

TECHNII

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM www.revistatechnibus.com.br
EDITORIA LTDA. Ano 19 - Nº 90 - R\$ 18,00



**B12R 8x2, trunfo da Volvo
para reconquistar mercado**



**REESTRUTURADA,
COMIL DÁ SALTO
DE QUALIDADE**



**Marcopolo aposta
nos países emergentes**

**Irizar quer ampliar
fábrica de Botucatu**

**Mascarello ganha
espaço na exportação**

**Bilhetagem agrega
novas aplicações**

**Sustentabilidade
norteia empresa cearense**

**NTU discute mobilidade
na Copa com BRT**


**4º SEMINÁRIO NACIONAL
DE GESTÃO DE FROTAS** 

27 E 28 | SETEMBRO|2010

11º ENCONTRO DAS
EMPRESAS DE
FRETAMENTO
E TURISMO
24, 25 e 26 DE SETEMBRO
Realizado em parceria com **FRESP**

8ª FetransRio
Mobilidade inteligente
10, 11 e 12 de novembro de 2010
Marina da Glória, Rio de Janeiro





Matheus Machado

Engenheiro da ZF do Brasil

www.zf.com.br

Todo mundo que faz algo bem faz por paixão. Foi essa paixão por veículos e máquinas que sempre impulsionou o nosso negócio. A ZF hoje é uma empresa reconhecida pela sua tradição, tecnologia e inovação na produção de sistemas de transmissão, embreagens, eixos, sistemas de direção, componentes de chassis e reversores marítimos, atuando nos mercados de veículos comerciais e de passeio, agrícola, de construção e marítimos. Um reconhecimento que é consequência de um trabalho bem feito, mas sobretudo resultado de um sentimento que nos acompanha há bastante tempo.

ZF. Inovação que movimenta a vida.

Grupo ZF.
É por gostar de máquinas há tanto tempo
que fazemos elas andarem tão bem.

Driveline and Chassis Technology



Vitória em 2014

O Brasil, é consenso, melhorou vários fundamentos de sua política econômica. Domada em 1994, a inflação é patrulhada para que não recrudesça e, com isso, se reinstale a desastrosa corrosão monetária, terrível mal que subtrai o poder de compra, sobretudo das camadas mais pobres da população.

Outro avanço brasileiro foi no reforço de caixa. Com reservas internacionais de US\$ 238,5 bilhões em 2009, o País passou a ter um colchão de amortecimento de crises.

Quem quer que seja eleito ou eleita para dirigir o Brasil no próximo pleito, não poderá abdicar de algumas conquistas feitas nos últimos anos. Combate diuturno à inflação e manutenção de gordas reservas internacionais, por exemplo, são avanços sem margem a retrocessos.

Embora tenham evoluído os mecanismos de controle dos gastos públicos, o Brasil precisa agregar à transparência mais agilidade na execução das obras para que os males da infraestrutura não condenem seu desenvolvimento.

Nesse sentido, a Copa do Mundo de 2014 é um grande desafio. Ao mesmo tempo em que as obras de infraestrutura para a recepção do megaevento requerem celeridade, exigem igualmente uma gestão transparente e honesta dos recursos gastos.

Se exibir tais credenciais, pelo menos fora das quatro linhas o Brasil terá uma vitória assegurada.

Referência em Inovação

Por todo o mundo, os ônibus Irizar são conhecidos como referência em segurança e conforto aos passageiros, confiança e rentabilidade para os clientes.



irizar@irizar.com.br
www.irizar.com.br

Rod. Marechal Rondon, km 252,5 - Botucatu/SP - Brasil
Tel: +55 (14) 3811 8000 - Fax: +55 (14) 3811 8001



DIRETORMarcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br**EVENTOS CORPORATIVOS**Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br**MARKETING**Juliana Rosa
juliana@otmeditora.com.br**REDAÇÃO****Editor**Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br**Colaboradores**

Ariverson Feltrin

Márcia Pinna Raspanti

Renata Passos
renata.passos@otmeditora.com.br**Projeto Gráfico**Artworks Comunicação
www.artworks.com.br**EXECUTIVOS DE CONTAS**Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.brVito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.brGustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.brAlcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br**CIRCULAÇÃO**Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.brRepresentante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - spala@spalamkt.com.br**Tiragem**

8.000 exemplares

Impressão:

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

A edição circula no mês subsequente ao de capa

**Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:**Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
www.revistatechnibus.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:

**SUMÁRIO****LANÇAMENTO**Acaba de chegar ao mercado o novo chassi da Volvo: o B12R 8x2, equipado com motor de 12 litros e potência de 420 cv, além de avançados sistemas de segurança **8****ENTREVISTA**O novo presidente da Volvo Bus Latin America, Luís Carlos Pimenta, revela a estratégia para recuperar o mercado share anteriormente mais expressivo da empresa **10****MAN LATIN AMERICA**Montadora acelera ritmo de produção e espera aumentar o fornecimento de ônibus para uso em aeroportos, devido aos megaeventos que deverão atrair mais passageiros **14****COMIL**A indústria gaúcha prepara um salto de qualidade inédito em sua trajetória e quer se tornar um dos grandes players no País na fabricação de carrocerias para ônibus **16****MARCOPOLO**Passada a crise econômica internacional, as operações do grupo Marcopolo apresentaram vigoroso crescimento tanto no Brasil como no mercado internacional **22****IRIZAR**Empresa anuncia planos para ampliar sua fábrica em Botucatu, interior de São Paulo, e quase dobrar a produção de ônibus **29****MASCARELLO**A indústria paranaense adota nova estratégia e está disposta a aumentar a sua atuação no continente africano e na América Latina **30****SEMINÁRIO NTU**Especialistas em transportes e infraestrutura se reúnem em Brasília para discutir durante o encontro nacional da NTU os projetos de implantação de BRTs **32****BILHETAGEM**Empresas de bilhetagem agregam tecnologias ao segmento urbano e investem no desenvolvimento de sistemas para o setor rodoviário **36****SUSTENTABILIDADE**Transformar o passageiro em aliado é questão de atitude, vocação que faz parte do DNA da Empresa Vitória, sediada em Caucaia, no Ceará **44****MEIO AMBIENTE**A SPTrans em parceria com a Viação Santa Brígida iniciou os testes com um combustível produzido da mistura de diesel de petróleo com diesel de cana-de-açúcar **46****CORREDORES**Após duas décadas e meia desde o início do projeto, entra em operação corredor de ônibus de 12 quilômetros na Grande São Paulo **50****MERCADO**Pelo ritmo atual de 4 mil unidades mensais, a produção de chassis poderá superar a marca de 45 mil neste ano, desempenho estimulado também pelas exportações **52****PORTO ALEGRE**Empresa fundada em 1872 e operadora de ônibus urbanos da capital gaúcha, a Carris investe em renovação e ampliação de frota e se prepara para a Copa do Mundo **54****FRETAMENTO**Ipojucatur adota ferramenta digital que reduz de 45 dias para quatro o tempo para planejar e mapear rotas conforme as necessidades do cliente **56****RODOVIÁRIO**Operações da Viação Cometa, Viação Catarinense, Auto Viação 1001 e Expresso Sul, do Grupo JCA, terão 222 ônibus novos Marcopolo **58****AUTOPEÇAS**Mesmo com o mercado brasileiro aquecido, a Bosch estima que as vendas só vão retomar atingir os níveis pré-crise no próximo ano **61****LEGISLAÇÃO**Foi prorrogado até o fim do ano o prazo estabelecido para que os ônibus rodoviários e urbanos estejam adequados às regras nacionais de acessibilidade **62****ARTIGO | ADRIANO BRANCO**Idealização e abandono do projeto dos transportes metropolitanos são temas tratados pelo perito do setor **64****GUIA DE FORNECEDORES DE PRODUTOS E SERVIÇOS 79****ARTIGO | MÁRCIO SCHETTINO**É mito ou verdade a questão colocada por todos de que as ações ambientais custam caro? **90****SEÇÕES**Editorial **3**Panorama **70**Custos Operacionais **89**



VOLVO. AS MELHORES SOLUÇÕES EM BRT.

Rapidez de implementação, com menores investimentos e a custos operacionais adequados, é isto que faz do BRT o sucesso de pequenas e grandes cidades. A Volvo, líder mundial em sistemas de transporte massivo fornece todo o seu know how, tecnologia e os melhores chassis de ônibus.

A sua linha de veículos oferece produtos específicos a diferentes necessidades, desde os convencionais Volvo B7R e B7RLE, aos modernos B12M e B9SALF articulados e exclusivos bi-articulados.

A Volvo está presente em todos os sistemas BRT da América Latina.

Para saber mais à respeito das soluções para BRT, consulte seu concessionário Volvo mais próximo ou ligue 0800 411050

Apavel (85) 4008-7500 | Autosueco (65) 3611-6700 | Dicave (47) 3249-5000 | Dipesul (51) 2121-8800 | Gotemburgo (75) 3624-2014 | Lapônia (15) 3229-6800
Luvep (27) 2124-1955 | Nórdica (41) 3316-1600 | Rivesa (44) 3261-6400 | Suécia (62) 4005-5959 | Treviso (31) 2126-9200 | Vocal (11) 3933-6000

VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvo.com.br





Volvo põe no mercado super chassi B12 8x2

Indicado para o segmento de turismo, novo chassi tem oito pontos de apoio e dois de tração, configuração que, além de facilitar as manobras, atende às exigências de limites de peso estabelecidos pela lei da balança

■ ARIVERSON FELTRIN

Motor de 12 litros com potência de 420 cv, caixa de câmbio I-Shift, que dispensa pedal de embreagem, dois primeiros eixos direcionais, são algumas características técnicas relevantes do novo chassi da Volvo Bus Latin America lançado no Brasil na primeira semana de agosto. Denominado B12R 8x2, é destinado principalmente à aplicação de turismo.

Como o nome define, o B12R 8x2 tem oito pontos de apoio e dois de tração. Tal configuração, além de facilitar a manobrabilidade, atende às exigências de limites de peso estabelecidos pela lei da balança.

Os chassis 8x2 são idealizados para receber carrocerias Double Decker (dois pisos) e carrocerias Low Driver, configurações muito empregadas em rotas de turismo, fretamento e linhas rodoviárias, sobretudo na Argentina, Chile e Peru.

Definido pela Volvo como "mais avançado e adequado veículo destinado ao segmento de turismo no Brasil e outros mercados sul-americanos", o chassi B12R 8x2 sai da fábrica de Curitiba com uma coleção de itens tais quais computador de bordo para diagnosticar falhas; freio motor "mais potente do mercado", além do câmbio automatizado.

Segundo a Volvo, além da comodidade ao motorista, a caixa I-Shift, ao fazer as trocas de marcha automaticamente, consome "significativamente" menos combustível.

"Proporciona, ainda, mais segurança para a operação, pois o condutor não precisa se preocupar com a troca de marchas, podendo se fixar mais no trânsito", afirma José Luiz Gonçalves, gerente de ônibus rodoviários da Volvo do Brasil.

Ainda de acordo com a Volvo, o B12R 8x2 traz outros ganhos na medida em que vem equipado com arquitetura eletrônica específica para ônibus. O engenheiro de vendas Gilcarlo Prosdócimo traduz: o motorista tem no display do computador de bordo mais de 50 informações do motor, da caixa de câmbio, dos freios, da suspensão e das luzes externas. "Os módulos eletrônicos são interligados em rede, proporcionando maior confiabilidade a todo o sistema elétrico e eletrônico do chassi e um menor número de cabos elétricos".

O engenheiro Prosdócimo ressaltava também outros atributos do B12R 8x2. "A suspensão é totalmente pneumática e controlada automaticamente, com câmaras de ar tipo fole", assinala. "Também está equipado de fábrica com as funções levantamento e rebaixamento total da suspensão e, ainda, de ajustamento, excelentes para garantir conforto e acessibilidade aos passageiros".

Afora itens de série, o B12R 8x2 traz opcionais para quem opera em condições difíceis de trafegabilidade. "O chassi pode, opcionalmente, ser comercializado com o ESP, sigla de Electronic Stability Program, um sistema eletrônico de estabilidade que reduz sensivelmente o risco de capotamento e deslizamento em pistas escorregadias", afirma Luís Carlos Pimenta, o engenheiro paranaense que acaba de assumir a presidência da Volvo Bus Latin America e personagem da entrevista desta edição.

O engenheiro Gilcarlo Prosdócimo lembra também que o desenvolvimento privilegiou a redução de peso: o B12R 8x2 tem "500 quilos a menos que os chassis apresentados pela concorrência".

Ainda de acordo com Prosdócimo, "os novos B12R na versão 8x2 vêm com a mesma tecnologia lançada em 2007 pela Volvo Bus Latin America no modelo 6x2, como caixa I-shift, freio a disco com EBS, freio motor VEB e ainda ESP, o controle eletrônico de estabilidade", conclui o engenheiro de vendas. ■



FICHA TÉCNICA
Volvo B12R (em mm)

Modelo	Normal Driver	Low Driver	8x2
Balanço dianteiro	2.009	2.320	2.320
Dist.entre-eixos de tração e 3º eixo	1.400	1.400	1.400
Balanço traseiro	2.607	2.607	2.607
Comprimento total do chassi	9.266	9.577	9.600
Distância entre-eixos dianteiro	-	-	1.400

A Volvo está no ponto para crescer

Luís Carlos Pimenta, novo presidente da Volvo Bus Latin America, conta com duas contribuições: ônibus desenvolvidos na medida da demanda e surto de pedidos para suprir a mobilidade da Copa



Agosto foi mês de estreia e quebra de tabus nos lados da Volvo, instalada em Curitiba, a organizada capital paranaense. Houve posse do presidente da Volvo Bus Latin America, o experiente executivo Luís Carlos Pimenta, 55 anos de idade. Pimenta, como é chamado, é o primeiro brasileiro a assumir posição de comando da companhia.

Que não se confunda, contudo, estreia com noviciado. Pimenta é bem rodado. Engenheiro mecânico, começou a trabalhar na Volvo em 1979 quando a companhia engatinhava no Brasil. "Comecei como

estagiário", lembra ele, nascido em Ponta Grossa, Paraná, em meados da década de 1950, tempo em que o presidente Juscelino Kubitschek orquestrava a instalação da indústria automotiva no ABC paulista.

Filho do caminhoneiro Nestor Pimenta, que um dia trocou o volante pelo comércio de máquinas de escrever Remington, Pimenta, um aficionado da pesca esportiva, qualquer que seja o tipo de água, mostrou vocação precoce para matemática e física, matérias que lecionaria em colégios e universidades do Paraná.

No negócio Volvo, fez carreira de fôlego. Ele, que desde 2002 respondia por todo o pós-venda das áreas de caminhões e ônibus da marca no continente, passou por múltiplas experiências. Presidiu a Volvo Cars Brasil e, entre outras posições, também dirigiu a Vocal, concessionária de caminhões e ônibus Volvo, sediada em São Paulo, e a Estocolmo Veículos, de Curitiba.

Com a cancha intransferível de conhecer os vários lados do negócio, Pimenta desembarca na Volvo Bus com a missão de revitalizar a marca no mercado brasileiro. ►

novO CAMPIONE



Venha nos visitar e
conhecer toda a
família CAMPIONE.



www.comilonibus.com.br

COMIL

► **Technibus** – *Quais são seus principais desafios à frente da Volvo Bus Latin America?*

Pimenta – O primeiro e maior de todos desafios será reconduzir a marca à posição que ela já teve no passado no Brasil. No final dos anos 1980 chegamos a ter 30% de participação no segmento de ônibus pesados.

Technibus – *Por que a Volvo teve queda na participação de mercado?*

Pimenta – Diria que por falta de produtos ajustados às necessidades do mercado. Nosso portfólio esteve inadequado em relação à demanda.

Technibus – *E como mudar a situação?*

Pimenta – Agora estamos com um cardápio variado. Temos produtos que abrangem os segmentos rodoviário, turismo, e, no nicho urbano, temos chassis para toda aplicação de BRT (Bus Rapid Transit), seja biarticulado, articulado, com piso alto ou piso baixo, ou ainda convencional.

Technibus – *O Brasil é um dos maiores mercados mundiais de ônibus. Como a Volvo reconhece o papel de destaque do País?*

Pimenta – Temos em Curitiba um centro desenvolvimento de chassis. Foi aqui, por exemplo, que nasceu o ônibus biarticulado. Desenvolvemos em Curitiba tanto ônibus que roda no Brasil como os que operam na Argentina, Colômbia, Chile, Peru, Equador, Venezuela e países do Caribe. Temos 400 engenheiros voltados para desenvolver veículos de cargas e componentes e um time de 60 engenheiros dedicados exclusivamente à criação de chassis de ônibus apropriados para as condições da América Latina.

Technibus – *A Volvo do Brasil converteu a matriz que deveria desenvolver aqui um caminhão semipesado. E nasceu a linha VM, deixando-se de depender apenas do segmento pesado. Tal flexibilização poderá acontecer também na área de ônibus?*

Pimenta – Não diria que sim, nem que

não... O grande dilema da Volvo é saber para onde vai caminhar o mercado. Nos últimos 30 anos, o ônibus convencional sempre esteve na corda bamba para ser banido, o que gerou insegurança no sentido de se terem projetos fora do segmento de pesados.

Technibus – *Então diga: quais os próximos passos da Volvo em desenvolvimento de chassis para ônibus?*

Pimenta – É preciso dizer que dentro de um ano e meio, em 2012, com a entrada

“Nossa expectativa é que os pedidos cresçam bastante e que a Volvo acompanhe essa onda expansionista. Temos hoje, entre urbanos e rodoviários, em torno de 15% do mercado de chassis pesados. Queremos mais dois a três por cento. Parece pouco, mas estamos falando de ônibus de alto valor agregado.”

em vigor da norma de emissões Euro V, haverá mudança drástica de todos os produtos. A nova tecnologia favorável ao meio ambiente trará inevitavelmente elevação de despesas. A ureia aumenta o custo por quilômetro rodado. Vamos nos enquadrar às normas. Em paralelo, trabalhamos em algumas frentes. Depois de liberarmos nossos ônibus para rodarem com B30 (diesel mineral, com adição de 30% de biodiesel) entramos na fase de testes com B100. Antes da Copa do Mundo de 2014 poderemos ter no Brasil ônibus híbrido com tecnologia diesel-elétrico, já que estes veículos são produzidos em série na Europa. Uma frota de 400 veículos destes roda na Inglaterra, Canadá e Bélgica. Estamos disputando o

projeto do chassis com outras unidades da Volvo e queremos ser o segundo centro de produção de veículo híbrido. Caso o Brasil ganhe a disputa o projeto terá de ganhar um desenvolvimento local de chassis, porque o veículo europeu é baseado em estrutura monobloco.

Technibus – *Espera-se uma enxurrada de encomendas de ônibus pesados para os projetos de BRT. Quais as perspectivas da Volvo?*

Pimenta – Esperamos já para 2012 as primeiras encomendas de ônibus da safra do sistema BRT das cidades que sediarão os jogos da Copa do Mundo. Nossa expectativa é que os pedidos cresçam bastante e que a Volvo acompanhe essa onda expansionista. Temos hoje, entre urbanos e rodoviários, em torno de 15% do mercado de chassis pesados. Queremos mais dois a três por cento. Parece pouco, mas estamos falando de ônibus de alto valor agregado.

Technibus – *A Volvo, hoje sozinha em biarticulado, está preparada para ter competidores nesse mercado?*

Pimenta – O segmento de chassis biarticulado deverá crescer para uma escala de 200 a 300 unidades por ano com a difusão do BRT. Não é uma escala grande quando se considera que seus componentes não são “comunizáveis” com outros veículos em linha. Sabemos muito bem quanto custa desenvolver tais veículos...

Technibus – *Em que medida o fato de estar em Curitiba, cidade modelo na solução do transporte de qualidade por ônibus, contribuiu para que a Volvo se engajassem em vender não apenas o veículo, mas o sistema e um conceito como um todo?*

Pimenta – Não há dúvida de que Curitiba foi um modelo. Tiramos muitas lições. Foi um aprendizado decisivo e de grande valia para participarmos da implantação de sistemas BRT em outras cidades brasileiras e latino-americanas. ■



EFICIÊNCIA, QUALIDADE E REDUÇÃO DE CUSTO NA OPERAÇÃO DA SUA FROTA.

- . Mais informação para o cliente do transporte.
- . Redução dos custos operacionais.
- . Melhoria na qualidade do serviço com maior regularidade e pontualidade na operação.
- . Monitoramento por Internet e intervenção em tempo real.

A solução para um transporte inteligente passa pela inovação tecnológica.



RECIFE

Av. Cais do Apolo, 222
9º andar, Sala B, Recife Antigo
Fone: 81 3224.5949

SÃO PAULO

Rua Gomes de Carvalho, 1666
15º andar, Vila Olímpia
Fone: 11 3463.5555

Cittati

Conheça melhor
o Gool System pelo site
www.cittati.com.br

Em ritmo acelerado

Entre as oportunidades a serem criadas pelos próximos megaeventos esportivos está o fornecimento de ônibus para os aeroportos, nos quais já operam mais de 120 ônibus Volksbus para o transporte de passageiros



Chassi Volksbus 17.260 EOT com piso baixo utilizado para transportar passageiros nos principais aeroportos brasileiros

Impulsionada pelo dinamismo da demanda do mercado interno, a MAN Latin America atravessa um momento muito especial em seus negócios. Com a linha de produção a todo vapor, a montadora trabalha com a marca de 5.247 chassis de ônibus entregues somente no primeiro semestre, volume 38% superior às 3.808 unidades contabilizadas em todo o ano passado.

“Este ano estamos prevendo a venda de cerca de 9 mil unidades apenas no

mercado doméstico”, comemora Ricardo Alouche, diretor de Vendas e Marketing Nacional e Serviços de Pós-Vendas da MAN Latin America. Diante de uma Europa ainda estagnada e do restante da economia mundial ainda tentando se recuperar do baque da crise econômica, a clientela brasileira não para de ganhar espaço nos negócios da montadora. Hoje, o mercado interno já responde por 90% das vendas da MAN Latin America.

As expectativas para curto e médio

prazo se mantêm promissoras. Eventos como a licitação para a concessão de linhas urbanas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro, em andamento, e a realização da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos no Brasil prometem aumentar ainda mais a demanda local.

“Todo e qualquer processo licitatório desenvolve grande expectativa no mercado, até porque existem possibilidades de novas aquisições. No caso do Rio de Janeiro, há grandes demandas para os segmentos

de veículos urbanos com motorização dianteira e um percentual menor para veículos especiais como low entry”, avalia Alouche.

O executivo lembra que a empresa tem mantido investimentos relevantes no mercado do Rio de Janeiro, trazendo soluções como o modelo 17.230EOD V-Tronic, com transmissão ZF automatizada de 6 velocidades, proporcionando condições de operação mais seguras e custo operacional compatível com os produtos equipados com transmissão mecânica. “Os lotes expressivos devem começar a operar em outubro deste ano”, prevê ele.

Outra experiência da empresa no mercado fluminense tem sido posta em prática com o uso do biodiesel. Em setembro de 2009, a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), em parceria com o governo do Estado do Rio de Janeiro, lançou o programa Biodiesel Olímpico. A iniciativa previa a utilização do combustível B20 em 15 ônibus da cidade do Rio durante 12 meses.

“Cinco desses veículos são modelos VW 17.320 e estão rodando hoje no Rio de Janeiro com a mistura B20, ou seja, com 20% de biodiesel adicionado ao diesel comum. O programa tem como objetivo avaliar a performance, a viabilidade econômica e o desempenho ambiental do uso de biodiesel B20 em frotas de ônibus do Estado do Rio de Janeiro, procurando garantir ao Comitê Olímpico Internacional (COI) um transporte mais eficiente para receber os Jogos Olímpicos de 2016”, explica Ricardo Alouche.

Entre as oportunidades a serem criadas pelos eventos esportivos está o fornecimento de ônibus

As operações da Volkswagen em Puebla estão sendo transferidas para a fábrica da MAN em Querétaro



para os aeroportos. A empresa já contabiliza a entrega de mais de 120 ônibus VW Volksbus 17.260 EOT com piso baixo para o transporte de passageiros nos principais aeroportos brasileiros. Os veículos transportam milhares de pessoas todos os dias entre as aeronaves e as áreas de embarque e desembarque das companhias aéreas.

O projeto teve início em 2009, quando a empresa venceu uma licitação organizada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Só na cidade de São Paulo, 45 Volksbus distribuídos entre os aeroportos de Congonhas e Guarulhos chegam a transportar juntos mais de 28 milhões de pessoas por ano. Os demais veículos estão operando nos aeroportos de Vitória (ES), Manaus (AM), Brasília (DF) e Rio de Janeiro, que também estão entre os mais movimentados do País.

A MAN Latin America possui uma das mais modernas fábricas de caminhões e

ônibus do mundo. O Consórcio Modular, investimento de US\$ 250 milhões, traz para dentro da fábrica os principais fornecedores para a montagem de veículos. Doze anos após sua inauguração, a unidade bate recordes de produção. Em 2009, produziu 44.774 caminhões e ônibus para o mercado doméstico e de exportação.

MÉXICO – As operações de caminhões e ônibus Volkswagen no México estão sendo transferidas da cidade de Puebla para Querétaro, como parte da estratégia de integração da nova empresa, criada no Brasil em 2009 após a compra da Volkswagen Caminhões e Ônibus pelo Grupo MAN. A fábrica de Querétaro fica a 200 km da Cidade do México, a capital do país. Tem 17 mil m² de área construída e 92 empregados, possuindo uma linha de montagem para ônibus, oficina para assistência técnica e um armazém de peças e acessórios. A fábrica hoje monta modelos de ônibus MAN LionsMex 4x2 e 6x2, e seu time de vendas comercializa caminhões e ônibus da marca importados da Alemanha.

Já os modelos Volkswagen oferecidos atualmente a clientes mexicanos são os caminhões VW 8.150 e VW 9.150 e o chassi de ônibus Volksbus 8.150 FEB. Um estoque de veículos Volkswagen garantirá o abastecimento dos distribuidores até que o novo modelo de negócios esteja em plena operação. ■



Chassi 17.230EOD
V-Tronic