

*Sua sugestão está registrada para futuro aproveitamento.*

## Endereço

É uma brilhante idéia editar uma revista especialmente voltada para ônibus, mostrando como ele é, com todos os detalhes.

Fiquei impressionado com a reportagem "Ousadia Andina", sobre a maior linha de ônibus do mundo, publicada em Technibus nº20. Foi excelente. Solicito divulgar o endereço da Expreso Internacional Ormeño S.A., do Peru, citada na matéria.

Fernando Cardoso Soares  
Cuiabá, MT

*O endereço: Expreso Internacional Ormeño S.A., Jr. Montevideo 561, Lima 1, Peru.*

## Edições esgotadas

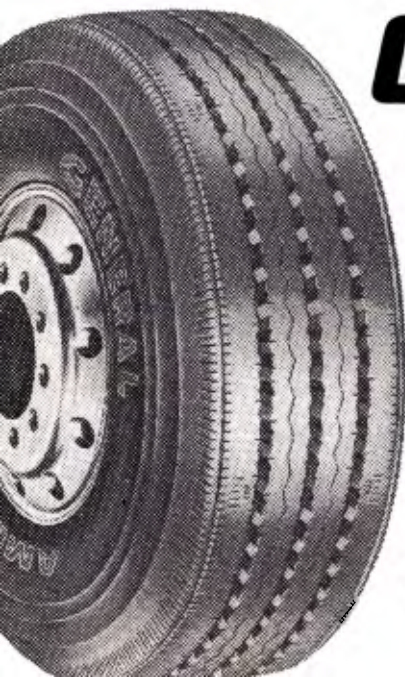
Tento em vão há quase um ano conseguir as edições de Technibus nº 0 e nº 1 (esgotadas) que faltam para completar minha coleção da revista. Quem tiver os citados exemplares disponíveis peço que entre em contato comigo.

André Luiz Soares Cândido,  
Av. Macambira, Quadra Z7, Lote 7,  
Cachoeira Dourada,  
CEP 74363-240 Goiânia, GO

Recebemos e retribuimos os votos de Boas Festas e Feliz Ano Novo de:

Clésio Andrade, presidente, CNT; Luiz Adelar Scheuer, presidente, Anfavea; Miguel Jorge, vice-presidente de Assuntos Corporativos, Volkswagen do Brasil; Antonio Carlos Rodrigues, diretor presidente, EMTU; José Carlos Reis Lavouros, presidente, Fetranpor; Lourival Passarelli, presidente, Sinfret; Miguel Barone, vice-presidente de Vendas e Marketing, Volkswagen do Brasil; Mercedes-Benz do Brasil; Volvo do Brasil; Flávio Croppo, diretor superintendente, FIAT Empresas Financeiras; Banco Dibens; Ademar Cantero e Márcio Stéfani, Scania do Brasil; Cummins Brasil; Acácio V. Santos, Firestone; Ercole Canova, Pirelli; Sindipeças; Bernardino Rios Pim, Berkeley & Pim Assesores; Cíntia B. Thamer Butros, vice-presidente, Thamco Indústria e Comércio de Ônibus; Michelin do Brasil; Luis Carlos N.

Pimenta, Vocal Comércio de Veículos; Cia. Santo Amaro de Veículos; Avel Apolinário Veículos; Dacon S.A.; Mario C. Baptista, Topcraft; Antônio Machado e Dante Alighieri, Grupo Verdi; Tietê Caminhões; Valdemir Delgado e Wagner Manfredini, Cia. Teperman de Estofamentos; Grammer do Brasil; Multifios; Cincoplast; Ernesto Rehn; Metal Mecânica Mopar, Bolívia; Garytrans Transportes; J. Marques, Carrier Transcold Brasil; Suttrak Transportkalt GmbH, Alemanha; Paul Eduard Platt e Roberto Hand, Akzo Nobel; Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga; Rayton Industrial; Telemed; Lion S.A.; Antônio S. Pereira e Luigi Lombardi, CBA; Limpool; Iran Estúdio de Artes Gráficas; Grupo Meier; Krupp Metalúrgica Campo Limpo; FRT Tecnologia Eletrônica; Grupo Supergasbrás; Michels Tur; Mercante de Papéis; Associação dos Táxis-Lotações de Poá; W. Roth S.A.; RD Informática; Talentum - Comércio e Consultoria; Odilon Santos Neto, Viação Araguaiana; Pneus Califórnia; Viação Piracicaba Limeira; Cláudio Nelson C. R. Abreu, Viação Santa Cruz; Viação Dedo de Deus; Cooperativa Comunitária de Transportes Coletivos; Assessoria de Imprensa, CMTC; José Carlos Secco; M. Angela Figueiredo, Ponto de Vista, Assessoria de Comunicação; Inter Change; Guazelli Associados; Companhia de Notícias; Comunitec; Stand-Artes Montagens e Decorações; Arteplena Propaganda; GPA, Promoção e Comunicação; Anice Aun, Assessoria de Promoção e Divulgação; Nádia W. Gatti, NCN Comunicações; Z+G Grey.



# GENERAL TIRE



Uma das mais tradicionais marcas de pneus norte-americanos, agora está no Brasil:

Uma linha completa de pneus radiais para carros de passeio, caminhões e ônibus.

E também pneus convencionais para equipamentos agrícolas e terraplenagem.

Tecnologia, qualidade e preços competitivos.

# ALGUS

**ENTERPRISES, INC.**

**CONFIRA AS VANTAGENS**

Tel: 001(305) 326-0101

Fax: 001(305) 325-1901

# TRANSPORT II

TECNOLOGIA EM

MOVIMENTO

A ENGERAUTO DESENVOLVE TECNOLOGIA PARA SEUS PRODUTOS ADEQUANDO-OS ÀS EXIGÊNCIAS DO MERCADO. ASSIM NASCERAM OS PRODUTOS DA GERAÇÃO TRANSPORT II, QUE VÃO DESDE O ÔNIBUS CONVENCIONAL COM DUAS OU TRÊS PORTAS ATÉ O PADRÃO EXPORTAÇÃO.



UMA FRENTE FUNCIONAL DESENVOLVIDA SEGUNDO SUGESTÕES DOS CLIENTES



FORD B 1618

PROJETADO PARA OPERAR EM CORREDORES E TERMINAIS COM NECESSIDADE DE TRÊS PORTAS LARGAS ENCARROÇADO SOBRE CHASSI COM MOTOR DIANTEIRO.



EXPORTANDO PARA PAÍSES DA AMÉRICA LATINA DENTRO DOS PADRÕES EXIGIDOS PELAS LEGISLAÇÕES LOCAIS.

MERCEDES-BENZ OF 1318 EPA

DENTRO DA RESOLUÇÃO DO CONMETRO PODE SER ENCARROÇADO EM TODOS OS MODELOS DE CHASSIS DISPONÍVEIS.



MERCEDES-BENZ OF 1318

**ENGERAUTO**

UMA EMPRESA DO GRUPO SANTO AMARO

Show-Room - Av. dos Bandeirantes, 4035 - Planalto Paulista, São Paulo, SP  
Tel.: (011) 531.2622 Fax: (011) 240. 2816  
Fábrica - Est. Tatuí-Tietê, SP-126 Km 112, nº 1431 - Tatuí, SP  
Tels.: (0152) 51.3207 Fax: (0152) 51.5181

## Curitiba compra 66 biarticulados

Depois de um ano de negociações, finalmente a Volvo, o grupo Gulin, a Marcopolo e o BNDES acertaram uma das maiores transações do mercado de ônibus: 66 unidades biarticuladas para Curitiba no valor superior a R\$ 30 milhões.

A Volvo, segundo Bernardo Fedalto, gerente de Marketing de Ônibus, vai concluir a produção dos 66 chassis até fevereiro. As primeiras três unidades foram entregues à Marcopolo na primeira quinzena de janeiro.

Os ônibus foram comprados, 22 unidades cada, por três empresas do grupo Gulin - Viação Glória, Redentor e Cidade Sorriso - para operação no corredor Norte-Sul, que está recebendo obras de infra-estrutura e estações-tubo para operação do biarticulado, a exemplo do que já ocorre desde 1992 no corredor Leste-Oeste (foto).

A demora no fechamento da operação esteve ligada, desde o início, ao prazo de financiamento: o grupo Gulin reivindicava dez anos ao BNDES, gestor da linha Finame, que até então só



Foto - Silvio Auricchio

contemplava planos de no máximo cinco anos. A solução que prevaleceu foi intermediária: sete anos.

O biarticulado, com capacidade para 250 passageiros, embarque em nível, utiliza motor Volvo THD 101 de 286 cv e caixa de câmbio ZF modelo HP 500. Curitiba é a única cidade brasileira a adotá-lo. Com a encomenda de 66 unidades (vão substituir os articulados) sobe para 99 o número de biarticulados na frota.

A Volvo pretende, ainda neste ano, construir um biarticulado para demonstrar em São Paulo e, com isso, tentar convencer as autoridades da viabilidade da configuração nos novos corredores de ônibus a serem implantados na maior capital brasileira.

## Mercedes cresce

A Mercedes-Benz do Brasil fechou 1994 com produção de 13,1 mil ônibus, quarto melhor resultado desde o início da atividade em 1956. A marca ficou com 75,3% de participação, 2% abaixo do resultado de 1993. No ano de 1994 a empresa registrou um marco histórico ao completar a produção de 300 mil ônibus no país.

Em termos de vendas domésticas, a Mercedes fechou 1994 com 8,8 mil unidades (8% a mais em relação a 1993), participando com 71% do global, comparados com 71,8% no ano anterior. A empresa se valeu de cerca de 2 mil chassis OF 1318 importados da congênera Argentina.

Nas exportações, encerrou 1994 com 7,7 mil unidades (mais 11% sobre o ano anterior).

Para 1995, a estimativa da empresa é crescer 15% na produção (englobando caminhões e ônibus). Nas vendas domésticas, pretende comercializar 9,4 mil ônibus, o que, a se confirmar, representará 7% de crescimento sobre 1994.

Nas vendas externas, a empresa quer atingir 15 mil unidades, mesmo número de 1994. A meta é dividir meio a meio os números entre caminhões e ônibus.

No mercado externo, a dúvida é em relação ao México, país em crise com sua balança comercial e que representa 30% das exportações da Mercedes brasileira, que somaram US\$ 770 milhões em 1994.

## Penha inaugura serviço com ônibus O 400 RSD

Já foram entregues os 50 ônibus O 400 RSD que a Mercedes-Benz vendeu para a Empresa de Ônibus Nossa Senhora de Penha, de Curitiba. Com os ônibus O 400 RSD, que receberam a denominação Greenbus, em homenagem ao status de capital ecológica conquistada por

Curitiba, a operadora dará início ao novo serviço que oferecerá aos usuários das linhas Curitiba-Rio de Janeiro, Porto Alegre-Rio de Janeiro e Porto Alegre-São Paulo. Os investimentos da Penha, que já possui frota de 400 veículos, foram da ordem de R\$ 6 milhões.



Divulgação

Os ônibus dispõem de ar condicionado, acabamento interno sofisticado, maior espaço para bagagens de mão e novos assentos rodoviários desenvolvidos pela Mercedes-Benz, mais confortáveis e mais seguros. São os únicos dotados de mola a gás, que permite mantê-los reclinados em qualquer posição dentro da faixa de 30 graus. Os assentos são feitos de polipropileno copolímero e EPDM que aumentam a resistência em caso de impacto, protegendo o passageiro.



## Pronto o *double-deck* da Marcopolo

A Marcopolo já tem pronta a primeira carroceria brasileira de dois andares. O protótipo foi montado na fábrica de Caxias do Sul, RS. A fase seguinte vai consistir na produção de mais duas unidades para mostrar a compradores do Mercosul.

A montagem do *double-deck* é o desdobramento da carroceria Low Driver, lançada no final de setembro pela Marcopolo na Expobus'94, promovida por Technibus Eventos.

A Marcopolo vai fechar o ano com vendas totais de US\$ 170 milhões, 40% derivados de exportações. A empresa caxiense tem uma ampla carteira de clientes espalhados por quatro dezenas de países.

## Banco Dibens lança Cartão Assobens



O Banco Dibens lançará em fevereiro o Cartão Assobens-

Dibens, uma ferramenta de financiamento de peças e serviços exclusivamente nos concessionários Mercedes-Benz.

O cartão terá um limite de crédito estabelecido pelo Banco Dibens. Haverá um Cartão Empresa e um Cartão Estrada, que fica em poder do caminhoneiro para utilização em todo o país, identificado pelo chassi do caminhão para evitar fraudes.

Marco Antônio Vieira Pinheiro, diretor de Marketing do Banco Dibens, explica que o Cartão Assobens será oferecido a um público de 8 mil clientes cadastrados pelo Dibens. O sistema será controlado por uma rede de computadores ligada on line entre o banco e os concessionários Mercedes-Benz.

## NTR e Rodonal juntas novamente

Depois de 20 anos servindo de bandeira classista para as empresas de transporte rodoviário de passageiros de média e longa distâncias, ou mais propriamente interestadual e internacional, a Rodonal está em vias de extinção. O mesmo destino será dado à Associação Nacional das Transportadoras Regionais, NTR, que foi criada em 1992 para substituir a Associação Nacional das Transportadoras Intermunicipais, NTI, com cinco anos de existência, à época. A Rodonal e a NTR serão reunidas numa só entidade, que deverá representar todo o segmento das empresas de transporte de pequena, média e longa distâncias. É o tradicional conceito de "a união faz a força", esquecido quando da cisão na Rodonal. "Precisamos levar ao poder convertemos um discurso único, e resolvermos nossos problemas internamente", afirma um líder classista bastante envolvido na criação da nova associação.

Com interesses muitas vezes conflitantes, operadoras intermunicipais, interestaduais e internacionais tentarão, agora, formar consensos sobre as questões essenciais de suas atividades, para negociar de maneira integrada.

Além de unir forças, a nova entidade

nasce com o papel de resgatar a credibilidade do setor, abalada após o envolvimento da mesma no esquema PC-Collor (que culminou com o *impeachment* do ex-presidente Fernando Collor).

Nos primeiros meses de 1995, o processo jurídico da nova entidade deverá estar concluído e o estatuto deverá já ter sido aprovado pelos associados. Um dos primeiros nomes surgidos a partir de discussões da comissão encarregada das negociações para a formação da entidade foi a Associação Brasileira de Transportes Rodoviários Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros, Abrati. O primeiro documento tirado da comissão, formada por cinco membros da NTR e cinco da Rodonal, elegia um colegiado de diretores liderados por um presidente e um vice-presidente executivo, sendo este último um profissional de fora do setor, com poderes semelhantes ao chefe da diretoria. Como numa espécie de parlamentarismo, o poder da entidade nasceria dividido, com a escolha do "primeiro-ministro" logo na primeira assembleia, sem uma negociação prévia. Até o fechamento desta edição, a decisão final sobre o nome e o estatuto ainda não tinha sido tomada.

## A maior venda da Scania

A Scania do Brasil iniciou o ano de 1995 com uma grande conquista: fechou um negócio no valor aproximado de US\$ 6 milhões, representados pela venda de 155 chassis de ônibus modelo F-113, com motor frontal, para a Rápido Araguaia, a maior empresa urbana de Goiânia e pertencente ao grupo Odilon Santos, que controla, entre outras empresas, a Transbrasiliiana.

Trata-se do maior lote de ônibus F já vendido no mundo. As entregas serão feitas entre fevereiro e setembro. Com esta compra, a Scania (60%) passa a ser a marca de maior expressão na frota da Araguaia.

Inicialmente os empresários de Goiânia, capitaneados pela Araguaia (a maior empresa local) abriram negociações para a compra de 200 a 300 chassis Volkswagen.

Depois de 8 de novembro quando começaram as negociações houve um fato preocupante que parece ter esfriado o andamento pró-Volkswagen, uma marca, aliás, consolidada na capital de Goiás, onde rodam 200 unidades, 100 delas na Rápido Araguaia. O fato: a separação da Autolatina, oficializada no dia 1º de dezembro pelos representantes da Ford e da Volkswagen.

## Autolatina: os efeitos da separação

Exatos 88 meses depois de unidas em torno da Autolatina, a Ford e a Volkswagen anunciaram no último 1º de dezembro a separação de suas operações no Brasil e na Argentina. É o fim de um casamento que em 1994 produziu um faturamento de US\$ 8 bilhões.

O anúncio foi feito simultaneamente nos quartéis-generais das três empresas: nos Estados Unidos, sede da Ford, na Alemanha, matriz da Volkswagen e no Brasil, sede da Autolatina. Aqui a oficialização se deu no Clube Monte Libano, em São Paulo. Sentados numa mesa instalada no palco do salão de festas do clube paulistano estavam os novos presidentes da Volkswagen brasileira, Pierre Alain de Smedt, e da Ford brasileira, Ivan Fonseca e Silva.

Durante o ano de 1995 espera-se completar a resolução de todos os detalhes da separação. No dia 1º de janeiro toma posse a nova diretoria das duas empresas. O time da Volkswagen alinha Pierre de Smedt na presidência e os seguintes vice-presidentes: Bernd Wiedman nos Assuntos Técnicos; Juan Pedro Ocerin nas Finanças, Miguel Jorge nos Assuntos Corporativos, Miguel Barone na área de Vendas e Marketing. Pelo lado da Ford, haverá dois presidentes: Ivan Fonseca e Silva e Udo Kruse, este ligado à área de Vendas. Gurminder S. Bedi será o presidente das operações Ford no Brasil e Argentina e Jorge Mostany ocupará a presidência da Ford argentina.

O motivo da separação essencialmente foi um só: o mercado brasileiro mudou muito em relação ao panorama de 1987, quando tanto a Ford como a Volkswagen viviam tempos difíceis. Em 1995 as vendas internas de veículos deverão se situar acima de 1,5 milhão de unidades, três vezes mais que em 1987, quando foram comercializadas 580 mil unidades.

"A separação vai ajudar a Ford a usar as forças de sua organização mundial para proporcionar novas oportunidades aos nossos distribuidores, fornecedores, empregados e, especialmen-

to, aos compradores e usuários dos veículos Ford", disse em Deaborn, EUA, o vice-presidente de Operações Internacionais da Ford Motor Company, Wayne Booker

E Booker, que já trabalhou no Brasil e foi um dos articuladores do casa-

mento com a Volkswagen, enfatizou: "A Ford está convencida de que a Argentina e o Brasil vão desempenhar papel importante no projeto Ford 2000 que está sendo implementado para levar nossa companhia para o primeiro lugar na indústria automotiva".

### Uma nova fábrica Volkswagen

A fábrica do Ipiranga, na divisão patrimonial, ficará com seu proprietário original, a Ford. "Não vamos ser expulsos de lá, mas está claro que, quando a gente descasa, um dos dois deve procurar uma nova casa", diz uma fonte ligada à Volkswagen.

As sondagens em busca de uma nova fábrica de caminhões e ônibus para a marca VW estão começando. A primeira cidade que se noticiou, afoitamente, como candidata a sediar a nova unidade foi São Carlos, interior paulista. A notícia derivou de uma visita feita por técnicos da Autolatina à cidade com vistas à identificação de locais para instalar uma fábrica da Paccar, empresa norte-americana que estaria interessada em montar no Brasil caminhões pesados Kenworth e Peterbilt.

São Carlos, mais especificamente a fábrica desativada dos tratores CBT, parece estar fora dos planos para sediar uma fábrica da Volkswagen. As opções de utilizar parte das fábricas de Taubaté e Anchieta, em São Paulo, para abrigar a produção de caminhões e ônibus estão sendo consideradas, embora se saiba com chances remotas.

De qualquer forma, uma sinalização já existe: a nova fábrica deverá se situar em São Paulo, de preferência num raio não muito distante da capital. Outra certeza: nascerá enxuta, flexível e moderna.

E outra certeza: entre os vários aspectos a se considerar no local de escolha, deve contemplar a proximidade com os fornecedores. "Um caminhão pesa 4 toneladas no mínimo. Ou seja, são 4 mil quilos por veículo a serem transportados. É importante que

se considere muito bem o custo do transporte", diz uma fonte ligada à Volkswagen.

De parte da Volkswagen, o ânimo para fortalecer uma fábrica autônoma de caminhões e ônibus foi vitalizado por uma visita recente de José Ignácio Lopes de Arriortua, o diretor geral de Suprimentos da Volkswagen alemã. Iniki Lopez, como é chamado, esteve há pouco tempo no Brasil especialmente para conhecer toda a linha de comerciais da marca. Fez questão de entrar na boléia de todos os modelos decaminhões e fazer perguntas detalhadas sobre os itens técnicos dos produtos.

O incentivo de Iniki Lopez à atividade tem muito a ver com a estratégia que pretende imprimir. Por isso, o Brasil, como único produtor de caminhões e ônibus VW no mundo além de um mercado interno promissor, foi escolhido como o centro mundial de desenvolvimento de veículos comerciais e fonte natural de suprimento dos mercados externos.

No segmento de ônibus, a Volkswagen - vice-líder de vendas internas em menos de dois anos de atuação no setor - planeja ampliar a gama de modelos em andamento. A marca deu alguns passos no caminho de estudo de um chassi com motor traseiro. Dentro do conceito de engenharia simultânea, técnicos da Volkswagen já fizeram visitas de prospecção a frotistas no sentido de buscar informações para um novo produto com tal configuração de motor. Este produto deverá chegar ao mercado de 1996 em diante. Não se trata de uma prioridade, por um motivo: apenas 8% dos ônibus brasileiros têm motor traseiro.

## 1994, um bom ano

A Anfavea, a entidade que reúne as montadoras de veículos automotores, divulgou os bons números do setor em 1994. Produção e vendas internas do setor, incluindo automóveis, bateram os recordes de todos os tempos: 1.582.919 e 1.233.530 de unidades, respectivamente.

De ônibus foram comercializadas 12.372 unidades, 9,29% acima do total registrado em 1993, de 11.320 uni-

dades. É o quarto maior número desde 1957, só superado por 1991 (16.683 unidades), 1992 (13.609 unidades) e 1988 (12.968 unidades).

Nada indica, até agora, que 1995 será um ano ruim. As fábricas de caminhões e ônibus continuam operando a todo vapor, com pedidos que lotam as linhas de montagem pelo menos durante todo o primeiro trimestre.

### VENDAS DE ÔNIBUS NO MERCADO INTERNO

	1994	1993	%
<b>Autolatina</b>			
- Divisão Ford	715	477	49,90
- Divisão Volkswagen	1.291	1.099	17,47
<b>Mercedes-Benz</b>	8.762	8.126	7,83
Scania	773	951	-18,72
Volvo	831	667	25,59
<b>Total</b>	12.372	11.320	9,29

## A força dos pesados

Os ônibus pesados fecharam mais um ano em alta. Em 1994 as vendas internas de chassis de 16 toneladas para cima atingiram 9.460 unidades (3.128 rodoviários e 6.332 urbanos). Este número representou 76,5% do total de ônibus comercializados (12.372 unidades).

A entrada da Ford, Volkswagen e

Mercedes-Benz no segmento de chassis de 16 toneladas, em 1993, reforçou a posição dos pesados no ranking das vendas.

Para 1994, nas contas da Volvo, deverão ser vendidos domesticamente 14 mil ônibus, dos quais entre 10 a 11 mil pesados - 3,5 mil rodoviários e 6,5 mil a 7,5 mil urbanos.

## Mercedes na área financeira

A Mercedes-Benz do Brasil comprou a carta-patente da Mitsubishi Leasing e, dentro de pouco tempo, estará no mercado com seu braço financeiro para apoiar as vendas de ônibus e caminhões da marca.

O braço financeiro do grupo Mer-

cedes já opera na Argentina. No Brasil, a decisão de contar com uma financeira já estava tomada há algum tempo. "O que faltava era esperar os rumos da economia, que, agora, parece tomar a direção da estabilização", confidencia uma fonte do setor.

## A grande virada

Durante o primeiro semestre de 1994 as vendas internas de ônibus mostravam forte queda em relação ao período anterior. A partir do segundo semestre, influenciado pela introdução do Real, o mercado virou: no fim das contas, o setor encerrou 1994 com vendas 9,3% maiores (12.372 unidades) em confronto com o ano anterior (11.320 unidades).

A Volvo do Brasil foi um caso típico de virada: fechou o ano com 831 ônibus vendidos, 267 unidades (32,1%) comercializadas de janeiro a julho e 564 unidades (67,9%) nos últimos cinco meses do ano.



Foto: Marcelo Spatolara

## Previsão para 95

Antônio Dadalti (foto), gerente da Volkswagen, consultado por Technibus refez para cima suas previsões de vendas de ônibus durante 1995. Ao invés de 14 mil unidades que estimava anteriormente, Dadalti considera que 15 a 16 mil unidades é um patamar mais realista. Leva em consideração o fato, por exemplo, de sua marca ter iniciado o ano com uma carteira de 1.560 chassis para entregar até abril. "Só estamos aceitando pedidos para maio", disse.

A Volkswagen pretende participar com 20% do mercado, o que significa dobrar sua fatia em relação a 1994, quando vendeu no varejo 1.300 unidades, o equivalente a 10,8% de um total de 12 mil unidades.

EM OFF

## CARRO CHEIO

### Privatização já

João Batista L.P. Saadi \*

"O problema não é que eles não enxergam uma solução, mas que eles não enxergam o problema", Charles S. Kettering.

Desde a segunda metade dos anos 80, observa-se permanente pressão pela mudança no padrão de intervenção do Estado na economia brasileira.

Um setor que merece das autoridades governamentais ser privatizado são as empresas públicas municipais, de transporte coletivo de passageiros.

No Brasil as seguintes cidades possuem empresas cujo controle acionário é estatal (estado ou município): Diadema, Barueri, Santos, S.B.Campo, Santo André, Ribeirão Preto, Campinas, Araraquara (em São Paulo), mais Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Brasília, Goiânia, Maceió, João Pessoa e Rio Grande.

Merece destaque que temos uma situação única no Brasil: uma empresa pública que também explora uma linha rodoviária. O Departamento Autárquico de Transportes Coletivos, da cidade de Rio Grande, RS, possui 36 ônibus, com 20 ônibus atuando nas linhas urbanas e 16 na linha rodoviária Porto Alegre-Rio Grande.

Se essas empresas são deficitárias, aumentando o déficit público, perguntamos:

1) Por que as empresas dão prejuízo, atuando em igualdade de condições, ou seja, o passageiro paga o mesmo valor da passagem que na empresa particular?

2) Por que essas empresas têm os piores índices de avaliação de desempenho técnico, tais como: frota velha, maior número de funcionários por veículo e funcionários desmotivados?

3) Será que nessas cidades as funções básicas do Estado (saúde, educação, segurança, saneamento etc.) estão sendo oferecidas na sua plenitude à população?

4) Em algumas cidades conhecedoras da má gestão das empresas, constituiu até praxe administrativa incluir no orçamento municipal verbas (leia-se subsídio) destinadas a cobrir o déficit. Então por que não parar de aumentar o déficit, tornando a empresa eficiente, segundo as regras de técnica moderna de administração empresarial?

\* Diretor-executivo da BMG Leasing

### Empreiteiras já operam Rio-Niterói

A Camargo Correa e a Andrade Gutierrez assinaram no apagar das luzes de 1994, dia 29 de dezembro, contrato para administrar e operar a ponte Rio-Niterói por um prazo de 20 anos. As empreiteiras têm seis meses para realizar melhorias na iluminação e assistência médica e mecânica nos 14 km da ponte. A partir daí, os veículos que cruzarem a passagem pagarão pedágio.

O consórcio das duas empresas cotou o menor preço do pedágio - R\$ 0,78 - bem abaixo dos R\$ 2,00 estabelecidos como tarifa máxima pelo Ministério dos Transportes.

Pelo contrato, automóveis pagarão R\$ 0,78, motocicletas R\$ 0,39, e ca-

minhões e ônibus, R\$ 0,78 por eixo. Durante os primeiros quatro anos de concessão, as empreiteiras terão de investir R\$ 55 milhões em obras de conservação e manutenção da ponte e mais R\$ 250 milhões nos 16 anos restantes. Os novos operadores prevêem arrecadar cerca de R\$ 550 milhões com o pedágio durante o prazo contratual.

A escolha da Camargo Correa e Andrade Gutierrez gerou contestações jurídicas. "Por conta disso, outros processos de privatização na área rodoviária vão sofrer atrasos", previu, em dezembro, o então diretor geral do Departamento de Transportes Rodoviários, Italo Mazzoni.



Arq. Technibus

### Socicam amplia terminal

Depois do Terminal Rodoviário Tietê (com obras em conclusão) é a vez de outro terminal de ônibus paulista, o da Barra Funda (foto), entrar em fase de ampliação. As obras, que deverão estar concluídas em 24 meses, vão exigir da Socicam, empresa privada que opera o terminal, investimentos orçados em US\$ 5 milhões, informa Décio Freitas, diretor da Socicam. "De 20 bilheterias vamos passar para 42", acrescenta. Dos recursos, 70% serão

financiados pelo BNDES com prazo de oito anos e dois de carência.

Pertencente à Cia. do Metropolitano de São Paulo, o Terminal Rodoviário Barra Funda ficará nas mãos da Socicam por um prazo de 30 anos.

Segundo Freitas, concluídas as obras, o complexo Barra Funda subirá de 300 partidas diárias atuais para 800. "Vamos transferir linhas do Mato Grosso e interior de São Paulo do Tietê para Barra Funda", diz.

## Scania monta ônibus na Polônia



A Scania já está produzindo ônibus urbanos na Polônia. A primeira unidade (foto) saiu da fábrica em Slupsk no terceiro trimestre de 1994. Idêntico ao MaxCi fabricado na Suécia, com piso baixo, o ônibus polonês é inicialmente montado com chassi e componentes de carroceria importados da Suécia pela Scania Kapena, uma joint venture entre a empresa sueca e a Kapena polonesa, que tem uma longa tradição como encarroçadora. Mais de 250 unidades já foram produzidas e as atividades da Scania na Polônia atendem à sua estratégia de estabelecer operações em novos mercados.

## EMTU tem novos diretores

Márcio Junqueira é o novo diretor presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, EMTU, e Carlos Roberto Doll, o diretor técnico. Os dois nomeados são especialistas na área de transportes públicos. Junqueira foi diretor presidente

da CMTC na gestão Mário Covas na prefeitura de São Paulo, secretário municipal de Serviços e Obras, diretor do metrô paulistano e diretor da Associação Nacional de Transportes Públicos. Doll, ocupou, entre outros cargos, o de gerente do metrô de São Paulo.

Technibus Eventos, empresa do grupo Technibus que organiza e promove a Expobus, será responsável pela organização e comercialização da 1ª FetransRio e 7ª Etransport, promoção da Fetranspor marcada para 2 a 7 outubro de 1995 no Riocentro, no Rio. A mostra deste ano será caracterizada por dois aspectos: terá mais dias para visitação e custo por metro quadrado mais econômico para o expositor.

"Fui um dos apologistas da união da Ford e Volkswagen, em 1987. Na época, foi um mal necessário. Agora, fui defensor do descasamento: afinal, os parceiros não estavam se entendendo nem na cama, nem na mesa" (João Zarif, presidente da Abradif, a entidade que reúne os revendedores Ford).

Resgate da memória fotográfica é o primeiro passo para compor o Projeto Barão de Mauá, iniciativa da Confederação Nacional de Transportes (CNT) para documentar a história do transporte brasileiro de todos os modais.

Quem tiver material fotográfico para contribuir com o projeto pode entrar em contato com a assessoria de imprensa da CNT, fone 061-223-2300.

Outras três etapas vão compor o Projeto Barão de Mauá da CNT com os resgates da memória viva, documental e da história sindical de todos os modais de transporte. Louvável a iniciativa num país que aos poucos, felizmente, trata de resgatar (e preservar) sua história.

## Nielson entrega 1.000º Busscar



A Nielson entregou no fim de novembro a 1.000ª carroceria Busscar para a Viação Garcia, da Londrina, PR. A unidade entregue (foto) é um Jum Buss, modelo Volvo B58, terceiro-eixo, com 44 lugares.

O empresário Belarmino de Ascensão Marta estreou a compra de chassis B10M na versão articulado. Adquiriu junto ao concessionário Vocal, de São Paulo, dez chassis para operação na Rápido Luxo, de Campinas, no interior paulista.

Odacir Klein, deputado federal pelo PMDB-RS, no seu terceiro mandato e ministro dos Transportes do governo Fernando Henrique Cardoso, já presidiu o Banrisul, o banco estadual gaúcho, e chefiou a secretaria da Agricultura do estado.

Os 1.500 ônibus urbanos de Fortaleza vão contar em breve com o chamado GET, gerenciador que controla a receita apurada nas catracas. De início, serão instaladas 100 unidades do GET. O plano é aliviar a evasão de receita e controlar a meia passagem.

# Poltronas para ônibus



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

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

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

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

Inclusive testes de ancoragem realizados e aprovados conforme normas ECE - R80 nos laboratórios TÜV - Technischer Überwachungs Verein na Alemanha.

**companhia teperman de estofamentos**

Rua José Zappi, 255 - Vila Prudente - CEP 03128-140

Cx. Postal 8448 - São Paulo - SP - Brasil

Tel.: (5511) 966-6300 - Fax: (5511) 966-5310/966-5344 - Telex: 1121037 CTEE BR



# Com o pé de novo nas estradas

O ano de 1994 marcou o início da retomada do setor. Empresas resgatam programas de qualidade e renovação de frota

Movimentando-se em um cenário de incertezas e esperanças, no qual a inflação renitente entre 40% e 50% dos três primeiros meses do ano cede espaço à alvissareira Unidade Real de Valor, em março, e finalmente ao Real, em julho, empresas de transporte de passageiros por ônibus de todo Brasil não puderam reclamar muito deste 1994 que passou. Para o setor, os piores dias ficaram nos idos de 1991 e 1992, quando os passageiros desistiram de viajar, por força de arrocho salarial e desempregos galopantes, e o poder público, por sua vez, resolveu fechar de vez os ouvidos aos reclamos por equilíbrios entre custos operacionais e tarifas.

Em 1992, entidades do setor mostravam gráficos e estatísticas com registros de até 77% de defasagem tarifária, nas planilhas aprovadas pelo órgão federal, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, DNER, responsável por autorizações de preços de tarifas em linhas entre estados (nas linhas operadas dentro dos limites de cada estado, a responsabilidade pela aprovação de preços de tarifas é de órgãos estaduais). Em 1993, a defasagem encurtou um pouco, e fechou o ano na marca de 46%. Ainda assim, é grande, afirmam os empresários.

Os registros da Rodonal, entidade que congrega as empresas de transporte interestadual, apontavam, em 1992, uma fuga de passageiros na base de 25% em relação a 1991. Os quatro terminais rodoviários da maior cidade do país, São Paulo (Tietê, Barra Funda, Bresser, Jabaquara), que representam quase 70% dos movimentos para os 25 estados e mais o Distrito Federal, registraram naquele ano embarque de 21,2 milhões de pessoas, comparados com 28,3 milhões de 1991.

Em 1993, passado o susto e sufoco administrativo e financeiro dos dois anos anteriores, onde a supressão de linhas e horários, o corte de funcionários e a



Linhas rodoviárias recuperam passageiros

Foto: Marcelo Spalator

eliminação de programas de renovação de frota deram o tom geral, as empresas começaram a lançar olhos para um futuro mais promissor. Os passageiros não voltaram aos níveis da década de 80, mas não prevaleceu a tendência de queda. Os mesmos terminais assistiram ao embarque de 20,3 milhões de pessoas, representando queda de apenas 4,73%, em comparação a 1992. Em 1994 a defasagem continuou grande, de 32%, mas menor que a de 1993. Os empresários reconhecem: 1994 marcou uma retomada do setor, dizem.

## Fatos novos do ano

No mesmo compasso vivido por outras atividades econômicas do país, as empresas de transporte rodoviário de passageiros de média e longa distâncias vêem luzes no túnel de 1995. Esperam que as autoridades públicas retomem seu esquecido papel de supridoras da infra-estrutura, recuperando e mantendo as estradas em condições razoáveis de tráfego, evitando custos operacionais desnecessários e ainda causando acidentes graves.

Ao mesmo tempo, elas se preparam

para um novo período, marcado pela concorrência mais forte e aumento de exigências de seus clientes, os passageiros.

O acirramento da competição está entrando no setor via licitações realizadas no início de 1994, com base no decreto federal nº 952, de outubro de 1993. Apesar de polêmicas e contestadas judicialmente, as licitações pretendem aumentar as opções de transporte para os passageiros. Reticentes a princípio, os empresários, atualmente, já não encaram de maneira desastrosa as mudanças nos processos de permissão. Porém, discordam das regras usadas

atualmente pelas autoridades. O critério de menor preço para a seleção das vitoriosas nas concorrências públicas, e a não-exigência de qualificação técnica, são os dois itens mais contestados. "O poder público está abrindo espaço para entrada de empresas mal-preparadas e aventureiras", argumentam. "É preciso reestruturar o poder concedente, para que ele possa exercer seu poder de fiscalização, controle e gerenciamento dos transportes de passageiros", dizem orquestrados os maiores transportadores do Brasil, como José Augusto Pinheiro, presidente da Rodonal e diretor da Real Expresso, e Heloísio Lopes, diretor-presidente da Viação São Geraldo, ambas empresas que operam longa distância.

Mesmo não concordando com as atuais regras, essas e outras operadoras também estão participando das licitações. Acreditam estar em desvantagem, mas "isso não é motivo para desistir", como afirma Heloísio Lopes.

É com esse espírito de renovação que terminou o ano de 1994 e começou o de 1995. Os conceitos que começam a ser praticados intensamente são qualidade dos serviços, atendimento especial aos passageiros, "afinal, eles são os nossos clientes", e frota nova na estrada, que rima, finalmente, com menores custos de manutenção.



Neoplan Megatrans  
N 4020 de 14,8 m



# RAI'94, a feira dos ônibus de 15 metros

O comprimento dos ônibus apresentados em Maastricht deu o tom da tendência no mercado europeu para os próximos anos

A Autobus Rai'94, feira de ônibus realizada em Maastricht, Holanda, entre os dias 26 e 31 de outubro, surpreendeu os visitantes com a quantidade de novidades exibidas, porque não se esperava ver produtos novos tão pouco depois da mostra IAA, que aconteceu em Frankfurt, Alemanha, em setembro.

O que mais impressionou e se tornou uma constância nos estandes dos expositores foram os ônibus de 15 m de comprimento. Isso é uma decorrência do fato de Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo) ter permitido recentemente ampliar as opções de comprimento dos ônibus até 15 m. Na Holanda esses ônibus gigantes podem ter legalmente quatro ou três eixos. Para o sistema Interliner (ônibus urbanos com jeito de ônibus de excursão que fazem a ligação entre a periferia e o centro das cidades em horários fixos) desenvolveu-se um tipo especial de veículo de 15 m com poltronas na disposição 2+1.

Entre outros veículos a Kassbohrer expôs pela primeira vez o S 328 DT *double deck* e o S 250 Special, que encontrou boa receptividade entre as operadoras locais por seu preço competitivo.

No estande da Berkhof o atrativo ficou para os grandes ônibus rodoviários que podem ser fornecidos nos comprimentos de 12 m, 13 m, 13,5 m ou 15 m. Um ônibus Interliner de 15 m foi desenvolvido com novo design interno, novos assentos e cores para atender às



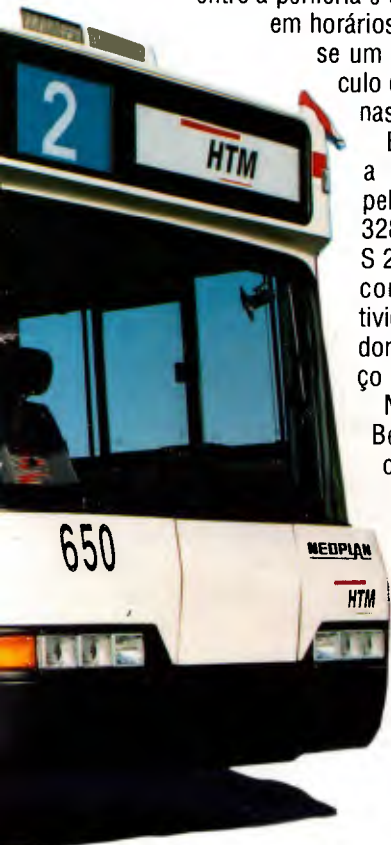
*Setra 328 DT, a novidade da Kassbohrer*



*Interliner de 15 m da Berkhof com novo design e acabamento internos*



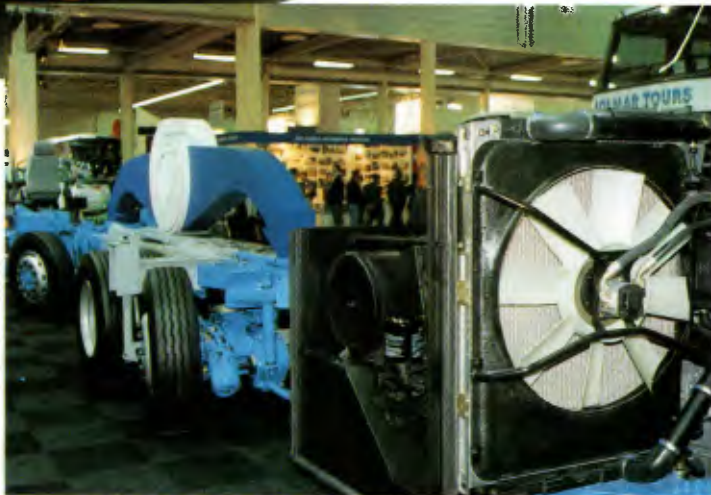
*Berkhof Excellence 3000 HDN de 15 m*





**Bova Futura  
Magnum de  
15 m com 3 eixos**

**Chassi DAF SBR  
3015 WS de 15 m**



**Iveco Euroclass HD:  
"Onibus Rodoviário do  
Ano de 1995"**

**Jonckheere Tricity de  
15 m sobre chassi  
Volvo B10L**



especificações da operadora holandesa VSN. O modelo é derivado do Excellence 500. Mas o produto de maior destaque no estande foi mesmo o Excellence 3000-15 HDN, montado sobre o chassi Megaliner da Neoplan. O ônibus permite número máximo de 95 poltronas e possui motor de 503 hp. O *double deck* Excellence 3000-13,5 HD é montado sobre plataforma MAN, com motor de 370 hp, agora também na versão de 13,5 m de comprimento, de modo que cabem ainda 79 poltronas. Além dos *double decks*, outros veículos também seguem a tendência da clientela: o comprimento é o maior trunfo.

A Bova apresentou o Futura Magnum que, por enquanto, só é montado na versão de 15 m, por racionalização de produção.

Um ano após ser adquirida pelo grupo VDL, a DAF mostrou-se mais vigorosa do que nunca, fazendo vários lançamentos na feira. O produto que mais interesse despertou nas encarregadoras foi a plataforma SBR 3015 de 15 m, com um sistema automático de eixo de arrasto que garante a estabilidade lateral. O chassi SB 200 LPQ tem um novo motor LT 160 LPi, desenvolvido para consumir gás liquefeito de petróleo.

A Iveco comemorou a escolha do seu EuroClass HD como "Ônibus Rodoviário do Ano 1995". O jurado, ao atribuir o prêmio, destacou os aspectos de segurança, resistência da estrutura, uso de materiais para absorção de impactos e sistema de freio superdimensionado do ônibus. Com isso, ficou relegada a segundo plano a apresentação do "chassi de ônibus para fins múltiplos", que permite uma altura de piso de 72 cm, 81 cm ou 140 cm, com opções de comprimento de 10,6 m ou 12 m. Outro modelo mostrado é o Pollicino Down Town de 6,92 m para 42 passageiros, incluindo 9 sentados.

A Dennis britânica mostrou seu inovador chassi Lance SLF (piso super baixo) que se destaca por sua simplicidade. Com esse chassi, o piso tem apenas 32 cm de altura e pode ser rebaixado para 24 cm com um dispositivo especial.

A Jonckheere belga, que agora faz parte do grupo Berkhof, apresentou seu novo urbano de piso baixo Tricity, sobre chassi Volvo B10 L. Para acompanhar a tendência, a empresa também mostrou um ônibus de turismo de 15 m, sobre

plataforma B10 L, derivado do Deauville 65, para 64 passageiros.

A Mercedes mostrou no seu estande o O 100 City, apelidado de "ônibus do cidadão". Outro ônibus mostrado foi o O 814 D, totalmente montado na Turquia, com chassi brasileiro produzido em Campinas e motor da fábrica alemã em Mannheim. Ao ar livre, exibiu seu O 405 NU movido a gás natural. Com seus sete cilindros no teto, tem autonomia para 350 km.

O modelo Neoplan que mais atraiu os operadores foi o Megatrans N 4020, ao lado do Megaliner e do Megacity. Esse veículo é considerado uma boa alternativa aos articulados urbanos.

A Scania foi a Maastricht expor o ônibus urbano DAB de 12 m. A versão com três portas, a do centro com rampa elétrica, oferece 35 lugares para sentar e 41 em pé. A empresa também mostrou seu chassi L 113 CLL de piso baixo. O controle acionário da DAB foi adquirido recentemente pela Scania.

A Smit desenvolveu junto com a DAF um novo ônibus de turismo Centaurus, da classe superluxo, com 15 m de comprimento. A novidade é o eixo dirigível de arrasto que acompanha a direção a velocidades abaixo de 20 km/h. Sua capacidade máxima é de 70 passageiros. O bagageiro desse "over deck" chega a 15,5 m<sup>3</sup>, além de possuir um compartimento para levar 60 pares de esqui. O Centaurus tem versões de 13 m ou 14 m.

Para o sistema Interliner, a Van Hool desenvolveu um ônibus de 15 m, aproveitando a experiência obtida com o rodoviário T 815 CL no mercado americano, onde estão rodando quase 200 veículos com esse comprimento. A versão turismo de 15 m e três eixos para o mercado europeu baseia-se no T 819 Acron. A Van Hool apresentou ainda o ônibus híbrido A 308 H, um midi de piso baixo alimentado por baterias ou gerador a diesel. Outra alternativa é o A 308 CNG movido a gás natural.

A Volvo exibiu em Maastricht, junto com duas carrocerias sobre a plataforma baixa B 10 L, uma articulação extremamente baixa para os futuros ônibus de piso baixo, além de um motor a gás liquefeito. A operadora holandesa BBA, de Breda, teria feito um pedido de 18 chassis B 10B com motor a gás liquefeito THG103.



**Chassi Scania L113 CLL ao lado do urbano DAB**



**Smit Centaurus superluxo de 15 m**



**Van Hool A308H híbrido, alimentado por bateria ou gerador a diesel**



**Volvo B10L piso baixo com carroceria Berkhof**

# Na vida tudo é passageiro...

## PARA A SCANIA O F

*Não é desinteressada a preferência do passageiro pelos ônibus Scania.*

*Quem vai viajar sabe o que quer. E, sempre que possível, escolhe o ônibus que lhe oferece mais conforto, segurança e rapidez. Afinal, o custo da passagem é o mesmo qualquer que seja a marca do ônibus...*

*Esta preferência nacional é consequência direta da avançada engenharia Scania, inteiramente voltada para o cliente.*

### MAIOR CONFORTO

- Vanguarda mundial em desenvolvimento de chassis.
- Suspensão moderna e eficiente.
- Baixo nível de ruídos.

### MAIS SEGURANÇA

- Estabilidade perfeita.
- Ultrapassagens mais rápidas e seguras.
- Sistema de freios de alta eficiência e, opcionalmente, com ABS e retardador eletromagnético.



# PASSAGEIRO É TUDO.

## DESEMPENHO SUPERIOR

- Motores, câmbios e diferenciais adequadamente projetados.

## MELHOR RELAÇÃO CUSTO/BENEFÍCIO

- Tecnologia de ponta que garante os mais elevados índices de produtividade e rentabilidade.

*Confira no seu Concessionário Scania as vantagens exclusivas que ele lhe oferece.*

*E, certamente, como milhares e milhares de passageiros, você também vai optar por Scania – o melhor negócio que existe em ônibus.*

# SCANIA

O ÔNIBUS PRIMEIRA CLASSE

# De mala e cuia

Um lote de 400 ônibus biarticulados e articulados da Volvo vai rodar em Bogotá. Além dos veículos, o Brasil exportará também o know-how da operação integrada

Tinha razão o arquiteto e recém-empossado governador do Paraná, Jaime Lerner, ao afirmar em entrevista (ver *Technibus* nº12) que o Brasil e, mais especificamente, a capital paranaense, dispõe de know-how para exportar seu bem resolvido sistema integrado por ônibus.

No último 8 de dezembro uma companhia batizada de Sistema Metrobus de Bogotá S.A., SMB, assinou contrato de concessão com a prefeitura da capital colombiana para desenvolver, construir e operar o chamado Sistema de Transporte de Massa de Bogotá por um período de 23 anos.

"A SMB vai fornecer um avançado sistema integrado de transporte público baseado no sistema desenvolvido em Curitiba, com quatro corredores principais em Bogotá", diz o diretor de Marketing da Volvo do Brasil, Oswaldo Schmitt, um dos articuladores do contrato.

ção do sistema.

O custo total do projeto será de US\$ 150 milhões - US\$ 104 milhões para os ônibus e US\$ 46 milhões para as obras de infra-estrutura. O Bank of America

financiará US\$ 70 milhões e a International Finance Corporation (IFC) outros US\$ 18 milhões. Os restantes US\$ 62 milhões serão cobertos com aporte de capital dos sócios - US\$ 31

Foto: Silvio Auricchio



## Quem faz o quê na SMB

A SMB é formada por três empresas: Volvo Bus Corporation, da Suécia, Stagecoach Holding, do Reino Unido, e acionistas colombianos reunidos em torno da Corporacion Financiera del Transporte (C.T.F.).

A Volvo, através da subsidiária brasileira, fornecerá 400 ônibus biarticulados e articulados - a empresa se responsabiliza pelo ônibus completo, chassis e carrocerias, estas a cargo da Marcopolo.

A Stagecoach entra na sociedade com a experiência na operação de transporte público no Reino Unido e outros países. Vai assumir com parceiros colombianos as atividades de planejamento e opera-



Curitiba (acima) vai servir de modelo para Bogotá (abaixo, a simulação do sistema na capital colombiana)

Divulgação

## SISTEMA METROBUS DE BOGOTÁ



milhões divididos entre a Volvo e a Stagecoach e US\$ 31 milhões dos acionistas locais.

A SMB assumiu compromisso de cobrar tarifa de US\$ 0,40. A construção do sistema está prevista para ser iniciada em 1995 - a operação plena está programada para 30 meses após o começo das obras, que, segundo Schmitt, deverá ocorrer por volta de junho.

Bogotá tem 6 milhões de habitantes e uma frota de 22 mil ônibus - a maioria com chassis GM/Isuzu encarroçados localmente - pulverizados nas mãos de 19 mil proprietários.

Compromisso:  
tarifa de US\$ 0,40

A contratação da SMB foi o último passo de uma concorrência internacional aberta pela prefeitura de Bogotá para disciplinar o sistema de transporte coletivo na cidade. Segundo Schmitt, das 10 propostas, nove delas, de interessados europeus e norte-americanos, ofereciam sistemas de metrô. "A Volvo Bus, através da Volvo do Brasil, foi a única a apresentar uma proposta de operação por ônibus", garante o executivo.



Schmitt: 32 dias de plantão

A proposta foi atraente por livrar a prefeitura dos investimentos públicos em infra-estrutura (na implantação) e subsídios (na operação). Segundo Jaime Lerner, a implantação de um quilômetro de corredor de ônibus sai por US\$ 800 mil, comparados a US\$ 100 milhões para distância equivalente de um metrô.

As linhas 1 e 2 de Bogotá, exclusivas para ônibus, serão construídas ao lado da linha férrea da capital colombiana.

Schmitt, da Volvo, passou 32 dias na capital colombiana para tratar dos detalhes finais que levaram à assinatura do contrato, acompanhado, permanentemente, por uma empresa de consultoria independente contratada pela prefeitura de Bogotá.



O 3º MAIOR CUSTO  
DAS FROTAS

O MENOR CUSTO  
EM PNEUS



As **BANDAS PRÉ-MOLDADAS VIPAMOLD** da VIPAL, possuem um grande número de opções para a recapagem de pneus radiais e convencionais.

Com desenhos fiéis às bandas originais, os pneus rodam melhor, prolongando sua quilometragem.

E com sua equipe de assistência técnica distribuída por todo país, a Vipal está pronta a prestar toda orientação para a melhor utilização de seus produtos.

Consulte a Assistência Técnica Vipal:  
Porto Alegre (051) 222-0556 Curitiba (041) 346-4048  
São Paulo (011) 829-8988 R. Janeiro (021) 264-9792  
Recife (081) 461-1787 Belo Horizonte (031) 418-1400

CONFIANÇA PARA RODAR TRANQUIL

# RODOFAX CORTA CAMINHO PARA DEIXAR VOCE INFORMADO COM ANTECEDÊNCIA

Rodofax antecipa as notícias sobre o mundo do transporte rodoviário. Quem assina Rodofax sabe com antecedência os fatos que os outros vão saber bem depois.

## Vejam dois exemplos

1 - A Mercedes-Benz apresentou a um seleto grupo de frotistas o protótipo de sua carroceria. Rodofax antecipou o fato na edição número 5

2 - A Paccar americana deve lançar no Brasil, em 1995, seu caminhão Kenworth. Rodofax deu a notícia com um ano de antecedência na edição número 8

**Assine Rodofax e receba informações privilegiadas todas as sextas-feiras até 10h da manhã.**

Assinatura	anual	semestral
	US\$	US\$
<b>São Paulo e Gde. São Paulo</b>	150,00	100,00
<b>Interior do Estado</b>	200,00	135,00
<b>Outros Estados</b>	250,00	170,00

\* Dólar comercial

**RODO FAX** SE O RECEBIMENTO DESTA FAX ACUSAR ALGUMA PALHA LIGUE PARA (011) 826.6700 E PEÇA RETRANSMISSÃO

**BANCO DIBENS**

PUBLICAÇÃO SEMANAL

**Nippondenso no ônibus**  
Um dos maiores fabricantes de ar condicionado do mundo, a japonesa Nippondenso, colocou em teste

**Já está pronta a carroceria Mercedes**

está pronto o protótipo da carroceria Mercedes-Benz, construída em de chassi OF-1620. Sua estrutura Eckrodt, na ocasião, da fechi-bus. "Precisamos ter a parte do mercado de ônibus". A em-

**RODO FAX** SE O RECEBIMENTO DESTA FAX ACUSAR ALGUMA PALHA LIGUE PARA (011) 826.6700 E PEÇA RETRANSMISSÃO

**BANCO DIBENS**

PUBLICAÇÃO SEMANAL

**Estados Unidos**

**200 mil pesados, o novo recorde**

Kenworth, uma das maiores fabricantes de caminhões dos Estados Unidos, estuda a possibil-

**Caminhão Kenworth no Brasil**

abril de 1993 (35,3% das vendas) e 4.938 unidades no primeiro trimestre de 1994 (38,5% do total).

Nome:.....  
 Empresa:.....Cargo:.....  
 End.Comercial:.....  
 Bairro:.....Cidade:.....Estado:.....  
 CEP: .....Telefone:.....Fax:.....

Para demonstração ou outras informações sobre o Rodofax, ligue para (011) 826.6700 ou envie este cupom para o fax (011) 826.6120/826.6602

**RODO FAX**

**TECHNI bus**

RODOFAX É UMA PUBLICAÇÃO DA TECHNIBUS EDITORA LTDA.



## Feliz ano velho



A fera, enfim, revelou-se mansa: 1994 não foi a tragédia que se apregoava para a indústria de ônibus. Foram fabricados 17.391 unidades, quinto melhor resultado do setor em 37 anos de atividades e, rigoro-

samente, um número entre os melhores do mundo. O Brasil é um grande produtor de ônibus porque tem um forte mercado. Foram vendidos internamente em 1994 um total de 12.372 ônibus. Trata-se do quarto melhor resultado desde 1956.

O Brasil é um grande produtor de ônibus também porque é um grande exportador. Em 1994 foram vendidos no exterior 8.281 ônibus, segundo melhor resultado do setor, só superado pelas 9.176 unidades exportadas em 1992.

Com tais credenciais é claro que não se permite às indústrias locais dormir de touca. A Mercedes-Benz, líder absoluta do mercado brasileiro, com 75% da produção, 71% do mercado interno e 93% de todas as exportações, lançou em 1994 sua família O 400, ônibus sintonizados com a modernidade e, principalmente, com as vontades de sua majestade, o cliente.

O rodoviário O 400 chega ao mercado com bons ares de volta às rodoviárias, depois de longos anos de movimentos literalmente magros. De fato, estimulado pelo Real, o usuário voltou a encher os ônibus em 1994. O mês de dezembro foi um porre de crescimento: o Terminal Rodoviário Tietê, o maior do país, regis-

trou 20% mais de passageiros em relação a igual mês de 1993. A Rodoviária Novo Rio cresceu 13%. Houve alguns disparos: nos terminais de São José dos Campos e Mogi das Cruzes, interior paulista, a expansão foi de 40%.

Sem os efeitos danosos da corrosão inflacionária, o passageiro voltou a lotar o ônibus urbano, acelerando a mudança de configuração do tamanho do veículo. Em 1994 mais de 70% dos ônibus urbanos vendidos eram pesados, de 16 toneladas em diante.

A Autolatina, uma das responsáveis pela aceleração do ônibus pesado na aplicação urbana, vivenciou um fato histórico no apagar de 1994. Dia 1º de dezembro as matrizes alemã da Volkswagen e norte-americana da Ford anunciaram o fim do casamento de mais de sete anos das duas marcas no Brasil e Argentina.

Ainda no segmento dos ônibus urbanos pesados, 1994 produziu dois fatos retumbantes: Curitiba, finalmente, decidiu comprar mais 66 gigantesco biarticulados para operar em estações tubo da cidade e a Volvo fechou um inédito contrato com Bogotá, na Colômbia, onde além de biarticulados vai exportar, também, o know-how da operação integrada da capital paranaense.

Para 1995, apesar das licitações de linhas rodoviárias encenadas por recursos judiciais, da crise cambial do México, maior importador de ônibus brasileiro, as perspectivas são boas. As previsões apontam para vendas internas em torno de 14 mil ônibus, um número que tem tudo para se confirmar e manter o Brasil no topo do ranking do consumo mundial de ônibus.



**A** Volkswagen apresentou no final de março o chassi para micro VW 8.140 com aplicação também para carro-forte, ambulância etc. Usa motor MWM 4.10 turbinado com 135 cv. Sai de linha o chassi 7.110.

**A** Ciferal lançou em abril o Cursor, carroceria rodoviária que tem versões 3.20, 3.40, 3.60 e 3.80. Inteiramente em alumínio, o Cursor incorpora design ousado, de estilo limpo e harmonia de linhas, comparável aos mais evoluídos do mercado internacional. Internamente o destaque é o conforto, não o requinte.



**A** Scania do Brasil anunciou o início de desenvolvimento, na Suécia, de um novo chassi articulado, com motor traseiro, destinado ao mercado brasileiro, mais especificamente para atender aos corredores exclusivos de São Paulo. A previsão era ter o protótipo no final de 1994, mas o prazo foi adiado.

**A** Mercedes-Benz mostrou a seletor grupo de frotistas seu protótipo de carroceria construída sobre chassi OF-1620.



Foto: Marcelo Spatolara

**L**ançada a quinta geração da carroceria Flecha Azul, da Viação Cometa, produzida por sua coligada, a CMA. Seis janelas laterais de um só tamanho, poltronas 1/2 e 3/4 não mais rebaixadas e ampliação de espaçamento entre bancos figuram entre as principais mudanças. Cerca de 1.500 carrocerias Flecha Azul foram produzidas pela CMA desde 1983.



Divulgação

**A** Marcopolo introduziu a tecnologia de vidros laterais colados na sua linha de ônibus rodoviários Geração V, lançada na Expobus de 1992.

**A** Mercedes-Benz lançou o monobloco O 400, com muitas modificações em relação à família anterior: novo motor (série 400), design reestilizado, redução de peso, sistema elétrico/eletrônico completamente reprojeto. Internamente, os destaques ficam para o novo porta-pacotes, em peça única de fibra-de-vidro, sistema de ventilação inspirado no avião, luminárias longitudinais e novos bancos, fornecidos pela Teperman.

D. vulgiação



Foto: Milton Shirata

**C**omil mostrou ao mercado o Galleggiante 3.40 com aperfeiçoamentos internos e externos.

**A** Carrocerias Nielson apresentou em Vitória, ES, aos empresários de ônibus brasileiros, protótipo de seu ônibus integral, desenvolvido originalmente para a Autobuses Masa, do México.



Foto: Marcelo Spatafora

**A** Engerauto introduziu a versão Transport III com três portas sobre chassi Ford 1618. A carroceria é indicada para corredores exclusivos e sua virtude é atender a algumas especificações das normas Padron I, mesmo dispondo de motor dianteiro.



Foto: Milton Shirata

**A** Caio trouxe o Projeto Beta, ônibus integral com motor traseiro, monobloco cujo desenvolvimento foi iniciado em 1992 visando aos mercados americano e europeu. O ônibus tem duas versões: LD (*low deck*) com altura de 2,80 m destinado a serviços mais curtos e equipado com motor MWM X 10 e câmbio automático Allison e o HD (*high deck*), com 3,10 m de altura, destinado à aplicação rodoviária, com motor Cummins de 230 cv e transmissão Eaton.

**O**utra novidade mostrada pela Caio foi o Monterrey, rodoviário para aplicação interurbana e desenvolvido para o México, onde a encarroçadora opera associada com a Mercedes-Benz.



Foto: Marcelo Spatafora

**A**inda em 1994 a Caio remodelou completamente sua carroceria micro, agora batizada de Carolina V. Chamam a atenção as linhas arredondadas, sem os cantos das versões anteriores.



Foto: Marcelo Spatolara

O lançamento de grande destaque do ano de 1994 foi assinado pela Marcopolo, com a nova linha Torino Geração V, concebida dentro das especificações da norma R36 da União Européia. A carroceria tem várias aplicações: desde a convencional, sobre chassi OF, até versões articulada, biarticulada, Ligeirinho, 5 portas, aeroporto, Low Entry e Low Floor. O novo Torino chama a atenção por sua maior área frontal envidraçada, com arredondamento na frente e traseira. O Torino pode ser construído com 11,77 m ou 13,20 m de comprimento.

Outro destaque apresentado pela Marcopolo foi a versão Low Driver do modelo rodoviário Paradiso. A carroceria inova em três aspectos: 14 m de comprimento, fora dos padrões brasileiros; adoção de quatro eixos (8x2) e pelo fato de o motorista viajar em cabine exclusiva sob o salão de passageiros. O Low Driver é destinado a mercados externos.



D. Vargueção



Foto: Milton Shirata

A Mercedes-Benz apresenta o primeiro protótipo (monobloco) articulado O400 UPA, equipado com motor traseiro série 449 turbocooler de 300 cv e transmissão Voith modelo Diwa D-863. O destaque é para a articulação - desenvolvida pela própria empresa - dotada de sensor interligado à central eletrônica, para evitar o chamado efeito-canivete.

Já a Mafersa mostrou uma plataforma articulada, modelo M-290A, que utiliza motor Cummins série C de 290 cv. O objetivo da empresa é participar de muitas concorrências previstas para 1995 em São Paulo.



D. V. Vargueção

**A** Nielson reestilizou inteiramente a linha Urbanus, a terceira mudança do produto desde seu lançamento, em 1987. As modificações abrangeram a frente, a traseira e a lateral.



Foto: Milton Shvartz

**A** Scania divulgou duas novidades. O K 113 TL, seu novo chassi rodoviário, previsto para chegar no mercado no início de 1995. Entre as várias inovações está o sistema *comfort shift*, equipamento que permite a mudança eletropneumática das marchas. Já o L 113 CLL, urbano de piso baixo, conhecido com geração FlexCi, chegou, importado, para testes de adaptação às condições brasileiras.

Divulgação



Foto: Marcelo Sapatalora

**A** Thamco traz o Gênesis, marcando sua estréia na carroceria micro, e o Dinamus, atendendo as normas Conmetro I e II, em substituição ao Scorpion.

**A** Volvo pela primeira vez colocou o B10M numa aplicação urbana, em configuração articulada. Com motor de 245 cv, caixa ZF de quatro velocidades e retardador incorporado, a empresa é a única no segmento a ter motor central.

Divulgação



**A** Ciferal começou a produzir o GLS intermunicipal, uma versão com acabamento em relação à versão urbana GLS. Tem chapeamento lateral colado, sem rebites, e piso mais elevado para possibilitar maior volume de bagageiro.

**C**uritiba comemorou 20 anos desde o lançamento do ônibus expresso em canaleta em 1974, o início de uma série de inovações no transporte urbano de passageiros que incluíram os terminais de integração em 1979, as linhas interbairros no mesmo ano e a linha Ligeirinho com as estações-tubo em 1991. O sistema tem frota de cerca de 1.500 veículos e transporta uma média de 25 milhões de passageiros por mês.

Suas dez operadoras realizam 40 milhões de deslocamentos mensais em 250 linhas de ônibus.

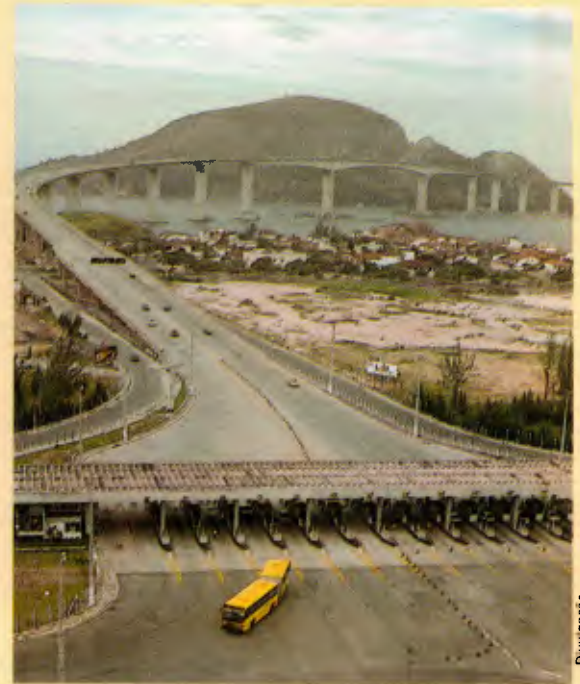
Foto: Silvio Auricchio



Divulgação

**A** capital de Sergipe renovou 40% de sua frota de 260 ônibus a partir de 1990 e implantou mais cinco terminais no seu sistema integrado. Sete empresas operam no sistema, que possui o total de sete terminais e transportam 5,5 milhões de passageiros por mês.

**T**ransportes Coletivos Biguaçu, de Florianópolis, SC, Empresa Vitória, de Fortaleza, CE, e Viação Urubupungá, na Grande São Paulo, implantaram programas de qualidade e produtividade.



Divulgação

**C**om uma frota de 900 ônibus o sistema integrado dos municípios da Grande Vitória - conhecido como Projeto Transcol e criado há dez anos - transporta 9,5 milhões de passageiros por mês. A capital capixaba, uma ilha, ainda não faz parte do sistema, o que gera sobreposição de linhas. A partir do segundo semestre de 1994 o sistema integrado adotou a catraca eletrônica em 10% de sua frota.

**A** Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo, de São Paulo, mais conhecida por sua sigla CMTC, privatizou suas linhas em três etapas. A empresa que demitiu cerca de 16 mil funcionários (60% dos quais foram reaproveitados pela iniciativa privada, segundo a CMTC) tinha uma frota de 2.500 ônibus e transportava aproximadamente 1,5 milhão de passageiros por dia na cidade de São Paulo, mas apresentava um déficit operacional de US\$ 450 milhões anuais.

Foto: Clóvis Cranchi



Divulgação



**A** Útil - União Transporte Interestadual de Luxo, tradicional empresa com frota de 260 ônibus rodoviários e 150 urbanos começa a operar o Trem de Prata na linha São Paulo-Rio em parceria com o Hotel do Frade e Porto Belo, de Angra dos Reis, RJ. O trem revive, com luxo, o prazer da viagem sobre trilhos.

Divulgação



**C**ingapura, cidade-estado, chama atenção do mundo por suas leis rigorosas, notadamente no trânsito. Automobilista que dirigir em corredor de ônibus perde três pontos de um total de 24 que tem como crédito. Quando chegar a zero, sua carteira é cancelada automaticamente.



Divulgação

João Jamil Zarif foi empossado presidente da Associação Nacional de Distribuidores Ford, Abradif. Zarif é presidente do grupo Cia. Santo Amaro de Automóveis.

O empresário Simão Herzokowicz, da Viação Santa Cecília, assumiu a presidência da Transurb, sindicato que reúne as empresas de ônibus da capital paulista, em substituição a José Sérgio Pavani, que comandou a entidade durante 11 anos.



Divulgação

Após gerenciar diversas áreas da Marcopolo durante um período de dez anos, o economista Carlos Zignani foi designado para integrar a diretoria da empresa.



Divulgação

Depois de uma longa e bem sucedida carreira na Fiat brasileira, Roberto Bogus, 49 anos, trocou a diretoria comercial desta empresa, pela mesma função na Mercedes-Benz do Brasil. Formado em Direito, Bogus trabalhou no início da carreira na Ford e na Chrysler e acumulou muitos prêmios na área de marketing durante sua vida profissional.



Divulgação

Carlos Casiraghi, responsável pelos negócios da Marcopolo no México durante os últimos dois anos, foi designado gerente de Vendas para o Mercado Nacional. Casiraghi trabalha na empresa há 21 anos.

Luiz Eugênio Coli é o novo superintendente da Nielson. Coli trabalhou durante 25 anos na empresa de engenharia Tenenge, hoje controlada pela construtora Odebrecht.



Divulgação

O engenheiro Hand Hedlund, de 57 anos, é o novo presidente da Scania do Brasil. Seu antecessor, Ake Brannstrom, retornou à Suécia para ocupar a vice-presidência de Pós-Vendas da Scania Trucks & Buses. Hedlund foi presidente da Scania Argentina desde julho de 1991.



O empresário potiguar Eudo Laranjeiras iniciou a gestão de presidente da Fetronor, federação que congrega empresas alagoanas, paraibanas, pernambucanas e potiguares de transporte de passageiros, com frota conjunta de 7 mil ônibus.



Divulgação

Carlos Roberto Cordaro, um brasileiro que ocupa a vice-presidência de Marketing na matriz da Cummins, em Columbus, EUA, é da opinião de que "no futuro haverá lugar para apenas um fabricante independente de motores pesados; queremos ser o sobrevivente".





Foto: Marcelo Spatola

Roberto S. Scaringella, ex-diretor de Trânsito da Secretaria dos Transportes da cidade de São Paulo, foi escolhido para integrar a Galeria Segurança e Saúde de Personagens de Renome Internacional de 1994, do Centro Internacional de Segurança, Saúde e Recursos Ambientais da Central Missouri State University, nos Estados Unidos.



Divulgação

Fabrizio Beer, que já trabalhou na Lion S.A, e ocupou a presidência da Caterpillar por quatro anos, passa a comandar a diretoria de comercialização da Scania do Brasil.



Foto: Marce o Vigneron - Arq. Assobens

Mauro Saddi, da Sadive, também tomou posse como presidente da Assobens, que congrega os distribuidores Mercedes-Bens.



Divulgação

Clésio Andrade assumiu a presidência da Confederação Nacional do Transporte, CNT, sediada em Brasília. Sua principal meta é consolidar o Serviço Social do Transporte, Sest, e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, Senat.



Divulgação

Um dos tradicionais empresários de Santo André, SP, Duílio Pisaneschi, 52 anos, foi eleito deputado federal pelo PTB com 52 mil votos. O empresário é dono da Viação São José (linhas intermunicipais), Planeta e Galo de Ouro (fretamento). É a primeira vez que Pisaneschi assume cargo público.

## MEMÓRIA



Divulgação

Faleceu Augusto Bruno Nielson, aos 81 anos. Junto com o irmão Eugênio, fundou em 1946 a empresa que mais tarde se chamaria Carrocerias Nielson, hoje com cerca de 2.800 funcionários e produção mensal de 250 ônibus em Joinville, SC.



Divulgação

**C**omeçou a funcionar a Mercedes-Benz Omnibuses México, em Monterrey, México, que exigiu investimentos de US\$ 25 milhões, 85% por conta do Mercedes alemã, 15% assumidos pela brasileira Caio.

**A** Reunidas Turismo e Transporte, de Caçador, SC, compra a Empresa Real de Transporte, de Passo Fundo, RS.

**T**roca de empresas: o grupo carioca Jacob Barata entregou ao grupo Constantino a empresa Nossa Senhora do Socorro, urbana de São Paulo; em troca, recebeu parte (140 ônibus) da urbana carioca Auto Diesel, que passou a operar sob o nome de Viação Marechal.

**O** Grupo Real Expresso criou a Rede Guia, rede de pontos de paradas para ônibus em rodovias, em parceria com o grupo Grau, controlador da rede Petropen.

**A** Ipojucatur, empresa paulista de fretamento e turismo, foi vendida ao empresário Silvio Tamelini, proprietário da Bolsa de Ônibus.

**H**P, Rápido Araguaia, Guarani e Paraúna, quatro empresas de ônibus urbanos de Goiânia, GO, associadas, criaram a Ita Turismo, especializada em serviços de fretamento e turismo, que nasceu com 128 ônibus e plano de chegar a 200 unidades.

**O** grupo Constantino assumiu o controle da Araguari Diesel, revenda Mercedes de Araguari, MG. Também adquiriu a Expresso Sul Americano, (Exsa), de São Paulo, com frota de 30 ônibus.



**E**xpresso Gardenia e Empresa Nossa Senhora Aparecida, operadoras de rotas no sul mineiro, dão exemplo: fun-

dem suas operações para reduzir custos operacionais. "Daqui para frente não há mais monopólios e as empresas terão de ser enxutas e bem administradas", declarou Antônio Afonso Silva, fundador do Gardênia.

**O** grupo Transbraçal (controlador de revenda Sopave e locadora de carros Unidas, entre outros negócios) assumiu a operação de parte dos trólebus da CMTC, de São Paulo.

**A** Lima & Lima, com 58 ônibus em linhas suburbanas no interior paulista, foi comprada pela Coletivos Santinense.

**O** empresário de ônibus cearense Francisco Feitosa de Albuquerque Lima, também presidente do sindicato de empresários local, comprou a Nova Esperança, operadora com 39 ônibus que atende Canindé, CE, famosa pelos 400 mil fiéis que recebe em suas festas.



Divulgação

**A** Empresa Gontijo de Transportes, de Belo Horizonte, comprou a Empresa Santa Rosa, de Uberlândia, MG.

**A** Avel, revenda Volkswagen de São Paulo, fechou 1994 com vendas de 351 chassis 16.180CO. No acumulado desde 1993, a concessionária completou um total de 33 clientes, entre eles a Transdaotro, Urubupungá, Alfa, Viação Guarujá e EPT, empresa pública de Santo André.

**C**riada a Scania Latinoamerica para administrar as operações da Scania na América Latina, incluindo Brasil, Argentina, Peru e México. Seu presidente executivo é Hans Hedlund, que acumula a presidência da Scania do Brasil, coordenadora de todas as atividades da holding.

**A** Viação Garcia, fundada em 1934 no norte do Paraná com o nome de Empresa Rodoviária Heim & Garcia, completou 60 anos de existência. Sua frota atual, de 500 ônibus, roda 5,6 milhões de km mensais. Apesar de moderna, a empresa preserva o passado num museu, em Lodrina, PR, onde cada década de sua existência é contada numa coleção de ônibus.

**A** Expobus'94 foi o destaque entre os eventos dirigidos à área de transportes: reuniu nos pavilhões do Expocenter, em São Paulo, um contingente de 150 expositores e um público de 35 mil pessoas.

**A**té o final de dezembro 20% das obras de duplicação da rodovia Fernão Dias estavam concluídos. A estrada, que liga São Paulo a Minas Gerais, tem 563 km, 473 km do lado mineiro e 90 km na parte paulista. A primeira fase da duplicação (de 267 km), espera-se, deverá estar completada no final de 1995. Para o fim do ano seguinte é prevista a finalização da obra, financiada 50% pelo

Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e 50% com recursos do governo brasileiro.



Foto: Milton Shirata

**O** maior fabricante mundial independente de motores, a Cummins, completou 75 anos de existência. A empresa foi fundada em 1919 por Clessie Cummins, um motorista particular apaixonado por mecânica. A Cummins está em 147 países, incluindo o Brasil, onde produz motores de 70 a 535 hp.



Emmanuel A. P.

**A** odisséia da Transportes Zuca Lopes é atravessar diariamente com seus ônibus as inóspitas estradas entre Timon, na divisa com Teresina, a Tutóia, no litoral maranhense, uma distância de 371 km vencida em penosas 12 horas de viagem.



Emmanuel A. P.

**G**aiola, pau-de-arara ou jardineira, o ônibus-caminhão faz parte da paisagem brasileira. No piso inferior vão as pessoas, no andar de cima, as cargas dos viajantes. Esta gaiola, por exemplo, de 46 lugares, faz regularmente a linha São Bernardo, MA, a Parnaíba, no litoral do Piauí.



## Uma sucuri urbana

Os futuristas da Renault pretendem construir um biarticulado atrelado a um reboque técnico para carregar as baterias e um motor elétrico

**N**a usina de idéias da Renault há uma certeza: as sucuris sobre rodas de uma pista exclusiva. Por isso deram ao projeto o nome de City-Site, o que significa mais ou

menos "rodar pela cidade em pista própria". Não que os engenheiros que trabalham no projeto sejam assim tão alienados a ponto de querer remodelar as cidades para criar espaço para suas sucuris do asfalto. Os três modelos (padrão, capacidade grande, capacidade máxima) têm uma largura de 2,5 m. Pelo menos, os dois veículos menores, com comprimentos de 14,8 m e 20,6 m, se adaptam ao raio de giro padronizado para a Europa. O Maxi Capacite

chega a precisos 22,91 m de comprimento.

Os futuristas da Renault já colocaram sobre rodas diversos superônibus do passado, por exemplo, o articulado PER 180 ou o Megabus de três elementos. Enquanto os modelos de outrora eram

trólebus ou diesel, pretende-se construir os megaveículos do futuro de tal forma que possam circular pelas cidades sem alimentador elétrico aéreo ou motor diesel. A grande novidade desses ônibus é o reboque técnico que seria praticamente igual para as três versões. Segundo os

cálculos técnicos, cabem neste reboque baterias com um peso total de 1,67 t (modelo padrão) a 2,24 t (modelo máxi). O motor elétrico completo, com o conjunto menor de baterias, deverá pesar 4.875 kg e ter um volume de 7,1 m<sup>3</sup>.

No reboque técnico podem ser colocados alternativamente um motor diesel-elétrico ou um tanque de gás natural. As vantagens desse módulo de reboque técnico se tornam óbvias quando este é comparado com botijões de gás colocados no teto do ôni-



*Botijões de gás no teto seriam substituídos por reboque*

# BUSINESS

bus de piso baixo. Podemos imaginar uma solução do tipo módulo de baterias que seria desconectado e substituído por outro recarregado nos postos de reabastecimento. Em relação aos problemas de manutenção e consertos, já não haveria a necessidade de deixar o ônibus durante dias na oficina, bastaria separar apenas o módulo de energia.

Mesmo que essa idéia de uma conexão de separação fácil entre a unidade acionadora e a unidade de transporte pareça irrealizável na prática, já seria um grande progresso a separação espacial de ambas as unidades: o módulo com a tecnologia compacta poderia receber um isolamento acústico perfeito, e muitos problemas dos ônibus de piso baixo - como os bo-tijões de gás no teto ou a caldeira de ar sob o teto - seriam solucionados como por encanto. Haveria apenas a necessidade de instalar alguns cabos de comando para fazer a ligação entre o assento do condutor e o reboque técnico.

No módulo dos passageiros, livre de instalações técnicas, haveria espaço para uma grande variedade de acabamentos. Na Renault fala-se em capacidade para 70 a 200 passageiros, conforme a configuração do equipamento.

Para facilitar o trabalho do motorista nessas serpentes gigantescas, a Renault está tentando dois sistemas de comando: um controla a entrada nos pontos de embarque e desembarque com precisão centimétrica, o outro ajuda o motorista a manter-se corretamente na sua pista na cidade.

Com todo o respeito pela criatividade dos engenheiros e projetistas, ainda falta resolver a parte mais difícil da tarefa: de que maneira vamos conseguir tirar de seu automóvel o cidadão individual, agarrado ao seu veículo particular (apesar de todos os congestionamentos e aumento de impostos), para colocá-lo nesses ônibus?



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

**bgn**  
informática  
SP (011) 542.5200

**RODO TET**  
RJ (021) 532.0324



Fábrica 4'39re

## ENTRE NO CIRCUITO DA QUALIDADE.

Caracterizada pela preocupação de inovar, acompanhando o desenvolvimento tecnológico, a **Tecalon** produz a linha **Tectubo** com máxima qualidade. Os tubos de nylon usados no circuito de freio a ar e circuito pneumático proporcionam redução de peso, diminuição do número de conexões, maior vida útil, facilidade de reparos e montagem quando comparados com sistemas metálicos.

Faça da **Tecalon** sua fornecedora. Você vai vencer em qualidade neste circuito.

 **tecalon**  
BRASILEIRA DE AUTO PEÇAS LTDA

Rua Rego Barros, 729/745  
Vila Formosa - Cep 03460-000  
Fone: (011) 918-9300  
Fax: (011) 271-1502 - São Paulo, S.P.

**'TECNOLOGIA EM NYLON'**



Foto: Marcelo Scatalfoni

**Alarico Carneiro da Cunha**  
(Gerente da Divisão de  
Ar Condicionado da Recrusul)

## Brasil, país do futuro

Quando eu era meninote e já se vão mais de 50 anos, havia na biblioteca de meu pai um livro com um título no mínimo, intrigante - "Brasil, país do futuro"! Intrigante, também, era o autor. Chamava-se Stephan Zweig, um imigrante judeu, fugido de Hitler, que se asilara no Brasil, ou melhor naquele pequeno paraíso chamado Petrópolis, na serra dos Órgãos, de onde descia o Pa-quequer, aquele rio que abre o romance "O Guarani", de José de Alencar. Nunca li o livro de Zweig, mas como meu pai o recomendava a todo mundo, creio que o escriba descrevia o Brasil como o pa-raíso, ou algo próximo a ele. Imagino que o ilustre escritor cedo se desiludiu de nosso país, pois, dois anos depois, ainda segundo meu pai, suicidou-se.

Fico cismando que um homem que conseguiu escapar do inferno da Segun-

da Guerra Mundial para viver no bucolismo de Petrópolis, que conseguiu escrever algo com um título tão ufanista, que se apaixonou tão rapidamente pelo Brasil, só pode ter se matado por desalento e desencanto.

De lá para cá, não me lembro mais de ter ouvido alguém em prosa, verso ou música, cantar "o país do futuro". Pelo contrário, o que tenho ouvido nos últimos 50 anos é que o Brasil está à beira do abismo!

Por uma questão de justiça há de se aportar um interregno de cinco anos neste meio século de trevas - foram os anos de Juscelino, em que o brasileiro se inebriou de democracia e de otimismo, em busca de um lugar ao sol no primeiro mundo.

Durou pouco, esta euforia. Em 1960, Jânio Quadros, com sua insensata renúncia, nos devolveu à escuridão da ditadura, de qual só emergiríamos 25 anos depois.

E emergimos como prisioneiros das masmorras medievais - sedentos de liberdade, mas sem saber como usá-la. Votamos mal e elegemos homens errados e a única coisa que fizeram foi locupletarem-se, corromperem e serem corrompidos. Quase caímos, finalmente, no abismo em cuja beira nos equilibramos por décadas. E eis que acontece o milagre! Emerge das cinzas a figura impoluta de Fernando Henrique Cardoso e como num passe de mágica, o Brasil muda - a inflação é estancada, a cidadania desperta, o amor pela pátria ressurgiu e, assim, chegamos ao apagar das luzes de 1994 - com mais de quatro milhões de brasileiros, só na praia de Copacabana, celebrando o ano da redenção que chegava!

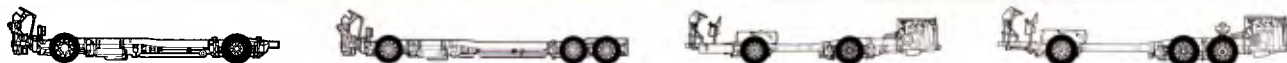
A transmissão de posse serena, o discurso sóbrio do presidente, as figuras austeras de seus auxiliares, a preocupação com a pobreza, a dignidade da primeira dama, o respeito das grandes potências, tudo isto nos leva a crer que chegamos ao limiar de uma nova era. Juntemos as mãos e unamo-nos todos num mutirão para tirar definitivamente nosso país da beira do abismo e fazer do Brasil o país do futuro, como preconizou Stephan Zweig.

# É isso que a Volvo entende por Ativo Circulante.



Exclain

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.



*Ônibus rodoviários Volvo.*

*Maior segurança, conforto,  
confiabilidade e rentabi-  
lidade para sua empresa.*

Na hora de renovar a frota da sua empresa, você procura o melhor retorno para seu investimento. Foi pensando justamente nisso que a Volvo desenvolveu duas opções de ônibus rodoviários: o B10M, de

motor entre eixos e o B12, com motor traseiro e a maior potência do mercado. Ambos nas versões 4x2 e 6x2. Com eles, você oferece a seus passageiros mais conforto, segurança e confiabilidade, sem perder de vista toda rentabilidade que só a tecnologia Volvo pode oferecer. Além disso, você pode comprar pelo Transbanco e pelo Consórcio Nacional Volvo. Da próxima vez que você for renovar a sua frota, lembre-se: o seu capital é muito importante pra ficar parado na oficina. Volvo. Vai mais longe.

## **VOLVO**



# SEU NOVO PONTO DE APOIO EM SÃO PAULO



*Agora as empresas de ônibus sem garagem em São Paulo contam com o apoio do Lava Rápido JVA nos seguintes serviços:  
Lavagem de ônibus (e caminhão) em poucos minutos;  
Descarga sanitária de ônibus.*

**VENHA CONFERIR NOSSOS SERVIÇOS**

