

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 352 - SETEMBRO/OUTUBRO 1993 - CR\$ 650,00



## ESQUENTA A GUERRA DOS PESADOS



Scania lança  
a cabina  
"top line"



Volvo  
importa o  
FH 12 380



Editora TM Ltda

INDÚSTRIA

Novidades das  
encarroçadoras e montadoras

SEGREDO

A nova linha  
leve da Volks

**ESPECIAL**  
Caderno de eventos

**LEIA O QUE O CARLOS ALBERTO FALOU DO CHASSI DE ÔNIBUS FORD. DEPOIS VOCÊ DECIDE.**

*"O pessoal vive me perguntando qual é o melhor **chassi** pro frotista e pro passageiro. Olha que disso eu entendo, modéstia à parte. Pra mim, chassi tem que ser forte, mais comprido, com **longarinas** retas. Tem que ter **embreagem** macia, **câmbio** robusto, mas com engate suave. **Diferencial** que agüente firme e seja de baixa manutenção. **Freios** que a gente confie e durem bastante. **Motor** valente - sem ser gastador - e que tenha vida longa. E pra terminar: uma **suspensão** que conheça o nosso chão, a nossa realidade. Se um chassi com tudo isso tiver ainda **baixo ruído** interno, der **conforto** ao motorista e aos passageiros e garantir uma boa **assistência técnica**, ele é um forte. Ele é um **Ford**. Acho que eu já respondi qual é o melhor chassi. Ou você acha que todo esse elogio é pouco?"*

(Carlos Alberto de O. Medeiros - frotista da Taquatut Taguatinga Transportes de Turismo Ltda. - São Luís, MA)



**Novo chassi de ônibus Ford B-1618. Com tantas vantagens, a próxima parada vai ser na sua frota.**

Conheça as vantagens do Consórcio Entrega Imediata Ford. Todos os consorciados são contemplados na primeira assembléia. Veja também nossos planos especiais de financiamento sem juros e leasing para frotistas.

**ÔNIBUS FORD**



**Pense mais Forte. Pense Ford.**



**REDAÇÃO****Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**

Valdir dos Santos

**Redator Principal**

Gilberto Penha de Araújo

**Redator**

Walter de Sousa

**Colunista**

José Luiz Vitú do Carmo

**Fotógrafo**

Paulo Igarashi

**Serviços Editoriais**

Freelance Comunicações Ltda.

**Arte/Produção**

Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

**Assistente de Arte/Produção**

Lucy Midori Tanaka

**Jornalista Responsável**

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

**Impressão e Acabamento**

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

**DEPARTAMENTO COMERCIAL****Diretor**

Ryniti Igarashi

**Gerente**

Marcos Antonio B. Manhanelli

**Representantes**

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

**Representantes****Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1766

Curitiba-PR

**Rio Grande do Sul**

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fone: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 224-5855

90610-250 - Porto Alegre-RS

**DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO****Gerente**

Mitugi Oi

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO****Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**

Anual (doze edições) CR\$ 7.200,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso CR\$ 650,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. ORT. 1 n° 14 498/85 de 05/12/85.

**Circulação:** 19.500 exemplares

Registrado no 2° Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n° 705 em 23/03/1983; última averbação n° 26.394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno. Uma publicação de

**Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)Fax: **(011) 571-5869**Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53.995.544/0001-05

Inscrição Estadual n° 111.168.673.117



Filiada à ANATEC e à ABEMD

Circula em Novembro/1993

# transporte

**MODERNO**Ano 31 - n° 351 - Setembro/Octubre de 1993  
ISSN n° 0103-1058 - CR\$ 650,00

## SUMÁRIO

**LANÇAMENTOS DA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA**

ABERTURA	<b>19</b>	Sem Brasil-Transpo, TM reúne as novidades
SCANIA	<b>20</b>	Cabina Topline com mais espaço e conforto
VOLVO	<b>24</b>	Cara-chata importado é novidade na Europa
MERCEDES-BENZ	<b>28</b>	Extrapesado 2635 6x4 para mercado da cana
TOLLER	<b>32</b>	Frigosider, baú lonado para produtos resfriados
VOLKSWAGEN	<b>34</b>	Revelado o segredo das cabinas reestilizadas
ASIA MOTORS	<b>36</b>	Coréia manda mais vans e mais picapes ao Brasil

**TRANSPORTES EM DEBATE**

ABERTURA	<b>37</b>	Seminários técnicos, políticos e de negócios
QUALIDADE	<b>38</b>	Evento da TM discute padrão de serviço
VII SIMEA	<b>42</b>	Motor Diesel completa cem anos em evolução
ENTRAM	<b>46</b>	Geipot dá assessoria à revisão constitucional
30 ANOS DA NTC	<b>48</b>	Comemoração acaba em pleitos para o setor

**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS**

CIFERAL	<b>55</b>	Mikron, a nova carroçaria para microônibus Montada sobre chassi VW 7-110, utiliza duralumínio
ETRANSPORT	<b>57</b>	Transportadores aumentam disputa por espaço Estado quer interferir menos e aumentar a competição
LANÇAMENTO	<b>60</b>	Mercedes-Benz mostra o chassi da Década 90 OH 1635 Buggy incorpora inovações tecnológicas
REESTILIZAÇÃO	<b>62</b>	Condottieri recebeu novos itens de modernidade Comil melhora as formas e o padrão de revestimento
IMPORTAÇÃO	<b>63</b>	Mercado recebe três microônibus coreanos Asia Motors chega com idéia de se instalar no Brasil

**SEÇÕES**

Neuto Escreve - 4 Cartas - 8 Atualidades - 10 Produtos - 50 Rumos e Rumores - 53 Última Parada - 64 Balcão - 66

Capa: Foto Paulo Igarashi e Divulgação





NEUTO

ESCREVE

## A busca da qualidade

*Em sua maioria, as pessoas acham perfeitamente natural falharem em 2% a 3% das tarefas que realizam rotineiramente em seus trabalhos — afinal, errar é humano. No entanto, ninguém calça um sapato preto e outro marrom durante 2% a 3% do tempo, e nem entra por engano, em sete noites por ano, na casa do vizinho.*

*Extraída do livro Zero Defects, de H. F. Halpin, e utilizada por um dos apresentadores do Seminário TM sobre “Qualidade e Produtividade nos Transportes”, realizado em setembro, a comparação evidencia a grande distância que separa a cultura tradicional da busca da excelência. A verdade é que tanto a família e a escola como a empresa e o governo não estimulam a perfeição. Pais, professores e dirigentes públicos ou privados contentam-se, na maioria das vezes, com um desempenho apenas satisfatório — e até mesmo medíocre — de seus filhos, alunos ou subordinados.*

*Nas operadoras de transporte, em particular, a situação não é diferente. Por exemplo, no*

*interurbano de passageiros, a exclusividade das linhas e o tabelamento dos preços impedem a oferta de melhores serviços ou de descontos nas passagens. No setor urbano, então, onde o cliente é cativo, praticamente não sobra espaço para a qualidade. No rodoviário de cargas, pelo menos, o cliente não pode queixar-se da ausência de competição. Mas a qualidade acaba igualmente imolada em benefício de fretes cada vez mais irrisórios.*

*O resultado de tudo isso é uma grande frustração do usuário, que nem sempre é percebida a tempo pelo prestador do serviço. Em média, somente 5% dos clientes costumam reclamar. Os outros 95% simplesmente trocam de fornecedor. Desse modo, uma única reclamação é sinônimo de vinte clientes insatisfeitos. Se cada um deles transmitisse seu desapontamento a outros vinte compradores em potencial, no final das contas essa única reclamação significaria 2 400 comentários desfavoráveis.*

*As reclamações só serão evitadas com um serviço cujo desempenho seja capaz de atender às necessidades e às expectativas do consumidor. Tradicionalmente, a indústria tenta atingir esse objetivo controlando, por meio de testes estatísticos, a percentagem de defeitos do produto final. Nos dias de hoje, no entanto, até mesmo a indústria tem substituído cada vez mais o controle do produto pelo aprimoramento do processo de fabricação. No caso particular do transporte, o controle do processo é o único caminho para a qualidade. Como o serviço é produzido ao mesmo tempo que é consumido, não é possível rejeitar um lote de frete.*

*Devido a essa particularidade, se o treinamento de pessoal é importante para a indústria, torna-se fundamental para o transporte. Vendendo um produto intangível, uma transportadora só consegue se diferenciar das concorrentes graças a uma melhor qualidade de sua mão-de-obra e graças à profissionalização, à especialização ou à prestação de serviços logísticos adicionais.*

*Já foi o tempo em que havia empresas cuja única arma consistia em transportar qualquer carga para qualquer lugar do Brasil a qualquer preço. Hoje, o cliente exige que a transportadora, além de especializada, atue como verdadeiro braço do seu departamento de Marketing.*

*Para obter sucesso nessa parceria, algumas empresas estão descobrindo que precisam oferecer prazos de entrega menores e mais confiáveis ou até mesmo suprir linhas de montagem em regime just-in-time, informatizar o acompanhamento de pedidos (EDI), agilizar o processamento de reclamações e reduzir erros de endereçamento e níveis de avarias.*

*Obviamente, nada disso se consegue sem profissionalização. Se o transporte rodoviário de carga fez com sucesso a sua primeira transição — a do carreteiro bem-sucedido para a transportadora de hoje —, é chegada a hora da segunda transição — a da transportadora de hoje para a verdadeira empresa de transporte de amanhã.*

**Prepare-se para ver o maior  
lançamento mundial do ano.**



Exclaim



# Novo Volvo Globetrotter Novidade na Europa.

*A distância entre a Europa e o Brasil finalmente deixou de existir para quem viaja de caminhão. A Volvo está importando o transporte de carga do futuro.*

Novo Volvo FH 12 380. Novo para os europeus, novo para os brasileiros. Pela primeira vez, você vai ver um importado de peso circulando pelas estradas nacionais. Repare bem nos detalhes, porque vai demorar muito tempo até que apareça outro igual. Dentro de um Globetrotter, a tecnologia e a segurança ultrapassaram todas as fronteiras para chegar ao máximo desempenho. Por fora, ele é tudo o que você gostaria de ter. Mais aerodinâmico, muito mais arrojado. Por dentro, não falta nada. A área interna da cabine dá lugar a todo o conforto dos seus sonhos e ainda sobra

espaço para um painel que permite maior visibilidade dos instrumentos. O novo Volvo FH 12 tem cabine com suspensão a ar, motor com injeção eletrônica que permite uma grande economia de com-



bustível e o exclusivo sistema VEB, um sistema de frenagem do motor que reduz o desgaste das lonas de freio. Com o novo Volvo FH 12, você vai levar toda a tecnologia mundial da



Volvo para dentro da sua empresa. Você não sabia que o futuro estava tão próximo. Aqui mesmo no Brasil.



# er FH12 380. Novidade no Brasil.



Exclam

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.



## Leitores cumprimentam TM pelos trinta anos

Em meu nome e em nome de toda a diretoria da Transbrafi, bem como enquanto diretor de Assuntos Técnicos do Sindicamp, gostaria de cumprimentar a toda a família **TM**, que, nesses trinta anos de luta, muito tem feito pelo segmento dos transportes como um todo e, em especial, pelo do transporte rodoviário de cargas, onde o ilustre e eminente jornalista e editor, Neuto Gonçalves dos Reis, se destaca pelas brilhantes reportagens e editoriais levados aos leitores desta conceituada revista. Foi também um militante em nosso meio, quando participou como secretário técnico da NTC, e o fez com muita galhardia e com muito talento. Parabéns a esta grandiosa equipe, e que seus componentes continuem a fazer com que esta casa fique cada vez mais próspera e mais rica de informações, embasadas na realidade e na verdade dos fatos.

**MIGUEL BRANCO**  
Transbrafi Ltda.  
Diretor  
Campinas-SP

Nós do CDO — Clube do Design de Ônibus desejamos parabenizar **TM** pela passagem do trigésimo ano desde seu lançamento na Editora Abril.

Acompanhamos número a número as edições desde os idos de 1979 (por volta da edição n.º 180); portanto, caminhamos juntos desde há quatorze anos.

Lembramos a todos as brilhantes passagens e reportagens de **TM** que contribuíram para o alto grau de informa-

ção relacionada à área de transportes, mais precisamente à dos ônibus, nossa área de atuação (Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo — maio de 1983 e 1.º Prêmio VOLVO de Segurança — agosto de 1987, entre outros).

Também não podemos deixar de registrar as inúmeras reportagens sobre ônibus (desde frotas e empresários até fatos tristes, como acidentes coletivos).

Agradecemos por todas as coberturas do setor, e formulamos votos de sucesso.

**HÉLIO LUIZ DE OLIVEIRA**  
CDO — Clube do Design de Ônibus  
Presidente  
São Paulo-SP

Parabéns pela brilhante marca de trinta anos da revista **Transporte Moderno**. O número de prêmios de jornalismo acumulados em três décadas demonstra o empenho e a disposição de tentar fazer sempre o melhor.

**NEWTON GIBSON**  
Fetracan — Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste  
Presidente  
Recife-PE

O setor de transporte neste país tem, nas páginas de **Transporte Moderno**, ao longo dos últimos trinta anos, sua história registrada e comentada, sempre com muita fidelidade e profundo conhecimento de causa. Por isso, tornou-se leitura obrigatória por parte daqueles que, como nós, fazem do transporte de bens e de pessoas o seu ofício.

Gostaríamos de registrar a nossa admiração pelo trabalho realizado, e de cumprimentar, em nome das empresas que compõem o Grupo São Geraldo, a equipe de **Trans-**

**porte Moderno**, pela passagem desta data de grande significado.

**HELOÍCIO LOPES**  
Cia. São Geraldo de Viação  
Presidente  
Belo Horizonte-MG

Agradeço o amável convite para participar do júri do 26.º Concurso de Pintura de Frotas. Desde há 25 anos participo, de alguma forma, deste evento. Desta vez estarei participando novamente, como *designer*.

Vivenciamos um novo ciclo de identidades visuais, de revitalização das frotas de transporte.

A ociosidade do mercado obriga as empresas a competirem com todos os recursos, e sabemos que o apelo visual é fundamental.

Um forte abraço ao editor de **TM** pelo empenho e pela dedicação que tem dispensado à revista, nestes trinta anos. Parabéns, Neuto, e incansável equipe.

**JOÃO DE DEUS CARDOSO**  
João de Deus Cardoso Arquitetura e Planejamento Visual Ltda.  
Arquiteto  
São Paulo-SP

Recebemos, com satisfação, a edição de **TM** n.º 350, onde foi publicada matéria sobre limpeza de ônibus.

Nós, diretores, e toda a equipe da Limpool, agradecemos a honrosa menção e aproveitamos a oportunidade para parabenizá-los pelos trinta anos de formidável trabalho, e para lhes desejar ainda mais sucesso.

**CLÁUDIA REZENDE**  
Limpool  
Diretora  
São Paulo-SP



Formalizamos nossa admiração pelos trinta anos da revista. Parabéns. É uma forma de ajudar a construir o país.

ANTÔNIO CELSO DE QUEIROZE SOUZA  
Translog Consultoria e Engenharia de Sistemas  
Diretor  
Rio de Janeiro-RJ

Recebi a edição **TM 30 anos** e gostaria de parabenizá-los pelo trabalho contínuo até hoje desenvolvido. Afinal, não são todos os dias em que se comemora uma data como essa. Portanto, deixo registrado meu respeito pelo trabalho dessa perseverante equipe, inclusive nos momentos mais frágeis de nossa economia.

ROBERTO R. MARINHO  
SETCESP — Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de São Paulo  
São Paulo-SP

### Reembolso do quilômetro rodado

Solicito o exemplar **TM** nº 305, a respeito dos critérios de cálculo do reembolso do quilômetro rodado por automóvel de funcionário, no controle do desempenho da frota e na formação e na negociação de fretes.

VALDEMAR COSTA  
Usina Roçadinho  
São Miguel dos Campos-AL

Sua solicitação foi atendida.

### CL & C elogia edição de agosto

Comunico minha satisfação ao receber mais um exemplar da revista **Transporte Moderno**. Agradeço a atenção e parabênzo a todos da redação pelas matérias excelentes, destacando uma reportagem de agosto, que descreve a nova política de parceria da Mercedes-Benz com seus clientes. Espero que continuem com o prestígio de sempre.

FERNANDA G. MEYER  
CL & C Assessoria de Comunicação  
São Paulo-SP

### Homem de Transporte da década de 90

Gostaria de exaltar a alegria dos jovens do setor de transportes pela aprovação da Lei nº 8 706, de 14 de setembro de 1993, criando o SEST e o SENAT.

Reconhecemos que isto só foi possível graças à obstinação, à perseverança e à seriedade de um homem chamado Clésio Andrade.

Navegar entre os monstros da indústria e as insinuantes propostas feitas pelos industriais não foi tarefa fácil. Mas temos certeza de que apenas encorajaram ainda mais o jovem presidente da CNT.

Chegando agora em terra firme, há necessidade de um reconhecimento à altura de sua conquista. Por tudo o que

fez e pela garantia de um futuro brilhante para o setor, o presidente da Confederação Nacional dos Transportes, Clésio Andrade, deveria ser eleito o 'Homem do Transporte da Década'.

Seria a homenagem digna de um bravo e brilhante jovem presidente.

CARLOS ALBERTO MIRA  
Comitê Nacional de Jovens Empresários em Transporte  
Presidente  
São Paulo-SP

### Reserva eletrônica de passageiros

Nos dirigimos a Uds. con relación al nota publicada en la Revista Num. 349/junio 1993, bajo la denominación: "Tecnología põe o pé na estrada".

A tal efecto solicitamos, tengan a bien, remitirnos una mayor información; pues encontramos elementos que resultan de nuestro interés; a saber, empresa y/o sistemas para emisión de reserva electrónica o SEP.

Sin otro particular, y a la espera de vuestra pronta respuesta, saludamos a Uds.

Muy atentamente.

JUAN JOSE RAMON ANTON  
Empresa Anton de Transportes S.A.C.  
Presidente  
Buenos Aires-Argentina

Sua solicitação foi atendida.



**LuK, maciez para quem dá duro na estrada.**



**Embreagens**

**Para Caminhões e Ônibus**



## Premiadas as oito melhores pinturas de frota

O 26º Concurso de Pintura de Frota, promovido anualmente pela Editora TM Ltda., premiou neste ano três empresas de transporte rodoviário de cargas e cinco de transporte de passageiros, em evento que reuniu dezenove concorrentes. A melhor pintura de caminhão ficou com a Transportadora Cometa S.A., de Recife, executada pela Staff Comunicação & Marketing, também de Recife; e a melhor de passageiros foi a da Viação Cidade do Aço, de Barra Mansa (RJ), com trabalho de reestilização da pintura feito há vinte anos pelo mesmo autor, o arquiteto João de Deus Cardoso.

As menções honrosas para a categoria de Cargas ficaram com a Transportadora Rápido Paulista Ltda., de Londrina (PR), e com a Cesa Transportes, de Belo Horizonte. Na categoria Passageiros, as menções honrosas foram



Cidade do Aço e Cometa: melhores pinturas na opinião de cinco especialistas

para o Rodoviário Atlântico S.A., de São Paulo, com pintura criada pelo arquiteto Carlos Antônio Ferro; para a Bracintur Empresa de Turismo Ltda., de Belo Horizonte, em trabalho de Paulo Geraldo Guedes Machado, da Compugrafic Projetos e Design; para a Transportadora Turística Arca, de São Paulo; e para a Agência de Viagens e Turismo Aritana, também de São Paulo.

O concurso foi julgado por cin-

co especialistas na área de Comunicação Visual: o professor Gerhard Wilda, da Escola Superior de Propaganda e Marketing, o arquiteto Roberto Rondino, o arquiteto Roberto Rondino, os jornalistas Ernesto Klotzel, da JMJ Consultoria e Promoções, Michael Karson, da Trencó-Írius, de Bruxelas, Bélgica, e Thomas Timm, diretor do Departamento de Marketing de Repintura Automotiva da Glasurit do Brasil.

DESTAQUE

## SEST-SENAT COMEÇA SUAS ATIVIDADES EM JANEIRO

Uma estrutura mínima e o máximo de terceirização de serviços resumem a filosofia que norteará o funcionamento, a partir de janeiro de 1994, do Sest — Serviço Nacional do Transporte e do Senat — Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, criados no dia 14 de setembro pela Lei n.º 8 706.

A CNT — Confederação Nacional dos Transportes, que sediará e empreenderá as operações das entidades, já aprovou o estatuto, que servirá de regulamento à lei.

O estatuto criou o Conselho Nacional, presidido por Clésio Soares de Andrade, presidente da CNT, que tem como membros os presidentes das federações e das associações a ela filiadas, além de um representante do Ministério da Previdência e outro da CNTTT — Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. Também foram criados quatorze conselhos regionais (ver Quadro), sob o comando das federações, sendo oito para as de passageiros e

seis para as de cargas. Embora haja maior número de conselhos dirigidos por federações de passageiros, as entidades de cargas ficaram com os estados de maior desenvolvimento econômico.

Da mesma maneira que o Conselho Nacional, os regionais também terão representantes do Ministério da Previdência e das federações dos trabalhadores. Fontes da CNT informam que, apesar de alguns desentendimentos, não foi difícil montar as direções dos conselhos regionais. “Agora, a CNT consultará o Ministério da Previdência para apurar os valores que deverão ser repassados às novas entidades a partir de janeiro próximo, antes de pensar em investimentos”, explica uma fonte.

A CNT deverá abrigar em suas instalações, em Brasília, a sede das duas entidades, e os conselhos regionais deverão fazer o mesmo para evitar custos. “Não será possível manter essas entidades sem contratar algumas pessoas, mas a orientação que a CNT vem dando é no sentido de utilizar,

ao máximo, os recursos de terceiros, e de evitar o inchaço”, concluiu.

A expectativa da CNT é a de contar com recursos da ordem de US\$ 200 milhões por ano (10% dos US\$ 2 bilhões que a CNI tem arrecadado anualmente). “Com uma quantia assim, poderíamos construir cinquenta escolas por ano”, exemplifica Sebastião Ubson Ribeiro, presidente da NTC e diretor de Cargas da CNT.

### QUEM PRESIDE OS CONSELHOS

Estados	Entidade	Categoria
AM, PA e AP (N)	Fetranorte	Passageiros
CE, PI e MA (NE1)	Cepimar	Passageiros
RN e PB (NE2)	Fetronor	Passageiros
PE e AL (NE3)	Fetracan	Cargas
BA e SE (NE4)	Fetrabase	Passageiros
GO, DF e TO (CO1)	Fenatac	Cargas
MS, MT e RO (CO2)	Fetramar	Passageiros
MG	Fetram	Passageiros
ES	Fetranscarga	Cargas
RJ	Fetransport	Passageiros
SP	Fetcasp	Cargas
PR	Fepasc	Passageiros
SC	Fetransesc	Cargas
RS	Fetransul	Cargas



# Abasteça sua frota com a tecnologia do futuro.



Shell Card é um sistema totalmente computadorizado, criado pela Shell para atender às necessidades da sua empresa.

Agora os seus motoristas poderão abastecer os veículos utilizando apenas o cartão magnético Shell Card nos postos Shell filiados. O sistema vai registrar eletronicamente todas as informações necessárias para o controle adequado das despesas de abastecimento da sua frota.

Com Shell Card você terá em mãos, semanalmente, sem burocracia e de forma segura, um único documento: o Relatório Gerencial. Ele especifica cada despesa, detalhando — além do total gasto em diesel e/ou lubrificante — o nome do posto, o dia e a hora do abastecimento.

Dirija sua frota para o futuro. Utilize Shell Card na sua empresa e trabalhe com a tecnologia mais avançada ao seu alcance.



No lugar de muitos documentos, o Relatório Gerencial, único, reunindo todas as informações.

Ligue e marque a visita de um representante Shell ao seu escritório.  
Telefones:  
Grande São Paulo - 277-2215  
Outras localidades - (011) 800-2215. Interurbano grátis.

**Shell**  
Card



## Porto de Santos ainda prepara regras do Cap

Ao contrário do que ocorre no Porto de Paranaguá, onde empresas particulares já operam cargas de terceiros, nada havia mudado no Porto de Santos até outubro. A Lei 8 630/93, em vigor desde 25 de fevereiro, só mostrará resultados práticos no porto santista depois que forem definidas as normas de pré-qualificação dos operadores pelo Cap — Conselho de Autoridade Portuária local.

Representantes do Poder Público, dos usuários e dos trabalhadores no Cap já concordaram com o fato de que as regras devem ser simples e mínimas, segundo o presidente do Cap, João Alberto Manaus Correa. Ele não confirma, mas comenta-se que não haverá exigência de capital.

Cerca de 105 empresas com sede em Santos pretendem credenciar-se como operadoras, número que ainda poderá aumentar. As empresas menores, que, por suas próprias características, não podem fazer apólices de seguros muito altos, trabalharão com cargas menos valiosas, afirma José Rodrigues, representante no Cap das prefeituras de Santos, de Cubatão e de Guarujá. Caberá aos clientes a tarefa de seleção do operador de sua preferência.

Este é um dos motivos que tornam difícil para os trabalhadores avulsos concorrerem com os operadores por meio de cooperativas, como prevê a lei. “Mesmo que para as cooperativas as exigências sejam menores, como vamos competir com empresários que têm meios de cuidar da carga desde o navio até o transporte em



Empresas privadas já operam no porto de Paranaguá, o que não ocorre em Santos

terra?”, pergunta Aldo Andrade Silva, secretário do Sindicato dos Conferentes de Santos. As federações de portuários e os avulsos ajuizaram ação de inconstitucionalidade da Lei 8 630 perante do Supremo Tribunal Federal.

## Funcionário público nega negociata

Um economista do Ministério dos Transportes, Lycurgo do Rego Barros de Almeida, julgou pejorativa a afirmação de que “a sanção da nova lei de licitações salvou o ministro dos Transportes de envolvimento em denúncia de negociata”, que consta da notícia “NTC denuncia privilégios em edital de concessões”, publicada na seção *Atualidades* em **TM** 350, de julho de 1993. “Que se registre meu protesto e minha indignação, como também as dos demais membros da equipe de trabalho”, afirmou o economista, em quilométrica carta à redação de **TM**, onde fornece a versão oficial do episódio.

Almeida confirma que o veto presidencial a um dos artigos da Lei 8 666/93 proibiu o Ministério de exigir comprovação de experiência técnica da licitante quando se tratar de pessoa jurídica.

Mas nega a existência de discriminação às empresas nacionais.

“Houve discriminação, sim, mas às licitantes estrangeiras”, afirma. “Elas não podiam usar atestados de seus profissionais, não podiam liderar consórcios e, para participar da licitação, eram obrigadas a comprovar uma experiência anterior na exploração das rodovias”, alega.

Segundo Almeida, o edital de pré-qualificação da licitação para a concessão da Dutra foi preparado antes da sanção da nova lei das licitações. Por isso, teve de ser cancelado, “nunca pela denúncia de irregularidades”, que “eram vazias”. Tanto é assim, argumenta, que a licitação da ponte Rio—Niterói, concluída antes da nova lei, não foi anulada. “Nem a NTC nem o jornal *Folha de S. Paulo* reclamaram”, ironizou. “Mas gritaram contra a rodovia Rio—São Paulo.”

Almeida nega igualmente que o edital limitava a participação às grandes empreiteiras. “De fato, o líder do consórcio teria de apresentar registro de grande volume de obras no CREA”, confirma. Mas as demais consorciadas poderiam ser qualquer tipo de empresa”, esclarece.

Segundo o economista, ao contrário do que afirma a notícia, os empresários de transporte de carga afirmaram taxativamente, num fax, que “gostariam de participar do processo de privatização”.

## PISCA

■ A Transportadora Minuano Ltda., de Porto Alegre (RS), recebeu o Top Empresarial 1993, prêmio concedido anualmente pelo Inbradic — Instituto Brasileiro de Apoio ao Desenvolvimento Industrial, Comercial e Cultural às empresas de maior destaque, segundo critérios

de desempenho e de qualidade de produtos, e também de serviços.

■ A ABTTC — Associação Brasileira das Empresas Transportadoras de Contêineres e Terminais Retroportuários elegeu a nova direção do Conselho Deliberativo, a Diretoria

Executiva e o Conselho Fiscal da entidade. Flávio Benatti, da Transportes Benatti Ltda., de Santos, foi reeleito presidente da Mesa do Conselho Deliberativo; para presidir a Diretoria Executiva, também foi reeleito Felício Agostinho, da Purificação Souza.



## Sebastião Ribeiro é o Homem do Transporte 1993



Foto: Arquivo TM

**Carreira: eleito com 28,7% dos votos**

Os leitores de **Transporte Moderno** elegeram, neste ano, o empresário Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro como o **Homem do Transporte 1993**, com 28,7% das indicações válidas enviados à Editora TM Ltda., em cédula com porte pago distribuída na edição de junho último. Na presença dos jornalistas Marco Piquini, do jornal *O Estado de S. Paulo*, e Valdir dos Santos, da TM, e sob a coordenação de Neuto Gonçalves dos Reis, editor da revista, as cédulas foram abertas no dia 21 de setembro, na sede da editora.

O **Homem do Transporte 1993** é diretor Geral da Ultra Rápido Dom Vital, a sexta maior empresa do setor de cargas, de acordo com o anuário **As Maiores do Transporte** deste ano, e presidente, em segundo mandato, da NTC, entidade que reúne as transportadoras rodoviárias de carga.

Aos 63 anos, Sebastião Ribeiro já faz parte da história das entidades patronais do setor. Foi presidente do Setcesp, o sindicato paulista, da NTC e da Fenatac.

Retornou, neste ano, à presidência da NTC, apaziguando uma disputa que, segundo ele, “ameaçava a unidade do setor”.

O segundo empresário mais votado foi Clésio Soares de Andrade, presidente da CNT — Confederação Nacional do Transporte, com 20% dos votos, seguido por Camilo Cola, ex-presidente da CNT, e por Moacir Ferro, diretor da ITD Transportes, com 6,1% dos votos. Indicados com 4,3% dos votos, vieram a seguir os empresários Paulo Sérgio Pinheiro, da Tora Transportes, Rolim Adolfo Amaro, da TAM, e Romeu Nerci Luft, da Transportadora Luft.

## Vasp aumenta sua frota de aviões cargueiros

Depois de implementar um programa de ampliação da frota, lo-

go após a privatização, em 1990, a Vasp teve de fazer a devolução de vários aviões no ano passado. Mas agora começa a reestruturar a frota de cargas, incorporando aos seus três Boeings (dois 707, de 35 t, e um 737-200, de 11 t), outro 737-200, fabricado para operar com passageiros e agora adaptado para cargas. A reforma foi iniciada em 1991 e o aparelho só começou a operar neste ano na rede postal noturna, atendendo à ECT. Segundo seu diretor de Cargas, Tarcísio Gargioni, “a Vasp detém, atualmente, 21% dos negócios de carga aérea no Brasil”. Gargioni acrescenta que a empresa estaria negociando a aquisição de mais um cargueiro de grande capacidade (um DC8-63, de 40 t), para, assim, atingir uma capacidade instalada de 132 t, contra as 22 t da época da privatização.



Foto: Arquivo TM

**Vasp começa a reestruturar sua frota de carga e deverá adquirir DC8-63**

■ Líder do mercado mundial de ajustadores automáticos de freios, e fornecedora, no Brasil, da Mercedes-Benz, da Scania e da Volvo, a Haldex AB, da Suécia, instalou uma subsidiária em São Paulo para dar apoio de serviços e de distribuição ao mercado nacional. Os ajustadores automáticos mantêm em equilíbrio

constante a folga entre lona e tambor para tornar a frenagem confiável, dispensando a regulagem manual e periódica. A Haldex do Brasil fica na Rua Carlos Pinto Alves, 29, Jardim Aeroporto, CEP 04630-030.

■ Adalberto Panzan, presidente da Fetcesp — Federação das Empresas

de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, foi escolhido pela revista *Balanço Anual*, pela quarta vez consecutiva, como Líder Setorial do transporte rodoviário de cargas. A revista, publicada anualmente pela Gazeta Mercantil, elege, por voto secreto, as lideranças empresariais de diferentes setores da economia.

**PISCA**

# S

*sf - Qualidade de sério, modos próprios de pessoa séria.*

## ERIEDADE

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 30 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação séria é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a seriedade é um deles.

**transporte**  
MODERNO

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 7.200,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ CIDADE \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

  
Editora **TM** Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117  
Tel.: (011) 575-1304  
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP



# MAXION S4T NO CAMINHÃO CHEVROLET 6000 TURBO.

Os motores Maxion estão em conformidade com o PROCONVE.



## TECNOLOGIA DE PONTA EM DOSE DUPLA.



Não é por acaso que o novo CHEVROLET 6000 TURBO também atende pelo nome de "LIGEIRINHO". É que ele vem equipado com motor diesel MAXION S4T TURBO, mais rápido, mais silencioso, mais econômico, que garante maior produtividade com baixo custo operacional. O MAXION S4T tem 1 ano de garantia sem limite de quilometragem. Conheça-o dirigindo o novo CHEVROLET 6000 TURBO. Para você transportar mais e chegar sempre na frente.

  
**IOCHPE-MAXION**  
DIVISÃO DE MOTORES





Seguro Assobrasc: veículo zero se sinistro ocorrer um ano após a compra

## Assobrasc cria seguro para veículos Scania

O elevado custo do prêmio, que praticamente impede o seguro do casco por frotistas e por transportadores autônomos, pode mudar, pelo menos para os donos de caminhões Scania. Por meio de um acordo entre três seguradoras — Bamerindus, líder do consórcio, Itaú Seguros e Brasil Seguros —, a Assobrasc, associação que reúne os revendedores da marca, colocou à venda, na rede de concessionários, o 'Seguro Assobrasc', dirigido a frotistas e a autônomos.

A principal característica para incentivar a compra é a apólice diferenciada, "que evita qualquer confusão na hora de se assinar o contrato", afirma Eroides Battistella, presidente da Assobrasc. Ele garante que o acordo possibilitou, em primeiro lugar, a redução do custo do seguro, que hoje está sendo vendido, em todos os 81 concessionários da marca, com 20% de desconto nos valores nominais cobrados em apólices para garantia em caso de roubo, de incêndio, de colisão e de responsabilidade civil por danos causados por terceiros.

A Assobrasc promoveu o lançamento em várias regiões do país e treinou o pessoal que procederá à venda. Como a associação não pode vender diretamente as apólices, ela conta com a parceria da Tarraf Seguros, corretora paulista que mantém coordenadores regionais prestando serviço junto aos concessionários.

Outra novidade dessa exclusividade para a marca está na substituição imediata do veículo sinistrado por outro, zero-quilômetro, desde que o acidente tenha ocorrido dentro do prazo de doze me-

ses após a compra. A apólice convencional cobre apenas seis meses. "Também fizemos questão de acabar com a taxa diferencial cobrada no seguro para veículos que transportam carga perigosa", conta Battistella. A associação acredita que os resultados dessa novidade só poderão ser medidos a médio e a longo prazos. "No entanto, acreditamos que até dezembro de 1994 chegaremos a duas mil apólices vendidas", arrisca o presidente da Assobrasc.

## Comitê avalia Zona Marrom em São Paulo

O CDU — Comitê de Distribuição Urbana, criado no início de 1992 por inspiração da Abras — Associação Brasileira dos Supermercados, que congrega várias associações de indústrias de bens de consumo e de transporte, começa a mostrar os resultados de seus planos de curto prazo. Especificados num programa de ação aprovado pelo secretário municipal dos Transportes, Getúlio Hanashiro, os planos dizem respeito à avaliação do uso da Zona Marrom, à viabilização da entrega noturna, à ampliação dos horários de recebimento e ao desenvolvimento de uma linha de veículos urbanos.

Uma pesquisa feita pelo CDU, que trabalha em parceria com o CET, consultou 7 122 veículos que estacionaram nas regiões da Praça da República e do Largo do Arouche, no centro de São Paulo. Ao longo dos treze dias de duração da pesquisa, o comi-

tê avaliou que 50% dos veículos ouvidos eram furgões, 27% eram caminhões, 12% eram picapes e 11% eram veículos particulares, dentre eles táxis. Somente 4% utilizavam a Zona Marrom. Desse total, 42% eram furgões e 13% eram caminhões. Cerca de 23% das vagas estavam ocupadas por carros particulares.

Com base nesse estudo, o CDU encaminhou quatro propostas à CET com vistas a um melhor aproveitamento do serviço. "Chegamos à conclusão de que a Zona Marrom é um ótimo produto, mas pouco divulgado", afirma Pedro Francisco Moreira, diretor técnico da Vantine & Associados, e um dos coordenadores da pesquisa. A sugestão é a de que a CET promova mais a Zona Marrom por meio de folhetos educativos. Outro problema constatado foi a necessidade de remanejar algumas vagas, atualmente inadequadas à entrega urbana. O CDU registrou, além disso, uma deficiência na venda de volantes, que deveriam ser colocados em novos pontos, como, por exemplo, bancas de jornais e bares. Por último, foi sugerido um aprimoramento da efetividade da fiscalização, o que implica até mesmo na aplicação de multas ministradas àqueles que se utilizam da Zona Azul como maneira de pagar uma menor taxa de estacionamento.

O CDU também deverá implantar, nos próximos meses, um teste piloto com alguns fornecedores, destinado a testar a ampliação do horário de recebimento de cargas em períodos anteriores às 7h da manhã e posteriores às 18h.

### PISCA

■ Interessado em ampliar o número de alunos na Área de Concentração de Mestrado em Transportes, o Instituto Militar de Engenharia divulga seu programa de pós-graduação, destinado a

engenheiros, a arquitetos, a economistas e a administradores: Linhas de Pesquisa — Planejamento em Transportes e Operação de Transportes; e Áreas de Interesse —, Sistemas de

Informações para Transportes, Impactos Ambientais dos Transportes, Qualidade em Transportes e em Logística e Distribuição. Outras informações pelo telefone (021)295-3232, ramais 439, 435 e 418.



## Prejuízos levam TNT a pôr filial à venda

'A TNT Brasil está à venda por US\$ 50 milhões.' Esta notícia circula em meio ao setor dos transportes há, pelo menos, três meses, sem que a direção da empresa no Brasil a confirme. Grandes empresários do setor dizem ter sido procurados por um corretor e confirmam que houve contatos entre dois deles para se fazer um consórcio visando a utilização da TNT-Sava no transporte de passageiros.

A agência internacional de notícias AP/Dow Jones, em despacho do dia 28 de setembro, divulgou que a TNT Ltd., da Austrália, pretende abrir mão de alguns ativos, entre eles a filial brasileira, visando levantar 280 milhões de dólares australianos (US\$ 179,2 milhões) até 1996. A notícia, publicada na *Gazeta Mercantil* no dia seguinte, acrescenta que as vendas dos ativos foram iniciadas em 1992, com o objetivo de reduzir o endividamento do grupo.

Talito Endler, presidente da TNT Brasil S.A., desmentiu a informação da agência AP/Dow Jones, afirmando à *Gazeta Mercantil* que a política do grupo australiano consiste em vender participações minoritárias ou ativos que estiverem fora da área básica de atuação da empresa, de transporte rodoviário e de entregas rápidas. As operações no Brasil, além de básicas, estão sob controle da TNT Ltd., que detém 84% das ações.

Procurada insistentemente, desde agosto, a TNT Brasil não deu qualquer retorno. No dia 30 de setembro, seu diretor jurídico, Jaime Jacomucci, justificou a recusa: "A revista faltou com elegância para com a empresa ao publicar notícia sobre a demissão de seu assessor de imprensa (ver *TM* 348, de maio deste ano)."

■ *A Rede Ferroviária Federal quer mudar o leiaute de suas locomotivas. Para isso, instituiu um concurso em nível nacional com o objetivo de*



## Empresária é presa no Rio por fazer protesto

Tânia Drummond, presidente do Sindicarga, o sindicato dos transportadores de cargas do Rio de Janeiro, ficou detida e incomunicável durante treze dias, desde o dia 22 de setembro, e foi enquadrada na Lei de Segurança Nacional, como responsável pelo bloqueio da Avenida Brasil, principal via de acesso à cidade na manhã desse dia. Com ela, foi detido o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos do Rio, Nélio Botelho. Para deixarem a prisão, o advogado Clóvis Sabioni conseguiu converter o processo num caso de perturbação do trânsito, a ser respondido pela justiça estadual.

O motivo da prisão foi uma 'camionhonata' de protesto contra o aumento do número de roubos de cargas, que se transformou em bloqueio da Avenida Brasil, causando transtornos por quase dez horas no trânsito do município e das redondezas.

Convocado pelos manifestantes para comparecer ao local, o governador Leonel Brizola enviou a polícia, com reforço do Exército, para liberar o tráfego.

Valmor Weiss, coordenador do Grupo de Segurança da NTC considerou a prisão de Tânia Drummond uma arbitrariedade, criticando a ação da polícia e classificando

*selecionar a melhor proposta. O prêmio é de CR\$ 200 mil e uma viagem de trem pelos trechos turísticos da empresa. O regulamento e as*

do o governador do Rio de inimigo dos transportadores. Foram escassas as manifestações de solidariedade aos líderes presos. O presidente da NTC, Sebastião Ubson Ribeiro, disse que nada fez por recomendação da própria vítima, "para não piorar as coisas".

Baldomero Tacques Filho, presidente da Fetranscarga, do Rio de Janeiro, disse que discordou da manifestação, mas deu razão à presidente do Sindicarga porque a transportadora de propriedade de Tânia Drummond, a Continental, tem sido vítima constante de assaltos no Rio. Segundo Tacques Filho, os roubos de carga, que vinham diminuindo no ano passado, voltaram a crescer neste ano. "De janeiro a agosto foram registrados 483 roubos, contra 462 em todo o ano passado", exemplificou.



Foto: Arquivo TM

Tânia: detida por liderar camionhonata

*inscrições poderão ser solicitados à Gerência de Comunicação Empresarial da SR-4, na Praça da Luz, 1, CEP 01120-010, São Paulo, SP.*

**PISCA**



**MELHOR CUSTO/BENEFÍCIO.**



Os novos Scania 94 tornam mais eficiente o trabalho de um caminhão pesado. Desde o consumo menor de combustível, baixa manutenção, grande resistência mecânica, maior vida útil, até as suas

**Produtividade. Desempenho.**  
**Consumo. Manutenção.**  
**Vida útil. Valor de revenda.**

inúmeras vantagens operacionais, tudo se soma nos caminhões Scania para que eles sejam os preferidos do mercado brasileiro. Assim, na análise da relação custo/benefício, você verá que sua alta produtividade é consequência do grande avanço tecnológico e da especialização da Scania. Vá ao

**É por isso,**

Concessionário Scania conhecer o novo caminhão 94. Você irá comprovar que os caminhões Scania lhe garantem os melhores resultados. Que eles estão anos e anos na dianteira de qualquer caminhão. Na qualidade. Na economia. No valor de revenda. No retorno do capital investido.

**que Scania é o caminhão pesado mais vendido do Brasil.**

Concessionário Scania conhecer o novo caminhão 94. Você irá comprovar que os caminhões Scania lhe garantem os melhores resultados. Que eles estão anos e anos na dianteira de qualquer caminhão. Na qualidade. Na economia. No valor de revenda. No retorno do capital investido.

**Compare.**

**NOVO  
 SCANIA  
 94**



# Pesados em renovação

**M**arcados pela Brasil Transpo, os anos ímpares costumam ser ricos em lançamentos de veículos comerciais. É sintomático, porém, o fato de que, neste ano, apenas o segmento de caminhões pesados oferece novidades: as vendas nessa categoria cresceram 60% até setembro e podem colocá-la, até dezembro, na liderança de todo o mercado, com uma participação recorde de 40%, com 12 mil unidades vendidas durante o ano. A Scania lança a cabina *Topline*; a Volvo importa da Suécia o recém-lançado FH 12, com cabina cara-chata; e a Mercedes-Benz prepara o extrapesado 6x4 2635, nas versões caminhão e cavalo-mecânico.

A Autolatina promete avançar seus modelos Cargo e Volkswagen para o segmento de pesados, embora não informe em que prazo, e a Paccar, dos Estados Unidos, vem sondando com insistência o mercado brasileiro na busca de parceiros para trazer seu pesado Kenworth com motor N, da Cummins.

Apesar do crescimento dos pesados, o mercado de caminhões, como um todo, seguindo as montadoras, ainda não recuperou os níveis de 1991. As facilidades de financiamento, aliadas às necessidades de renovação da frota nacional, justificam esse crescimento.

A VII Brasil Transpo, que seria pretexto ideal para as montadoras exibirem as novidades, acabou não se realizando. Fabricantes de veículos comerciais desistiram de participar e, em seu lugar, a Guazzelli, promotora da feira, criou o Brasil Motor Show para reunir os filiados da Abeiva, associação dos importadores, que reuniu, em 23 estandes, as novidades em automóveis estrangeiros.

A Anfavea, que tradicionalmente patrocina o evento, ficou na condição de apoiadora, com apenas dois associados presentes, a General Motors e a Toyota. Além dos veículos comerciais dessas duas, o salão mostrou picapes, caminhões leves e microônibus das coreanas Kia e Asia Motors. A Scania, embora ausente, conseguiu colocar um exemplar da linha 1994 no estande da Hidroplás, fornecedora dos defletores em fibra de vidro.

A Feira Náutica, que tem dividido o Anhembi com os veículos, teve poucos expositores inscritos. O restante do espaço foi ocupado por indústrias de autopeças e por estandes de serviços.

A ausência da Transpo não inibiu os lançamentos dos pesados e a exibição de alguns importados no Anhembi. Para atualizar sua linha de caminhões, a Scania trouxe da Europa a cabina *Topline*, 22,5 cm mais alta do que a atual.

A Volvo, após registrar aumento recorde nas vendas com o lançamento da linha NL, alega ter ficado atrás da Scania apenas por não dispor de cabina avançada. A partir de novembro, começa a competir em condições de igualdade, pois importará da Suécia o

caminhão pesado FH12 380 Globetrotter, de terceira geração e cabina avançada, lançado na Europa em agosto.

A Mercedes-Benz, que vem perdendo espaço no mercado de pesados, está introduzindo uma nova versão, o extrapesado 6x4 L 2635, para o mercado canavieiro e madeireiro, destinado a ser utilizado como treminhão. Seu lançamento está previsto para janeiro.

Para o ano que vem, a Volkswagen prepara a remodelação da cabina em toda a linha de caminhões. Os leves terão o novo motor da série 10, da MWM turbinado, e passarão a se chamar 8-120, em substituição ao atual 7-110. Só a Ford não anuncia novidades. "Queremos firmar a imagem do Cargo com motor Cummins primeiro", informou Vicente Goduto, gerente de Marketing.

A Asia Motors, subsidiária da Kia na Coreia, chega ao mercado brasileiro em novembro. Utilizando tecnologia da Daihatsu (do Japão), traz três picapes Towner: o minicaminhão Truck, com capacidade de 680 kg, o furgão Van, para 580 kg de carga, e outra van, denominada Coach, para sete passageiros, todos eles com motor Otto. Além disso, terá dois microônibus a diesel: o Hi-Topic, para quinze pessoas, e o AM-815, para 25 passageiros.

Na área de implementos, a grande novidade é o Frigosider, baú lonado especial para cargas resfriadas, produzido pela Toller (*veja matérias na seqüência*).







# Topline, a cabina que cresceu

Linha 1994 melhora a ergonomia e  
facilita o acesso  
aos comandos, mas mantém o  
trem de força



■ “Dá de dez a zero no meu.” Foi esta a resposta que a Scania escolheu como a melhor na avaliação da nova cabina, submetida a testes com motoristas de caminhões pesados em algumas rodovias do país entre julho e setembro, embora não tenha revelado a marca nem o ano de fabricação do caminhão daquele motorista. O fato é que “agradou em cheio”, disse René Perrone, gerente de Marketing da Scania, ao mostrar um vídeo com depoimentos de motoristas que deram uma volta com o novo Scania com cabina *Topline*, concorrendo a televisores, para avaliar o consumo.

A nova cabina, 22,5 cm mais alta que as atuais, chega ao mercado nacional em outubro, quase seis anos depois de ter sido lançada na Europa (ver **TM 289**, de fevereiro de 1988). Até o fechamento desta edição, seu preço ainda não estava definido, mas deve ser pelo menos 5% maior do que os atuais, informa Ake Bränstrom, presidente da empresa.

Por sua vez, o *Streamline*, apresentado ao mercado europeu em novembro de 1990, com sistema turbocomposto e com injeção ele-

trônica (ver **TM 323**, de janeiro de 1991) não tem prazo definido para chegar.

“A nova cabina tem alguns componentes do ‘conceito’ *Streamline*”, garante Perrone. O tom de azul e as faixas decorativas em rosa, o pára-choque envolvente e o defletor (todos opcionais) são alguns deles. Internamente, as modificações são as mesmas da linha *Topline* europeia, como, por exemplo, o painel de instrumentos em formato côncavo e envolvente, inspirado em cabina de avião, e os mesmos comandos, que facilitam o acesso e o controle visual pelo operador, além de dispor de um novo console.

Dessa maneira, a nova linha se iguala às europeias 113 e 143, pois as mudanças no trem de força já haviam sido mostradas na última Brasil Transpo (ver **TM 331**, de setembro/outubro de 1991).

Apesar de manter a mesma nomenclatura dos modelos atuais, a Scania introduziu nos novos caminhões 113 e 143 H 4x2 e E 6x4, com cabinas R e T, e dos tipos 320, 360 e 450, uma nova redução do diferencial (R 780), mais robusta que a R 770. A R 780 possibilita reduções 3,409:1 e 3,80:1, que se sincronizam melhor com o regime de rotações, contribuindo para reduzir o consumo de combustível.



Para aumentar a vida útil das lonas de freio, a Scania reduziu seu tamanho e o das sapatas, o que permite diminuir a área de contato com o tambor, uniformizando a distribuição das pressões. “Além de ganhar mais segurança, evita-se o envidramento das lonas, prolongando a vida útil e alongando os prazos de manutenção”, explica Perrone.

Na entrevista coletiva de lançamento, Perrone descartou a introdução de itens avançados, tais como turbocomposto e injeção eletrônica (EDC), alegando que o mercado nacional ainda compra preço. Por isso, os freios ABS, retarder (freio Telma) e ar condicionado continuam sendo oferecidos como componentes opcionais. “Não vamos correr o risco do concorrente, que vendeu seis caminhões com ABS e depois teve de substituí-los.”





*Com a nova cabina, os caminhões Scania ganham maior imponência na estrada. Com os defletores e o pára-choque envolvente (só no T), a aerodinâmica foi melhorada. Internamente, o espaço foi ampliado para oferecer mais conforto permitindo ao motorista ficar em pé.*

Perrone utiliza o mesmo raciocínio para enfrentar a concorrência dos novos FH 12, que a Volvo importará da Suécia (ver matéria nesta edição). “Continuamos na frente, pois temos a cabina R (cara-chata) já consolidada há duas décadas como um produto nacional, com serviço de pós-venda e assistência técnica resolvidos e um valor de revenda que estimula a compra.”

Segundo Perrone, o Streamline está sendo vendido em pequena escala na Europa, para determinadas aplicações em linhas de longa distância, que exigem alta velocidade.

Fotos: Paulo Igarashi





A cabina, que era a mais larga entre os pesados, ficou agora mais alta, aumentando e melhorando o ambiente de trabalho dos motoristas. O painel de instrumentos, em formato côncavo, inspirado na construção de avião, facilita a visualização e o acesso aos comandos.

**Motorista em pé** — A Scania garante que a cabina *Topline* é a que oferece maior espaço interno entre os modelos de caminhões pesados produzidos no país. O aumento da altura em 22,5 cm, que criou um cocuruto acima do pára-sol, permite que um motorista com até 1,74 m de altura fique de pé no seu interior. “Poderíamos ter aumentado ainda mais, mas consideramos importante que o motorista ao volante não perca a referência de altura do teto”, explica Alessandro Pace, chefe de Planejamento de Vendas e Produto e especialista em cabinas. O teto mais alto é componente opcional da nova cabina.

O aumento da altura do teto, segundo Perrone, não diminuiu o Cx (coeficiente de penetração aerodinâmica), que, segundo ele, é de 0,6. Do piso ao teto, a cabina passou a ter 2,85 m, com espaço interno de 1,74 m, sendo a largura a mesma, continuando a maior entre os pesados.

A Scania introduziu fibras naturais prensadas a quente e revestidas em tecido no teto para melhorar o



isolamento térmico; colocou válvulas de drenagem em todos os furos para facilitar o escoamento da água e para reduzir o barulho interno; substituiu as maçanetas internas para abertura das portas e acionamento dos vidros e revestiu de tecido a face interna das portas. A ventilação dos vidros das portas para evitar embaçamento é obtida por meio de dutos nos painéis de revestimento, e o apóia-braços foi redesenhado de maneira a oferecer maior conforto. O vidro da janela à direita do motorista pode ser acionado eletricamente por meio de um interruptor instalado no painel e de outro, no painel da própria porta.

A maior altura da cabina possibilitou à Scania instalar uma prateleira

dupla acima do pára-brisas e mais dois compartimentos com tampa para objetos de uso de dois motoristas.

A linha *Topline* oferece alguns itens opcionais de conforto, como, por exemplo, coluna de direção ajustável, que permite ajustamento do volante em altura e inclinação, atendendo às necessidades de diferentes motoristas. O aparelho de ar condicionado, também opcional, importado da Suécia, utiliza hidrofluorcarbono, gás inofensivo à camada de ozônio.

A suspensão a ar, que antes era opcional para as cabinas R, agora é normal de linha e opcional para as cabinas T. Sustentada por molas pneumáticas e ajustada por válvulas niveladoras, a suspensão conta ain-

Fotos: Divulgação

da com amortecedores hidráulicos.

Visualmente, os caminhões Scania, que já ostentavam a imponência como marca registrada, ficaram ainda mais altos e, segundo a fábrica, ‘mais bonitos’: a grade dianteira tem agora quatro travessas largas (65 mm), e pára-choque envolvente (opcional), com função de *spoiler*, dotado de quatro faróis retangulares auxiliares (dois de neblina e dois de longo alcance), combinados com os faróis principais instalados na cabina. Esse pára-choque só é oferecido para o modelo T.

Além do ‘azul-Streamline’, com faixas laterais em diferentes tons de rosa ou de azul em *degradé*, a Scania oferece a cabina nas cores branca e vermelha.





*Não havia mais cidade onde antes era cidade. Apenas um grande e tenebroso lago, cercando algumas ilhotas de telha. A antiga escola pública, o único*

*"Todas as linhas cortadas. As casas estavam sob a água. A escola virou hospital e abrigo. Mesmo assim, foi possível se comunicar com as autoridades.*

*prédio não encoberto pelas águas, após a inundação foi transformado em hospital e abrigo. Isolado do mundo e repleto de gente precisando de ajuda. Foi este o cenário que o helicóptero de resgate encontrou. Ao pousar, um membro da equipe de*

*salvamento salta imediatamente, levando em suas mãos um terminal portátil Movsat C. Em questão de segundos, foi possível enviar e receber mensagens das autoridades, via satélite, dando conhecimento daquela situação. Pedindo os medicamentos necessários, alimentos e coordenação de uma campanha de ajuda. Em pouco tempo, novos terminais Movsat C chegaram, junto com os socorros mais imediatos e na bagagem dos primeiros repórteres.*

*Centenas de vidas foram salvas.*

**MOVSAT C.**  
**UMA SOLUÇÃO**  
**EMBRATEL.**

*Procure a Embratel para saber tudo que o MOVSAT C pode fazer por sua empresa.*

SEMPRE A MELHOR SOLUÇÃO

**MOVSAT C**  **EMBRATEL**  
Empresa do SISTEMA TELEBRAS



VOLVO

# Um cara-chata que veio do frio

Volvo traz lançamento da  
Europa para o  
Brasil e promete preços  
competitivos



■ No momento em que o mercado de caminhões no Brasil começa a dar sinais de recuperação — entre janeiro e agosto deste ano, as vendas dos pesados cresceram em 59,4% em relação ao mesmo período do ano passado —, a Volvo ousa uma cartada para acentuar a linha ascendente do gráfico da comercialização de seus produtos. Com 44,5% de crescimento na linha de cargas, contra 32,96% negativos em ônibus no primeiro semestre deste ano, a montadora aposta alto com jogo feito, prometendo esquentar uma disputa na qual o usuário só tem a ganhar.

Com muito charme, e com ares e tecnologia do tão cobiçado Primeiro Mundo, o coringa de reforço é o filho mais novo da família Volvo mundial, o cara-chata FH12 380, lançado há menos de dois meses na Europa com todos os recursos disponíveis da vanguarda tecnológica. Esse veículo chega ao mercado brasileiro importado completo e montado na Suécia, sem um item sequer nacionalizado.

Oswaldo Schmitt, diretor de Marketing, afirma que, gradualmente, de acordo com a aceitação do produto, a Volvo poderá substituir a importação do veículo pronto pela

montagem das partes (CKD) e substituir alguns componentes por similares nacionais. “Precisamos, antes, sentir o mercado”, afirma Schmitt, acrescentando ter confiança em que o novo veículo ganhará participação crescente logo nos primeiros meses. “Temos um produto de primeiríssima linha, o mais moderno caminhão do mundo”, afirma.

**Tendência atual** — Os primeiros cavalos a chegar no Brasil fazem parte da versão Globetrotter, introduzida no mercado em 1979, como precursores em características de ergonomia e em segurança, hoje estendidas a todos os cara-chatas.

A linha lançada agora na Europa é a terceira geração de caminhões pesados Volvo de cabina avançada, criada em 1964. O primeiro modelo, batizado de L4951 Titan TipTop, seria substituído, no ano seguinte, pelo F88. A partir daí, foram sucessivas as versões de cabina avançada fabricadas pela Volvo. A montadora já comercializou mais de 260 mil unidades de cara-chata, atendendo principalmente o mercado europeu, cuja composição atual é de 90% de cabinas avançadas e de 10% de convencionais, enquanto que nos EUA o cara-chata participa com 40% do total de unidades vendidas.

Segundo o diretor de Marketing



da Volvo, a tendência no Brasil é também no sentido de ingressar numa fase de ampliação do uso dos cara-chatas. Ele acredita que, com a industrialização cada vez mais avançada, as cargas ganharão volume e perderão peso. O espaço maior da





*Considerado o caminhão mais moderno disponível no mercado mundial, o Volvo FH 12 380 estará à venda no Brasil em novembro. Sua cabina tem espaço interno de 1,95 m de altura e painel envolvente que reúne todos os comandos, com fácil acesso pelo motorista.*

Fotos: Divulgação

A linha de produção também conta com robôs e com sistemas de supervisão informatizados.

**Trem de força** — Além da novidade da cabina avançada na linha brasileira, composta pelos modelos NL10 310, NL10 340, NL12 360 e NL12 410 (todos com *intercooler*), o FH12 380 inaugura, no Brasil, a comercialização de um caminhão equipado com injeção eletrônica.

Sem temer os argumentos segundo os quais os profissionais da mecânica não saberão como lidar com essa tecnologia, Schmitt enumera as vantagens do motor D12A 380, que equipa o FH12 380. “A unidade eletrônica permite um autocontrole do motor para trabalho em condições ideais, sem forçar rotações”, diz ele. Além disso, segundo a Volvo, há um aumento automático do regime de rotações para se obter a temperatura correta; uma limitação do número de rpm no arranque a

plataforma com cabina avançada adapta-se perfeitamente a esse perfil de transporte, acredita Schmitt.

Embora a linha F seja quase balzaquiana no mercado exterior, o novo veículo recém-lançado traz uma concepção totalmente inovadora, se-

gundo a Volvo. O projeto levou nove anos para ficar pronto, e consumiu recursos da ordem de US\$ 1 bilhão. O desenvolvimento do projeto e a passagem para a fabricação foram auxiliados por alta tecnologia computadorizada, afirma a Volvo.



frio, até ser obtida a completa lubrificação do motor; uma redução da tomada de potência quando a temperatura do motor é excessivamente elevada; e, ainda, uma regulagem das rpm durante o funcionamento de equipamentos suplementares.

Com 380 cv a 1 700/1 800 rpm, turbinado e *intercoolado*, o D12A tem 12 litros de cilindrada, com seis cilindros em linha, e bicos injetores individuais posicionados verticalmente no centro dos cabeçotes. O dispositivo eletrônico comanda a quantidade de combustível que deve ser injetada nos pistões e o momento certo para isso, graças à ajuda de sensores que registram constantemente o regime das rotações, a mudança de velocidades, a temperatura do líquido de refrigeração, a temperatura do ar de admissão e a pressão de carga do turbo. O D12A alcança um torque máximo de 1 700 Nm a 1 100/1 300 rpm, com a rotação máxima chegando a 1 900. As emissões de gases de escape obedecem às normas em vigor na Europa e, com ligeiras alterações, o motor estará apto para o teste de emissões parametrizado por normas previstas para o final deste século. Tudo isso permite ao motor do FH12 380 atingir o rendimento térmico máximo de 45%. Na faixa econômica, o rendimento médio ultrapassa 42%, afirma Schmitt.

A caixa de mudanças é Volvo, modelo SR1700, sincronizada com quatorze velocidades, incluindo duas relações reduzidas. O eixo traseiro é o que equipa outros modelos da marca, o EV 90, com bloqueio do diferencial, e capacidade máxima de tração de 55 t. A embreagem, CL43S-O, é composta de disco simples de fricção a seco.

O sistema de freios não inclui o ABS nem o retarder no modelo *standard*. Com circuito duplo de freio a ar comprimido com cilindros do tipo mola, o sistema de frenagem do FH12 pode ter um efeito idêntico ao de um motor de 16 litros, desde que utilize o opcional freio motor VEB — Volvo Engine Brake, de potência máxima 240 kW/326 cv. Segundo a montadora, o sistema faz, às vezes, o papel de um retardador elétrico ou hidráulico, otimizando a frenagem mesmo em bai-

xas rotações. Um regulador de pressão de escape, trabalhando junto com um freio de compressão inédito, eleva a compressão dos cilindros e aumenta o efeito de frenagem.

O motorista dispõe de um interruptor no painel de instrumentos que possibilita a seleção de três fases de potência do freio motor: máxima potência, 60% da frenagem e desligado. É automaticamente ativado quando o motorista levanta o pé do acelerador.

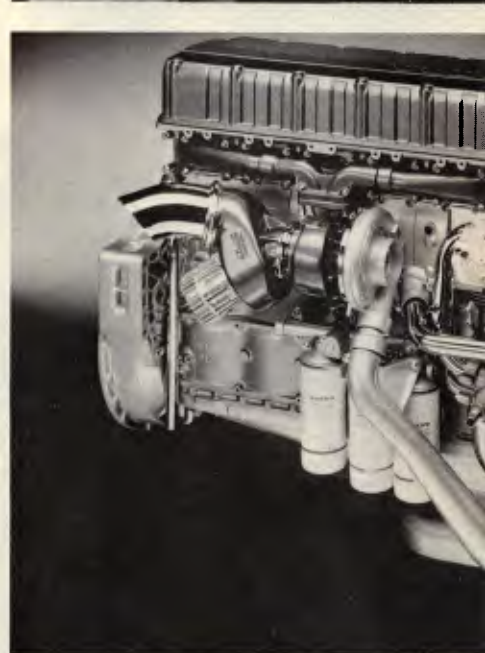
Tanto a suspensão traseira como a dianteira são compostas de molas parabólicas. Na dianteira, duas molas são fixadas com parafuso na parte anterior e com jumelo na posterior. O amortecedor tem dupla ação e vem com a barra estabilizadora.

A suspensão traseira utiliza molas do tipo S, em três folhas, exclusivas da Volvo, fixadas em apoios deslizantes e montadas em mancais de borracha. A barra estabilizadora, nesse caso, é opcional. A direção hidráulica tem relação progressiva, e o volante de direção é ajustável, com trava de segurança.

**Espaço e conforto** — A outra grande vedete do novo lançamento da Volvo no mercado nacional, além da injeção eletrônica, é a cabina Globetrotter. As características de ergonomia e de segurança seguem as já utilizadas em outros modelos cara-chata, diz Schmitt. Porém, a cabina FH traz aperfeiçoamentos mais avançados.

A matéria-prima na qual foi moldada a cabina FH Globetrotter é a mesma utilizada em aeronaves no mundo todo, inclusive no Brasil. Trata-se do aço HSS — *High Strength Steel*, que conseguiu livrar 30% do peso do componente, em comparação com as cabinas de linha cara-chata anteriores a essa. O formato cônico e de ângulos suaves também é resultado de aperfeiçoamento aerodinâmico. Segundo a Volvo, as pesquisas realizadas com esse modelo, com parâmetros da própria montadora sueca, registraram um índice de arrasto de 0,55, “um dos mais baixos do mundo”, afirma Schmitt.

As dimensões internas garantem muito espaço tanto para o motorista como para o acompanhante. Com



altura de 1,95 m, comprimento de 2,23 m e largura de 2,43 m, a cabina acomoda duas camas, no estilo ‘beliche’. A parte inferior tem 2 000 mm x 700 mm x 125 mm, a superior tem 1 900 mm x 650 mm x 80 mm, e o conjunto, além disso, é acompanhado por uma rede de proteção. Os estofamentos são feitos em tecido. Há um painel de controle no compartimento da cama para luz interna, rádio e ar condicionado, e outros comutadores na parede traseira.

A suspensão da cabina é a ar, com alternativa de controle de altura. A versão *standard* vem acompanhada com ar condicionado, e os vidros do motorista e do passageiro têm controle elétrico. As travas das portas também são comandadas





*Internamente, a cabina oferece duas camas com comutadores para luz e para ar condicionado e o volante é regulável. O motor de 12,1 l e seis cilindros em linha, tem injeção eletrônica e atende às exigências do Euro 1, para controle ambiental.*

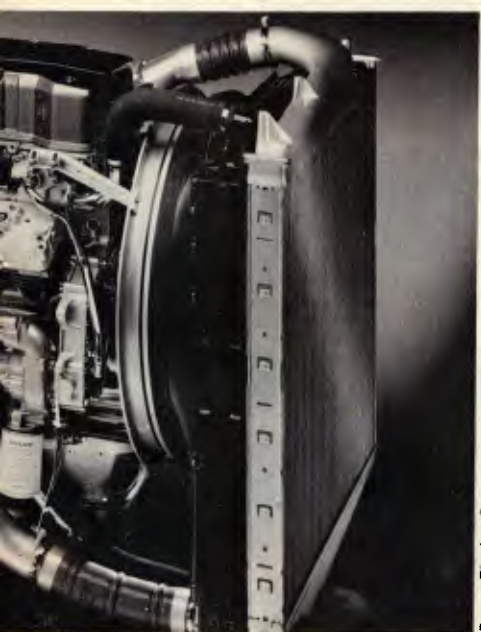
O nível de ruído externo do FH12 380 ficou em 84 dB, e o de ruído interno diminuiu ainda mais, em relação aos 77 dB da linha NL, lançada no início do ano, situando-se entre 67 dB e 70 dB. O ângulo de abertura da cabina, quando inclinada, é de 70 graus.

**Preço bom** — Apesar dos itens de sofisticação, da tecnologia eletrônica e dos avanços em termos de matéria-prima, o FH12 380 será “perfeitamente acessível ao usuário brasileiro”. Oswaldo Schmitt garante isso. “Trouwemos produto e preço para o Brasil”, sintetiza.

Com relação ao NL 410, o mais caro da linha brasileira Volvo, de cabina semi-avançada, o preço do FH12 380 será, “no máximo”, de 15% a 20% maior. Os impostos de importação não conseguiram inviabilizar o preço, conta Schmitt, ressaltando o fato de que a Volvo brasileira aceitou margens bem reduzidas para poder oferecer ao mercado a última palavra em tecnologia no transporte rodoviário de cargas.

“O mercado estava exigindo diversificação de pesados de cabina avançada”, afirma Schmitt, referindo-se à concorrência direta da Scania, que acaba de lançar a cabina *Topline* (ver matéria nesta edição).

Com relação à assistência técnica e à obtenção de peças de reposição, Oswaldo Schmitt também se mostra confiante na eficiência da rede atual de 54 revendas. A montadora estimou ter em estoque um número suficiente dos principais componentes, para que o usuário não fique na mão. “Vamos nos cercar de todas as precauções para um perfeito atendimento”, afirma. Por isso, 40% do estoque que a Volvo do Brasil oferece estão voltados para as peças do novo lançamento. “Não vamos nos descuidar desse item essencial da assistência técnica e da necessidade de reposição”, diz.

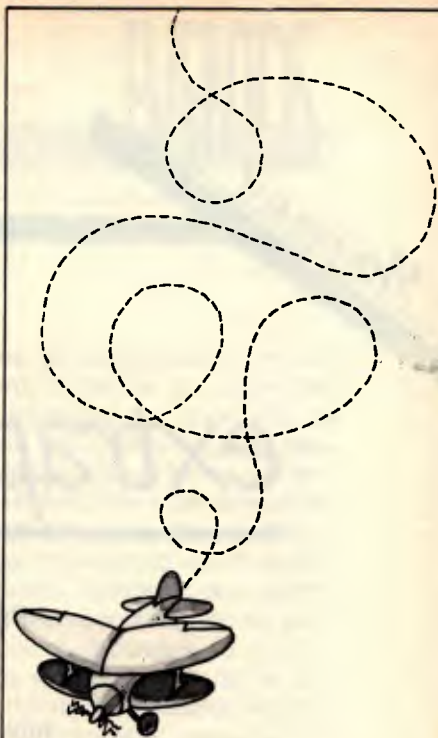


Fotos: Divulgação

por uma central elétrica. A entrada de ar está localizada no teto da cabina, do lado esquerdo da parte traseira.

O painel da cabina FH Globetrotter é de formato côncavo, e contém instrumentos como, por exemplo, manômetro da pressão do óleo, termômetro para medir a temperatura do líquido de arrefecimento, medidor de volume do combustível, velocímetro com tacógrafo e tacômetro e, ainda, lugar para instalação de instrumento de pressão do turbo, como opcional.

O vidro do pára-brisas é *degradê*, equipado com um pára-sol com perfil aerodinâmico. Os espelhos retrovisores são de lentes de larga amplitude, podendo ter sistema de aquecimento eletronicamente controlado.



**A INFORMAÇÃO  
É O MELHOR  
CAMINHO**



**TM. HÁ 30 ANOS  
PONDO A INFORMAÇÃO  
NO SEU CAMINHO**

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 7.200,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_

CIDADE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

RAMO DE ATIVIDADE \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

DATA \_\_\_\_\_ ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

**transporte**



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana  
CEP 04117 - Tel.: 575-1304  
(Linha seqüencial)  
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP



MERCEDES-BENZ

# Os novos extrapesados 6x4

Produzida inicialmente para  
exportação, a  
nova família busca mercado de  
treminhão e de rodotrem



Antes que a concorrência conquiste mais espaço no mercado de pesados, a Mercedes-Benz decidiu reformular sua estrutura de vendas, criando uma gerência especial para o produto, e reforçar a gama de ofertas. O primeiro resultado da nova estratégia é uma família inteira de superpesados com tração 6x4, constituída pelo caminhão L-2635 e pelo cavalo-mecânico LS-2635, capazes de tracionar até 123 t nas configurações treminhão (uma carroçaria mais dois reboques) ou rodotrem (com dois semi-reboques) em operações fora-de-estrada.

Com a nova família, a Mercedes, que já oferece quatro modelos de pesados (1625, 1630, 1935 e 1941, com potências que variam de 252 cv a 408 cv), amplia ainda mais essa gama, para atender às operações mais rudes e mais pesadas. Os 2635, que serão lançados em janeiro de 1994, terão versões 6x2, para utilização em serviços menos pesados, e 4x2.

Mostrado pela primeira vez em agosto, na Tecnocana, feira de cana-de-açúcar, realizada em Araras (SP), na versão cabina dupla, o L-2635, ainda com placa de protótipo, foi exibido aos participantes

do VII Simea, Simpósio de Engenharia Automotiva, em São Paulo, em setembro, com cabina simples. “É um veículo que nada fica a dever aos produzidos na Europa, e que tem condições de ser exportado para os mercados mais exigentes”, destacou Luso Ventura, diretor de Desenvolvimento da Mercedes e presidente da AEA — Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, promotora da feira anexa ao simpósio.

Sérgio Simões, o novo gerente de Caminhões Pesados e Semipesados da Mercedes, conta que, mesmo antes do lançamento, dezesseis unidades já estavam em operação, desde junho, em usinas de açúcar e de álcool em Jaú (SP). Outros 36 serão entregues até o final do ano, e um exemplar (L 2641) já foi vendido à Shell, que o colocou para transportar combustíveis, na configuração de treminhão, na Colesul, no Rio Grande do Sul. Além disso, 253 exemplares foram exportados desmontados (CKD), desde o ano passado, para a Arábia Saudita e para a Argentina, onde a Mercedes-Benz mantém filiais. Na Argentina, onde tracionam dois reboques, os veículos receberam a nomenclatura 1938.

“O mercado externo era o principal objetivo dessa nova família, depois que a matriz da Alemanha decidiu não mais produzir os veículos com cabina AGL (semi-avançada), transferindo para o Brasil todo o seu mercado externo”, diz Simões. “Agora, ampliamos nossa gama de pesados, oferecendo, pela primeira vez no mercado brasileiro, o Mercedes 6x4, com componentes de tração importados”, completa Simões.

A Feltre Empreendimentos Agrícolas, de Mineiros do Tietê (SP), que fornece cana para a Usina da Barra, em Jaú (SP), e que começou a testar os dois primeiros exemplares no dia 23 de junho, recebeu o terceiro em julho e o quarto em agosto. “Até agora, os resultados foram muito bons”, diz Luiz Feltre, diretor da empresa, para quem o melhor veículo é o novo. Considerando que ainda muito cedo para uma avaliação de desempenho, Feltre afirmou que “esse caminhão promete







O primeiro treminhão com moderno sistema de tração 6x4 da Mercedes-Benz está obtendo boas notas na avaliação de usinas do interior paulista



A versão cavalo-mecânico do extra-pesado LS 2635 6x4, com dois semi-reboques de dois e três eixos está sendo testada no transporte de madeira

Fotos: Divulgação

bastante para o serviço a que se propõe". Segundo ele, a Mercedes vinha testando os treminhões desde há dois anos. Por isso, depois que chegou à sua empresa, as alterações sugeridas foram irrelevantes. Embora possa tracionar até 123 t, com redução opcional, os treminhões da Feltre têm puxado 50 t líquidas, o que dá um PBTC máximo de 90/95 t. "Além de superar os limites da lei da balança, pois exige três julietas, essa capacidade máxima só pode ser utilizada em rodovias onde não haja fiscalização, o que não é o nosso caso."

A frota de trinta treminhões (24 Scania), incluindo os da Lista, outra empresa do grupo, faz rotas médias de 30 km, e oito viagens diárias, no regime de 24 horas. A empresa já encomendou mais três da Mercedes para janeiro de 1994.

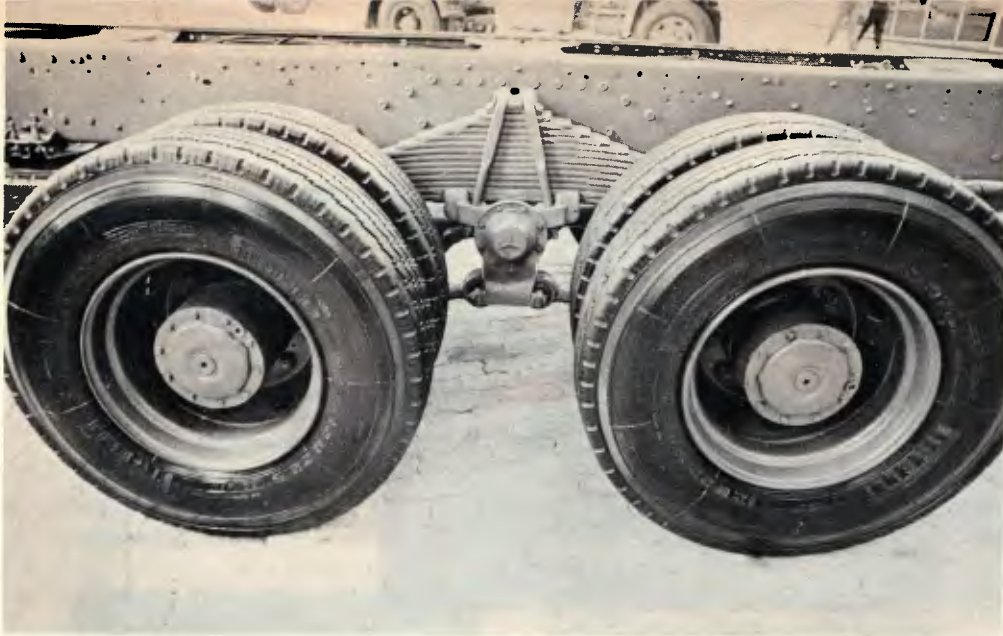
#### DADOS TÉCNICOS COMPARATIVOS

Características	L-2635	LS-2635
Motor Diesel	MB OM-447 LA	idem
Cilindros em linha	6	idem
Potência (cv/rpm)	354/2100	idem
Torque (mkgf/rpm)	158/1600	idem
Caixa de mudanças	ZF 16 S 160	idem
Redução	5,933	5,217
Redução opcional	5,217	5,933
Velocidade máxima (km/h)	73*	83*
Velocidade máxima (km/h)	83**	73**
Direção	hidráulica	idem
Eixo dianteiro de 6 t	VL-4/10D-7	idem
Eixos traseiros	HD-7/016DG(S)-13	idem
Distância entre eixos (mm)	5 350 + 1 450	3 950 + 1 450
Comprimento total (mm)	10 577	7 435
Largura (mm)	2 439	idem
Altura	2 955	idem
Balanço dianteiro (mm)	1 375	idem
Balanço traseiro (mm)	2 402	660
Círculo de viragem (m0)	24,0	19,3
PBT (autorizado/indicado)(kg)	23 000/32 000	idem
PBTC (autorizado)	45 000	idem
PBTC com redução 5,217	95 000	idem
CMT autorizada	73 000	idem
CMT com redução 5,933	123 000	idem

\* Com redução normal.

\*\* Com redução opcional.





Os dois eixos traseiros de tração têm suspensão com feixes de molas em tandem e as longarinhas em 'U' são de dupla face

Foto: Paulo Igarashi

**Reforços no chassi** — Dotado de motor 447 LA (*turbocooler*) com 354 cv de potência máxima alcançada em 2 100 giros, e torque de 158 mkgf a 1 600 rpm, os novos pesados incorporaram uma série de inovações destinadas a responder satisfatoriamente à severidade do serviço de transporte fora-de-estrada. Com cabina simples — eventualmente poderá ser dupla —, oferece quatro versões de entreeixos (*ver Quadro*).

Para proteger os componentes mais expostos à ação da poeira, de folhas e de galhos, e para evitar a entrada de insetos nas aletas do *intercooler*, a Mercedes instalou uma grade protetora nos faróis, uma tela na frente do radiador e uma proteção em chapa do motor, colocada sob o radiador.

As longarinhas em U têm duplo perfil com travessas reforçadas, em especial a última, que sustenta o en-

gate dos reboques, com 9,5 mm de espessura, contra 7 mm dos demais modelos pesados.

A suspensão dianteira é a mesma dos demais modelos, com feixes de molas e amortecedores telescópicos, e a traseira, em tandem, também é dotada de feixes de molas. O cardã e os dois diferenciais de tração nos eixos traseiros são importados da Alemanha.

A cabina simples é revestida internamente com material lavável, em substituição aos revestimentos em tecido dos modelos estradeiros.

Dotado de dois tanques de combustível para trezentos litros cada um, o extrapesado oferece autonomia para o trabalho durante um dia inteiro sem necessidade de novo abastecimento.



**S**ua frota vale muito para você. E a REDE TRANSPNEUS sabe o quanto é importante para sua empresa **RODAR COM QUALIDADE!**

Nossa linha de pneus importados e nacionais para ônibus e caminhões são fabricados com alta tecnologia e excelente performance, além de terem uma **ALTA MÉDIA DE RECAPAGENS** e o **MENOR CUSTO POR KM RODADO**.

Procure a REDE TRANSPNEUS. Garantia e Assistência técnica sempre perto de você!

**PARANÁ**

- Arapongas - Tel (0432) 52-2336 Fax (0432) 75-1530
- Maringá - Tel (0442) 28-5480
- Campo Mourão - Tel/Fax (0448) 23-4132
- Marechal Cândido Rondon - Tel (0452) 54-2284 Fax (0452) 54-1511
- Dois Vizinhos - Tel/Fax (0465) 36-2751
- Ponta Grossa - Tel (0422) 23-54 15 Fax (0422) 24-8277
- Pato Branco - Tel/Fax (0462) 24-2708
- Curitiba - Tel (041) 376-1434 Fax (041) 278-6890

**SANTA CATARINA**

- Chapecó - Tel/Fax (0497) 23-1596
- Tijucas - Tel/Fax (0482) 63-1067
- Joinville - Tel/Fax (0474) 35-3279
- Araranguá - Tel/Fax (0485) 22-1656

**SÃO PAULO**

- Presidente Prudente - Tel/Fax (0182) 21-0199
- Marília - Tel/Fax (0144) 33-0300
- Ribeirão Preto - Tel/Fax (016) 626-7097
- Bauru - Tel/Fax (0142) 30-5917
- Sorocaba - Tel (0152) 21-6377 Fax (0152) 21-33 26
- Americana - Tel/Fax (0194) 62-2291
- Campinas - Tel (0192) 32-8359
- São Paulo - Tel/Fax (011) 951-7369

**MINAS GERAIS**

- Belo Horizonte - Tel/Fax (031) 462-4399

**MATO GROSSO DO SUL**

- Campo Grande - Tel (067) 382-9341

**MATO GROSSO**

- Cuiabá - Tel (065) 361-3344

**GOIÁS**

- Goiânia - Tel/Fax (062) 295-1555
- Anápolis - Tel (062) 314 1130
- Itumbalara - (062) 431-1127

**DISTRITO FEDERAL**

- Brasília - Tel (061) 581-1957 • Fax (061) 581-1645

**CEARÁ**

- Fortaleza - Tel/Fax (085) 272-8995

**RONDÔNIA**

- Ji-Paraná - Tel/Fax (069) 421-4179

**Sua frota vale ouro!**

**TransPneus**  
Sua Rede Nacional de Pneus



# 1014, leve quase médio ou médio leve

Antes do lançamento, o novo  
trucado já  
entusiasma frotistas de entrega  
urbana de bebidas

■ Quando a Mercedes-Benz lançou o caminhão leve 912, em 1989, para uso em áreas urbanas e interurbanas de pequena distância, houve quem dissesse que o mercado dificilmente o absorveria, pois, com um pouco mais de recursos, o frotista adquiriria o caminhão médio, que oferece mais espaço para carga. Contrariando essa tese, a fábrica avança mais e faz um leve ainda mais próximo do médio L 1214. Trata-se de um 912 com terceiro eixo de rodado simples, capaz de transportar quase 7 t, com o mesmo motor de quatro cilindros (OM 364) turbinado, com a mesma potência de 140 cv do Mercedinho, e que recebeu a denominação 1014. A cabina é a mesma dos médios cara-chata (FPN), mas o trem de força é o do leve. A carroceria é em alumínio com laterais eleváveis, que, quando fechadas, protegem a carga do sol e servem de espaço publicitário para o frotista.

O chassi e a suspensão foram rebaixados e os pneus são menores, para permitir a instalação da nova carroceria Randon-Hesse de alumínio, especial para transporte de paletes de bebida engarrafada. Esse rebaixamento, que reduz para 50 cm a distância do solo, facilita e acelera as operações de carga e de descarga. Apelidado de *baby* pelos frotistas da Coca-cola, segundo a revista *Nossa Marca*, da Mercedes-Benz, esse veículo também recebeu elogios dos motoristas, pela manobrabilidade no trânsito urbano, graças à direção hidráulica e às dimensões do ve-



Com cabina do médio e trem-de-força do leve, o 1014 oferece maior capacidade de carga

ículo, que reduzem o raio de giro, e também pela facilidade de vencer rampas na montanhosa Belo Horizonte, devido ao turbo no motor, que aumenta o torque e a potência.

O novo Mercedinho teve uma boa receptividade entre os frotistas que o testam desde o ano passado: a Coca-Cola de Santos, de Belo Horizonte e de Uberlândia. A fábrica evita fazer comentários sobre o novo produto devido ao fato de ele ainda estar em fase de testes, embora não descarte o seu lançamento para breve, em duas versões, uma delas mais 'pesada', o trucado com rodado duplo, com capacidade para transportar oito paletes, contra seis do 1014.

"Esse veículo responde às nossas necessidades de distribuição urbana de bebida engarrafada e, com terceiro-eixo de rodado duplo, seria o substituto ideal para os médios Chevrolet 12000 e 14000, e para os Volkswagen 13-130 e 14-130, que utilizamos na distribuição urbana em Belo Horizonte", afirma Ângela Martino Ferreira, gerente de Transportes da Refrigerantes Minas Gerais.

Por sua vez, a Coca-Cola de Santos, a primeira a testá-lo no verão

passado, não quis fornecer informações, alegando ser política interna da empresa não dar entrevistas. De qualquer forma, esse modelo, segundo o gerente de frota, que pediu para não ser identificado, "não serve para a empresa, que só trabalha com caminhões médios e semipesados, distribuindo bebidas por todo o litoral paulista, a maioria deles com dez paletes quadrados". "Não temos caminhões leves na nossa frota", encerrou.

Quanto a Cleyton Augusto da Silva, chefe de oficina da Uberlândia Refrescos, de Uberlândia (MG), diz ele que ainda é cedo para uma avaliação desse veículo, que havia entrado na frota três semanas antes. "O truque foi colocado para permitir o transporte de seis paletes sem ultrapassar o limite da lei da balança", esclareceu. Ao contrário de Ângela Ferreira, que testou o veículo nas rotas urbanas, Cleyton Silva está colocando o 1014 em todas as rotas, inclusive em trechos rodoviários, pelo triângulo mineiro. "Vamos avaliar seu desempenho não apenas no tráfego urbano mas também nas estradas, a pedido da fábrica", acrescentou.



TOLLER

# Baú lonado para refrigerados

Quatro toneladas mais leve  
que o convencional,  
o baú Frigosider transporta  
dois paletes a mais



■ A Toller não está desperdiçando as oportunidades para exibir o Frigosider, nome com o qual batizou sua nova carreta-baú frigorificada. O produto foi lançado no dia 19 de setembro, durante a Feira e Convenção Nacional dos Supermercados (ABRAS'93), no Rio de Janeiro. Em seguida, a empresa promoveu um evento em Atibaia (veja Boxe) antes de exibi-la na Feira Moto Show, no Anhembi.

Com tecnologia e com insumos para a produção de cortinas termoisolantes, importadas da Itália e do Canadá, essa carreta-baú lonada pode movimentar produtos resfriados até temperaturas baixas, mas positivas, no mínimo iguais a zero grau centígrado. Frutas, sucos, legumes, laticínios, gorduras, fermentos e flores, que correspondem a 60% do total de cargas refrigeradas, adaptam-se com absoluta segurança a essa faixa de temperatura. "O produto só não serve para o transporte de cargas altamente congeladas, como, por exemplo, sorvetes, peixes e carnes", adverte André Toueg, sócio-gerente da Toller.

Com a expectativa de vender 120 unidades em 1994, Toueg fundamen-

ta esse otimismo na boa aceitação da linha Sider no mercado brasileiro. Desde seu lançamento, em 1990, os baús lonados para carga seca e paletizada vêm agradando aos frotistas em razão do fato de completarem uma carga em apenas vinte minutos, em média, contra as duas horas exigidas por carretas convencionais. "Por exemplo, numa rota de 100 km, enquanto o convencional só faz duas viagens por dia, o baú Sider realiza quatro viagens", vangloria-se Toueg.

Sucessora do Sider, a nova carreta-baú Frigosider terá custo 20% menor que o da convencional, de alumínio. "Além da maior velocidade operacional, do menor peso e de uma melhor distribuição física da carga, o equipamento terá um preço muito competitivo", insiste Toueg. No preço final (US\$ 70 mil) estão embutidos US\$ 25 mil da máquina refrigeradora Thermo King, US\$ 15 mil da base rodante e US\$ 30 mil das cortinas termoisolantes e das estruturas metálicas (carroçaria). O preço da convencional oscila entre US\$ 80 mil e US\$ 100 mil.

Embora os baús lonados para refrigerados, do tipo Sider, responsáveis pela movimentação de 80% da carga paletizada, tenham deixado de ser novidade na Europa desde há vinte anos, Toueg calcula que,



quando se troca um caminhão europeu tradicional por um Sider, o dinheiro investido só retorna depois de passado um ano. Porém, no caso da Frigosider, a previsão de retorno do investimento é de quatro meses.

O novo modelo dispensa paredes rígidas nas laterais da carroçaria, o que o torna 4 t mais leve que a carreta-baú convencional. Sua largura útil oferece 20 cm a mais, em comparação com a de outros baús.

**Sanduíche duplo** — A nova carreta diferencia-se de outras versões porque permite o transporte de carga resfriada num sentido e de carga geral no outro. "Isto é impensável num equipamento convencional, sob pena de grandes danos", observa Toueg.

A idéia de projetar uma carreta-baú desse tipo partiu do empresário Ladair Michelin, presidente da Rodoviário Michelin, que tomou por base um protótipo de alumínio de sua empresa — uma carreta com várias portas laterais e capacidade de transportar até 28 paletes —, sugere-





Foto: Paulo Igarashi

**A nova carreta-baú tem um custo 20% mais barato do que a convencional. Segundo André Toueg, a previsão de retorno do investimento (US\$ 70 mil) é de apenas quatro meses.**

rindo à Toller o desenvolvimento de um modelo exclusivo para refrigerados que atendesse às necessidades de seus clientes Nestlé e Gessy Lever.

A carreta convencional tem 2,36 m de largura interna. Os paletes são

dispostos com o lado menor no sentido da largura e com o lado maior no sentido do comprimento da carreta. Essa disposição foi invertida na carreta da Michelin. Conforme a legislação, a largura máxima permi-

tida é de 2,60 m. Desse modo, restam internamente 2,46 m, o que possibilita a redistribuição dos paletes e a acomodação de mais duas unidades, isto é, de trinta no total.

Suas características isotérmicas estão presentes nas portas, no teto e na parte frontal (com ou sem máquina frigorífica). As cortinas isolantes também permitem o acesso da carga pelas laterais. "Devido à facilidade de acesso, a velocidade operacional é muito grande", diz Toueg, observando que, em relação ao baú frigorífico convencional, a Frigosider reduz o tempo de carga e descarga de uma hora para vinte minutos.

No projeto, foram incorporados três sistemas de proteção e de bloqueio de carga. A lona *long life*, armada com correias e com fivelas para 1 500 kg de tração cada, é do tipo *load bearing*, dimensionada para suportar toda a carga transportada.

As correias, em fitas de poliéster, armam verticalmente a cortina, desde o piso até o teto, e possibilitam, por meio de fivelas (em aço inoxidável), suportar uma tensão de 1 500 kg para o arrimo da carga, tanto em condições normais como em situações de emergência, e até mesmo de acidentes (como, por exemplo, tombamentos). As correias estão afastadas 60 cm umas das outras, em faixas verticais, correndo dentro de bainhas internas às cortinas.

As cortinas formam um 'sanduíche duplo', com uma lona externa, um isolante interno e, finalmente, uma lona interna do tipo sanitária, que permite contato direto com alimentos. Elas têm 8 mm de espessura e largura útil de 2,54 m, e são fabricadas com PVC reforçado, dispondo ainda de estrutura isolante flexível.

Para cargas específicas, é possível o emprego de outro sistema, com travas de contenção, redes de compartimentação e cintos de amarração que dispensam modificações realizadas no equipamento-padrão.

## Baú para distribuição urbana

No evento promocional da linha 94 da Toller, em Atibaia (SP), no dia 17 de outubro, será apresentado ao público, pela primeira vez, o modelo Localsider, um baú lonado para distribuição urbana.

Esse lançamento, e também a exibição de novos materiais, acabamentos e design de produtos fazem parte de uma estratégia de marketing da empresa, que, assim, pretende bloquear o avanço dos concorrentes, principalmente da Guerra, de Caxias do Sul (RS).

No momento, segundo André Toueg, a Toller detém 95% de participação no mercado de baús lonados no Brasil. Em 1990, com a venda de apenas trinta unidades Sider, a Toller buscou consolidar seus produtos no transporte de cargas

seca e paletizada, movimentadas por empilhadeiras. "E o mercado brasileiro se mostrou receptivo", conta Toueg, frisando que, em 1991, as vendas subiram para setenta unidades e, no ano passado, para 120 baús lonados. Para este ano, estima-se a comercialização de trezentas unidades e o dobro em 1994.

Toueg atribui o sucesso de vendas à grande utilização do produto por diversos setores, desde redes de supermercados, e indústrias de autopeças e de componentes automotivos, até transportadoras de bobinas de papel e de embalagens em geral. "O produto é novo, mas responde às necessidades de embarcadores e de transportadores na redução de seus custos."

**Gilberto Penha**



SEGREDO

# Linha VW tem cara nova

Até meados do ano que vem,  
a fábrica muda  
a frente, o painel e os  
nomes dos veículos



■ Há doze anos no mercado, a Volkswagen Caminhões está se preparando para efetuar uma profunda transformação visual nos seus produtos. O novo *design*, encomendado à Autolatina, é mais moderno, dando uma nova personalidade aos caminhões da marca. Depois de alguns meses de intensas investigações, TM flagrou um comboio dos modelos médios durante uma viagem de avaliação, e mostra, com absoluta exclusividade, as primeiras fotos dos novos caminhões Volkswagen, que só serão lançados no mercado em meados do próximo ano.

A reestilização da cabina vai atingir todos os modelos da linha, desde o caminhão leve até o pesado. Além da nova cabina, a Volkswagen está desenvolvendo um novo modelo, com capacidade para oito toneladas, que será tracionado pelo novo motor MWM Série 10 de quatro cilindros. Outra novidade que a VW Caminhões vem guardando a sete chaves é o desenvolvimento de um motor Cummins mais potente para o cavalo mecânico VW 35 300. Também estaria incluído neste pacote um eixo traseiro com capacidade para tracionar até 40 toneladas.

Mas o que vai provocar mais impacto no mercado serão, sem dúvida, as novas cabinas, que ganham inclusive um interior mais confortável. A nova linha começou a ser preparada há mais de dois anos, e está em plena fase de desenvolvimento, a qual inclui testes de durabilidade avançada realizados em estradas brasileiras. Os caminhões estão rodando totalmente disfarçados por fitas adesivas, que escondem as modificações no desenho. Apesar dos disfarces, é possível ver a profundidade das mudanças no estilo.

**Nova frente** —A estrutura básica permanece a mesma da carroçaria atual, ou seja, mantém as mesmas dimensões. A reestilização mais profunda ocorreu na parte frontal, que ganhou uma grade bem maior e aletas mais largas, compondo um conjunto bem mais imponente. Na parte dianteira, as cabinas dos caminhões leves e médios são praticamente iguais. Os faróis, antes redondos, agora têm formato quadrado e continuam no centro da cabina, como parte integrante da grade.

Nos caminhões semipesados, que ainda não foram fotografados, a cabina é ligeiramente maior, mas mantém o mesmo efeito visual, com destaque para a grade dianteira. Nesse modelo, faz parte do pacote de me-



lhoramento um paralama maior, para comportar a bitola dianteira, que também é mais larga. Outro ponto diferenciador são os faróis, que também passam a ser quadrados, mas que são instalados no pára-choque, como no atual modelo. A caracterização do visual dos pesados se completa com faixas escuras, que 'alongam' o pára-brisa e o defletor, colocado sobre o pára-brisa e também redesenhado.

Outro detalhe que chama a atenção na nova linha da Volkswagen Caminhões é uma preocupação explícita com o conforto do motorista e o do acompanhante. O novo desenho dos estribos facilita o acesso à cabina, principalmente nos pesados, bem mais altos. A Volkswagen também instalou novos suportes de apoio para quem sobe no caminhão.

No entanto, o melhor no item conforto vem dos arranjos que a engenharia efetuou no interior da cabina. Para substituir o pouco eficiente painel de instrumentos utilizado nos modelos atuais, a engenharia da Autolatina fez valer suas ligações com a





**Quem movimentar  
o país acaba de ganhar  
uma força.**





**Chegou  
Shell  
Fórmula  
Diesel.**

**Mais força e  
mais economia para a sua frota.**





A estrada leva gente e traz gente. Leva carga e traz carga. Traz lucro. Mas também pode levar. E só quem tem frota sabe o quanto.

Caminhão ou ônibus parado é prejuízo certo. E uma simples sujeira ou ferrugem pode complicar todo o funcionamento do motor. A qualquer momento.

Por isso, a Shell foi muito mais longe para trazer para você o que existe de melhor em diesel no mundo.

Shell Fórmula Diesel.

Uma fórmula especial, exclusiva, superior. Que já foi aprovada em mais de 40 milhões de quilômetros em testes de estrada. O que representa mais de 1.000 voltas ao redor do mundo. E em mais 2 milhões e 500 mil quilômetros em testes no Brasil.



Shell Fórmula Diesel tem detergente e anti-corrosivo em sua fórmula, que limpam e protegem as peças contra a ferrugem, evitando inúmeros problemas mecânicos e dando uma vida útil muito mais



longa ao motor. Tem também agente antiespuma, que proporciona um abastecimento mais completo e muito mais rápido. Liberando a mão-de-obra para outras tarefas.

Proporciona combustão mais rápida e mais eficiente, dando mais força e muito mais desempenho ao motor.

E tem mais: limpo, protegido e com uma combustão eficiente, o motor produz menos fumaça e dá uma economia de combustível de até 5%.

A estrada agora tem um novo caminho. O caminho dos lucros. O caminho da eficiência.



O caminho da economia na manutenção, na mão-de-obra e no consumo de combustível.

Shell Fórmula Diesel.

O caminho certo para a sua frota.

**ATENÇÃO:** antes de lançar Shell Fórmula Diesel, a Shell fez uma completa limpeza nos tanques dos seus postos, para que nenhuma impureza se misture neste novo combustível. Mas a ação detergente de Shell Fórmula Diesel vai limpar o tanque de seus veículos, retirando as impurezas nele contidas. Estas impurezas serão jogadas para os filtros, que deverão ser verificados com maior frequência no início do uso. Em pouco tempo, a sua frota estará limpa e protegida.



**Só Shell tem a fórmula.**



## O QUE É SHELL FÓRMULA DIESEL?\*

Shell Fórmula Diesel é um novo conceito em combustível. É uma fórmula especial, exclusiva, superior. É da Shell. Seus componentes garantem melhor funcionamento do motor, com melhor desempenho e muito mais economia.

## COMO É QUE EU PERCEBO A DIFERENÇA?

A primeira coisa que você vai perceber, já no primeiro abastecimento, é que Shell Fórmula Diesel quase não faz espuma. Você pode encher mais o tanque. A seguir, você vai notar que seus veículos desenvolvem muito mais. Fazem menos fumaça. Consomem menos. E por fim, que as peças alcançam maior durabilidade, com muito mais economia na manutenção.

## POSSO MISTURAR SHELL FÓRMULA DIESEL COM OUTROS TIPOS DE DIESEL?

Não há problema. Porém, os benefícios de Shell Fórmula Diesel estarão sendo diluídos. Quanto mais você usar Shell Fórmula Diesel, melhores resultados você vai ter em sua frota.

## POR QUE ÔNIBUS E CAMINHÕES DESENVOLVEM MAIS COM SHELL FÓRMULA DIESEL?

Em primeiro lugar, porque Shell Fórmula Diesel tem componentes que proporcionam uma combustão mais rápida e muito mais eficiente. O que melhora também as partidas a frio. Em segundo lugar, porque o motor trabalha mais limpo e mais protegido.

## POR QUE SHELL FÓRMULA DIESEL DIMINUI A EMISSÃO DE FUMAÇA?

Porque o combustível que estaria saindo pela descarga, sob a forma de fumaça, está sendo aproveitado no motor. Está sendo transformado em desempenho.



**Menor consumo de combustível.**  
Você roda mais e gasta menos.



**Melhor desempenho.** Combustão mais rápida e eficiente dentro da câmara.



**Limpeza e proteção contra a ferrugem.**



**Menos fumaça.**



**Menos espuma no abastecimento.**

## POR QUE SHELL FÓRMULA DIESEL ECONOMIZA COMBUSTÍVEL?

Porque o motor funciona mais limpo e a combustão é muito mais completa. Testes de estrada comprovam uma economia de até 5%.

## POR QUE O MOTOR, TANQUE E BICOS INJETORES FICAM MAIS LIMPOS E PROTEGIDOS COM SHELL FÓRMULA DIESEL?

Em sua fórmula, Shell Fórmula Diesel tem componentes detergente e anticorrosivo, que agem em todas as partes por onde passa o combustível. O detergente remove a sujeira acumulada. E o anticorrosivo inibe a ferrugem.

## É VERDADE QUE NO INÍCIO DO USO É PRECISO VERIFICAR OS FILTROS COM MAIOR FREQUÊNCIA?

É aconselhável. Porque no início do uso, Shell Fórmula Diesel estará limpando a sujeira acumulada e jogando-a para o filtro. Mas em pouco tempo os seus veículos estarão limpos e protegidos, para você economizar no abastecimento, na manutenção, nos bicos injetores e, até mesmo, nas trocas dos filtros, que serão menos frequentes.



**Só Shell tem a fórmula.**

Shell Fórmula Diesel estará inicialmente disponível em áreas de SP, RJ e MG.







Fotos: Paulo Igarashi

*A parte frontal foi totalmente modificada: a grade é maior e mais larga com faróis quadrados embutidos; a porta teve a parte envidraçada aumentada, os estribos são mais largos para facilitar o acesso à cabina que, internamente recebeu melhorias.*

matriz da Volkswagen. Desse contato ficou acertado que o painel utilizado nos modelos da linha LT, os comerciais leves da Volkswagen na Alemanha, será importado completo e passará a equipar a nova linha Volkswagen no Brasil. A Autolatina Caminhões já fez um acordo semelhante com a Ford Motor Company ao importar o painel completo da pica-pe F-150 para equipar a F-1000.

Além do desenho mais moderno, o painel da linha LT oferece amplos recursos e tem, inclusive, melhor ergonomia. Outra vantagem está no fato de que oferece um número bem maior de informações a quem dirige, uma falha grave nos caminhões Volkswagen de hoje. O acabamento interno também está bem melhor. O interior tem mais requinte e uma aparência mais luxuosa. A parte inferior do painel ganhou um revestimento que cobre toda a fiação, a qual fica à vista nos caminhões atuais.

**Mais potentes** — Juntamente com a nova cabina, a Volkswagen fará um reposicionamento na potência da sua

linha de produtos. Os modelos leves ganharão o novo motor MWM Série 10 de quatro cilindros. O modelo equipado com o motor aspirado passará a denominar-se VW 7 100. Por sua vez, o leve de oito toneladas, que inaugura um novo segmento, sairá de fábrica com o mesmo motor, mas com o precioso auxílio do turbocompressor, que elevará a potência para 140 cv. Este receberá a denominação de VW 8 140.

Com essa investida, a Volkswagen Caminhões dá sinais de que pretende expandir sua participação no segmento dos leves, atualmente na casa dos 25,7% (janeiro/agosto). Desde que lançou no mercado o primeiro leve com motor turbo, o VW 7.110 S, a Volkswagen vem registrando um crescimento na procura por esse tipo de caminhão. Hoje, metade das vendas da empresa no segmento dos leves é do modelo com motor turbo.

**Pesados** — A Volkswagen Caminhões tem outros projetos em fase de definições. Entre eles, está o estudo de lançamento de um caminhão de seis toneladas (6.90) com rodado simples na traseira, para operar exclusivamente nos grandes centros urbanos. A empresa acredita que chegará o momento em que os caminhões serão definitivamente proibidos de trafegarem nos grandes centros, restando aos 'pesos-pena' a tarefa de abastecerem essas regiões.

Apesar da grande expectativa, a VW, pelo menos por enquanto, não

deverá entrar no segmento de caminhões pesados. São dois os motivos básicos. Primeiro, o caminhão pesado exige uma estrutura operacional diferenciada das dos outros segmentos, que levaria tempo para ser criada. Segundo, a rede está passando por um processo de recuperação financeira, depois de dois anos de marés baixas. Iniciar um novo negócio sem que a rede esteja preparada seria um verdadeiro suicídio.

Mas isso não significa que a Volkswagen está de braços cruzados. Mesmo porque o único segmento em que a empresa não está conseguindo aumentar sua participação no mercado é a faixa de entrada dos pesados, disputada pelos caminhões com capacidade entre 30 t e 35 t. E quem vem levando a melhor nessa disputa é a Mercedes-Benz, que possui dois caminhões, o MB 16.25 e o MB 16.30, e domina 70% desse sub-segmento.

O motivo do sucesso das vendas é simples. Apesar de estarem na mesma faixa de potência dos VW 35 300, os Mercedes podem tracionar carretas de três eixos, enquanto que o VW 35 300, e até mesmo o Cargo 35.30, estão autorizados a puxar, no máximo, uma carreta de dois eixos.

Para amenizar essa vantagem, a Volkswagen está homologando seu caminhão para tracionar carretas de três eixos em algumas rotas específicas. Depois do conhecimento prévio da rota, de análise da velocidade média e do tipo de topografia, entre outras particularidades, a Volkswagen fornece uma autorização especial, classificando seu pesado de VW 35 300 H. A transportadora TVR, que opera na rota do Mercosul, foi a primeira empresa a ser beneficiada por essa homologação.

Mas a direção da empresa sabe que essa é uma solução paliativa. Por isso, encomendou à Cummins um motor da Série C um pouco mais potente que o atual, que tem 296 cv de potência. Tal motor está em fase de desenvolvimento. Paralelamente, a Autolatina Caminhões terá de desenvolver eixos traseiros com especificações adequadas para poderem suportar carretas de três eixos.

**André Gomide**



## Leves coreanos movimentam cargas abaixo de 1 t

A partir de outubro, os modelos Truck e Van irão disputar mercado com as picapes Saveiro e Fiorino



■ Por acreditar no Brasil como um dos poucos grandes mercados disponíveis no mundo, a montadora coreana

Asia Motors, do grupo Kia Motors, está investindo US\$ 12 milhões para se firmar no segmento de veículos comerciais leves, de uso misto (cargas e passageiros), oferecendo produtos de última geração (incorporando tecnologia japonesa Daihatsu) a preços competitivos.

Para tanto, lançou, em outubro, a linha Towner, com três versões distintas, para frotistas urbanos. A primeira dessas versões é o modelo Truck, um 'caminhão leve', com cabina para duas pessoas, carroçaria aberta e capacidade de 680 kg, e custando US\$ 11,5 mil. A segunda é um furgão, batizado de Van, que tem compartimento fechado para carga, pode movimentar 580 kg de mercadorias (tem 3 m<sup>3</sup> de capacidade volumétrica) e custa US\$ 12,5 mil. A empresa também oferece uma van para uso misto, denominada Coach, para sete passageiros, sem concorrente no mercado brasileiro. Dispõe de bancos com encostos reversíveis e será vendida por US\$ 14,5 mil.

Na Feira Moto Show, a Asia também exibiu dois novos microônibus, ambos movidos a diesel: o Hi-Topic, para quinze pessoas, e o AM-815, para 25 passageiros (veja, nesta edição, informações sobre eles em TM Passageiros).



O Truck (caminhão leve) e a Van (furgão) fazem 20 km/litro e custam US\$ 12 mil cada

No mercado de importados, a linha Towner situa-se num nível abaixo da capacidade de transporte das marcas Mazda (B2200, de 1 t), Peugeot (picape, de 1,3 t) e Kia (furgão Kia Besta, de 1,2 t, e Kia Ceres, caminhão leve, de 1,5 t) e deve competir com picapes pequenas, tipos Fiorino e Saveiro, da Fiat e da Volkswagen, respectivamente.

Os veículos Towner são equipados com motores CD800, de quatro tempos, três cilindros e oitocentas cilindradas. Produzidos na fábrica de Hanam, em Seul, esses motores apresentam potência de 40 cv a 5 600 rpm, e seu torque máximo atinge 6,0 mkgf a 3 600 rpm.

**Porto de Vitória** — “A vantagem desse tipo de veículo”, explica Hudson Lopes, diretor técnico de Pós-Venda, “é a de proporcionar um transporte de carga com baixo consumo de combustível”. Em média, o Van e o Truck conseguem fazer 20 km/litro a uma velocidade constante de 60 km/h. “Isto é possível porque se trata de um motor de última geração”, enfatiza Lopes, admitindo que a Asia absorveu e aprimorou, nos últimos anos, a tec-

nologia japonesa nesse setor.

Com a implantação de dois centros de operação no país, em Vitória (ES), sede da empresa, onde permanecem estocados os veículos importados, e em Alphaville, Barueri (SP), a diretoria articulou uma estratégia de vendas junto a uma rede de 21 concessionários já nomeados e espalhados por todo o país.

Em setembro, desembarcou no Porto de Vitória um lote de 820 unidades, constituído por seiscentos veículos Towner, duzentos Hi-Topic, dez AM 815 e dez jipes Rocsta. A diretoria estima a comercialização, até o fim do ano, de mil veículos (valendo-se da expectativa de remessa do segundo lote, com quinhentas unidades). Para 1994, a Asia Motors do Brasil pretende comercializar 5 mil veículos no país.

Sem dúvida, não foi por acaso que a Asia escolheu o Porto de Vitória (ES) para receber seus produtos da Coreia do Sul. É que esse porto oferece facilidade para a importação de componentes, e seus custos são, por exemplo, 10% menores, em média, que os de Santos.

Gilberto Penha



# EVENTOS



## transporte debate seus grandes problemas

**M**ês repleto de eventos técnicos, setembro levou **TM** a programar este caderno especial para cobrir os mais importantes deles. A proliferação de encontros provou que o setor se preocupa, cada vez mais, em debater seus problemas e em promover soluções racionais. Foi isso o que aconteceu durante o Entran — Encontro Nacional de Transportes, promovido pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. O encontro demonstrou maturidade técnica, prontamente absorvida pelos deputados incumbidos de traduzir os anseios do setor na discussão e na formulação da Carta Magna.

Alguns tópicos, aliás, foram dis-

cutados dias antes, entre 17 e 19 de setembro, no prédio da NTC, em São Paulo, enquanto esta comemorava seus trinta anos de vida.

Em termos de conteúdo técnico, o exemplo inigualável do VII Simea — Simpósio de Engenharia Automotiva, realizado entre 1º e 3 de setembro, no Museu de Tecnologia da USP, polarizou as discussões na comemoração dos cem anos do motor Diesel.

Por fim, o evento "Qualidade e Produtividade nos Transportes", promovido pela Editora TM, converteu-se numa oportunidade para transportadores apresentarem

suas experiências sobre o assunto. Uma vez que a qualidade está intimamente vinculada com o desenvolvimento de recursos humanos, grande parte dos casos apresentados revelou um resultado final em que o nível de satisfação interna da empresa refletia-se facilmente na satisfação do cliente. Na ocasião, foi anunciada a intenção da NTC de instituir um Certificado de Qualidade do TRC e o conseqüente lançamento de um Prêmio Nacional de Qualidade, voltado para as empresas do setor. Uma notícia auspiciosa, que só faz o setor avançar, rumo a um mercado global.



“**G**rato pela preferência.” A frase de armazém, que poderia estar igualmente pintada no pára-choque de um caminhão, não satisfaz mais o cliente de transporte, hoje muito mais exigente. Nem serve mais para nortear a empresa de transporte no sentido de prestar seus serviços. Aliás, de tão preocupada com suas rotinas internas, a transportadora acabou se esquecendo do objeto principal de sua atividade: o próprio cliente. Novas técnicas administrativas estão apontando para a qualidade como um conceito irmão siamês do de produtividade, este último sim, buscado ansiosamente pelo empresário de transporte. A questão tomou um tal vulto que a NTC, órgão máximo do TRC, já dispõe de estudos avançados que servirão de base para a criação de um certificado de qualidade, e até mesmo, numa fase posterior, de um Prêmio Nacional de Qualidade (veja Boxe).

Reunindo cerca de 180 pessoas em torno desse tema, o departamento TM Operacional — Cursos e Seminários, da Editora TM, pôs o tema em discussão, e deu aos participantes a oportunidade de conhecerem experiências positivas com programas de qualidade.

“O maior desafio, neste momento, está no fato de se perceber que a busca pela qualidade não é uma moda passageira, como o foram cerca de quinze outras tendências administrativas”, alerta Frederico Bussinger, secretário executivo do Ministério dos Transportes. Abrindo o evento, ele alertou para a necessidade de as empresas não somente adotarem métodos específicos, mas também de ponderarem a respeito dos fins a que se prestam os mecanismos utilizados.

O empenho pela excelência, segundo Bussinger, converte-se numa importante tática de redirecionamento do contexto dos trans-

# O cliente quer mais qualidade nos serviços

## Seminário TM coloca em discussão o padrão necessário para o transporte eficiente

portes no país, que, na sua opinião, vive um período de redefinição de um novo ciclo produtivo. Caberia ao setor a tarefa de se preparar para um tríplice desafio: recuperar o parque instalado — que inclui frotas e estrutura viária —, redirecionar a atividade de maneira que os desperdícios sejam contidos, e preparar o setor para uma futura e inevitável expansão.

A contribuição do governo federal nesse sentido consistiu na criação de uma secretaria de QTT — Qualidade Total nos Transportes, subordinada ao Departamento de Desenvolvimento do Ministério dos Transportes. “Estamos organizando um documento básico de qualidade, que deverá dar o norte à gestão de qualidade total”, afirma Wellington de Aquino Sarmento, responsável pela secretaria. Ele garante que o setor terá a oportunidade de opinar sobre o documento antes de ele ser oficializado. A notícia mais polêmica dada por Sarmento refere-se à intenção do governo fede-

ral em exigir o certificado ISO-9000 das empresas de transporte contratadas para serviços públicos.

### *Vestindo qualidade*

Em sua maioria, os palestrantes que marcaram presença no seminário “Qualidade e Produtividade nos Transportes” são unânimes em dirigir o enfoque de qualidade para o cliente. As opiniões convergem mais ainda quando o conceito é ligado ao aprimoramento dos recursos humanos.

“Os efeitos negativos da falta de qualidade são desastrosos”, avalia Hugo Yoshizaki, da Fundação Vanzolini, entidade ligada à Escola Politécnica da USP e com habilitação para avaliar empresas e para conceder o certificado ISO-9000. Uma vez que apenas 5% dos clientes insatisfeitos reclamam efetivamente da falha, pode-se chegar a uma média de vinte clientes insatis-

“*O desafio maior é perceber que a busca pela qualidade não é mais um modismo passageiro.*”

**Frederico Bussinger, Ministério dos Transportes**



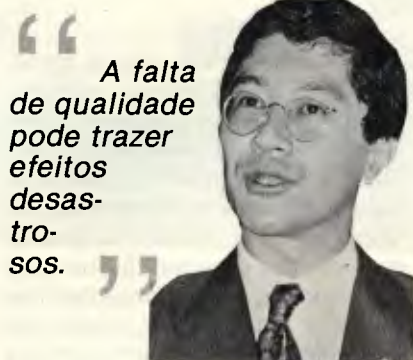


feitos/mês no caso de apenas uma reclamação. "Levando-se em consideração o efeito boca-a-boca, uma reclamação gera um total de 2 400 comentários desfavoráveis por ano", contabiliza Yoshizaki.

O transportador Carlos Mira, da empresa Expresso Mira, que é também presidente da comissão de jovens empresários da NTC, advertiu que "não existe consultoria em qualidade se o empresário não 'comprar' o conceito de qualidade". As experiências, tanto do lado do embarcador como do frotista, comprovam isso.

Com um elaborado plano de qualidade em desenvolvimento desde 1988, o conglomerado Belgo-Mineira, que reúne 36 empresas e tem como base a siderúrgica localizada em Contagem (MG), conseguiu reduzir expressivamente seus custos e aumentar o padrão de seus serviços, resultado que contou com a colaboração de várias empresas de transporte. José Márcio Braga, do departamento de Transportes da siderúrgica, conta que, graças ao fato de ter focalizado seu QTT no sistema de distribuição, conseguiu reduzir o volume de material expedido fora do tempo, de 55%, porcentagem registrada em 1988, para a taxa atual de 2,9%. Da mesma maneira, o tempo de carregamento foi reduzido das seis horas e meia de antigamente para as atuais duas horas e meia. A programação de expedição sofreu um remanejamento, sendo que a maior parte das viagens (63%) destinava-se a uma só entrega, e que apenas 12% delas tinham por objetivo realizar mais de três entregas, o contrário do que acontecia antes. O sistema recebeu ajuda de um *software* roteirizador, e o embarcador assumiu toda a responsabilidade pela expedição, uma vez que era um item estratégico de atendimento ao cliente.

As transportadoras prestadoras



**Hugo Yoshizaki, Fundação Vanzolini**

de serviços passaram a ser avaliadas e premiadas pelo bom desempenho, o que inclui um certificado de qualidade aos três primeiros colocados, divulgação em revistas especializadas e indicação para transportar novas cargas.

Dentre as empresas que prestam serviço à Belgo-Mineira está a

Tora Transportes, com uma frota de 447 veículos, além de outros 150 agregados. Ao completar vinte anos de atividades, a empresa resolveu, além disso, criar o seu QTT como forma de consolidar suas parcerias com clientes. O programa partiu de uma carta de princípios e avançou na forma de seminários e de encontros de empregados, que ajudaram na detecção dos principais problemas da empresa. No final dessa fase, foi aplicado um plano de ação. O resultado mais evidente, segundo o diretor Paulo Sérgio Ribeiro, foi um aumento do faturamento. A empresa havia totalizado, no ano passado, US\$ 31,2 milhões, ao passo que, no presente ano, já conseguiu alcançar o total de US\$ 43 milhões, quatro meses antes do término do

## Prêmio de Qualidade será criado em 1995

Duas pesquisas, feitas pela comissão de qualidade da NTC, revelam que poucas empresas de transporte levam em consideração a importância da conquista da excelência. Os números revelam um panorama árduo nesse assunto: mais de 50% das empresas nem sequer treinam seu pessoal; mais de 70% não avaliam o desempenho de seus funcionários, e apenas 30% mantêm conversas com cliente sobre a qualidade. Entretanto, quase a totalidade (90%) não conta com a participação dos empregados para a realização de um objetivo comum, número que apenas reflete a falta de padrões estabelecidos de qualidade, inexistentes em meta-das das empresas de TRC. "O mais incrível de tudo isso é que 87% dos embarcadores pretendem, em curto e em médio prazos, envolver seus transportadores em programas de qualidade", revela Reinaldo Parreiras, da Minas Goiás, e também membro da comissão de qualidade da NTC.

A segunda pesquisa, mais autocrítica, compara os conceitos de qualidade desejada e de qualidade prestada. Somente 6% das empresas

estão no mercado há mais de trinta anos, e 53% têm menos de cinco anos de atividades. "Entretanto, 68% delas se acham ótimas prestadoras de serviços, enquanto que 10% reconhecem que seu máximo é regular", afirma Parreiras. Mais uma vez, os números revelam a falta de iniciativa do setor: dentre os 30% de empresas de transporte que garantiram administrar programas de qualidade, somente 11% estão, de acordo com a comissão, levando realmente a sério esses programas.

A comissão da NTC espera que, até 1994, fique pronto o CQTRC — Certificado de Qualidade do TRC, que deverá ser outorgado a empresas com padrão de qualidade comprovado em auditorias internas. O passo seguinte será a instituição do Prêmio Nacional de Qualidade do TRC, em 1995, destinado a premiar a melhor dentre as detentoras do CQTRC. "De uma coisa, no entanto, temos certeza: quem certificará e avaliará as empresas não será a NTC", finaliza Parreiras, que estuda a possibilidade de os órgãos certificadores do ISO-9000 assumirem essa função.



ano. Isso também possibilitou à transportadora incluir em seus planos a distribuição de 10% de seus lucros a todos os seus funcionários.

### **Espírito de equipe**

Programas semelhantes foram igualmente adotados em duas empresas de transporte urbano de passageiros, na Metrobus, que opera trolebus no corredor de ônibus entre o terminal Jabaquara e a região do ABC, em São Paulo, e na Coesa, sediada em São Gonçalo, no Rio de Janeiro. Na primeira, maiores exigências para a admissão de motoristas — experiência mínima de cinco anos em transporte pesado — e o treinamento dos motoristas por meio de cursos dirigidos e de palestras aumentaram a confiabilidade da empresa em seu quadro funcional. Um plano de controle de manutenção conseguiu reduzir a quilometragem perdida de 10 500 km/mês (em 1991) para os atuais 672 km/mês, além de aumentar o rendimento médio de combustível por quilômetro, passando dos antigos 1,82 km/litro para 2,02 km/litro.

A mesma satisfação foi alcançada pela Coesa, que implantou programas de gestão em recursos humanos, de qualidade, de informática e financeiro. "A idéia foi criar, entre nossos funcionários, uma nova maneira de pensar, que permitisse a formação de um verdadeiro espírito de equipe", conta José Pereira Campos Jr., diretor técnico da empresa. Foi criado o LOP — Limpeza e Organização do Trabalho, um prêmio mensal aos setores operacionais que melhor primassem pela limpeza. Numa segunda fase, o prêmio se voltou para os resultados de produtividade.

Aos poucos, a iniciativa contagiou os funcionários que, independentemente de programas, passaram a criar e a sugerir novas gestões voltadas para a qualidade. Foram criados o projeto Coesa Verde, para o plantio de árvores e de plantas ornamentais na sede da empresa, e programas destinados aos funcionários, como, por exemplo, criação de um curso na escola de formação de motoristas, destinação de um ônibus para treinamento, implantação de cooperativa de crédito mútuo, curso básico de português e de matemática, e treinamento de chefias.

Outro programa bem-sucedido foi o encampado pela Transpains, transportadora subsidiária da Siderúrgica Pains, de Divinópolis (MG), e responsável pela movimentação de 72 mil t/mês (em frota própria e agregada). A empresa, que opera 54 veículos, iniciou um programa de produtividade em 1992, buscando a melhoria de seu desempenho e o aumento da tonelagem transportada. Foram adotados tacógrafos eletrônicos, e um mapeamento detalhado de rotas foi efetivado, o que resultou num melhor aproveitamento dos veículos e num aperfeiçoamento do comportamento das operações.

### **Desafio do ineditismo**

O conceito de qualidade remete, inevitavelmente, às técnicas orientais de controle da produção,

“**A melhor maneira de conseguir um bom serviço de transporte é premiar o melhor e não castigar o pior.**”

como, por exemplo, o *just-in-time*, que, além de garantir o ritmo produtivo do fabricante, exige uma forte parceria com a empresa de transporte. A Pebra, fornecedora de peças plásticas da Autolatina, mantém o processo de *just-in-time* com o auxílio da Transcessi, empresa vencedora de uma licitação que lhe outorgava "não só o serviço, mas também o desafio de encarar uma iniciativa inédita", como define Wagner Bella, gerente comercial da Pebra. Em janeiro de 1992, o fornecedor foi convidado a fazer a experiência pioneira, que seria implantada dez meses depois. O sistema, em pleno funcionamento e que já colaborou na montagem de 606 mil veículos desde a sua implantação, funciona com um computador instalado na linha de produção da Autolatina, o qual emite informações, diretamente à sede da Pebra, sobre a cor e o tipo de peça a ser entregue em 32 horas.

"Estando pronta dentro desse prazo, a peça tem vinte minutos para chegar à fábrica e dez minutos para ser descarregada", afirma Bella. A Transcessi teve de adequar sua frota, e adquiriu vários furgões lonados, além de abrir uma filial em Diadema (SP). Hoje, a transportadora mantém sete caminhões exclusivos para a operação do *just-in-time* Pebra—Autolatina. "Todo o investimento foi arcado pela Transcessi, que apostou



**José Márcio Braga, Belgo-Mineira**



no desafio", conta Roberto Bedoni, gerente operacional da empresa. A experiência possibilitou à transportadora participar de novos empreendimentos, como, por exemplo, a operação 'Hora Marcada', de transporte de peças em longas distâncias, como também o faz atualmente, para a mesma Autolatina, em sua planta de Taubaté.

O caso da Transcessi endossa a afirmação de Bussinger, feita na abertura do seminário: "A qualidade nos obriga a manter um comprometimento com a transformação." Da mesma maneira, os resultados que se espera de um programa de qualidade, ou seja, seus reflexos na produtividade, só serão visíveis se todos os participantes do processo estiverem



**José Pereira Campos, Coesa**

**Nossos funcionários criaram um feito espírito de equipe.**

engajados no ideal de melhor servir ao cliente. Um conceito que vale tanto para o embarcador como para o transportador.

Participaram ainda do seminário TM o professor Antônio Galvão

Novaes, da Universidade Federal de Santa Catarina, que defendeu a necessidade da retomada do sistema de aprendizagem pela convivência como forma eficiente de se aprender sobre a qualidade; Lêda Maria de Oliveira Lima, técnica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, que salientou a importância de não se adotar pacotes fechados de programas de qualidade, 'vendidos' por consultores; e o consultor Antônio Carlos Alvarenga, especialista em Logística, que falou sobre o avanço interativo dos envolvidos na contratação de transporte. Também foram relatadas outras experiências, principalmente sobre terceirização, como, por exemplo, as que foram feitas pela transportadora A&A, que movimenta os produtos vendidos pela cadeia McDonald's e pela transportadora Campos Sales (*ver* TM 350, seção Atualidades). Também marcaram presença o professor José Bernardo Felex, da USP de São Carlos, e José Carlos Bruno, da DDF Assessoria em Distribuição, como debatedores.

Embora técnicas e vantagens de qualquer empenho em excelência tivessem ficado evidentes aos participantes do evento, um outro aspecto foi apresentado por Thiers Fattori Costa, ex-presidente da CNT: "É evidente que o custo da qualidade terá de constar do custo do frete." Mas isso é assunto para outra discussão.

**Walter de Sousa**

### Transportadora terá, em breve, ISO-9000

O diretor da Fundação Vanzolini, Pedro Luiz da Costa Neto, revelou, durante o seminário TM, que a entidade estaria prestes a certificar uma empresa de transportes com o ISO-9000, a primeira no país a receber o certificado. Entretanto, não quis revelar o nome da empresa. Esta preferiu sair na frente, mesmo sem ter ainda o certificado. Trata-se da transportadora Cometa, empresa do Grupo Cometa, mais conhecida como Rapidão Cometa, que já investiu US\$ 8 milhões para se tornar uma ECI — Empresa de Classe Internacional, passo decisivo em direção ao ISO-9000. Seu programa de Qualidade Total está prestes a alcançar a meta de ze-

ro erro, cobiçada por várias indústrias nacionais que aguardam na fila das entidades certificadoras.

Grande parte do dinheiro investido está no parque informatizado da empresa, que conta com EDI e com rede de computadores, ficando o restante empregado na compra de um prédio de cinco mil metros quadrados, onde será instalada a filial de Fortaleza, além da compra de terminais de carga em Belém (PA). Outros US\$ 6 milhões foram gastos na aquisição de 73 novos veículos, adquiridos no primeiro semestre de 1993. Até o final do ano, a Rapidão Cometa quer estar marcando presença no segmento da carga aérea.

# A DIREÇÃO CERTA PARA SEUS INVESTIMENTOS.

Fundo Dibens de Commodities.

**BANCO  
DIBENS**

O BANCO DE QUEM TRANSPORTA





# VII SIMEA mostra avanços do motor Diesel

**A** ecologia, prioridade número um para a sociedade moderna, nas palavras de Wolfgang Bandel, coordenador do Departamento de Desenvolvimento de Motores para Veículos Comerciais da Mercedes-Benz AG, tem exigido dos órgãos de controle ambiental a imposição de limites cada vez mais se-

Cem anos depois de patenteado, o motor ainda pode se aperfeiçoar muito



veros à indústria automobilística. No caso do motor Diesel, o VII SIMEA — Simpósio de Engenharia Automotiva, realizado no Museu de Tecnologia, em São Paulo, de 1º a 3 de setembro, mostrou que muito já foi feito para melhorar o nível das emissões nos últimos dez anos. Porém, não bastou reduzir os índices de NOx

pela metade, de CO e de hidrocarbonetos em 70%, e de materiais particulados em 30%.

A Comunidade Européia, os Estados Unidos, o Japão e o Brasil estabeleceram cronogramas para reduzir ainda mais os índices de emissões (ver Quadro). O Brasil, que segue as orientações européias, com defasagem de al-

guns anos, busca a diminuição dos índices de emissões de gases e de materiais particulados.

O Simpósio, promovido pela AEA — Associação de Engenharia Automotiva (entidade que reúne engenheiros da indústria automobilística), comemorou os cem anos da aprovação da patente do motor e homenageou a Esco-



la Politécnica da Universidade de São Paulo, que também completa o primeiro centenário.

Ao historiar a evolução tecnológica do engenho de Rudolf Diesel, Wolfgang Bandel lembrou que, no ciclo Diesel, a redução da taxa de emissões está diretamente ligada à qualidade da queima e ao sistema de injeção. A combustão será tanto mais perfeita quanto maior for a pulverização do combustível, o que só é possível com altas pressões de injeção. Para isso, os motores passaram a ter bicos com muitos orifícios de secção reduzida.

"O início da injeção, a quantidade injetada e seu decurso terão de ser variáveis, dependendo da rotação, da carga, das temperaturas e da altitude. Para reduzir o ruído, será necessária a pré-injeção. Mas isso só será possível com o uso da eletrônica, pois os métodos mecânico-hidráulicos já esgotaram seu potencial", afirma.

Na opinião de Bandel, um dos meios para aumentar a pressão da injeção consiste em utilizar unidades injetoras modulares, nas quais o bico e a bomba são integrados num conjunto único para cada cilindro, ou separados por um tubo de injeção curto. Outros sistemas são o *common-rail*, que permite pressões elevadas nas baixas rotações sem que ela se eleve demais nas altas rotações, e o *waste gate*, turbo de geometria variável ou em cascata. Para reduzir os níveis das emissões será necessário o uso de tecnologias de pós-tratamento dos gases. Mas a recirculação de gases de escape graças ao uso de catalisadores oxidantes só é recomendável se o teor de enxofre do óleo for muito reduzido. Caso contrário, forma sulfatos, ou seja, materiais particulados, argumenta Bandel.



Trezentos engenheiros trocaram informações sobre as novidades do motor

## Novas tecnologias

Todas essas técnicas, diz Bandel, só têm sentido diante da melhoria da qualidade do combustível, com elevado número de cetano e baixos teores de aromáticos e de enxofre.

Além do *waste gate*, do VNT e do rotor de cerâmica, desenvolvidos em 1989, e do turbo de geometria variável (VAT), lançado neste ano, Nelson Higino, da Garrett (empresa que introduziu os turbos nos motores no Brasil), anunciou algumas tecnologias que se acham em desenvolvimento na empresa: *Air Impingement* (choque de ar), rotor com compressor de plástico, materiais resistentes a alta temperatura e VNT (turbo de extremidade variável) em peça única.

Para Antônio Carlos Sabino, da

MWM, embora os motores tivessem evoluído durante a última década, não evoluíram, em medida equivalente, no que diz respeito à redução da taxa das emissões: a potência aumentou enquanto que o peso diminuiu, e os novos óleos lubrificantes conservam os motores mais limpos, reduzem a frequência da manutenção e fazem aumentar os intervalos de tempo entre as trocas de óleo e de filtro. Conseqüentemente, a vida útil do motor também aumentou.

Por sua vez, Jaime Queirós, diretor de Engenharia da Cummins Brasil, destacou que o atendimento às necessidades do usuário resultou em melhor rendimento térmico, em aumento da potência e em redução do peso do motor.

A Cummins apresentou o motor L-10, desenvolvido para utilizar gás natural como combustível, e cuja característica principal é o *lean fast burn* (queima rá-

EVOLUÇÃO DO CONTROLE DOS ÍNDICES DE EMISSÕES								
Poluentes	Índices de Emissões (em g/kWh)							
	Europa		Estados Unidos			Japão	Brasil	
	1992/93	1995/96	1991	1994	1998	1994	1994*	1998
CO	4,5	4,0	20,8	20,8	20,8	7,4	4,9	4,0
HC	1,1	1,1	1,7	1,7	1,7	2,9	1,23	1,1
NOx	8,0	7,0	6,7	6,7	5,4	6,0	9,0	7,0
MP	0,36	0,15	0,335	0,134	0,134	0,70	0,4	0,15

Fonte: Ceresb



pida de mistura pobre), que aumenta a eficiência termodinâmica, reduz os níveis de NOx e os níveis de carga térmica na câmara de combustão.

A busca de materiais não-tóxicos para satisfazer as exigências da ecologia chegou ao bismuto, metal que, em diferentes composições químicas e combinado com enxofre, constitui o melhor componente para a preparação de óleo lubrificante, além de ser opção aos aditivos à base de enxofre-fósforo. Conhecido pelo seu uso na farmacologia e na cosmética, o bismuto começou a ser pesquisado há dois anos como elemento de lubrificação por ser considerado o menos tóxico dos metais. O estudo apresentado no VII SIMEA foi feito por Otto Rohr, da Universidade Técnica de Graz, na Áustria. Encontrado em vários países — Peru, Bolívia, México, Austrália, Estados Unidos, Canadá e Alemanha —, ainda há uma barreira que dificulta o uso do bismuto: seu custo, que é muito superior ao do chumbo. Essa barreira será superada diante de suas vantagens sobre o chumbo, entre as quais maior velocidade de deslizamento, menor refugo, nenhuma toxicidade e maiores valores de extrema pressão.

### Futuro incerto

Apesar da introdução dessas tecnologias, a qualidade do ar nos grandes centros urbanos pouco melhorou. "Hoje, quando vinha ao Simpósio, às 7h30min, os indicadores da qualidade do ar registravam estado de atenção no centro de São Paulo, embora, nessa hora, o tráfego pesado ainda nem tivesse começado." Com estas palavras, um professor da Poli, Eduardo Murgel, apresentou suas dúvidas quanto ao objetivo

do Proconve de resolver os problemas da qualidade do ar.

"O Proconve tem cumprido seus objetivos desde sua implantação, há sete anos, mas não basta esse esforço isolado. São também necessárias a inspeção e a manutenção dos veículos em circulação, a melhoria da qualidade do combustível e atenção especial ao tráfego", completou.

"Mudanças estruturais nos sistemas de transporte": foi esta a sugestão de Gabriel Murgel Branco, da Cetesb, para a melhoria da qualidade ambiental nos centros urbanos. Para ele, as medidas tecnológicas devem ser prioritárias, apontando para alguns resultados, como, por exemplo, a adoção de veículos híbridos e a utilização de energia limpa e renovável. "Mas a eficácia dessas soluções é limitada pelo crescimento da população e pelo rápido e contínuo processo de urbanização, que levam a um crescimento substancial da frota em circulação." A isso, Branco adiciona o aumento da vida útil dos veículos e um nível de manutenção que deixa muito a desejar.

Por isso, sugere proibições e restrições ao tráfego; incentivo ao uso do transporte coletivo e medidas que possibilitem encurtamento de distâncias e estabelecimento de horários diferenciados para atividades que exijam grande demanda de transporte. Para facilitar a fluidez do tráfego e para aumentar a velocidade média, sugere melhorias na sinalização, nas regras de trânsito e nas informações oferecidas à população.

Por sua vez, a contribuição do transporte rodoviário de cargas poderia ser menor se o perfil dos modais fosse mais favorável ao meio ambiente. Enquanto que no Brasil 78% da carga são transportados por caminhões, nos EUA essa parcela é de apenas 25% (ver Quadro).

### Pérolas

*"A adaptação às situações tem marcado a nossa história. Para nós, isso não é problema."*

*Francisco Romeu Landi, diretor da Escola Politécnica, no Museu de Tecnologia, que ficou às escuras durante seu discurso de agradecimento às homenagens ao centenário da escola.*

*"Para produzir plástico, consomem-se 1 140 kWh de energia, enquanto que as fibras vegetais exigem 50 kWh ou menos."*

*Marcus Büneker, engenheiro de Cabinas-Acabamento da Mercedes-Benz, ao defender a substituição do material plástico, causando visível desconforto entre os representantes das indústrias, que haviam falado sobre o crescimento do uso do plástico na indústria automobilística.*

*"A Cummins se propõe a importar o motor a gás L-10 desde que o mercado pague o preço."*

*Ricardo Del Nero, em resposta a uma pergunta do plenário.*

*"Agora, quero que todos se levantem, estiquem seus braços para cima. Podem abaixar. Podem se sentar."*

*José Walter Gamba, da Rhodia, para evitar que sua palestra sobre o programa de segurança da empresa provocasse sono no auditório quase vazio.*

*"Agora vou mostrar uma porção de fórmulas químicas, que eu sei que ninguém gosta."*

*Antônio M. Miguel, pós-doutorado em Química da USP, ao colocar em discussão questões críticas relativas à estratégia de controle de oxidantes fotoquímicos atmosféricos em grandes centros urbanos.*

*"Para atender aos limites de emissões a partir de 1996, a Iochpe-Maxion testa em campo motores S4T PLUS (com turbo waste-gate)."*

*Domingos A. Carapinha Filho e João Pereira da Silva Jr., Iochpe-Maxion S.A.*

*"A Petrobrás tem contribuído para o controle ambiental, mas o consumo de óleo diesel metropolitano, oferecido desde janeiro deste ano, está aquém do programado."*

*Milton Ferreira da Costa, da Petrobrás.*

*"A utilidade do motor superará as reservas fósseis. Quando o petróleo acabar, serão buscados combustíveis alternativos, mas o motor ainda será o Diesel."*

*Antônio Carlos Sabino, da MWM.*



# Para acabar com essa história de você pedir lona, a Mercedes-Benz desenvolveu o Top Brake.



Z+G GREY

O Top Brake é o novo e exclusivo sistema Mercedes-Benz de freio-motor, que proporciona um aumento significativo na potência de frenagem e no desempenho de veículos extrapesados em percursos de topografia variada. Além disso, reduz o desgaste natural das lonas e dos outros componentes do freio de serviço.

O Top Brake é um sistema opcional para a linha de extrapesados Mercedes-Benz que torna mais fácil e seguro frear em declives.

A 2.350 rpm, a potência

de frenagem de um extrapesado Mercedes-Benz equipado com o Top Brake é 50% maior. Em rotações mais baixas, o rendimento chega a ser 100% maior.

O freio-motor Top Brake garante velocidades médias mais altas com maior segurança, tanto em estradas com muitas curvas e declives quanto em áreas urbanas. Um teste realizado na Serra do Mar, entre São Paulo e Santos, mostrou que, enquanto um extrapesado sem Top Brake faz 3 viagens, outro com Top Brake pode fazer 4 no mesmo tempo.

O Top Brake proporciona diminuição do consumo específico de combustível e as trocas de lonas e tambores de freio acontecem em intervalos bem maiores, já que o freio de serviço é pouco acionado. Além disso, é totalmente compatível com o sistema ABS/ASR.

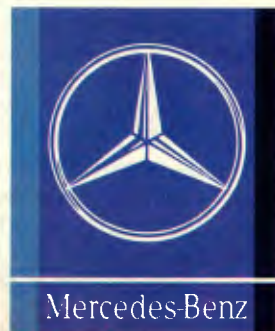
O ganho no tempo de viagem e a redução de mudanças de marcha tornam o percurso menos cansativo e mais produtivo.

Top Brake é o exclusivo freio-motor que dá mais desempenho e segurança para os extrapesados

Mercedes-Benz e maior rentabilidade para o frotista.

Vá conferir no seu concessionário Mercedes-Benz.

O caminhão que dá resultado.





**O** Entram — Encontro Nacional dos Transportes, promovido pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em Brasília, numa iniciativa inédita, comprovou que a revisão constitucional está mais parecida com uma manutenção corretiva do que com uma preventiva. Com exceção do modal marítimo (cujas lideranças firmaram posição contrária a qualquer mudança na Carta Magna, no que diz respeito aos portos e aos sistemas marítimos), todas as outras modalidades de transporte têm sugestões para alterar a Constituição.

Entretanto, o ponto básico do encontro, que reuniu mais de duzentas lideranças, foi a recriação de um Fundo Nacional de Transportes, como forma de recuperar a vinculação de recursos a serem destinados, conforme consenso, à recuperação da malha viária (rodoviária e ferroviária), bem como ao desenvolvimento de tecnologias para o setor.

Mesmo sob esse objetivo comum, o debate entre os modais foi tenso. Foram lembradas antigas mágoas, voltadas, em sua maioria, para o setor rodoviário, aparentemente privilegiado pelos governos federais desde a década de 60, quando os governos eram seduzidos pelo binômio progresso-estradas. Desse modo, os representantes ferroviários, que se autodenominam 'quixotescos', aproveitaram a ocasião para vencer os moinhos de ventos que, em sua opinião, impedem a vinculação de recursos para o setor. Este, aliás, não dispõe de fonte alternativa de arrecadação, uma vez que não vive de tarifas.

"O erro está na inadequação de nossa matriz de transportes", ataca Arnaldo de Assis Mourthé, da Secretaria de Estado dos Transportes do Rio de Janeiro, defensor da ferrovia e mordaz em suas crí-

# Fundo Nacional é consenso na revisão constitucional

---

## Deputados da Comissão de Transportes sugerem emendas à Carta com apoio do Geipot

---



**Arnaldo Mourthé, secretaria de Estado dos Transportes - RJ**

“ O erro maior está na inadequação de nossa matriz de transportes. ”

ticas ao TRC: "O rodoviarismo inviabiliza o desenvolvimento da economia nacional; por isso, o governo federal deve promover uma melhor distribuição modal dos recursos oriundos do futuro Fundo Nacional de Transportes." O argumento, que poderia incendiar um bate-boca entre ferroviários e rodoviários de cargas, nem chegou a alterar a temperatura do auditório do DNER/Geipot, em Brasília, sede do encontro. "Concordamos plenamente com essa divisão equitativa", assente Geraldo Vianna, secretário executivo da CNT.

### *Pedágio não é panacéia*

Sobra, então, a discussão a respeito dos mecanismos que deverão ser utilizados na elaboração do Fundo e a conseqüente participação modal, assunto que, embora mencionado por quase todos os palestrantes e debatedores, não recebeu uma proposta definitiva

para ser enviada ao Congresso.

O presidente da comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Francisco Rodrigues (PTB-RR), que contou com a assessoria dos técnicos do Geipot na realização do evento, fez questão de designar alguns dos deputados que compõem a comissão que preside para dirigir os painéis de debates. "Minha preocupação foi a de colocá-los numa situação que lhes permitisse vivenciar os problemas do setor, que deverão ser resolvidos no processo de revisão da Constituição", afirma.

Mesmo assim, oportunidades de arroubo político não faltaram. Por exemplo, o deputado Armando Viola (PMDB-ES), coordenador do painel que discutiu os problemas de transporte da região Sudeste, não economizou elogios ao palestrante Paulo Augusto Vivacqua, secretário de estado de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo, berço eleitoral do deputado. Felizmente, a experiên-



cia apresentada pelo secretário era, de fato, um bom exemplo de multimodalidade. Ele descreveu a maneira encontrada pelo estado para equacionar o problema do escoamento no corredor Centro-Oeste de produção agrícola. A iniciativa envolveu uma aliança política entre dez estados (Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Goiás e Bahia) e um acordo multimodal entre a Companhia Vale do Rio Doce, a Rede Ferroviária Federal e a Companhia Docas do Espírito Santo. O projeto culminou com a abertura de um escritório operacional do Corredor Centro-Oeste, que caminha para a criação de um consórcio entre os setores público e privado. "Nossa experiência coincide com a proposta da criação de órgãos de planejamento regional", salienta Vivácqua, ao endossar uma sugestão apresentada por Mourthé.

Outra experiência de parceria entre o governo e a iniciativa privada foi apresentada pelo representante da Secretaria de Estado dos Transportes de São Paulo, Francisco Luiz Batista da Costa. Ele falou sobre as quatro rodovias estaduais que deverão, em breve, ser operadas pelo setor privado: sistema Anchieta-Imigrantes, cujo pedágio será revertido para a construção da segunda pista da Imigrantes; rodovia Bandeirantes, que, de maneira semelhante, será estendida até Limeira; rodovia Castelo Branco, privatizada no trecho entre a capital paulista e Sorocaba; e o serviço de travessias litorâneas, que também terá sua arrecadação de tarifas voltada para a compra de equipamentos e de barcas. Os quatro projetos custarão US\$ 1,2 milhão ao governo do estado e constam de contratos que estipulam vinte anos de exploração.

Embora também fosse apresentada como experiência bem-suce-

“  
O Geipot  
poderá exer-  
cer as  
funções  
do Con-  
tran.”



**Cloraldino Severo, ex-ministro dos Transportes**

dida de parceria e de planejamento regional, houve quem discordasse dos mecanismos utilizados nessa privatização. "Pedágio não é panacéia para o transporte; a prova disso está nos EUA, país campeão na cobrança de pedágios, apesar de esses recursos contribuírem apenas com a discreta parcela de 3% no desenvolvimento do transporte daquele país", garante Marcelo Perrupato, ex-secretário geral do Ministério dos Transportes. Segundo Luís Gonzaga Lopes, presidente da ABDER — Associação Brasileira das Estradas de Rodagem, as fontes de recursos nos EUA são provenientes, por ordem de participação, de impostos específicos, da taxa de renovação de licenças, de receitas do orçamento federal, da venda de bônus de transporte e, por último, dos pedágios.

### Sai Contran, entra Geipot?

Perrupato formalizou uma sugestão sobre a criação de uma taxa de manutenção rodoviária baseada na cobrança de um adicional sobre o preço dos combustíveis. Sua participação no evento, que considerou uma "recaída rodoviarista", pois sua tônica sempre foi a ferrovia, acabou atraindo o apoio do ex-Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo. Este, aliás, um dos criadores do Geipot, sugeriu que o órgão

tivesse sua atuação reestruturada, atribuindo-lhe um caráter de órgão técnico consultor do Congresso, ou mesmo de um conselho de transporte nos moldes do Contran. "O Geipot pode muito bem polarizar as funções do Contran, tornando-se um grande Conselho Nacional dos Transportadores", garante Severo.

Outro defensor da vinculação de recursos para a manutenção do sistema viário nacional foi o presidente da Aneor — Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias, José Alberto Ribeiro. Sua proposta pede um tratamento sistêmico dos problemas do transporte, com a criação de um Programa Plurienal.

A idéia da recriação do imposto sobre combustíveis foi defendida por José de Menezes Senna, ex-presidente do Geipot, cuja proposta, segundo Geraldo Vianna, é endossada pela CNT, que não formalizou sugestão. "Sem a vinculação de recursos, serão mais vinte anos de perdas para o setor", sentenciou Senna.

Centralizando a discussão na aquisição de recursos, o painel que tratou dos sistemas urbanos continuou batendo na tecla da necessidade de criação de um Fundo Nacional. Com a diferença de que, na opinião das lideranças do setor, este deve ser diferenciado dos demais modais, com uma versão exclusiva para os transportes coletivos. "O problema no setor é que qualquer investimento em infra-estrutura implica no aumento da tarifa paga pelo usuário", afirma Carlos Batinga, superintendente de Transportes Públicos de João Pessoa. Com isso, ele justifica a necessidade de o setor ter autonomia no uso dos recursos do Fundo, seja o sistema operado pelo setor público ou pelo privado.

**Walter de Sousa**



# NTC

## aniversaria e lamenta o aumento da criminalidade

**N**a comemoração do trigésimo aniversário da NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga, que se estendeu de 14 a 17 de setembro, com debates e seminários técnicos no Palácio dos Transportes, a diretoria da entidade manifestou preocupação com o índice de criminalidade registrado contra as empresas de transporte em todo o país.

O secretário Michel Temer, da Segurança Pública de São Paulo, convidado para participar do painel sobre "Segurança no Transporte", não compareceu. Foi representado pelo assessor José Peres Júnior, o que provocou mal-estar entre as lideranças sindicais, que aguardavam o anúncio de medidas concretas, como, por exemplo, o aumento do efetivo de policiais militares e de viaturas, para conter o avanço das ações criminosas de quadrilhas organizadas nas estradas.

O assessor limitou-se a dizer que hoje circulam em São Paulo mais de 500 mil veículos transportando cargas, montante impossível de ser fiscalizado com o atual efetivo policial. "Dentre os 62 casos de roubo de cargas ocorridos em julho, treze foram recuperados", declarou, tentando provar eficiência. No entanto, o presidente da NTC, Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, retrucou, afirmando que os transportadores vêm claramente que o problema não será resolvido por meio de leis e de decretos, "e nem mesmo pela vontade política das autoridades responsáveis pela Segurança Pública".

O Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, presente à cerimônia de encerramento e homenageado em jantar festivo no Palladium, também se esquivou de abordar o assunto, preferindo discorrer sobre o seu problema político do momento, de permanecer

### Em evento de quatro dias, transportadores criticam a falta de eficiência policial

*“ O combate ao crime é tarefa do Estado; a iniciativa privada tem limitações éticas e legais nesse campo. ”*



**Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, presidente da NTC**

no Ministério sem deixar o PMDB, prestes a transformar-se em oposição ao governo.

"Cada vez mais, vemos aumentar a limitação do papel do Estado, e sua incapacidade gerencial e de ordem econômico-financeira", disse Goldman, referindo-se à escassez de recursos para a execução de obras reclamadas pelo setor, como, por exemplo, a recuperação das estradas federais.

Ribeiro aproveitou a ocasião para anunciar que o dia 17 de setembro, data de aniversário da

fundação da NTC, passou a ser o "Dia Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas", conforme decreto assinado pelo presidente Itamar Franco. Em seu discurso de encerramento, o presidente da NTC retomou o problema do roubo de cargas, considerando-o "intimamente associado à crise maior do país, que, por um lado, alimenta a criminalidade, e por outro, reduz a capacidade do Estado para combatê-la".

"O crime organizado cresceu bastante", ressaltou João Ferrei-



ra Limia, assessor técnico do GST — Grupo de Segurança no Transporte, da NTC, citando o fato, há pouco tempo consumado, do roubo de duas carretas, da Philip Morris e da Souza Cruz (no

valor de CR\$ 25 bilhões), no Rio de Janeiro. Segundo Limia, ocorreram neste ano, somente no Rio, 640 assaltos a caminhões.

Procurando contemporizar, Ribeiro reconheceu o esforço das

autoridades policiais, dizendo-se testemunha de sua luta contra os bandidos e contra a falta de recursos do setor público. Porém, lembrou que o combate à criminalidade está restrito à atuação do Estado, e que a presença de particulares nesse campo sofre limitações éticas e legais. "Não alimentamos ilusões", desabafou, frisando que "este não é um problema que pode ser eliminado, mas que pode, quando muito, ser administrado em níveis toleráveis".

### Sugestões dos transportadores, entregues ao ministro Goldman:

- Projeto de formação de técnicos, de patrulheiros e de engenheiros de trânsito, com parceria do SEST /SENAT e do MT;
- Proibição de venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais. Gestão junto ao Contran para tornar obrigatório o teste de teor alcoólico em motoristas. Gestão junto às transportadoras para programas conjuntos com a PRF e com a Polícia Estadual para fiscalização do teor alcoólico em motoristas de ônibus e de caminhão;
- Apresentação de resultados concretos e periódicos, a partir de análise estatística, feita pelo MT, dos cem maiores pontos críticos de acidentes (urbanos e rodoviários), sendo prioritária a identificação das travessias urbanas mais perigosas;
- Obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em todo o território nacional. Gestões junto à Anfavea, à ABNT e ao INMETRO para a viabilização do uso de cintos de segurança nos novos ônibus rodoviários;
- Recomendação ao Fórum Nacional de Secretários de Transportes para implantação de programas para a redução do número de acidentes nas frotas de ônibus urbanos;
- Estímulo à adoção de programas do tipo *Anjos do Asfalto* em todas as rodovias federais e estaduais;
- Constituição de Grupo de Trabalho específico para as cinco maiores cidades do país, objetivando a construção de estacionamentos para caminhões e de alojamentos para caminhoneiros, com infraestrutura para formação profissional;
- Gestão junto ao BNDES para a criação de linha específica de financiamento direcionada a programas para a redução do número de acidentes. Os fundos poderiam provir do FUNSET, e ser administrados pelo BNDES;
- Mudança dos requisitos para a aquisição da CNH — Carteira Nacional de Habilitação, de modo que a formação do motorista profissional implique num maior número de horas/aula, teóricas ou práticas, em veículos e em locais apropriados (caminhões/rodovias);
- Gestões junto ao Contran para tornar obrigatória a fiscalização periódica de itens de segurança veicular por empresas privadas;
- Proposição da criação de um grande Conselho Nacional do PARE — Programa de Redução de Acidentes nas Estradas, com a participação de todas as entidades governamentais e não-governamentais interessadas na redução do número de acidentes. Formação do Conselho Estadual do PARE-SP;
- Gestão junto ao Ministério da Educação para recomendação específica às Faculdades de Medicina para que incluam no currículo a disciplina Medicina de Acidentes de Tráfego;
- Implantação de programas de mobilização de comunidades lideiras vizinhas às estradas para conscientização de técnicas de primeiros socorros e para sugestões de melhorias de segurança nas estradas;
- Desenvolvimento de projetos por artistas plásticos, que, associando visão multidisciplinar e engenharia de trânsito, sejam aplicados em trechos críticos de estradas propensos a incidência de acidentes.

### Massaroca de papéis

Para Kazuo Sakamoto, diretor geral do Denatran — Departamento Nacional de Trânsito, a implantação definitiva dos sistemas Renavam — Registro Nacional de Veículos Automotores e Renach — Registro Nacional de Carteiras de Habilitação depende de um trabalho de parceria entre os governos federal e estaduais e a iniciativa privada.

No momento, pode-se ter acesso ao Renavam em treze estados, que representam 80% da frota nacional (1,3 milhão de caminhões). Ele funciona com módulos operacionais de pré-cadastramento, de alteração de dados, de transferência de veículos para outros estados e de alarme. "Temos 500 mil veículos roubados, com documentação esquentada, circulando no país", revelou Sakamoto.

Entretanto, a principal dificuldade do Renavam é a de se integrar com os departamentos estaduais de trânsito. Como exemplo, os Detrans paulista e mineiro operam com computadores Unisys e IBM, respectivamente, o que dificulta a interligação dos módulos.

Por sua vez, as companhias seguradoras, em sua maioria informatizadas, produzem extensas listagens, que causam transtor-



“ O papel do Estado é cada vez mais limitado pela incapacidade gerencial e pela falta de recursos financeiros. ”



Alberto Goldman, ministro dos Transportes

nos na abordagem dos veículos nas estradas. “A cada carro fiscalizado, o policial se vê obrigado a consultar uma massaroca de papéis”, criticou Sakamoto, sugerindo a implantação de um sistema informativo e operacional nos postos da Polícia Rodoviária.

A questão da pesagem dos ônibus foi debatida por Mauro Lopes, diretor geral da PRF, que reconheceu a pesagem em certas estradas, mas lamentou a falta da obrigatoriedade de os passageiros transportarem, no máximo, 30 kg de bagagem. “A preferência pelo transporte de carga em ônibus é acentuada porque grande parte da mercadoria transportada não possui nota fiscal”, explicou.

Até o final do ano, a PRF adquirirá 356 novas viaturas (duzentas ambulâncias, cem caminhões

para apreensão de animais e 56 guinchos) para melhorar as condições de policiamento em seus 335 postos espalhados pelo país. Afora isso, a PRF abriu concurso público, em setembro, para a contratação de 4 500 patrulheiros.

### Desconto de 4%

Para homenagear os transportadores, a Mercedes-Benz lançou uma série especial do caminhão extrapesado LS-1935, denominada NTC Star. Trata-se de uma promoção exclusiva para associados da NTC. Parte das trezentas unidades disponíveis, os caminhões *standard*, com pintura cinza metálica em duas tonalidades, contam com até 4% de descon-

to sobre o preço de tabela na venda. As outras três opções (incluindo a básica) podem dispor de equipamentos opcionais do tipo *top brake*, novo sistema de freio-motor (*leia mais a respeito desse sistema na seção de produtos*). Porém, apesar de terem condições especiais de financiamento e de seguro, o desconto oferecido é bem menor em relação à opção *standard*.

Mercedes, NTC e Rodobens entraram num acordo para a realização de três consórcios, em planos de doze, dezoito ou 24 meses, ou, ainda, de três linhas de financiamento: Crédito Direto ao Consumidor (trinta meses), Finame (36 meses) e *leasing* (42 meses).

Equipados com motor OM-447 LA, *turbocooler*, os veículos têm 354 cv NBR de potência e 158 mkgf de torque. Na terceira opção, foram adicionados aerofólios laterais e sobre a cabina, além de ar condicionado e de sistema de freios com dispositivos ABS/ASR. A quarta opção inclui os itens anteriores e carenagem lateral.

Gilberto Penha

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 7.200,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_

CIDADE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

RAMO DE ATIVIDADE \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

DATA \_\_\_\_\_ ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

# REDIBILIDADE

*sf - Qualidade daquilo que é crível, credível, acreditável.*

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 30 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação confiável é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a credibilidade é um deles.



**transporte**  
MODERNO

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana  
CEP 04117 - Tel.: (011) 575-1304 (Seqüencial)  
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP



# VEÍCULOS, PEÇAS SERVIÇOS

## Campos Sales

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS MERCEDES BENZ

# DISK-PEÇAS

## (011) 514-6933

RUA JOSÉ BARROS MAGALDI, 1247, SANTO AMARO-SP  
CEP: 05815-010, FAX: 514-6939, TELEX: (11) 57-113

## RÁDIO COMUNICAÇÃO

portátil

fixo, móvel

VENDAS - LOCAÇÃO  
LEGALIZAÇÃO

- RÁDIOS VHF e UHF
- REPETIDORAS

MATRIZ  
SÃO PAULO:  
Fone: (011) 298-4855  
Fone Fax: (011) 267-2790

FALE DIARIAMENTE C/SUA  
FILIAL, SEM TAXA D.D.D.

Instalação e  
Assistência  
Técnica

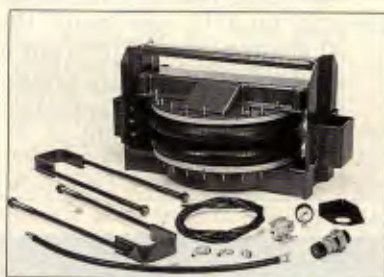
20 Anos de  
experiência

EMCO



Filial UBERABA - MG  
Fone: (034) 332-8899  
Fax: (034) 312-0950

EMCO Com. Representações Exportações Ltda.

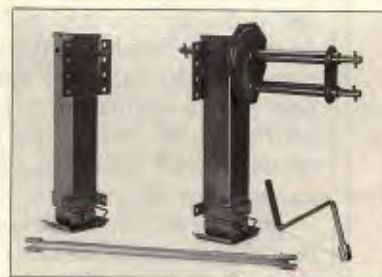


## ZURLO

ZURLO IMPL. ROD. LTDA.

Especializada na fabricação de:

- Suspensor Pneumático para 3º Eixo;
- Macaco Mecânico para Semi-Reboque;
- Suspensão para Semi-Reboque e 3º Eixo;
- Peças para Implementos Rodoviários em Geral.



ZURLO Implementos Rodoviários Ltda.

Rua das Fruteiras, S/N (RS 230 - KM 11) Cx. P. 1164  
Fone: (054) 224.1000 Fax: (054) 224.1676  
Telex: 543428 ZIRL BR.  
CEP 95001-970 Caxias do Sul - RS.

## Leve essa Qualidade



## A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO



## TM. HÁ 30 ANOS PONDO A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano.  
Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 7.200,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ CIDADE \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

### transporte

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana CEP 04117  
Tels.: 572-8867 575-1304/575-4236/575-3983  
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP

**Editora TM Ltda**



## TRATE SEU BRUTO COM RÉDEA CURTA. EXIJA MANGUEIRAS ESPIRAIS TECOIL, DA TECALON.

Quem tem anos de estrada e muito caminho pela frente,  
pede mangueiras espirais da carreta pelo nome: **Tecoil** da  
**Tecalon**.

Produzidas com tubo de nylon super resistente, suportam as  
mais severas condições de uso e variações climáticas.

Caminhoneiro que é vivo e quer permanecer vivo, não se  
engana, exige **Tecoil**. Fáclimas de instalar, as mangueiras  
espirais **Tecoil** garantem economia, pois duram anos e  
anos e nunca deixam você na mão.

Na hora da troca, não economize com a sua segurança.  
Mangueira espiral da carreta é **Tecoil**. O resto é enrolação.

**tecalon**  
BRASILEIRA DE AUTO PEÇAS LTDA.

'TECNOLOGIA EM NYLON'

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



## *Aparelho detecta defeitos em motores*

A Robert Bosch lançou no mercado um equipamento de teste para oficinas, o FSA 600, com tecnologia de medição avançada e expansível que permite, por meio de *software*, sua adaptação a qualquer tipo de veículo automotor.

De manuseio simples, o FSA 600 pode ser operado por meio de controle remoto, informando com precisão os dados necessários para a regulagem e para a verificação de defeitos nos motores de até doze cilindros, a gasolina, a álcool ou a diesel.

Dispõe de monitor colorido de vinte polegadas, de alta resolução, que propicia boa visualização. Além do manual de instruções, é fornecido com osciloscópio digital, sete interfaces para comunicação com outros equipamentos, disco rígido de 105 MB e identificação automática por tipo de veículo. Além disso, transmite possíveis erros de ligação dos cabos.



FSA 600: fácil manuseio e alta precisão

Foto: Divulgação



Semipesado 1715: movido a biogás, ele utiliza o mesmo motor do ônibus, o M-366 G

## *Mercedes-Benz mostra caminhão movido a biogás*

A Mercedes-Benz mostrou aos engenheiros presentes no VII SIMEA (veja matéria nesta edição) seu primeiro caminhão movido a biogás. Trata-se do semipesado 1715, equipado com um coletor-compactador de lixo sobre o chassi.

Utilizando o mesmo motor dos ônibus urbanos a gás da mar-

ca, o M-366 G, o veículo consegue obter 10% a mais de potência (110 kW) e 5% a mais de torque (420 Nm a 1 300 rpm) do que um 1715 com motor Diesel. O abastecimento é feito por meio de oito cilindros para armazenamento de gás, com capacidade total de 130 metros cúbicos.



Foto: Divulgação

A novidade da Koni: vida útil de 210 mil km acaba barateando produto para o frotista

## *Amortecedores Koni para caminhões e ônibus*

Ao lançar, em outubro, uma linha completa de amortecedores da marca Koni, destinados a caminhões e a ônibus brasileiros, a Região Auto Peças espera participar, no próximo ano, com 0,5% do mercado brasileiro, que é dotado de uma frota de um milhão de caminhões e de 150 mil ônibus.

Os amortecedores Koni precisam ser regulados somente a cada 60 mil km, e reparados a ca-

da 360 mil km. Os similares nacionais exigem recondição a cada 60 mil km, devendo, depois de 90 mil km, ser substituídos por novos. Os Koni, no entanto, só precisam ser recondição depois de 180 mil km e trocados depois de 210 mil km.

Devido à sua maior vida útil, o amortecedor Koni acaba saindo mais barato para o frotista, assegura Teixeira.





## Ligações perigosas

Enquanto ele tomava outro gole, eu remoia a frase que vibrava no ar: “Não há fatos isolados na tragédia de um país.” Seria uma crítica do velho mestre à limitação de minhas abordagens? Mas, se um jornalista dispõe de uma pesquisa sobre má conservação de veículos e procura iluminá-la com uma boa análise... O fato é que minhas certezas fraquejavam. Como entender a ligação sugerida por ele entre infortúnios tão diversos, entre a ferrugem da frota e o cano azeitado dos revólveres das chacinas? Talvez fosse apenas mais um de seus jogos intelectuais. Isso: uma provocação de botequim. Não estávamos num botequim?

Tentei amarrar as asas do pássaro:

— Tudo o que pretendo é discutir a deterioração da frota.

— Certo. Vê o sujeito de boné? Bebendo a esta hora da tarde, num bar, sem amigos. Haverá motivos para tudo isso. Se investigar as circunstâncias, você descobre não apenas por que ele está aqui: descobre quem ele é. Há toda uma história por trás do fato de ele estar aqui.

— E do fato de usar boné —, tentei brincar, mas o mestre se manteve sério.

— Se você investigar a origem da deterioração da frota, descobre a origem da deterioração do país.

Apertou os olhos e pareceu buscar um registro distante.

— Você é um pouco jovem para se lembrar do dia em que o Santos, com Pelé e tudo, perdeu para o Bahia, na decisão da primeira Taça Brasil. Foi em 1959.

Protestei:

— Era o que me faltava: falar de futebol numa revista de transporte!

Como sempre acontece quando se agarra ao fio de um raciocínio, o mestre ignorou minha intervenção.

— O jogo foi no Maracanã, e o Bahia tinha mais torcida. Até mesmo naquele tempo não eram poucos os baia-



nos que moravam no Rio. Claro, para construir uma grande cidade, nada melhor que a mão-de-obra barata dos ex-retirantes. O resultado é o que se vê hoje. Um caldeirão. Miséria e opulência não podem conviver num espaço restrito. Mas foi um longo processo: pontes, viadutos, avenidas, o metrô — já que você quer falar sobre transportes, e não sobre esportes...

— Devo acreditar que a ponte Rio-Niterói foi um mal, que o metrô foi um mal?

— Pense no que tem acontecido. Essa mão-de-obra é muito útil em certas fases. Quando dispensado, o trabalhador não quer voltar para o lugar de onde veio, até mesmo porque a situação de lá não mudou. Ele se agüenta como pode. A cidade que o iludiu tem de sustentá-lo. Daí a pobreza, a mendicância nos cruzamentos e tudo o mais. Um ambiente assim é um campo fértil para o desajustamento social e para o crime.

Fez uma pausa para beber, o que me permitiu esboçar o elogio:

— Interessante, essa linha que você estabelece entre o metrô e a favela, entre a construção da ponte e a criança de rua. Mas...

— Lembra-se do ‘choque do petróleo’, nos anos 70? —, emendou o mestre, como se não me ouvisse. — O combustível subiu tanto que muita gente deixava o carro em casa. No entanto, na época, entrevistei uma grã-fina e ela disse que estava adorando a crise, porque fazia sobrar mais espaço pro carrão dela na rua. Os congestionamentos chegaram mesmo a diminuir.

— A crise de uns pode ser a festa de outros, é isso?

— Podia, naquele tempo. Hoje, não. Aliás, esse é um progresso: pelo menos não há mais privilegiados. Democratizamos o desconforto. Um veículo em ruínas é uma ameaça não apenas para o seu próprio motorista, mas também para os demais. Nas estradas brasileiras, o fato de você dirigir bem não garante sua vida.

O mestre levou de novo o copo à boca. A coreografia dos goles parece destinada a acentuar o peso da argumentação. Então perguntou:

— E a tal pesquisa, o que é mesmo que ela diz?

Puxei as anotações:

— Que 72 por cento dos carros vistoriados tinham problemas no sistema de freios; que...

— Isso basta —, cortou. — Já temos aí um bom retrato. Se 72 por cento são relapsos com os freios... É melhor não gastar muito papel.

— Basta como? Depois do que você disse...

— Basta de fazer de conta que nós dois podemos corrigir essas coisas. Duvidei que um único leitor lhe escreva sobre esta nossa conversa.

— É muito pessimismo, mestre. Como não? Sempre se pode ganhar um aliado. Sempre se pode fazer alguma coisa para amenizar o problema.

— O máximo que podemos amenizar é este calor. Pegue um copo. Ou a gente ainda acaba achando que não existe mesmo nada de agradável neste país, que diabo!





## **Sistema de Transporte Coletivo B58. Para cidades que não param no ponto.**

Um dos pontos mais importantes para o crescimento ordenado de uma cidade é a implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente para a população. Em outras palavras, um sistema capaz de transportar mais passageiros em menos tempo e com menos veículos. Tudo isso com economia e rentabilidade.

Para cidades que estão em sintonia com as

necessidades da população, o sistema Volvo B58 de transporte coletivo é a resposta certa. Porque com o Volvo B58 é possível diminuir o tempo de parada nos pontos e aumentar o número de passageiros transportados.

Sistema Volvo B58 de transporte coletivo.

Para cidades que não podem parar.

# **VOLVO**



# transporte

MODERNO

PASSAGEIROS

ANO II - Nº 23 - SETEMBRO/OUTUBRO 1993



## NOVIDADES/CARROÇARIAS

*Ciferal lança microônibus intermunicipal e não perde de vista o modelo rodoviário*

# Em busca dos horizontes perdidos

■ Depois de 38 anos de existência conturbada, marcada pelo pioneirismo na fabricação de carroçarias em estrutura de duralumínio e pela participação no projeto do trolebus, e pelo conseqüente naufrágio econômico-financeiro, a Ciferal quer readquirir o perfil industrial moderno e ousado que ostentava no passado, ampliando horizontes e conquistando mercados e segmentos até agora inexplorados.

O primeiro passo dado nessa direção consistiu em investir na diversificação de modelos em sua linha de produção, que, até há pouco tempo, estava praticamente limitada ao urbano Padron Rio, uma vez que o rodoviário Pódium não conseguiu emplacar

*Com o modelo intermunicipal apelidado de CUTCSA, a Ciferal avança mais um passo na ampliação da sua linha de produtos*



no mercado. “Também temos tradição no rodoviário”, ressalta o diretor-presidente Lélis Teixeira, lembrando dos antigos Dinossau-ro, da Cometa, e Tribus, da Itapemirim, saídos da Ciferal na década de 70. Na verdade, Lélis Teixeira frisa que o nascimento da empresa se deu com predominância na fabricação do rodoviário, substituída pelo urbano no final da década de 70 e início da de 80. Ele comenta que o pessoal técnico, “altamente qualificado”, que desenvolveu o Dinossau-ro e o Tribus, já voltou à empresa, depois de migrar para fábricas que, na época, eram mais promissoras que a Ciferal. No entanto, nega que o modelo rodoviário esteja a caminho: “Estamos indo com calma.”

Se uma carroçaria para as estradas brasileiras, para longas distâncias, ainda não chegou, o modelo para as médias e curtas extensões já embarcou para o Uruguai, destinatário das primeiras unidades do ainda não totalmente batizado intermunicipal recém-saído da linha de produção.

Montado em chassis Mercedes 1318, em estrutura de duralumínio, e apelidado de CUTCSA, ele tem capacidade máxima para 42 passageiros sentados e mais 25 em pé, considerando-se uma densidade de 5 passageiros/m<sup>2</sup>. Com comprimento total de 10,98 m, entreeixos de 5,17 m, balanço dianteiro de 2,23 m e traseiro de 3,57 m, o novo intermunicipal da Ciferal guarda semelhanças com o Padron Rio, nas linhas leves e limpas das laterais e nas grandes áreas envidraçadas.

**Produto exportação** — Não é por acaso que os primeiros clientes para um lançamento da Ciferal sejam estrangeiros. Hoje, uma parcela de 25% do faturamento da empresa vem da exportação, afirma o presidente. Além disso, também não é por acaso que outra novidade na linha de produtos seja um microônibus. “Os mercados chileno e argentino acei-



Foto: Eny Miranda

Com design clean, o Mikron foi concebido com vistas à América Latina

tam muito bem esse tipo de veículo”, analisa Lélis Teixeira.

Montado em chassi Volkswagen 7-110, o Mikron tem carroçaria construída em duralumínio e em fibra de vidro, com janelas em perfis de alumínio e guarnições de borracha. O piso pode ser em chapa de alumínio lavrada ou em madeira forrada com passadeira. O capô e o *tabelier* são de fibra texturada.

Com comprimento total de 8,12 m, entreeixos de 4,10 m, altura de 2,80 m e largura de 2,24 m, o Mikron comporta 26 passageiros sentados na versão de duas portas e roleta, e 31 passageiros sentados na versão com apenas uma porta e sem roleta. As opções permitem a utilização em linhas circulares, conexões em aeroportos e em metrô, fretamento e turismo.

A dianteira jogada para trás, com a grande área envidraçada que já se tornou uma característica da Ciferal, emprestam elegância ao estilo limpo do veículo. As laterais e a parte traseira mantêm o chapeamento liso e de fácil limpeza. Espaçoso internamente, o Mikron possui bancos estofados em material sintético.

Atualmente, a produção total da Ciferal é de dez carroçarias/dia, em um *mix* variável, segundo o presidente da empresa. “A produção depende do momento do mercado”, diz. Em setembro, o fechamento de contrato de fornecimento de duzentas carroçarias para empresas paulistanas, devido à privatização das linhas da CMTC, obrigará os funcionários a se voltarem para o urbano, Padron Rio.

**Mercado rei** — É também o mercado que está orientando a Ciferal no sentido de se voltar para a estrutura de aço-carbono. Conhecida pela oferta das estruturas de duralumínio, a empresa já oferece o aço-carbono, com um diferencial de preço que varia de 7% a 10% a menos em relação ao alumínio. “Nossa estratégia de expandir mercados exigiu essa flexibilidade”, sintetiza Lélis Teixeira. No Rio de Janeiro, e em cidades litorâneas em geral, a aceitação do alumínio é boa. Porém, Teixeira lembra que em São Paulo, por exemplo, não há tradição em alumínio. “Não deixamos de expor ao cliente as vantagens do alumínio, com o respaldo de que a defesa desse material não se deve mais apenas ao fato de não dispormos de alternativa”, afirma.

Essa estratégia de atendimento ao mercado, essência do *marketing* moderno, já está trazendo resultados. De janeiro a agosto de 1993, em relação ao mesmo período do ano anterior, a Anfavea registrou retração nas vendas internas na faixa de 56% em chassis, e a Fabus, de 54% em carroçarias. A produção caiu um pouco menos, amparada pelas exportações, com um número médio de redução de 35,19% das encarroçadoras. Em meio aos valores negativos, no entanto, a Ciferal foi a que menos perdeu. Seu patamar de produção ficou em menos 13% em relação ao ano passado. “Posso garantir que ganhamos mercado da concorrência”, orgulha-se Lélis Teixeira.



**5º ETRANSPOR '93**

*Encontro mostra conflito de opiniões entre governo e empresas, e até mesmo entre as próprias empresas*

# Interesses divergentes

■ Contando com a presença maciça dos maiores nomes do transporte de passageiros do país, o 5º Etransport, realizado pela Fetranpor nos dias 29 e 30 de setembro e 1º de outubro na cidade do Rio de Janeiro, conseguiu desenhar com traço firme o perfil dos inte-

resses dos empresários que operam o transporte por ônibus tanto em cidades como nas estradas.

Foi um momento de questionamento da complexa relação do empresário privado com seu poder concedente, no qual surgiram conflitos internos até então apa-

rentemente acomodados por regras conhecidas, mesmo que não totalmente satisfatórias. A quinta edição do encontro de transportadores de passageiros da Fetranpor também se revelou um importante fórum privado para discussão de polêmicas que, certamente, se refletirão nos caminhos que se vislumbram neste final de século e de milênio.

Reconhecendo a progressiva displicência do estado para com o segmento dos transportes nos últimos anos, coroada com o desbaratamento de órgãos de gestão e de assessoria no início do governo Collor (junção dos Transportes com a Comunicação, extinção da EBTU, reformulação do DNER e do Geipot), Francisco Magalhães, secretário adjunto da Secretaria de Produção do Ministério dos Transportes, garantiu o interesse atual em resgatar papéis abandonados de gerenciamento, de fiscalização e de assessoria técnica. Como prova dessa intenção, Magalhães citou as recentes criações do Conselho Nacional dos Transportes Urbanos e da Comissão para o Baratea-



Foto: Eny Miranda

*Encontro consegue reunir importantes empresários e líderes classistas para debate de questões muitas vezes conflitantes*



mento de Tarifas (*leia notícia na seção Última Parada*).

“O setor público mudará a forma de atuação que vinha tendo até agora”, sintetiza Magalhães, ressaltando que a tendência é de menor interferência, porém com monitoramento contínuo, para que o usuário seja preservado. “Devido ao fato de envolver passageiros, a atividade deve ter regras claras para que o interesse coletivo seja mantido como prioridade”, disse.

**Busca do equilíbrio** — Tranqüilizando empresários como Heloísio Lopes, presidente da São Geraldo, e José Augusto Pinheiro, presidente da Rodonal, que representa o setor das transportadoras interestaduais, Magalhães adiantou que as novas regras do chamado decreto de desregulamentação não permitirão a degradação da qualidade atual dos serviços. Resaltando a ênfase em avaliações mais técnicas do que políticas, tanto para concessões de serviços como para fixação de tarifas, ele justificou a necessidade de mudança do atual regulamento, datado de 1986, dentro de um contexto global de reestruturação geral da

sociedade brasileira. “Estamos revisando processos em todas as áreas, procurando compatibilizar as diversas demandas do governo”, explicou. (No dia do fechamento desta edição, foi anunciada a sanção do decreto de desregulamentação do transporte rodoviário de passageiros pelo presidente Itamar Franco.)

Aylmer Chieppe, presidente da NTR, lembrou a necessidade de um planejamento para os transportes rodoviários, seguindo parâmetros utilizados para o transporte urbano em muitas cidades do Brasil. “O Plano de Transportes de 1985 previa as linhas troncais e alimentadoras”, disse. Como o plano não foi executado, as empresas que seriam as operadoras de linhas troncais passaram a buscar passageiros nas pontas, “premidas talvez pela retração da demanda”, atingindo o mercado das alimentadoras, acredita Chieppe, registrando sua reclamação em favor das empresas intermunicipais.

**Segurança e imagem** — A tradicional reclusão dos empresários rodoviários e urbanos de passageiros foi ressaltada na palestra de J. Pedro Correa, consultor em

## Estatísticas atrasadas

*Como nos casos de outros segmentos, o transporte de passageiros carece de dados estatísticos que permitam uma visão global do sistema, necessária a um planejamento adequado. Com essa afirmação, representantes do Ministério dos Transportes presentes no 5.º Etransporte frisaram a ênfase atual na coleta de informações recentes, que permitam uma radiografia real do sistema. Todos os números existentes são de 1988, quando houve uma paralisação completa das pesquisas. Naquele ano, eram operadas no Brasil cerca de 1 600 linhas rodoviárias, com uma movimentação de 111 milhões de passageiros/ano. Havia maior quantidade de linhas no limite das*

*diferentes regiões (60%) do que entre essas mesmas regiões (40%). As linhas intra-regionais também levavam o maior número de passageiros, 75% do total movimentado pelas rodovias. 40% das linhas ficavam concentradas na região Sudeste, 22% na região Sul, 38% nas regiões Centro-Oeste e Nordeste, e apenas 1% na região Norte. O percurso médio era de 290 km.*

*Em relação ao nível do serviço, sabia-se que 90% das viagens rodoviárias de longa distância eram feitas em ônibus convencionais, com 9% de leitos e 1% de executivos. Nas viagens internacionais, os leitos ocupavam 13% do total. Os representantes do governo afirmam que em 1988 havia pouco mais de 250 operadoras, que movimentavam uma frota regular de aproximadamente 15 mil veículos.*



Chieppe: falta de planejamento



Correa: convite à busca da segurança

Transportes, quando lembrou a “imagem ruim que o setor tem perante a opinião pública”, principalmente em relação à segurança no trânsito. Segundo Correa, a maioria das transportadoras não se preocupa com a mudança da imagem, embora sejam constatadas melhorias operacionais nas empresas. “Falta um trabalho em termos de comunicação”, sentenciou.

J. Pedro Correa, primeiro coordenador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, propôs às empresas programas de divulgação de atividades que incentivem a melhoria da operação e que, de alguma maneira, tenham reflexo positivo no sistema como um todo. Além disso, defendeu o envolvimento das empresas nas comunidades e em serviços voluntários de trabalho em hospitais e em educação no trânsito.

A participação de motoristas em cursos de reciclagem periódicos, com premiação de bons profissionais, foram exemplos de medidas simples que trazem resultados eficazes, segundo o consultor. “Uma vez que somos parte do problema, por que também não ser parte da solução?”, perguntou à platéia.

Num contraponto com o chamamento de Correa à participação ativa do empresariado de ôni-





**Magalhães: resgatando o gerenciamento**



Fotos: Ery Miranda

**Pinheiro: temendo pela qualidade**

bus na questão da segurança, Ary Chimentão, diretor da Viação Garcia, apresentou o planejamento de Recursos Humanos da empresa, onde o treinamento de motoristas é tratado com rigor. "O dimensionamento do número de funcionários considera o número de cursos e os períodos de tem-

po de que esses profissionais necessitarão para a reciclagem", afirma Chimentão.

Além disso, há um trabalho de marketing voltado para o pessoal, procurando valorizar o funcionário e integrá-lo à cultura da empresa. O próximo passo da Garcia é a implantação de um programa de qualidade, que começou a ser desenvolvido neste ano.

Chegando ao íntimo das empresas, o consultor Renato Bernhoeft levantou os delicados assuntos da sucessão e da gestão nas empresas familiares. Falando para uma platéia que vivencia rotineiramente o perigo das relações familiares nas relações administrativas, Bernhoeft alertou para a necessidade de se preparar as gerações sucessoras para enfrentar os desafios que, certamente, serão inúmeros. Segundo ele, o preparo de filhos não consiste somente em proporcionar estudos no exterior afinados com a atividade gerencial. "Os herdeiros devem ser conscientizados a tomarem cuidados especiais no relacio-

namento com os sócios", avisa, lembrando que, nas empresas familiares, os sócios não são escolhidos por livre vontade, mas sim, que são impostos.

O consultor de empresas acredita que os problemas comecem na família e não, propriamente, na gestão. As disputas familiares naturais tendem a ser transferidas para a empresa, e poderão acabar com um trabalho de anos desenvolvido pelo fundador. No entanto, ele compartilha a idéia de que é possível evitar muitos desastres, desde que os envolvidos se convençam da complexidade do problema.

## Frases do 5º Etransport

*"O transporte é o maior símbolo do conhecimento humano."*

Pedro Valente, secretário de Transportes do Rio de Janeiro.

*"A cultura humana espargiu-se através do transporte."*

Idem.

*"O transporte rodoviário é uma das poucas coisas que funcionam bem neste país."*

José Augusto Pinheiro, presidente da Rodonal.

*"O governo tem o dever de administrar o conflito de interesses."*

Francisco Magalhães, secretário adjunto da Secretaria de Produção, do Ministério dos Transportes.

*"O maior problema da empresa familiar é a transferência dos conflitos familiares para a gestão empresarial."*

Renato Bernhoeft, consultor de empresas.

*"Desregulamentação é como cana-de-açúcar: começa doce e amarga no final."*

Heloísio Lopes, presidente da Rodonal, criticando a desregulamentação do TRP.

*"Precisamos evoluir na prestação de serviços ao usuário, atualmente um pouco esquecido pelas transportadoras."*

Éder Pinheiro, diretor-presidente da Real Expresso.

## Cargas X Passageiros

O empresário Heloísio Lopes, presidente da Rodonal, em sua defesa da manutenção do atual regulamento dos transportes de passageiros, ou de mínimas mudanças nas regras do jogo, comparou as empresas de ônibus com as de caminhões, para atribuir às primeiras "um nível de excelência no serviço" não encontrado facilmente. "O transporte de passageiros não deve nada ao de cargas", atirou ele, ressaltando que, com a regulamentação, as empresas evoluíram, partiram para a alta administração e para o treinamento de funcionários em níveis não-comparáveis com os das transportadoras de cargas. A consequência disso é a contribuição dos caminhões para o aumento da insegurança nas estradas, diz. "Todo acidente de ônibus tem um caminhão envolvido", exemplificou Lopes.

Além desse aspecto, o presiden-

te da São Geraldo rebateu críticas recentes do presidente da NTC sobre faturamentos irregulares das transportadoras de ônibus em função de carregamento de cargas nos bagageiros. Para comprovar que o transporte de cargas é muito mais lucrativo que o de pessoas, e que, apesar disso, as empresas investem mais em qualidade, Heloísio Lopes fez um cálculo de receita com a atividade, considerando pesquisas feitas junto a cinco transportadoras de cargas. Para um percurso entre São Paulo e Recife (PE), um caminhão com capacidade para 60 volumes de 250 kg (veículo trucado com baú) teria uma receita 98,08% maior que a de um ônibus com 46 passageiros, considerando-se cinco dias de atividade. Se o veículo de carga for uma carreta de três eixos (108 volumes), a diferença maior para o caminhão fica em 449,8% para cinco dias de trabalho. "Isso tudo sem considerar o preço dos veículos", frisou o presidente da São Geraldo.



MERCEDES-BENZ

*O chassi rodoviário OH-1635  
é o primeiro de uma  
família completa, que vai  
substituir a atual*

# Lançada a 'Década 90'



■ Depois de se transformar em centro de competência mundial para o desenvolvimento e para a produção de chassis destinados a ônibus da marca, a filial brasileira da Mercedes-Benz dá início à produção de uma família denominada 'Década 90', que se caracteriza pela modernidade e pela diversificação de opções. Apresentado pela primeira vez no VII SIMEA — Simpósio de Engenharia Automotiva, em São Paulo, de 1.º a 3 de setembro, como um novo conceito de chassi, o exemplar modelo rodoviário OH-1635 *Buggy*, com motor traseiro, da série 400, inicia a renovação completa de sua linha de plataformas rodoviárias e urbanas, destinadas não apenas ao mercado interno mas também à exportação para os seguintes países: Estados Unidos, Alemanha, França, Espanha e Portugal.

O veículo e o motor foram homologados, em junho, pela TÜV — Technischer Überwachungs-Verein, entidade alemã de fiscalização e de homologação de produ-

tos, e recebeu certificação de acordo com as especificações técnicas e com os limites de controle de emissões exigidos tanto pelo Euro I, para o mercado europeu, como pela EPA — Environment Protection Agency, dos Estados Unidos. Além disso, já atende às normas brasileiras do Conama para 1994, que são equivalentes às do Euro I.

O desenvolvimento dessa nova família começou ainda antes que a matriz alemã atribuísse à filial brasileira a tarefa de desenvolver tecnologias para ônibus. É também anterior ao lançamento dos chassis da Autolatina, que invadiram o espaço antes confortavelmente ocupado pela Mercedes-Benz no mercado brasileiro. "Em 1989, fizemos uma pesquisa com frotistas e com encarregadores, a qual resultou na definição de alguns parâmetros para a família 'Década 90'", conta Antônio Agostinho, coordenador do projeto e chefe de Divisão da Gerência de Chassis de Caminhões. Entre eles, enumera:

- ampliação da gama de opções;
- aumento da capacidade de carga;
- melhoria do conforto para o motorista e para os passageiros;

Resultado de um novo conceito de ...

- melhoria da segurança;
- redução dos custos operacionais;
- atendimento das leis nacionais e internacionais sobre emissões;
- introdução de novas tecnologias; e
- oferta de combustíveis alternativos.

No transporte rodoviário, segundo Agostinho, a pesquisa revelou uma preferência por veículos de maior PBT, mais particularmente por itens de conforto e de segurança, que incluem novas tecnologias, como, por exemplo, freios ABS, câmbio de seis marchas, retardador e regulador automático de freios.

Por sua vez, no segmento urbano, os clientes queriam um veículo com maior rentabilidade e baixo custo operacional, que fosse leve para linhas alimentadoras e que tivesse opção de pesado para linhas de tronco. O veículo ideal apontado na pesquisa deveria ter motor dianteiro, câmbio de cinco marchas — com uma certa tendência para o automático —, freios ABS e regulador automático de freios.

A partir daí, a Mercedes-Benz estabeleceu algumas metas: construir veículos mais baratos e, ao mesmo tempo, mais modernos, de maior comprimento e mais pesados, dotados de motores mais econômicos e mais potentes, e que exigissem baixa manutenção, e também que atendessem às normas regulamentadoras de emissões e de ruídos.



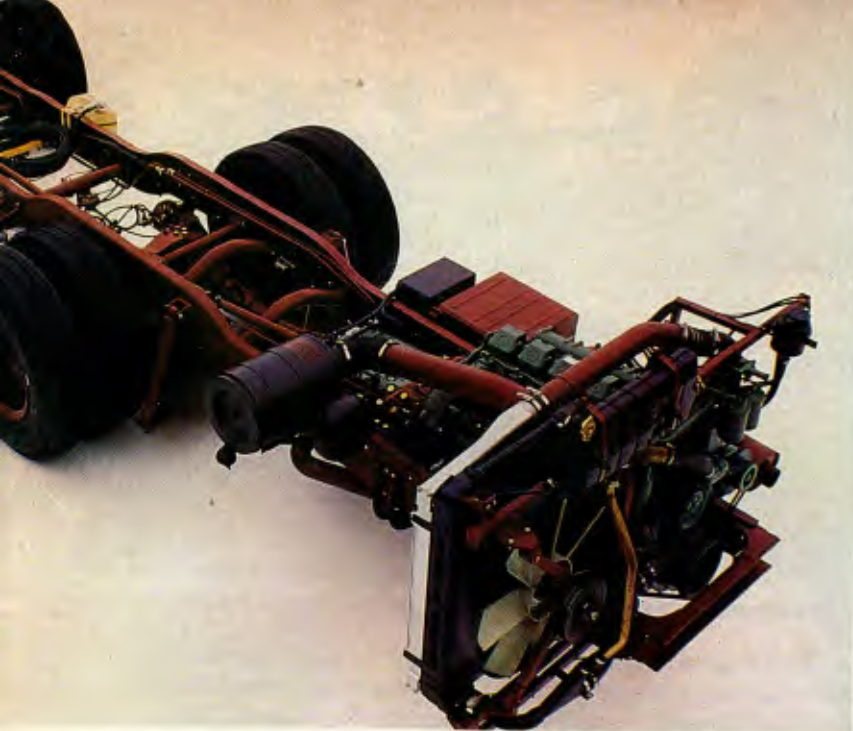


Foto: Divulgação

... chassis, o OH1635, com motor da série 400 será exportado até para a Alemanha

**Todas as opções** — Desse modo, a nova família em teste, e já encarregada pela Marcopolo, pela Comil e pela Nielson, oferece duas opções de motores: as séries 300 e 400, com cinco e seis cilindros, potências que variam de 136 cv a 350 cv, e torques de 600 Nm até 1 550 Nm, que atendem às normas de emissões EPA 91 e 94, EURO I e EURO II. As embreagens sem asbesto apresentam diâmetros que variam de 330 mm a 430 mm, dependendo do torque. O veículo utiliza caixas de câmbio automático, das marcas ZF ou Allison, ou mecânico ZF, em quatro modelos, e também a G3 da própria Mercedes. Os novos chassis têm, além disso, duas opções de eixo dianteiro, de 5 t e 6 t; mais duas de traseiros, para 10 t e 11,5 t, além de terceiro eixo, reforçado com coroa de 410 mm.

Para baratear o custo e facilitar o intercâmbio de componentes, a Mercedes optou por um sistema de furação das longarinas a cada 87,5 mm, que permite furo no módulo ou na sua metade. Para reduzir o peso, foi utiliza-

do o aço E 500 TM, com perfis de 254 mm por 65 mm e travessas tubulares. Para atender às diferentes exigências de entreeixos, a fábrica oferece seis medidas prontas para alongamento: 3 000 mm, 4 640 mm, 5 290 mm, 5 640 mm, 5 960 mm e 6 300 mm, com correspondentes balanços dianteiro e traseiro para cada medida. Isso permitiu o uso de um único ferramental na linha de montagem, para veículos de 14 t até 27 t, o que também contribuiu para baratear o custo.

A suspensão pode ser metálica, com molas parabólicas ou trapézoidais, estas com nova dimensão e sem batentes de borracha, ou a ar. O projeto da suspensão a ar traz inúmeras inovações: no eixo dianteiro, utiliza os mesmos foles do monobloco O-371, duas barras direcionais com mancais de borracha livres de manutenção e quatro amortecedores. O sistema pneumático é controlado por válvula niveladora equipada com filtro e por válvula anti-retorno. Quanto à traseira, dispõe de dois foles e de um pistão cilíndrico,

duas barras direcionais em forma de Z, dois amortecedores, uma barra direcional transversal e um estabilizador em barra única. O sistema de ar é controlado por duas válvulas niveladoras, uma para cada fole.

Atendendo às rígidas normas européias (EWG), o sistema de freios é, segundo Agostinho, o primeiro sistema brasileiro já homologado. “É totalmente a ar, com sistemas independentes de serviço, de estacionamento e de freio-motor, e dispõe de quatro tambores com volume de 140 l”, acrescenta. Maurício Damásio, diretor-adjunto da Engenharia Experimental da Mercedes acrescenta, por outro lado, que o chassis tem um nível de desaceleração que atende às normas européias, talvez um dos maiores entre os chassis brasileiros. O sistema ABS/ASR, opcional, permite a auto-regulagem das lonas à medida que se desgastam, reposicionando-as na distância e na condição de serviço adequadas.

Na parte elétrica, os alternadores foram reforçados, e têm capacidades variáveis, dependendo das necessidades: 28V-75A, 20V-105A e 28V-120A; o sistema de 24 V tem duas baterias e é equipado com chave eletromagnética. A central elétrica agrega os componentes em uma só placa, com diodos individuais ou fusíveis automáticos opcionais. Os cabos elétricos resistem a temperaturas de -40 graus centígrados a 105 graus centígrados.

A família ‘Década 90’ traz outras novidades. Entre elas, sistema de câmbio Easy-Shift, indicador eletrônico de quebra de correia, e também do nível de água, acelerador eletrônico, retarder Telma ou Voith, secador de ar, sistema de freio de parada, sistema de segurança de freio de estacionamento, rebaixamento lateral, dispositivo de partida a frio com chama, acionamento automático de faróis, controlador de velocidade e alarme de super-rotação do motor.

### O NOVO ‘VERSUS’ O ATUAL

Características	Atual	‘Década 90’
PBT (t)	de 11 a 15	de 14 a 27
Entreeixos (m)	de 4,6 a 6	de 3 a 6,3
Motor (cv)	de 130 a 200	de 136 a 350
Suspensão	mola	mola e ar
Altura do piso (ca)	de 850 a 950	de 500 a 950

Fonte: Mercedes-Benz



## MODERNIZAÇÃO

*Com modificações no Condottiere, a Comil quer reconquistar o mercado*

# Nova versão para um antigo modelo

■ Já com sete anos de idade, o modelo de carroçaria intermunicipal da Comil, batizado de Condottiere, ganhou algumas modificações, para marcar um reinício de investimento no setor. Fundada em 1967 para explorar o segmento de máquinas agrícolas, a Comil somente se firmou como fabricante de carroçarias em 1986, quando lançou o modelo urbano Svelto e o intermunicipal Condottiere. O Gallegiante, rodoviário, veio apenas em 1991. "Estamos empenhados em fazer um produto de qualidade, a qualquer preço", afirma Fermino Kozak, diretor da empresa, adiantando que "o mercado faz o preço".

O Condottiere teve poucas modificações aparentes. A 'cara' do ônibus não mudou muito. Porém, o cliente que adquiriu as primeiras unidades, Luiz Antônio Marques, sócio-diretor da Luamar Turismo, de São Paulo, atesta os melhoramentos na carroçaria. "O carro ficou mais bonito e mais bem-acabado, em versão ideal para o fretamento, sem muito nem pouco luxo", analisa. O arremate final que consolidou a escolha da Luamar foi o preço: 40% abaixo do da concorrência.

Montado em chassi MBB OF 1318, para 48 lugares, o Condottiere ganhou *design* com formas



*Formas abauladas e traseira de chapas planas são as maiores inovações de design*

arredondadas na parte inferior na frente, com uma grade em modelo novo. A traseira externa deriva do Gallegiante, com tampa reta e sinaleiras modulares verticais.

As formas abauladas também aparecem na parte interna, no painel e no capô do motor. O revestimento da divisória da cabina é em fibra de cor clara; o avanço para os pés e o banco auxiliar são fabricados com o mesmo material. Além disso, os revestimentos de laterais, de poltronas e de cortinas têm novas padronagens à escolha do cliente. No teto, a fórmica também foi substituída por fibra, com instalação de lanternas fluorescentes.

A Comil está utilizando um sistema não-aparente de fixação dos bancos, e portas pantográficas. O sistema de abertura das portas mudou de lugar, e está localizado na parte inferior, para maior facilidade do operador. Toda a central elétrica fica concentrada em compartimento lateral, na escada.

Segundo Fermino Kozak, as alterações obedeceram a anseios de clientes e de fornecedores, que foram ouvidos em pesquisa. "Faci-

lidade de manutenção e de limpeza foram lemas básicos da nova versão 94", afirma, justificando a preferência por peças grandes em detrimento de perfis pequenos.

Juntamente com as modificações no Condottiere, o diretor da Comil divulgou as mudanças nas linhas de produção e na administração da empresa. Os processos foram adaptados de acordo com as técnicas japonesas, utilizadas desde há alguns anos pela Marcopolo e também introduzidas na Ciferal a partir do início deste ano (*ver matéria nesta edição*), as quais também reavaliam conceitos de valorização da mão-de-obra. Informatização, criação de novas divisões para Processos, Engenharia de Produtos e Pós-vendas são instrumentos que contribuem para este reinício no mercado. Segundo Kozak, a empresa está conseguindo reconquistar antigos clientes, e, embora não divulgue números, adianta que a empresa aumentou sua participação no mercado interno sem deixar de ampliar negócios em países como o Paraguai, o Chile, a Argentina e a Costa Rica.

## Momento de renovação

*Uma das conquistas da Comil, a Luamar, está em fase de renovação de sua frota de 33 ônibus, depois de passar quatro anos investindo na sede própria, em São Miguel Paulista (SP). "Tenho carros de até vinte anos", conta Marques, orgulhoso da manutenção preventiva que observa com rigor. As primei-*

*ras unidades zero-quilômetro que adquiriu foram encarroçadas com o novo Condottiere. A idéia é substituir grande parte da frota, e também ampliá-la, uma vez que o mercado de fretamento começa a dar uma reciclada, com novas concorrências em grandes indústrias, até então dominadas por poucas transportadoras. Com 35 funcionários, a Luamar atua apenas em fretamento, na região leste de São Paulo e de Guarulhos.*



**ASIA MOTORS**

*Montadora mostra três novos produtos e escolhe Vitória para instalar futura fábrica de ônibus*

# **P**áís importa microônibus da Coréia

Fotos: Milton Shirata



■ No momento em que as vendas da Asia Motors do Brasil alcançarem o patamar de 10 mil unidades/ano, os alicerces de uma nova fábrica de ônibus já estarão estabelecidos nos arredores da capital capixaba. É provável que, em fins de 1994, a empresa responsável pelos negócios da montadora coreana (pertencente ao grupo Kia Motors) opte, inicialmente, apenas pela produção do microônibus Hi-Topic, para quinze pessoas, uma novidade exibida na Feira Moto Show, ao custo de US\$ 26 mil a unidade.

A representação da marca pertence à Asia Motors do Brasil, empresa controlada pela Rio Negro Indústria, Comércio e Exportação Ltda.

Na visão de Washington Armênio Lopes, presidente da Asia, a melhor opção atual reside, sem dúvida, na produção em série do Hi-Topic e de veículos em CKD, unidades desmontadas, importadas da Coréia do Sul e destinadas à comercialização junto a países da América do Sul (ver matéria nesta edição).

Na Feira, o estande da Asia



O Hi-Topic (acima) leva quinze pessoas e custa US\$ 26 mil. O Coach, van para sete pessoas, custa US\$ 14,5 mil.

ainda apresentou o novo microônibus AM 815, para 25 passageiros, recomendado para o serviço de turismo e para o transporte escolar, ao custo de US\$ 39,5 mil, e o modelo Coach, da linha Towner, uma van para sete pessoas, ao custo de US\$ 14,5 mil.

Na Coréia, o microônibus AM 815 chama-se Combi. O modelo importado mantém as características originais, com tipo de assento estofado, e sonorizado, com alto-falante para serviço de turismo e movimentação de funcionários de empresas. Do primeiro lote de veículos vindos de Seul, somente dez AM 815 aportaram em Vitória, contra duzentas unidades Hi-Topic.

O novo AM 815 não é turbinado, possui motor Diesel, modelo ZB, de seis cilindros em linha, com 4 052 cilindradas. Sua potência é de 100 cv a 3 600 rpm, com torque máximo de 24 mkgf a 2 000 rpm. Porém, não dispõe de injeção eletrônica, câmbio com transmissão eletrônica e freios ABS. Sua transmissão é manual, com cinco marchas e uma à ré.

**Baixo consumo** — A respeito da 'compatibilidade' de uso de peças nacionais em vez de originais, o engenheiro Hudson A. Lopes, diretor técnico de Pós-Venda, reconheceu que "o problema da reposição de peças ainda não foi

analisado", deixando entender que estão vindo do exterior.

No caso do microônibus Hi-Topic, é inevitável notar a sua semelhança com o Kia Besta, de 1,2 t, de forma alongada (ver TM de novembro de 1992). Adequado para transportar confortavelmente quinze pessoas, acomodadas em cinco fileiras de assentos, o Hi-Topic tem maior capacidade de carga (1,5 t) que o seu concorrente. Os bancos podem ser remanejados e retirados, propiciando novas combinações para a utilização de cargas e para o transporte de passageiros.

O motor Diesel, modelo SSB, é produzido pela Kia Motors, de quatro tempos, com quatro cilindros e 2 700 cilindradas. Com potência de 75 cv a 3 600 rpm, alcança torque máximo de 18 mkgf a 2 200 rpm.

Por sua vez, o modelo Coach é equipado com motor CD800, de quatro tempos, três cilindros e oitocentas cilindradas. Sua potência é de 40 cv a 5 600 rpm, e o torque máximo atinge 6 mkgf a 3 600 rpm.

As dimensões externas do Coach são idênticas às dos outros dois modelos da linha Towner em termos de comprimento (3,36 m), de largura (1,40 m) e de altura (1,87 m, exceto para o Truck).

**Gilberto Penha**



## São Geraldo intensifica gerenciamento e controle



Foto: Arquivo TM

Realidade de mercado derruba renovação da frota a 12% ao ano

Implantação de programas de qualidade total, rígido controle, direcionamento de recursos e enxugamento administrativo foram as alternativas adotadas pela Viação São Geraldo, para driblar a crise econômica nestes últimos dois anos.

Seu diretor-presidente Heloísio Lopes informa que em 1992 a renovação da frota não chegou a 12%, o que representou a compra de oitenta Scania/Nielson, com investimento de US\$ 9,6 milhões, sendo 50% de recursos próprios e 50% da

Finame. Já da frota leve conseguiu renovar 30%, ou seja 36 unidades, a um custo de US\$ 415 mil. Além disso, Lopes informa que fez investimentos na oficina de recuperação de carrocerias, em área de 8 000 m<sup>2</sup>, em Contagem (MG). "A recessão nos obrigou a um constante aperfeiçoamento gerencial e a uma adequação da operação à realidade de mercado, por meio do planejamento e do acompanhamento ostensivos de linhas e de horários", finaliza o diretor da São Geraldo.

## Escolhidas as primeiras herdeiras da CMTC

Das dez empresas vencedoras da concorrência às primeiras oitenta linhas do legado da CMTC, uma é construtora, quatro são consórcios, e as restantes são

operadoras regulares e de turismo. São elas: Amafi Com. e Construtora (V. Formosa, V. Prudente, Água Rasa, Itaquera, São Mateus, V. Ema, Sapopem-

ba, J. Grimaldi, V. Madalena e Pinheiros); Consórcio ABC (Edu Chaves, Tremembé, V. Maria, Jaçanã e Catumbi); Auto Viação Brasil Luxo (Imirim, Santana, Jaçanã, Tucuruvi, Água Fria e Carandiru); Rápido Zefir Jr. (Penha, Aricanduva, Pque. Novo Mundo, V. Maria e V. Guilherme); Viação São Paulo (V. Formosa, Itaquera, Pque. do Carmo e Carrão); Primavera Transp. Turística (J. Imperador, Sapopemba, V. Ema

e V. Prudente); Consórcio Transkuba (Sapopemba, J. Grimaldi, Água Rasa, Ipiranga, Cambuci, V. Mariana, Campo Limpo, Capão Redondo e Sto. Amaro); Consórcio Alfa (Grajaú, Interlagos e Socorro); Viação Paratodos (Cidade Ademar, J. Míriam, Cupecê, Pedreira, Jurubatuba, Guarapiranga, Capão Redondo e Campo Limpo); Consórcio Transdaotro (Capão Redondo, J. Ângela, Guarapiranga, Sto. Amaro e Moema).

## Embraer porá EMB-145 no ar em 1995

Desde que deu início à busca por parceiros para a fabricação do EMB-145, a Embraer já conseguiu atrair quinze nomes internacionais da indústria aeronáutica da Europa, dos EUA e da América Latina. Seus dois aliados mais recentes são a Allied Signal Fluid Systems Division e a Lucas Power Equipment Division, responsáveis pelo desenvolvimento e fabricação dos sistemas

pneumático de partida do motor e elétrico.

Com cinquenta lugares, o EMB-145 voará numa altitude de 10 668 m e a uma velocidade de 800 km/h, com alcance, com carga plena, de 1 482 km.

O protótipo deverá voar no início de 1995, e que a homologação venha um ano depois. O EMB-145 será vendido por US\$ 13 milhões.



Foto: Divulgação

Com parcerias para fabricação, aeronave custará US\$ 13 milhões

### CATRACA

■ Oito empresas de ônibus ganharam, em setembro, o troféu de fidelidade da Volvo, parte do programa "Parceiros de Negócios", pela exclusividade à assistência técnica e à reposição de peças que concedem à marca: Nossa

Senhora da Glória, de Blumenau (SC); Auto Viação Chapecó, de Chapecó (RS); Eucatur, de Cascavel (PR); Princesa do Ivaí, de Jandaia do Sul (PR); Viação São Francisco, de Campo Grande (MS); Rápido Luxo Campinas,

de Valinhos (SP); Viação Ipatinga, de Governador Valadares (MG); e Auto Viação Camuruji, de Salvador (BA).

■ A Rodonal acaba de criar o boletim informativo O Passageiro. Em seu

primeiro número, o boletim conta toda a história da associação e outras informações sobre o transporte por ônibus no país. O objetivo é fazer a publicação circular entre os usuários do sistema, para ser lida durante as viagens.





## MT cria Conselho e Comissão de tarifas para urbano

Atendendo a um compromisso firmado, há três meses, no Congresso da ANTP, o Ministério dos Transportes oficializou a Comissão Especial de estudos voltados para o barateamento das tarifas no transporte urbano, e também o CNTU — Conselho Nacional de Transportes Urbanos, ambos por intermédio de decreto de 31 de agosto.

Os integrantes do Conselho e da Comissão serão designados pelo Ministro dos Transportes, e a organização e o funcionamento de ambos serão definidos pelo Ministério, que prestará todo o apoio técnico-administrativo necessário. O Conselho será formado por representantes dos governos federal, estadual e municipal, e também do Distrito Fede-

ral, além de representantes de entidades de usuários e de outros segmentos envolvidos, em nível nacional.

Por sua vez, na Comissão Especial terão cadeiras os ministérios dos Transportes, da Fazenda, da Indústria e Comércio, das Minas e Energia, a Secretaria do Planejamento, a Frente Nacional de Prefeitos, o Fórum de Secretários dos Transportes, a Confaz, a Fabus, a Anfa-vea, a Ntu, a Anipe (pneumáticos) e a Simefre. Essa Comissão fica responsabilizada pelo estabelecimento de medidas para a redução de preços dos insumos industriais nos serviços de transporte coletivo. Ao Conselho cabe a incumbência de propor diretrizes para o desenvolvimento dos transportes urbanos em geral.

## RFFSA oferece operação turística a terceiros

Enquanto se discute a privatização da RFFSA, o Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, começa a abrir concorrência pública para a exploração, por parte da iniciativa privada, de ramais da estatal, para passageiros e para cargas, em alguns trechos de sua malha total de 40 mil km. A primeira licitação recebeu propostas de empresas interessadas na exploração de viagens noturnas entre São Paulo e Rio de Janeiro. Até o final deste ano, terá sido escolhida a vencedora da concorrência, que iniciará a operação em março de 1994. Os trens poderão rea-

lizar viagens diárias partindo, simultaneamente, às 22 horas, do Rio e de São Paulo. O contrato deverá estabelecer um período de 96 meses para a exploração do transporte. Quanto à manutenção, à reparação e à limpeza dos trens, a Rede colocará suas instalações à disposição, tanto em São Paulo como no Rio.

O outro projeto para a exploração de ramais por terceiros prevê viagens turísticas entre Mariana (MG) e Ouro Preto (MG). Os interessados terão até meados de novembro para enviar propostas para a prestação do serviço, que inclui viagens

por quatro carros de passageiros e por um de bagagens, tracionados por uma locomotiva, preferencial-

mente do tipo a vapor. O contrato terá a duração de 24 meses, podendo ser prorrogado por igual período.

## Governo do Piauí distribui linhas de ônibus a prefeitos

Um decreto do governador do Piauí, Antônio de A. Freitas Neto, do PFL, de setembro, autoriza todos os prefeitos do estado a operarem linhas de ônibus de qualquer cidade para a capital, Teresina, cobrando pela tarifa o preço que acharem melhor. Há três meses, medida semelhante estabelecia o limite de extensão para as linhas em 140 km. Diante do mandato de segurança impetrado por algumas

empresas que operam regularmente na região, Freitas Neto substituiu o antigo decreto pelo atual, que não especifica a extensão do percurso. Indignado com a medida, o presidente da NTU, Otávio Vieira Cunha, afirma que os prefeitos estão operando as linhas para transportar gratuitamente pessoas em geral e estudantes, numa concorrência desleal e predatória para com as transportadoras.

# ÔNIBUS É NA BUS STOP E PONTO FINAL.

20 ANOS DE TRADIÇÃO!

FINANCIAMENTO EM ATÉ 36 MESES!

DEZENAS DE OPÇÕES!

- \* Micro-ônibus escolares/urbanos
- \* Micro-ônibus rodoviários ou executivos
- \* Ônibus urbanos com motor frontal ou traseiro
- \* Ônibus rodoviários com motor frontal ou traseiro

BUS STOP

CONSULTE!  
(011) 292-4649

DOIS ENDEREÇOS PARA SEU MELHOR NEGÓCIO:

\* Av. Alcântara Machado (Radial Leste), 2.200 — São Paulo - SP  
Tel.: (011) 292-4649 — Fax: (011) 93-6747  
\* Marginal Tietê — Av. Condessa Elizabeth Rubiano, 1700 — São Paulo - SP  
Tel.: (011) 217-9909/5906



## Acerto de garagens

A Tecnocenter está lançando o Comanda 2001, um *software* especialmente desenvolvido para processar o acerto de contas do motorista e do cobrador com a transportadora. Podendo ser utilizado por empresa urbana ou intermunicipal, o Comanda 2001 controla a venda de passagens, de passes para escolares ou para outros beneficiários, de vales-transportes, de requisições e de talões de passagens por meio de cadastros previamente elaborados contendo informações sobre localidades, linhas, funcionários, horários e preços. Um sistema de segurança impede qualquer alteração nas informações dos cadastros. Segundo o diretor da empresa, Sérgio Paulo Derenne, o *software* é de fácil operação, pois foi idealizado para a utilização de motoristas e de cobradores. Funcionando como uma espécie de fechamento de caixa, o programa evita o preenchimento de planilhas no final do trabalho, processando os cálculos necessários para a prestação de contas. O Comanda 2001 tem a base tecnológica de um PC, adaptado com recursos específicos.

Tecnocenter, Rua Ermelinda Gonçalves Vaders, 50, São Paulo, SP, fone (011)511-0414



Promessa de maior durabilidade



Foto: Divulgação

O design do equipamento da Carrier facilita instalação em veículos usados

## Ar condicionado para ônibus usados

Diante das dificuldades para a instalação de aparelhos de ar condicionado em ônibus usados, a Carrier, agora em parceria com a Randon — a qual resultou na Carrier Transicold —, está oferecendo ao mercado um aparelho facilmente adaptável nesses veículos, além da adaptação convencional nos zero quilômetros. Quem garante isso é Jorge Marques, gerente de Marketing da Carrier Transicold Brasil Ltda. “O aparelho da Carrier tem um *design* simplificado, que se adapta nas carro-

çarias que não foram projetadas para uso do acessório”, diz. Segundo Marques, esse equipamento é muito pouco utilizado no país, não obstante a necessidade de se proporcionar maior conforto ao passageiro. “Um dos poucos itens de qualidade que o usuário percebe é a melhoria do ambiente interno.” O ar condicionado da Carrier terá o compressor e o motor, de seis cilindros, importados. O restante do equipamento está sendo desenvolvido em unidade fabril própria.

A Carrier Transicold Brasil Ltda. fica na Avenida Abramo Randon, 690, Caxias do Sul, RS, telefone (054) 222-9653

## Pneus coreanos

Já estão rodando nas estradas brasileiras pneus coreanos. Empresas de ônibus, como, por exemplo, a Viação Flores, do Rio de Janeiro, experimentaram e estão comprando os pneus radiais Kumho (lê-se ‘câmo’), comercializados aqui com exclusividade pela Pneuback Auto Center Ltda. A fabricante faz parte de um grande grupo industrial coreano, que atua no segmento químico e da borracha em geral, utilizando alta tecnologia no processo de produção e no controle de qualidade. O representante brasileiro garante que os pneus Kumho, à disposição nas

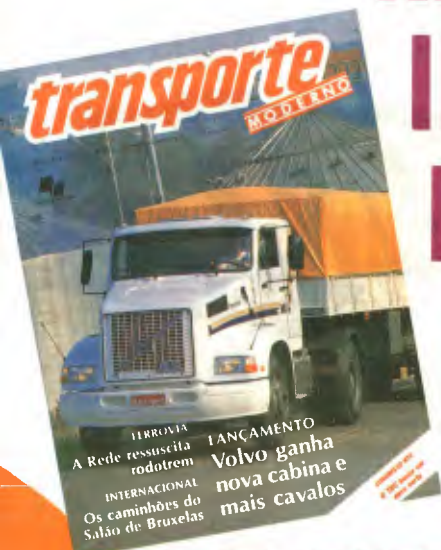
versões 1000x20 e 1100x22, rodam mais que os nacionais, alcançando até 40 mil km, a um preço bastante competitivo. Para se ter uma idéia, um lote de até vinte pneus Kuhmo coloca o preço da unidade em US\$ 450. Se o lote for de cinquenta a cem pneus, o preço cai para US\$ 390. A Pneuback comercializa o *kit* completo — pneu, câmara e protetor — e também a câmara e o protetor em separado.

A Pneuback Auto Center Ltda. fica na Rodovia Washington Luiz, 2 400, Km 2,5, Duque de Caxias, RJ, telefones (021) 771-7999 e (021) 289-4747

Foto: Divulgação



# RECEBA INFORMAÇÕES DE PESO COM 30 ANOS DE EXPERIÊNCIA!



Assine  
**TRANSPORTE MODERNO**  
e receba o ano inteiro as  
informações mais ágeis,  
sérias e confiáveis  
para você ficar sempre  
atualizado com o mundo  
dos transportes!

**FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA!**

Desejo fazer uma assinatura anual (12 edições) de **TRANSPORTE MODERNO**, ao custo de CR\$ 7.200,00. Preço válido até o dia 30/11/93.

Não mande dinheiro agora!  Solicito cobrança bancária (pagável em qualquer banco)

Empresa \_\_\_\_\_

CGC: \_\_\_\_\_ Data de fundação \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Nome (ou depto.) \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_

Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

Telefone: ( ) \_\_\_\_\_ Fax: ( ) \_\_\_\_\_ Telex: \_\_\_\_\_

Quero a cobrança  Em meu nome  Em nome da empresa acima

Envie meus exemplares para:  Endereço da empresa  Endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Carimbo e assinatura

Enviar este cupom para Editora TM Ltda. - Rua Vieira Fazenda, 72 (Vila Mariana) CEP 04117-030 - São Paulo - SP

**NÃO É NECESSÁRIO SELAR**

**transporte**  
MODERNO



**DECIDA MELHOR  
ASSINANDO A EXPERIÊNCIA DE 30 ANOS DE**

# **transporte**

**MODERNO**



Assine **TRANSPORTE MODERNO** e receba por 12 meses tudo o que você precisa saber sobre política de transportes, lançamentos da indústria, técnicas de administração, serviços e muito mais.

São 30 anos de experiência em informações confiáveis, ágeis e competentes sobre o transporte de carga e de passageiros, de todos os modais, que **TRANSPORTE MODERNO** leva para seus assinantes sempre em primeiro lugar! Faça hoje mesmo sua assinatura de **TRANSPORTE MODERNO**. E tenha informações de peso a seu serviço.

**GRÁTIS**  
FAÇA JÁ SUA ASSINATURA PARA GANHAR  
O ANUÁRIO AS MAIORES DO TRANSPORTE  
E TAMBÉM A REVISTA  
CUSTOS & FRETES POR 12 MESES!

**TELEASSINATURAS:**

(011)

**575-1304**

**transporte**  
**MODERNO**

Editora TM Ltda. - R. Vieira Fazenda, 72  
V. Mariana - São Paulo - SP  
CEP 04117-030

ISR - 40-3723/84  
UP - AG CENTRAL  
DR/São Paulo

**CARTÃO RESPOSTA**

NÃO É NECESSÁRIO SELAR

O selo será pago por  
Editora TM Ltda.

05999-999 - São Paulo - SP



# EVOLUÇÃO ACIMA DE EVOLUÇÃO.

A mais tradicional e avançada  
marca de empilhadeiras  
lança uma nova série na faixa de  
2.250/3.000 kg.  
Mais moderna. Mais eficiente.  
Mais rentável.

## XM: EMPILHADEIRA MUNDIAL HYSTER

Apropriando as mais recentes  
inovações, a Série XM – agora  
fabricada também no Brasil –  
alcança o ponto mais alto em  
produtividade.

Tecnologia de primeiro mundo,  
que só a Hyster tem  
condições de oferecer em uma  
empilhadeira mundial produzida  
em nosso país.

Conheça de perto a XM no  
Distribuidor Hyster.  
E, certamente, você confirmará  
esta assertiva: quando a Hyster  
supera sua própria evolução, há  
novidades importantes no  
universo das empilhadeiras.



HYSTER BRASIL

BRASIL • J. MALUCÉLLI • LION • MESBLA • PONTE S





# Para o rei da estrada,

TIMES PROPAGANDA



## o rei dos fluidos.

O fluido para freios AC Delco é testado e aprovado pela maior frota de carros e caminhões do mundo: os veículos produzidos pela General Motors. Isso, aliado a mais alta tecnologia, garante a qualidade do fluido para freios AC Delco, que proporciona menor desgaste e maior segurança para você e seu peso pesado.

Na hora da reposição ou troca do fluido de freios ou fluido de embreagem hidráulica, não faça testes e não corra riscos. Use fluido para freios AC Delco. O melhor para o seu caminhão, o mais seguro para você.



*Líquidos para freios hidráulicos DOT 4 e DOT 3*

# AC Delco