

TECHNI
bus

TECHNIBUS - ANO 7 - Nº 42 - R\$8,00

EXPO
BUS
78

Mapa e Guia
dos Expositores



Uma vitrine de soluções para o transporte de amanhã

- Mercedes estreia chassi com motor eletrônico
- Rodoviários K124 e K94 completam Série 4 da Scania
- Volvo exhibe B7R com motor traseiro de 7 litros
- Chassis Volkswagen oferecem versatilidade
- Deutz dirige seu foco ao transporte



- Marcopolo amplia sua linha de urbanos
- Busscar lança Panorâmico DD e novos urbanos
- Caio mostra Millennium, biarticulado e micros
- Century, a arma da Irizar para o segmento rodoviário
- Comil apresenta rodoviário Campione 3.85







Marcopolo

100



Marcopolo

ATINGIMOS UMA NOVA MARCA

A tecnologia em seus processos e a visão de qualidade e produtividade em carrocerias de ônibus fizeram com que a Marcopolo atingisse a marca de 100.000 ônibus fabricados. E, preparada para um futuro de sucesso ainda maior, a Marcopolo desenvolveu uma nova logomarca que materializasse toda agilidade, evolução e seriedade despendidos em suas atividades.



ÔNIBUS 100.000

São estes motivos que fazem da Marcopolo uma empresa destinada a marcar história com inovação.

Venha ver de perto o ônibus 100.000 e outras novidades em nosso estande, no pavilhão vermelho da Expobus.



O pedágio e o bode

Quem mora em outros estados e entra nas rodovias paulistas nota uma diferença: as estradas de São Paulo são melhores, mais bem sinalizadas, bem conservadas, menos assassinas, mais tolerantes com a vida. No entanto, quando se compara as estradas paulistas com as italianas ou argentinas, para ficar na América do Sul, nota-se o quanto São Paulo, em particular, e o Brasil, no geral, estão distantes da qualidade.

Por isso, é com otimismo que se vê o avanço de São Paulo no caminho da privatização das rodovias. De um total de 12 lotes colocados em licitação, nove deles em setembro de 1998 já estavam sendo operados pela iniciativa privada. Trocando em miúdos: de 3,4 mil km, 2.309 km já haviam saído das mãos do estado. Até o próximo dezembro os 1.091 km restantes já estarão emancipados.

O passaporte para o Primeiro Mundo que o Brasil merece passa pela melhoria das estradas. É imperdoável o quadro exibido pelo país, de um dos campeões mundiais de acidentes nas estradas. A privatização tira das costas dos governos a tarefa de cuidar das rodovias. Governos de países de Terceiro Mundo em geral não têm dinheiro nem vocação para tratar de estradas.

Quem rodar pelas estradas de São Paulo neste momento verá uma rara movimentação nos acostamentos e um ritmo frenético de vans, guinchos, tudo para impressionar o usuário. São os novos concessionários privados limpando as áreas lindeiras, cuidando do asfalto, tapando buracos e exibindo multicoloridos carros de resgate. Trata-se de um jogo de sedução. O cliente desses operadores não é mais o governo, mas, sim, o usuário final, entenda-se como tal o automobilista, o caminhoneiro, o empresário de ônibus, enfim, todo aquele que utiliza as estradas.

O usuário reconhece que agora as estradas têm um dono que não é mais o governo. É mais fácil cobrar uma empresa privada do que um governo. Empresas têm nome e sobrenome. Governos costumam esconder-se atrás do anonimato.

Estradas melhores, mais seguras, vigiadas, certamente vão estimular as viagens, reduzir o custo de manutenção dos veículos, embora, num primeiro momento, a expansão do número de postos de pedágios provoque uma onda generalizada de protestos. Para administrar tal onda, nada melhor do que ilustrar com a história do bode.

Era uma vez uma comunidade que vivia no caos. Faltava água, luz e sobravam pernilongos, ratazanas e ruas enlameadas. Até que o administrador baixou uma ordem impondo que cada casa deveria abrigar um bode na sala. Foi um horror. O ruminante exalava um forte odor, o que provocou prontamente a mobilização dos moradores pedindo a expulsão dos animais.

O administrador acatou a ponderação e recolheu os bodes. Os moradores ficaram aliviados e esqueceram os demais problemas da comunidade.

O governador Jaime Lerner tirou o bode da sala quando decidiu, meses atrás, baixar 50% o preço das tarifas dos pedágios. As reclamações perduram, mas certamente com menor ímpeto diante da redução da taxa.

O Brasil privatizado em praticamente todos os setores vitais da economia – portos, estradas, ferrovias, telefonia, eletricidade etc – é um país que vislumbra um amanhã com maior dose de esperança.

O editor

**A COMIL, ORGULHOSAMENTE, APRESENTA,
O MELHOR DOS MELHORES.**

Campione 3.85



**NÃO FECHÉ
NEGÓCIO ANTES
DE CONHECER O
CAMPIONE 3.85,
O TOPO DO TOP.**



COMIL

Rua Alberto Parenti, 1382

CEP 99700-000 - Erechim - RS - Brasil

Fone: (054) 321-6124 - Fax: (054) 321-3314

e-mail: comil@st.com.br

REDAÇÃO

ÍNDICE



APRESENTAÇÃO - A 5ª edição da Expobus, que acontece em São Paulo, SP, de 8 de 12 de setembro de 1998, mostra mais uma vez a força da indústria brasileira de ônibus. A maior exposição de ônibus da América Latina é organizada a cada dois anos pelo grupo Technibus desde 1990

11

LANÇAMENTOS

Mercedes-Benz - A montadora lança três chassis para ônibus, incluindo um com motorização totalmente eletrônica, para manter sua liderança no mercado. Ao mesmo tempo apresenta sua mais recente tecnologia para veículos movidos a gás

13

Scania - Com o lançamento dos rodoviários K124 e K94 de motor traseiro, a empresa completa a família dos ônibus da Série 4, com chassis para atender a praticamente todos os segmentos do transporte coletivo de passageiros

18

Volvo - A montadora de Curitiba exhibe, entre outros produtos conhecidos como o biarticulado, o novo modelo B7R de 16 toneladas, com motor traseiro de 7 litros, para disputar clientes no transporte de curta e média distâncias

20

Volkswagen - Na exposição a única fábrica da marca a dedicar-se a ônibus mostra produtos da linha, como o chassi convencional com motor dianteiro e caixa automática e o micro com bitola dianteira mais larga

24

Deutz - Depois de um longo intervalo, a tradicional fabricante de motores volta a participar de uma exposição no Brasil, desta vez, da Expobus'98, para apresentar uma ampla variedade de motores industriais e para veículos com potência de até 440 kW

24

Marcopolo - A empresa de Caxias do Sul lança carrocerias intermunicipal e urbana e mostra o centésimo milésimo ônibus produzido na sua unidade fabril em meio século de operação, um *double decker*, ao lado da completa linha de ônibus

27

Busscar - A coleção de lançamentos da empresa inclui uma carroceria de dois pisos, a linha de urbanos remodelada, rodoviários com novo visual e um mini micro, que vão compor o total de 22 veículos a serem exibidos

31

Caio - Carrocerias avançadas como Millennium piso baixo, o biarticulado, os pequenos Piccolo e Piccolino formam uma linha de produtos que alia arrojo à modernidade e será apresentada junto com outros veículos

35

Irizar - O sofisticado modelo Century, produzido pela joint venture Irizar/Caio, chega à Expobus para conhecer a primeira reação do grande público ao ingresso de uma encarroçadora estrangeira no mercado

36

Comil - A companhia de Erechim complementa seus recém-lançados rodoviários Campione com o top de linha 3.85, apresentado na exposição junto com os restantes modelos da série e de outros produtos da encarroçadora

40



COMPONENTES E SERVIÇOS

O que o visitante vai encontrar nos estandes em termos de novidades e tecnologia nos diversos segmentos da indústria de ônibus

43

GUIA DOS EXPOSITORES

Mapa e Serviços

51

Relação dos expositores

55

Expositores e seus produtos e serviços

56

SEÇÕES

Ponto de vista 5 Opinião 83 e 84



NOVOS RODOVIA A MAIS AVANÇADA TECNOLOGIA



Quanto mais ônibus fabrica, mais tecnologia a Scania cria. A nova linha Série-4 de chassis rodoviários é o mais recente exemplo dos novos conceitos que a Scania coloca no mercado de ônibus. Para os clientes mais exigentes do mundo.

Evolução tecnológica requer tradição. A tradição Scania de produzir ônibus sempre mais avançados.

VERSATILIDADE DE APLICAÇÃO

O chassi K é o mais famoso ônibus rodoviário da Scania - cerca de 35 mil foram vendidos em todo o mundo. O modelo K Série-4 oferece características ainda muito mais avançadas.

- Motor traseiro de 12 litros, para aplicações rodoviária e de turismo.

- Chassis modulares, nas versões normal e rebaixada.

MOTOR DE 12 LITROS: ALTA PERFORMANCE

- Novos motores de tecnologia inédita, ultra-avançada.

- Duas potências: 360 HP/420 HP.

- Seis cilindros em linha, quatro válvulas por cilindro e cabeçotes individuais.

SCANIA

O ÔNIBUS PRI



ÁRIOS SÉRIE-4: OGIA MUNDIAL EM ÔNIBUS.

- Alto torque e baixas rotações.
- O motor 420 HP, gerenciado eletronicamente, possui uma unidade injetora para cada cilindro.
- Menores índices de emissões e de ruídos, de acordo com as normas Euro 2 e Conama IV.

SOFISTICAÇÃO, SEGURANÇA E CONFORTO

Maior segurança é prioridade

máxima do modelo K124.

- Suspensão dianteira independente e sistema de freios a disco nos eixos dianteiro e de tração no K124 EB.
- Retarder Scania - sistema auxiliar de frenagem (opcional).
- Suspensão a ar de ação progressiva.
- Controle eletrônico de nivelamento da suspensão.

Conheça no Concessionário Scania as vantagens que os novos K124 oferecem.

Você verá que vale a pena dar início a uma aplicação que rende mais e garante rápido retorno ao capital investido.

Escolha o tipo que melhor se adequa à sua operação e entre com tudo. Entre com os novos ônibus Série-4.

Porque a competição é boa para quem tem Scania.

SCANIA

M E I R A C L A S S E

Agrale MA 7.5T e 8.5T. Os chassis que já vêm carregados de vantagens.



QUALITY

Pintura original de fábrica do chassis: preto

- Versatilidade e robustez para os mais diversos encarroçamentos
- Direção hidráulica, embreagem com acionamento hidráulico e reduzido diâmetro-de-giro: agilidade no trânsito urbano
- Freios com acionamento a ar: maior segurança
- Diferencial DANA/80: robustez e vida útil mais longa
- Motores MWM 4.10 T (122 cv e 135cv): desempenho, durabilidade e menor emissão de poluentes
- Caixas de câmbio Eaton FSO 4305A e ALLISON AT 545 automática (opcional)
- Suspensão dianteira com molas de perfil parabólico: maior conforto
- Motor e eixo dianteiro avançados: maior área útil ao encarroçamento
- Distâncias entre-eixos de 3.500 e 4.200 mm



Uma indústria madura

Se alguém disse que o pior cego é aquele que não quer enxergar, dizemos diferente: pior é quem não ousa mudar. A indústria de ônibus mudou e graças a isso está enxergando horizontes menos sombrios. Até poucos anos atrás o setor se preocupava com a sucessão de crises, ora encolhendo, ora espichando. Agora é diferente. A estabilidade econômica operou o milagre de tornar o Brasil mais interessante, menos monótono.

A Expobus, na sua quinta edição sintetiza com destaque esta nova realidade brasileira. De fato, os stands reproduzem a prioridade que as leis de mercado impõem a todos. A abençoada competição forçou o aprimoramento da qualidade dos ônibus. E levou a indústria a responder rapidamente às exigências do mercado.

Os minibus são um dos vários exemplos da adequação à nova realidade. Se até pouco tempo atrás alguém ousasse levantar um dedo a favor da viabilidade dos ônibus de pequeno porte, seria escorraçado e provavelmente chamado de doido. Pois é, nada mais eficaz que as leis de mercado para colocar ordem em casa. A invasão dos chamados perueiros afetou primeiro os brios dos empresários do ônibus, depois mexeu no caixa. Desafiados no bolso, a parte mais sensível do corpo humano, os fabricantes e operadores de ônibus estão reagindo, colocando nas ruas minis e micros que aliam praticidade no trânsito, conforto ao usuário à tarifa competitiva.

No outro extremo, o setor de ônibus também reagiu, lançando, primeiro, os articulados, e, agora, os biarticulados, com 25 metros de comprimento e capazes de atender à demanda em grande escala.

A Expobus é uma grande vitrine de produtos que a cada dois anos proporciona nos pavilhões do Expo Center Norte, em São Paulo, um espetáculo de tecnologia a um público profissional vivamente interessado em observar, examinar, sentir e degustar os ônibus que logo em seguida estarão nas garagens das empresas e nas ruas e estradas brasileiras a serviço dos usuários.

Realizada desde 1990, a Expobus nasceu na era Collor, sob o signo da competitividade. Por isso, cada edição da mostra é cercada da máxima expectativa, alavancada pelas mudanças impostas no cenário econômico. O Brasil definitivamente nunca mais será monótono. A estabilidade da moeda, a globalização, a privatização criaram um passageiro que paga, exige e não se conforma com a indiferença.

Quem se adequou à realidade certamente ganhou o passaporte para o futuro, embora saiba de antemão que a garantia da sobrevivência é a eterna vigilância aos preceitos ditados pelas leis do mercado.

Nos ônibus rodoviários, claro, a situação é a mesma. A competição das vans, dos automóveis, do avião, é o desafio que move fabricantes e operadores às mudanças. O ônibus de dois andares, até bem pouco atrás tido como um produto destinado a viagens turísticas, incorpora-se nas paisagens das estações rodoviárias e das estradas. É gratificante observar o realce, a imponência e o status que um *double decker* proporciona, tirando o convencionalismo do ato de viajar de ônibus.

Estamos convencidos de que a Expobus é o palco que concentra os avanços da indústria de ônibus brasileira, respeitada mundialmente por sua importância econômica. Somos certamente um dos países que mais produz e exporta ônibus no planeta, graças a um mercado interno forte, cada vez mais exigente e impiedoso em relação à monotonia.

Visitar a Expobus, pela importância da indústria brasileira, é uma rotina também para estrangeiros. O ônibus brasileiro roda em algumas dezenas de países do mundo. Está presente praticamente em todos os continentes. Para comprovar, basta consultar as estatísticas publicadas pela Anfavea e Fabus, entidades que reúnem respectivamente as montadoras de chassis e as encarroçadoras.

Em resumo, a Expobus é motivo de orgulho para todos, promotores, expositores, operadores e visitantes em geral.

Desejamos a todos bons negócios em 1998 e já os convidamos, antecipadamente, para a próxima Expobus, no ano 2000.

Marcelo Fontana

Odair Locanto