

TECHNI

bus

ANO I · NÚMERO 0 · MAIO/91



Mercedes chega aos EUA

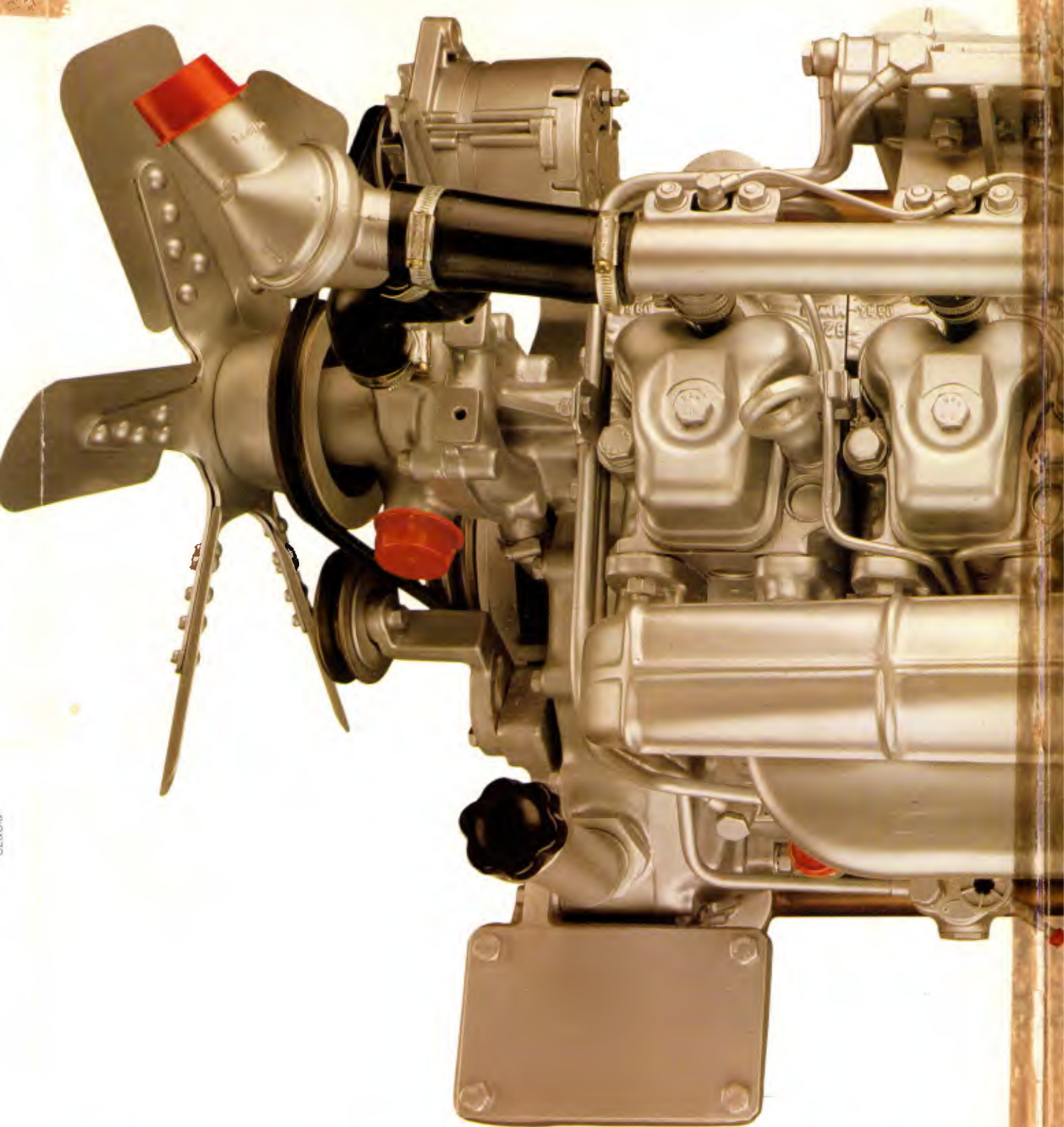
URBANOS

Encomendas disparam

NOVIDADES

Ônibus Autolatina vem aí



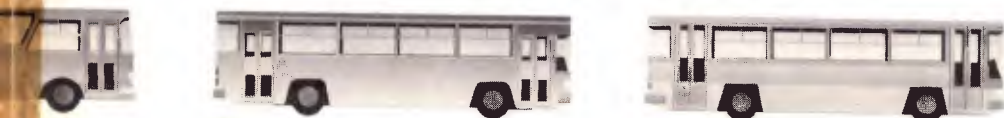


VISTA AÉREA DO PRINCIPAL PONTO DE UM ÔNIBUS.



Nas ruas e estradas do país, o transporte coletivo mostra uma tendência cada vez mais acentuada: frotas de ônibus equipadas com motores diesel MWM. Além de ser facilmente adaptável, o conjunto propulsor MWM em ônibus, proporciona vantagens reais e comprovadas, como: menor consumo de combustível e óleo lubrificante, durabilidade sem precedentes no mercado e manutenção muito simples, facilitada pela intercambiabilidade das peças de reposição. Em outras palavras, um custo operacional muito mais baixo. Já são mais de 35 empresas de ônibus usufruindo destas vantagens.

Para maiores informações, entre em contato com o revendedor MWM mais próximo ou com a MWM, Depto. de Vendas, ramal 319.



MOTORES
MWM
BRASIL
FORÇA DE CONFIANÇA

7679-01051 - Fax: (011) 523-5822 - Telex: 11 21571 MWMM-BR - Tel. (011) 548-0211



CAIO.

45 ANOS DE LIDERANÇA

Há 45 anos a CAIO vem construindo a história das carrocerias de ônibus no Brasil e no exterior.

Atualmente é a maior produtora de carrocerias no mercado interno brasileiro, líder absoluta na produção de ônibus urbanos, e tem uma das participações mais destacadas nas exportações de ônibus brasileiros, principalmente para a América Latina e África. E, sem dúvida, sua linha de produtos tem as melhores características e soluções em conforto, estilo, segurança, qualidade e tecnologia para o transporte coletivo.

CAIO. Uma demonstração marcante de sua participação na história do ônibus brasileiro.



CAIO
TRADIÇÃO EM TRANSPORTE



CIA. AMERICANA INDUSTRIAL DE ÔNIBUS

RUA GUIAÛNA, 550 • CX. POSTAL 14576 • PENHA • CEP 03631
TELEFONE: (011) 295.1011 • TELEX (011) 62072 • FAC: (011) 941.8812 • SÃO PAULO • SP
BOTUCATU: ROD. MARECHAL RONDON, KM 252 • CX. POSTAL 156 • CEP 18600
TELEFONE: (0149) 22.3311 • TELEX (0142) 372 • FAC: (0149) 22.4329 • BOTUCATU • SP

Qualidade não é um negócio passageiro.



A Marcopolo comprova sua liderança em transporte coletivo com a Qualidade Produzida. Ultrapassa seus próprios controles e desenvolve um sistema de produção onde a alta qualidade é assegurada desde os fornecedores. Em cada veículo, centenas de componentes com o padrão Marcopolo. O operador passa a ser um especialista em sua função. É em qualidade. É o trabalho do elemento humano mais confiável, com maior segurança. O transporte com essa tecnologia tem Qualidade Produzida. Conforto Produzido. Sucesso Produzido. Porque para a Marcopolo a qualidade não pára aqui. Atravessa todos os tempos e viaja rumo ao futuro.



MARCOPOLO

O ônibus brasileiro

■ APRESENTAÇÃO ■



Esta é **TechniBus**, uma revista de informação e serviço feita por jornalistas especializados e cujo objetivo é fomentar uma cultura própria para o setor de ônibus, em todas as suas categorias. A parte gráfica, sua outra metade, todavia, não será negligenciada. **TechniBus** será agradável de ler e ver.

Desde a configuração da capa ela será diferente. Para mostrar o veículo de circulação mais importante



do país como se deve, a capa foi duplicada para acolher o ônibus em todo seu comprimento e detalhes.

Para sacramentar sua vocação de órgão prestador de serviços, **TechniBus** terá ainda algumas seções inéditas, para melhor informar. O Índice de Anunciantes é uma delas.

Afinal, se uma empresa divulga suas soluções para uma área específica, nada mais justo que informar aos interessados a quem recorrer diretamente.

Outra novidade é a Central de Informações, que dará todo apoio ao leitor na hora do aperto, quando ele



precisa saber como achar a peça ou serviço certo com o endereço certo. E rápido.

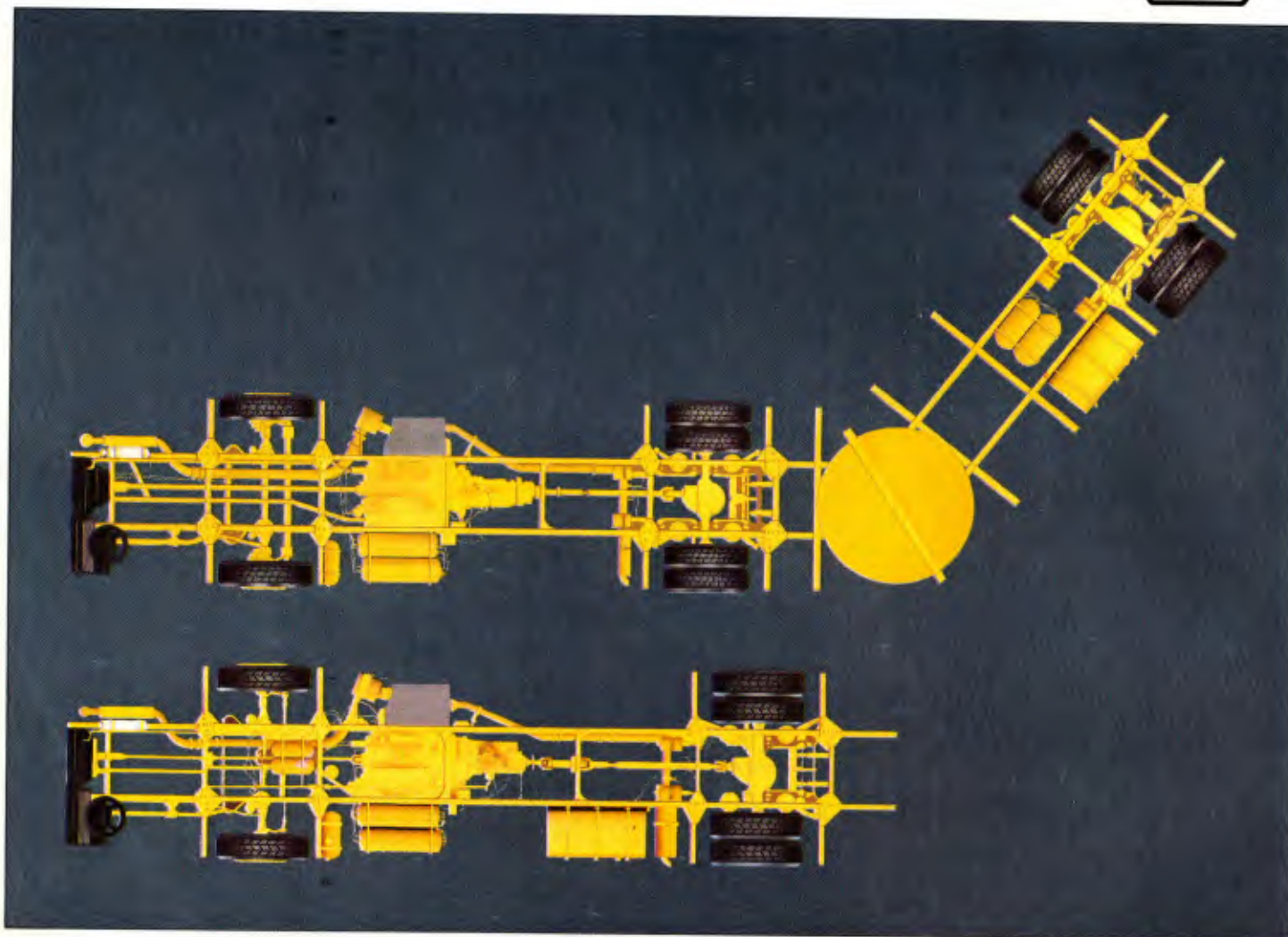
Poupando horas de pesquisa. Para completar, alguns assuntos serão pré-divulgados, através da seção Próxima Edição, cuja função será a de gerar expectativas, abrir novos canais de informação e buscar



o enriquecimento do conteúdo dessas matérias. Mesmo porque, informação é quase tudo.



Excitem



Sistema de Transporte Coletivo.

Em todo o mundo, nos centros urbanos de médio e grande porte, o transporte coletivo é um desafio para autoridades e empresários diretamente ligados ao setor. O problema é praticamente o mesmo em todas as cidades: como oferecer à população um sistema eficiente.

A Volvo, um dos maiores fabricantes mundiais de chassis para transporte de passageiros, já tem uma grande contribuição para a solução deste problema. É o Sistema Volvo B58 de Transporte Coletivo, nas versões padron e articulado.

Desenvolvido com a mais avançada tecnologia, este sistema vem comprovando dia após dia que, aonde a demanda exige veículos pesados, de grande capacidade, ele é a resposta para questões como resistência e rentabilidade.

Em outras palavras, como transportar mais passageiros utilizando menos veículos. Sistema Volvo B58 de Transporte Coletivo. Porque nenhuma cidade pode parar.

VOLVO

ÍNDICE



Mercedes brasileira aceita desafio e entra nos EUA

ESTADOS UNIDOS

15



Ônibus urbanos sustentam otimismo da indústria

PERSPECTIVA

23

NOVIDADE

- Autolatina prepara seu ônibus urbano 19

OPERAÇÃO

- Curitiba inova com o sistema-tubo 20
- Corredor paulistano usa ônibus de cinco portas 20

NEGÓCIOS

- Grupo Ruas compra 1.500 carros urbanos 21

SEÇÕES

Ponto de vista 11 Notas 12 Galeria 22 Opinião 24

EXPEDIENTE

Diretores: Odair Vicente Locanto, Jurandir José de Oliveira e Marcelo Ricardo Fontana.

TECHNI
bus

Diretor
Marcelo Fontana

Editor
Pedro Bartholomeu Neto

Editora-assistente
Ligia Maria Cruz

Consultor
Ariverson Feltrin

Colaboradores
Antonio Marques (texto),
Celso Moraes e Cláudio
Arouca (fotos)

Programação Visual:
Studio 4

Impressão
Editora Abril S/A.

Fotolitos
Grafcolor

Secretaria da Redação
Clarice Kazue Sato

Jornalista responsável
Pedro Bartholomeu Neto
(MTB 12.920)

Publicidade
Marcelo Fontana

Assinaturas
Anual: Cr\$ 5.600,00
(8 Edições)
Pedidos por cheque nominal à TechniBus Editora Ltda.
Exemplar avulso:
Cr\$ 700,00

Administração, Redação, Publicidade e Distribuição:

Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139 - São Paulo, SP

Tel. (011) 67-1770
825-3044
Fax. (011) 67-8173

Circulação: 10.000
exemplares

CGC 65 633 232/0001-22
Registro Jucesp
35209992653

Inscrição estadual:
112 932 190 112

Mercedes-Benz e você. Um trabalho de parceria para proteger o meio ambiente.

Mantenha
seu veículo
bem regulado.



QUALIDADE DO AR

PRO-ECO



A qualidade de vida depende muito do respeito à natureza. Converter esse respeito em atitudes concretas de defesa do meio ambiente é um trabalho que deve ser feito por todos nós.

Manter limpo o ar que respiramos, controlando as emissões veiculares, representa um grande passo nesse sentido.

Esse é um princípio aplicado na prática, e com o máximo empenho, pela Mercedes-Benz. Aqui, a tecnologia avança em estreita sintonia com a preservação ambiental. A ponto de justificar todo um programa específico de ação, o Pró-Eco — Programa Mercedes-Benz

de Tecnologia Ecológica. Uma fonte permanente de novas soluções projetadas em benefício da natureza.

Elas se traduzem em veículos com reduzidos níveis de emissão de poluentes, de acordo com os padrões nacionais e internacionais. E também no emprego crescente de materiais não-tóxicos e recicláveis nos componentes desses produtos e nos processos industriais.

Para a garantia de um ar mais puro, a sociedade deve assumir seu papel nesse esforço. No caso de veículos urbanos, principalmente os ônibus, a perfeita regulação da bomba injetora é importante para a preservação da qualidade do ar. Veículo

desregulado solta fumaça e polui, além de desperdiçar combustível. Por isso, é fundamental que ônibus e caminhões sejam muito bem mantidos, mediante revisões periódicas.

Na luta pela proteção ambiental, a Mercedes-Benz entra com a tecnologia e você cuida para que as características originais de seu veículo sejam preservadas. A qualidade de vida só tem a ganhar com essa parceria.

Mercedes-Benz e você
protegendo o nosso ar



Mercedes-Benz

Tábua de Salvação

Não fosse pelos resultados alentadores levantados na última década pelo transporte de passageiros, a indústria automobilística, hoje não teria onde se escorar em meio a esse mar de desalento que assolou o país.

O Brasil foi nocauteado inapelavelmente no *ranking* dos dez maiores produtores mundiais de veículos automotores. Do final da década de 70 até agora, Espanha e Coréia do Sul entraram na nossa frente, deslocando o país da nona classificação para a décima-primeira. Entretanto, a indústria automobilística é pródiga em distribuir riquezas. Generosa arrecadadora de impostos - para cada emprego direto que cria, gera cerca de vinte indiretos. Enfim, as montadoras lançam seus tentáculos positivos sobre toda a atividade econômica.



Deveríamos ter chegado a 2 milhões de veículos produzidos por ano, mas continuamos derrapando numa cifra histórica de 1 milhão de unidades. Uma das raras e poucas exceções nesse cenário de dificuldades é a indústria de ônibus. Todas elas, aliás, expandiram-se nos anos 80, década considerada perdida por muitos analistas do setor automobilístico.

A Mercedes-Benz, líder absoluta do mercado brasileiro, levantou em Campinas, SP, uma grande fábrica, num terreno de 2 milhões de metros quadrados, maior área no mundo onde já se instalou uma unidade fabril de coletivos. A Caio-Companhia Americana Industrial de Ônibus, transferiu-se para Botucatu, também no interior paulista e em grande estilo. A Marcopolo cresceu no Sul e a Nielson se expandiu em território catarinense. A Thamco deu um salto tremendo em pouquíssimos anos. Cornil e Ciferal, superando problemas do passado, estão dando a volta por cima.

No universo das montadoras, não podemos esquecer obviamente da Scania e da Volvo, as duas suecas fabricantes de chassis para ônibus. A primeira já destina mais de 25% de suas vendas domésticas à área de ônibus, enquanto a Volvo coloca 1/5 de sua comercialização interna. A Mercedes-Benz, por sua vez, em 1990 teve no ônibus um de seus pilares de sustentação. A fábrica da estrela de três pontas vendeu no ano passado 36,5% em ônibus, 10 pontos percentuais acima de igual período em 1989.

O Brasil tem seu transporte de passageiros maciçamente movido a ônibus. Seja nas cidades, nas rodovias pelo fato de os metrô serem escassos e os trens terem sido desativados, o fato é que Mercedes-Benz, Scania e Volvo concentram no mercado brasileiro suas maiores vendas mundiais.

Tais fatos, por si só, já justificariam um tratamento jornalístico especializado em ônibus. Entendemos que deveríamos ousar mais e criar uma revista que abordasse apenas o assunto ligado a ônibus. E nasceu **TechniBus**, uma publicação totalmente direcionada ao meio de transporte passageiros do Brasil.

Por isso, a partir de agora, você, terá debruçada sobre sua mesa uma revista que mostrará tudo relacionado a ônibus. Manutenção, produtos, dicas, galeria, notícias das fábricas para os frotistas, dos frotistas para as fábricas e muitos outros temas. **TechniBus** enfim, terá um cardápio rico de informações para premiar empresários, montadoras, fabricantes de autopeças, prefeituras, autoridades de trânsito, universidades e o público que mexe, curte, negocia e lida com ônibus.

Opção infeliz

A prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, que vem complementando com "brilho", junto ao seu seletor plantel de "técnicos", a obra iniciada por Jânio Quadros, de aniquilar a outrora empresa modelo do Brasil, a CMTC, perde uma grande oportunidade de livrar-se definitivamente desse grande abacaxi, privatizando a empresa municipal. O contrasenso é a direção em que a prefeita olha o assunto: o favorecimento de uma classe em detrimento dos direitos da população. Enquanto a CMTC prima pelo pagamento dos melhores salários, o usuário é tratado como mercadoria e a frota agoniza nas garagens.



Solução à baiana

Em Salvador, o secretário municipal Eládio Gomes Silva, dos Transportes, estuda a implantação de uma câmara de compensação tarifária que remunerará as empresas seguindo uma fórmula original. O quinhão de cada uma das concessionárias da capital baiana seguirá uma equação que combinará 80% da quilometragem rodada e 20% do índice de passageiros por quilômetro. Já prevendo a aplicação da Lei de Gerson, Eládio acredita que o modelo desencorajará as deixadas de passageiros nos pontos. A iniciativa, todavia, não será acompanhada de um afrouxamento na fiscalização. Só para conferir.

Mais leite no café

O mineiro Ronan Maria Pinto, uma das "crias" do megaempresário Constantino de Oliveira, o *seu* Nenê, está ampliando sua atuação no mercado de ônibus da Grande São Paulo. Ronan incorporou recentemente a famosa Alto do Pari, que durante anos esteve nas mãos de Arnaldo Faerman e Israel Waisberg. Com 16 linhas na capital paulista e transportando diariamente 100 mil passageiros, a Alto do Pari terá muito pouco do que era seu aproveitado. A começar pelo nome, ela atuará sob a denominação de Empresa Paulista de Ônibus; os 130 ônibus, com idade média superior a 10 anos, nem entraram no negócio. Os novos donos trouxeram 130 carros com idade em média em torno de 4 anos.

Outra empresa em poder de Ronan, desde 1º de abril último, é a Zona Sul, frota de 202 carros, que operará sob o nome de Transleste-2. A Zona Sul estava sob intervenção da CMTC, empresa pública paulistana.

Com as duas compras, sobe para oito o número de empresas de ônibus controladas pelo empresário Ronan na Grande São Paulo.

Loteria esportiva

A CMTC, de São Paulo, está levando os prejuízos que contabiliza a cada clássico dos campeonatos de futebol, com a depredação de seus ônibus pelas torcidas. De comum acordo com a Federação Paulista de Futebol, os torcedores munidos de ingressos não pagam mais tarifa. Na



final do campeonato brasileiro de 1990, dos 200 ônibus colocados à disposição das torcidas, nada menos

de 90 toram parcialmente destruídos. Enquanto os "técnicos" da empresa garantiam que a iniciativa já era um sucesso, "as ocorrências baixaram bastante". O último Palmeiras x Corinthians (realizado na segunda quinzena de março) teve um saldo de 45 ônibus danificados. Não era disputa de coisa alguma.

Nova empresa

Está operando há alguns meses em Manaus, a Etama — Empresa Transportadora da Amazônia, que, num só lance, comprou 117 chassis OF 1318, Mercedes-Benz, com carroceria Scorpion, da Thamco. A Etama é novata no ramo de passageiros, mas seus sócios têm tradição no setor de cargas, através da Transjuta, com sede em Belém, e frota com cerca de duzentos conjuntos cavalo-mecânico e carreta. A Transjuta tem contratos expressivos com a CSN — Companhia Siderúrgica Nacional; Albrás e já transportou dormentes para a Ferrovia do Aço.

Ininteligível

Novato ainda no país, o recém-nomeado presidente da Mercedes-Benz do Brasil, Bernd Gottschalk, mostrou durante sua apresentação como é difícil a um cidadão do primeiro mundo compreender a especialíssima lógica brasileira: "Podemos pagar mais aos nossos fornecedores, podemos pagar mais aos nossos empregados, podemos pagar mais impostos, mas não podemos cobrar mais pelos nossos produtos. Eu não entendo."



Sinal quase verde

Depois de ver consolidada sua participação no mercado de ônibus brasileiro — um dos maiores do mundo — a Scania do Brasil já tem sinalização favorável para erguer sua fábrica de ônibus. Em 1990, pela primeira vez na história, a subsidiária brasileira produziu mais ônibus que a fábrica sueca em Katrineholm, por enquanto a única a fabricar apenas ônibus no grupo. As unidades produzidas no Brasil superaram as montadas na escandinávia. No primeiro trimestre deste ano, as 400 unidades vendidas significam um incremento de 32% sobre igual período no ano passado. Esse volume já ultrapassa o *break even* que viabiliza a construção de uma fábrica exclusiva. A decisão parece depender apenas de alguma estabilização no quadro econômico brasileiro. Não vai demorar muito tempo, todavia, para que muita gente perca o estacionamento.

Sem perdas

Enquanto as empresas paulistas choram uma evasão de Cr\$ 30 milhões/mês causada pelos passageiros que não passam pela "roleta", faturamento quase todo desviado para os fliperamas pelos office-boys, o Li-geirinho de Curitiba, um sistema implantado em abril e que usa as estações-tubo como a grande atração, pelo menos nesse aspecto é um sucesso total. Dada a impossibilidade de caronas, os paranaenses acabam de instalar um sistema imune a sonegadores. É a evasão zero.



Furgão Itapemirim

Além do Tribus, a linha de montagem do grupo Itapemirim, em Cachoeiro de Itapemirim, ES, passou a construir também furgões para cargas. Com capacidade para 2 toneladas de carga, o Clip, como é chamado internamente, é encarregado em cima de chassi Agrale Tem motor MWM de 63 cv, de 3 cilindros, caixa de câmbio Clark e um compartimento de carga integrado à cabine, constituindo-se numa peça única, para facilitar as operações urbanas.

O Clip é um antigo sonho de Camilo Cola, que admira a UPS, empresa norte-americana de cargas que opera milhares de furgões integrados nos serviços de coleta e entrega de pequenas encomendas. A lacuna, no Brasil, entre a Kombi e o caminhão leve de 4 toneladas, sempre estimulou Cola a criar seu próprio veículo.

O novo furgão, que terá em 1991 uma produção de 50 unidades, é feito em alumínio. Há duas portas laterais de correr e uma terceira, na traseira, com acionamento convencional. Ainda neste ano a Itapemirim pretende construir alguns Clip com chassi próprio, em desenvolvimento na fábrica de Cachoeiro.

A linha de montagem da empresa tem capacidade para 250 ônibus, mas desde sua abertura, em 1982, já montou um total de 3 mil Tribus, hoje na terceira geração.

Migração carioca

Além dos mineiros, a operação de ônibus em São Paulo também passou a contar com a atuação de um empresário carioca. Jacob Barata, sócio de inúmeras empresas urbanas no Rio, comprou a Empresa Auto Ônibus Guarulhos, frota em torno de 260 ônibus, que pertencia a Pascoal Thomeu, atual prefeito de Guarulhos, cidade da Grande São Paulo. Barata é dono da Guanabara Diesel, considerada uma das maiores revendas de ônibus Mercedes-Benz do país.

Turismo x Expresso

A Turismo Santa Rita, do empresário Jerônimo Ardito, uma empresa modelo quando se fala em boa manutenção, está processando a Expresso Santa Rita, que tem como um de seus proprietários Ronan Maria Pinto, sobrinho do "seu" Nenê, como é chamado o magaempresário Constantino de Oliveira. A briga judicial gira em torno da denominação Santa Rita.

Na verdade, as duas empresas são antigas. Antes, porém, a Expresso Santa Rita se dedicava apenas às operações urbanas, em Santo André, a cidade A do ABC paulista. Com a entrada de Ronan foi criada uma linha intermunicipal, ligando Mauá ao terminal Tietê na capital. Com isso, a Expresso Santa Rita passou a ser uma pedra no sapato de Ardito.

poltronas para ônibus



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

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

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

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

cte

companhia teperman de estofamentos

RUA JOSÉ ZAPPI, 255 - V. PRUDENTE - CEP 03129 - SÃO PAULO - BRASIL
CX. POSTAL 8448 - END. TELEGR. "ESTOFAMENTOS" - TELEX: 11 21037 CTEEBR
TELEFONE: (PABX) - (011) 272-7022 - (011) 273-4716 - FAX: (011) 274-5281



ESTADOS UNIDOS

A ESTRELA SOBE

Mercedes brasileira participa do projeto
Apollo e terá 1.000 ônibus urbanos rodando
nos EUA até 1994

