

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 321 - ANO 28 - NOVEMBRO 1990 - Cr\$ 500,00



Editora TM Ltda



INFORMÁTICA
**Telemática
chega ao
transporte**

PINTURA DE FROTAS
**Requinte e
leveza vencem
concurso**

Para provar no dia-a-dia a economia, o desempenho e a qualidade, a Shell foi longe com o novo Rimula Super MV.



INMETRO, Rio de Janeiro: daqui, onde o óleo foi introduzido, a caravana parte, com plena carga, para seu duríssimo desafio.



Brasília: a caravana cruza o Planalto Central, uma das regiões mais quentes e secas do país.



Maranhão: imensas distâncias entre as cidades exigem um esforço extremo e ininterrupto dos motores.



Rio Grande do Norte: a região, com seu calor intenso, é um teste rigoroso para o óleo.



Rio Grande do Sul: a caravana chega à região das grandes plantações, onde vence o teste das mais baixas temperaturas.



Paraná: passando pelas cataratas de Foz do Iguaçu e por Itaipu. Após 75 dias e 25.127 quilômetros, o retorno ao ponto de partida. Missão cumprida para o novo Rimula Super MV.

Rimula Super MV é o novo supermultiviscoso para motores a diesel da Shell. E a Shell não tomou nenhum atalho para provar a sua economia, o seu desempenho e a sua qualidade.

Uma frota de caminhões e ônibus preparados com carga plena enfrentou uma verdadeira maratona por estradas brasileiras.

Foram 25.127 quilômetros rodados em estradas brasileiras sem troca, sob as mais extremas temperaturas e as mais duras condições.

E todo o percurso teve a rigorosa fiscalização do Inmetro - Instituto Nacional de Metrologia e Normalização Industrial e o acompanhamento total dos técnicos da Shell.

O resultado: um novo campeão das estradas. Um novo supermultiviscoso pronto para enfrentar com você qualquer desafio.

Um novo superóleo do seu dia-a-dia.

Shell Líder mundial em lubrificantes



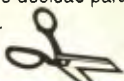
QUEM DECIDE PRECISA DE INFORMAÇÃO

QUEM DECIDE
NA ÁREA DE
TRANSPORTE COMERCIAL
PRECISA DE
TRANSPORTE MODERNO

Há 26 anos que TRANSPORTE MODERNO vem cumprindo o papel de principal ferramenta de trabalho para o gerenciamento de frotas comerciais e contratação de serviços.

Com TRANSPORTE MODERNO, você acompanha de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais, manutenção, pintura, segurança, tarifas, alternativas energéticas, seleção dos meios de transporte, problemas logísticos etc.

Faça uma assinatura de TRANSPORTE MODERNO. É a primeira grande decisão para os seus negócios.



transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO, ao custo de 80 BTN's

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____

Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo: _____

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Insc. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP



OFERTA ESPECIAL!
Com a sua assinatura anual
de TRANSPORTE MODERNO, V.
paga apenas 12 exemplares e
recebe 14. Além do anuário
AS MAIORES DO TRANSPORTE.



Editora TM Ltda

R. Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
04117 - São Paulo-SP
Tel.: (011)575-1304
Telex: (11)35247
Fax: (011)571-5869

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 São Paulo - SP.

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redatores
Carmen Lígia Torres
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos
Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Lourenço Fráguas (Brasília) Olides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine Saboya (Santos)

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Colaboradores Autônomos
Alberto Marques (Santos)
César Lima (Rio de Janeiro)
Vânia Coimbra (Londres)
Luís Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte
Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial
Sérgio Figueiró

Assessor Econômico
Jorge Miguel dos Santos

Documentação
Ângela Maria Tomazelli

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
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora
Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes

Paraná e Santa Catarina
Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
CEP 80060 - Fone (041) 222-1766
Curitiba - PR

Rio Grande do Sul
CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 118
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LÓBRA - Mala
Direta, Comércio
e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) 80 BTN
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda
Exemplar avulso Cr\$ 500,00. Em
estoque apenas as últimas edições.
Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme
R.E Proc. DRT. 1 nº 14.498/85 de 06/12/85.
Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 21 000 exemplares
Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e
Documentos sob nº 705 em 23/03/1963; última averbação
nº 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, nº 72
CEP 04117 - 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 Inscricão Estadual
nº 111 168 673 117
Filiada à ANATEC e à ABEMD

transporte

MODERNO

Ano 28 - Nº 321 - Novembro de 1990
ISSN Nº 0103 - 1 058 - Cr\$ 500,00

SUMÁRIO

MICROESTOQUE

12

Como baixar custo de almoxarifados
A Cemig reorganiza a compra de peças para conter o custo dos estoques

CONCURSO DE PINTURA

14

Visual leve da Vip arrebatou prêmio
Com uma programação requintada, os furgões branco e vinho da Vip Transportes venceram o 23.º Concurso TM de Pintura de Frotas

INFORMÁTICA

20

O transporte descobre a telemática
A informática integrada à comunicação por satélites é a nova arma à disposição do administrador de transportes rodoviários

AVALIAÇÃO

24

Leve da Volks é resistente e veloz
Usuários do 7-110 S (turbinado) destacam como pontos altos do veículo a resistência, a velocidade e a facilidade de manutenção

CONGRESSO PAN-AMERICANO

28

Terceiro Mundo não investe em ferrovias
Enquanto o Primeiro Mundo promove a integração multimodal e a automação das ferrovias, países do Sul lutam contra a falta de recursos

INTERNACIONAL

31

O catamarã que leva quatrocentas pessoas
Com 74 m de comprimento e 26 m de largura, o novo Seacat, o 'gato do mar' da Hoverspeed, é considerado o maior catamarã do mundo

MARÍTIMO

34

Duas semanas a bordo do Ana Luisa
Repórter de TM acompanha a viagem de um veloz porta-contêineres entre Santos e Manaus

5.ª CODATU

40

A grave situação do transporte no mundo
As cidades com altas taxas de crescimento necessitam investir em VLTs (bondes modernos), trens urbanos e metrô, para evitar o caos

ENTREVISTA

57

Titular do DNER quer recuperar estradas já
O pernambucano Antônio Carlos Perruci Loureiro Alves, novo diretor do DNER, busca recursos para restaurar 5 000 km de rodovias em 1991

SEÇÕES

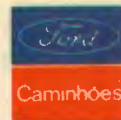
Neuto Escreve **5** - Atualidades **6** - Produtos **45** - Legislação **46** - Mercado de Novos **47** - Mercado de Usados **51** - Produção **54** - Carroçaria **55** - Planilha de Custos **56**

Capa: Foto Paulo Igarashi



CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO

Válido somente nos distribuidores Ford para manutenção



3764 000000 00000

08/90 ATE 08/92
9BBXXXLP 5HDB08601
DOBLACK TRANSPORTE LTDA



Para defender seus lucros na estrada, a Ford tem um novo crédito para manutenção.

Quando o seu caminhão Ford estiver na estrada, você vai ter um privilégio a mais e uma preocupação a menos. A Ford criou um exclusivo sistema de pagamento de serviços de manutenção dos Distribuidores Ford através da American Express. O sistema só traz vantagem para você, frotista.

Quem dirige o caminhão tem perfeito e rápido atendimento em qualquer Distribuidor Ford, e crédito assegurado na hora de pagar, de acordo com o limite de gastos definido pela American Express. Você não tem que fornecer adiantamento para viagens, e exerce melhor controle sobre seus custos de manutenção, com relatórios detalhados, mensal e trimestralmente. Mais uma vez, a Ford põe seu pioneirismo na estrada para manter a eficiência dos seus serviços e o compromisso com a qualidade.

Conheça mais sobre este programa no seu Distribuidor Ford ou na American Express.



FORD CAMINHÕES

CAMINHÃO PRA VALER.





NEUTO

ESCREVE

A utopia da 'tarifa zero'

Anunciada às vésperas do primeiro turno das eleições e cercada de muita propaganda, a proposta da prefeitura de São Paulo de instituir o transporte público gratuito para toda a população constitui, no mínimo, uma idéia assistencialista e utópica.

Não há dúvida que, com a multiplicação do preço do petróleo, a cobrança da tarifa real, capaz de cobrir os custos efetivos, tornou-se proibitiva até para os passageiros dos países desenvolvidos.

No Brasil, em particular, a experiência mostra que o aumento dos custos tem levado ao inevitável achatamento das receitas das operadoras, ao sucateamento da frota e à repressão da demanda.

Nos últimos anos, tem ficado cada vez mais clara a necessidade de se dissociar a tarifa da remuneração das operadoras. Em outras palavras, o custo do transporte não deve ser pago integralmente pelo passageiro, mas subsidiado em parte pelos seus beneficiários, entre os quais os empregadores e o próprio governo. Isso, aliás, é o que já acontece com a instituição do vale-trans-

porte, a municipalização de linhas, o cartão do idoso, o passe escolar e os pesados subsídios às operadoras estatais.

Daí, no entanto, a eliminar duas importantes pernas do tripé e descarregar sobre os proprietários de imóveis todo o ônus do transporte público vai uma grande distância.

Não se tem notícia de que o transporte seja inteiramente gratuito em nenhum lugar do mundo. As poucas experiências nesse sentido (como a de Denver, no Colorado, ou a de Liverpool, na Inglaterra) fracassaram redondamente.

Concentrar elevados recursos (estima-se que a verba necessária superaria US\$ 2 bilhões anuais no caso da capital paulista) exclusivamente no transporte significa abrir mão de outras prioridades maiores, como escolas, creches e hospitais.

Argumentam os defensores da idéia que o sistema deu certo na coleta de lixo. Mas, tratam-se de situações distintas. Quanto maior e mais valorizado um imóvel, mais seus moradores utilizam o serviço de limpeza urbana. Ao contrário, quanto mais caro o imóvel, menos o proprietário depende do transporte público para se locomover.

Algumas pesquisas revelam até que a classe média estaria disposta a pagar mais caro por um transporte público de melhor qualidade. O mais provável, no entanto, com a 'tarifa zero' é uma explosão da demanda. O transporte público passaria a absorver parte dos passageiros que andam a pé e parte de usuários de outros sistemas pagos, como o metrô e o trem. Dificilmente, portanto, o ônibus, com qualidade ainda pior, atrairia o usuário do automóvel. Pelo contrário, poderia expulsar os que atualmente deixam o carro em casa, aumentando o congestionamento das ruas.

No caso particular de São Paulo, há ainda outro agravante. Com a entrada em vigor da nova Constituição, a prefeitura já teve substancial aumento de receita, mas acabou dilapidando os recursos.

A CMTC, em particular, tem se revelado um péssimo modelo de administração municipal de transportes. Além de acumular dívidas e prejuízos, a empresa teve recentemente sua credibilidade ainda mais abalada por negociatas na aquisição de peças. E, pelo menos até o momento, a companhia não dispõe de controles capazes de facilitar a administração de uma frota ainda maior e mais solicitada.

Novo motor turbo da Maxion tem 6 cilindros



Fotos: Arquivo TM

Ramos: excelente aumento de torque

Desde setembro, os caminhões GM saídos da fábrica estão sendo equipados com o novo motor diesel TQ20B6, de seis cilindros, turbinado, com potência de 145 cv a 2 800 rpm. Tanto esse motor Perkins, desenvolvido pela Maxion, como outros da família S-4 vão atender às exigências previstas pelo Conama — Conselho Nacional do Meio Ambiente (a vigorar por volta de 1995), e obedecer aos padrões europeus.

Para Lélío Salles Ramos, diretor geral de Componentes Automotivos, o desempenho do TQ20B6 pode ser avaliado pelo excelente aumento de torque, economia de cerca de 10% no consumo de combustível e maior rapidez nos percursos.

Ramos informou que os motores de quatro cilindros, ainda em fase de testes, trabalham “com baixo nível de ruído e menor índice de emissão de gases”. A nova família de motores S-4 será produzida em meados de 1991, nas versões aspiração natural (92 cv) e turbinada (115 cv), na fábrica de Alvarenga, que já produz blocos, cabeçotes e usinagem secundária.

As instalações de São Bernardo serão desativadas até dezembro e as linhas de montagem ficarão centralizadas num único local. A união das duas instalações

fabris envolveu investimento da ordem de US\$ 2 milhões.

Com a transferência de 1 100 funcionários para Alvarenga (que já conta com setecentos), a produção geral poderá ser ampliada em até 2 mil unidades por mês, em caso de necessidade. Em agosto, foram fabricados 5 338 motores, representando 29,1% de todo o mercado, incluindo os segmentos veicular, agrícola, industrial e marítimo.

A partir do ano que vem, a nova produção de motores vai incorporar tecnologia da AVL, empresa especializada em *design* de motores e câmaras de combustão, que já projetou dezesseis dinamômetros para a Maxion.

Agência de carga quer faturar US\$ 800 mil

Winners Cargo é uma nova agência de carga que está atuando no setor, nos modais aéreo, marítimo e terrestre, para execução de serviços de intermediação logística a empresas que desejam importar ou exportar produtos. Os três sócios, Inácio Akira Ohta, Ricardo Moura e Ricardo Brandi, são oriundos da empresa norte-americana Emeri, que também atua no setor de logística. Ohta também trabalhou na Varig. A Winners pretende faturar, até o final do ano, US\$ 800 mil.

Governo duplicará trecho da BR-116

Apesar de ser uma rodovia sob administração federal, a Régis Bittencourt, ou BR-116, será duplicada e administrada, no trecho paulista, de aproximadamente 300 km, pelo governo do Estado, conforme contrato firmado em setembro último pelas secretarias Nacional de Transportes e dos Transportes de São Paulo.

Os trabalhos de duplicação no trecho São Paulo—Jquitiba, de 57,9 km, serão executados pela Dersa — Desenvolvimento Rodoviário S.A. em 24 meses, e o DER — Departamento de Estradas de Rodagem se encarregará de entregar, em 36 meses, pistas duplas nos 241 km que ligam Jquitiba até a divisa com o Paraná, no município paulista de Barra do Turvo. Os custos da duplicação, segundo a Secretaria de Estado, foram estimados em US\$ 265 milhões, originados do próprio Tesouro estadual.

A Secretaria de Estado registra um tráfego diário no trecho São Paulo—Jquitiba de 20 mil veículos e de Jquitiba até a divisa de 15 mil, sendo 50% desse volume de caminhões transportando produtos do Sul do país para a região metropolitana de São Paulo e Norte, via Rio de Janeiro.



O trecho paulista, até a fronteira com o Paraná, envolve 300 km



Foto: A. AQUINO/ITA

Projeto previa remodelação de 353 locomotivas e modernização de oficinas

Rede adia recuperação de locomotivas

A Secretaria Nacional de Transportes anuncia que pretende intervir junto ao Fundo Nakasone (programa do governo japonês para auxílio econômico aos países em desenvolvimento), com a intenção de obter recursos para a recuperação e modernização de locomotivas e vagões da Rede Ferroviária Federal.

A intenção da Rede é colocar em curto prazo 352 locomotivas diésel-elétricas nas oficinas, dentre as atuais 495 imobilizadas e 214 que operam no limite. O programa prevê ainda uma segunda parte que inclui a remodelação de 353 locomotivas e modernização de oficinas.

A iniciativa da secretaria, no entanto, não inclui o Projeto 2001, esboçado na administração Sarney, e que previa um plano estratégico para redefinir o perfil da Rede no prazo de vinte anos, com base em programas de médio e curto prazos. Segundo a assessoria de imprensa da Rede, o Projeto 2001 está 'encostado' desde a posse do novo presidente, sendo o atual projeto independente.

Frotistas Ford têm dois cartões de crédito

A rede de concessionários de caminhões Ford passou a oferecer, a partir de outubro, duas opções de cartões de crédito a seus clientes. Enquanto a fábrica assinou convênio com a Amex (American Express), a Abradif, entidade que reúne os distribuidores, associou-se à Presta, empresa financeira do grupo Mesbla. Na disputa, quem sai ganhando são os frotistas. Além de garantir assistência técnica em todo o país,

o cartão permite melhor controle sobre os custos de manutenção e faturamento das despesas em até quarenta dias.

Enquanto a Presta oferece o cartão graciosamente ao frotista, a American Express cobra 77 BTN no ato da inscrição, mais 99 BTN por cartão adicional, que é distribuído por veículo da frota. Esse valor cai de acordo com o número de caminhões até atingir 50% a partir de cem cartões. Newton Bota, diretor do Cartão Empresarial Amex, assegura que esse custo inicial acaba absorvido no primeiro uso, graças ao prazo de pagamento e ao controle de custos que o cartão passa a proporcionar à empresa.

Além disso, ele acrescentou que algumas concessionárias estão bancando a taxa inicial do cartão, como cortesia ao frotista. A cada operação com cartão, a concessionária paga à Amex o equivalente a 4,95% do valor da fatura, que é resgatada em 27 dias corridos.

A Presta, por sua vez, assegura que cobrará a menor porcentagem do mercado de cartões, sem revelar quanto. O presidente da Abradif, João Jamil Zarif, afirma que nos momentos de dificuldades de venda dos veículos a assistência técnica ganha importância maior na atividade da distribuidora.

Caminhões consorciados são entregues no prazo

Ao contrário dos consórcios de automóveis, o de caminhões não vem enfrentando problemas de falta de veículos que cheguem a dar prejuízo aos compradores. Nos negócios com caminhões, normalmente os consórcios trabalham com garantia de fábrica,

para preços e prazo. Somente são vendidas cotas com a segurança de que haverá a fabricação e entrega dos veículos, e, no caso de atraso, o usuário não sofre nenhum ônus. "O governo não precisou intervir e proibir a formação de novos grupos de consorciados, como nos consórcios de automóveis", explica Antonio Rocha da Rocha, diretor do Consórcio Battistella, vendedor exclusivo da Scania.

Segundo ele, na Battistella houve crescimento nas vendas de cotas entre junho e setembro, quando chegaram a ser negociadas 2 300 cotas. Em setembro/outubro, no entanto, houve uma queda acentuada, com vendas de apenas 170 cotas. "As entregas e preços são garantidos, e nunca tivemos problemas", enfatiza.

Na Rodobens, revendedora da Mercedes-Benz, as vendas também tiveram incremento entre junho e agosto. A média de 1 500 a 2 mil cotas mensais foi superada em julho pelas 3 500 cotas negociadas. "Voltamos ao normal em setembro/outubro, com a comercialização fechando em torno de 1 800 cotas", afirma Roberto Lopes, coordenador de Vendas da empresa.

Contudo, Lopes admitiu pequenos problemas de atraso na entrega, de até trinta dias após as assembleias. "Mas isso não é nada frente ao atraso no caso dos automóveis", ressalva, prenunciando forte recessão no fim do ano.



Consórcios garantem preços e prazos

Autolatina usa nova proteção à ferrugem

Todos os veículos comerciais Volkswagen e Ford da linha F, como o Cargo, produzidos na fábrica da Autolatina, no bairro paulistano do Ipiranga, passaram a receber proteção especial contra ferrugem.

O tratamento anticorrosivo, denominado E-Coat, é realizado em toda a cabina dos caminhões. Começa com banhos desengraxantes, em meios alcalinos, e de microcristais de fosfato de zinco, que servem como preparação para o recebimento da pintura eletroforética E-Coat. A última etapa é um terceiro banho, em água deionizada (sem íons), para devolver a neutralidade da superfície pintada. Antes de receber a pintura final, as cabinas passam por uma estufa de secagem. Essa tecnologia, segundo Rubens Cella, gerente de Estratégia de Negócios e Novos Programas de Operações de Caminhões da Autolatina, é a mesma utilizada em veículos produzidos na Europa e nos Estados Unidos.



Cabina tem tratamento anticorrosivo



Clésio quer informatizar empresas

NTU reelege presidente para mais três anos

Representantes de 2 mil empresas de transportes urbanos do país reelegeram, no último mês de setembro, para mais um mandato de três anos, o empresário mineiro Clésio Soares de Andrade para presidente da NTU — Associação Nacional de Transportes Urbanos, com sede em Brasília.

Instalada em um elegante edifício do Setor Comercial Sul, a NTU, segundo seu presidente, vai tentar sensibilizar os empresários do setor para a necessidade de informatização em suas empresas, com ênfase em recursos humanos. Clésio afirma que a melhoria da operação dos transportes urbanos só será viabilizada se o governo cumprir sua parte, que seria a criação de avenidas exclusivas e faixas seletivas para os coletivos, principalmente na periferia.

Renovação da frota de quatro em quatro anos, e não mais de seis em seis, é também uma das prioridades da NTU, desde que o governo amplie sua participação com financiamentos via BNDES “para 80% do preço do ônibus, em vez dos atuais 30%”, imagina Clésio.

Plataforma da CAIO para microônibus

Para oferecer uma opção às empresas, na hora do reencarroçamento de coletivos, a CAIO desenvolveu uma nova plataforma para ônibus usados. Buscando reaproveitar melhor a parte mecânica da plataforma Mercedes, construiu-se um produto com 80 kg mais leve que o original (dos antigos ônibus monoblocos).

Mais reforçada, pois usa tubos de 3 mm de parede, a nova plataforma possui amarração lateral com vigas de 3”, enquanto a original tem estrutura tubular. Sobre o eixo traseiro, há uma nova longarina que encobre a caixa de roda.



Um produto 80 kg mais leve

“Dentro do carro há um só plano, sem rampas, o que melhora a resistência do piso e o conforto, sem contar com o benefício do reforço”, explicou Maria Luísa Prada, assessora de Marketing.

A plataforma foi projetada de forma a permitir o levantamento do piso, para base alta, sem comprometer a resistência do chassi rodoviário.

PISCA

■ A AABLC — Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, fundada em 1968, reelegeu presidente José Carlos Fragoso Pires para mais um ano de mandato.

■ Flávio Padovan Filho (foto), 37 anos, é o novo gerente de Marketing da Volkswagen Caminhões. Substituiu Antônio Dadalti, que foi promovido a gerente executivo de Vendas.



Foto: Divulgação

■ Com investimento de US\$ 2 milhões, a Randon S.A., de Caxias do Sul, está transformando sua filial de Curitiba em empresa independente, a Randon Paraná Ltda. Veículos e Implementos. A conclusão da nova unidade fabril, com 10 000 m² de área construída, em terreno de 65 000 m², está prevista para daqui a seis meses.

CAMELBACK DURANIT: QUALIDADE E TECNOLOGIA NA RECUPERAÇÃO DE PNEUS

O Camelback DURANIT está chegando com uma linha completa de produtos para recapagens mais seguras e eficientes, utilizando uma tecnologia avançada e contando com uma experiência de quase

50 anos* em assuntos de borracha, o camelback DURANIT já está aqui para que Você tenha sempre o melhor. Entregas rápidas assessoradas por uma eficiente equipe de Vendas. Consulte-nos hoje mesmo.

* O camelback Duranit é produzido com a mesma qualidade dos salados para calçados Amazonas.

CAMELBACK
DURANIT®

Av. Rio Branco 745 - 14400 FRANCA - SP
Telefone (016) 724-1666 (PABX)
Telex 16 6151 - Fax (016) 723-4591

Varig amplia frota e fica entre as maiores

Em 1994, quando começarem a pousar nos aeroportos brasileiros as primeiras aeronaves, de um lote de 26 compradas pela Varig, a companhia estará se credenciando a ocupar um dos primeiros lugares no ranking mundial das empresas aéreas, onde hoje figura em 19ª colocação.

Da encomenda à Boeing norte-americana, já estão sacramentados seis 747-400 e oito 737-300, num custo de US\$ 1,4 bilhão, do total do contrato de US\$ 2,6 bilhões. Os restantes, cinco 747 e sete 737, com custo de US\$ 1,2 bilhão, podem ser contratados como opção de compra, o que significa a reserva com possibilidade de desistência pela Varig. Também estão nos planos da companhia a aquisição de mais dez MD-11, fabricados pela McDonnell Douglas. A frota atual da Varig é de 88 aeronaves, que aterrissem em 87 cidades, sendo 45 brasileiras e 42 no exterior.



Até 1994, oito 737-300 e seis 747-400 serão adicionados à frota da Varig

O planejamento de ampliação da frota foi realizado com base na taxa de crescimento anual de 6% na demanda por passagens aéreas. Em 1989, voaram pela Varig 10 milhões de passageiros, e a intenção é ultrapassar em muito esse número com a chegada das novas aeronaves. Na disputa pela liderança mundial, porém, ainda faltam muitos passageiros para alcançar a líder, a American Airlines, que, no mesmo ano, transportou cerca de 118 milhões de pessoas.

Tabelas de fretes da NTC são extintas

Com a desregulamentação, a NTC resolveu, a partir de outubro, não publicar mais as tabelas de fretes que serviam de parâme-

tro para os empresários do setor medirem, mensalmente, o preço do serviço. Segundo Horácio Ferreira, superintendente técnico da NTC, com o fim das tabelas de referência, os fretes e seus reajustes serão decididos caso a caso, a partir da livre negociação entre as empresas de transporte e seus usuários.

“O Conet continua existindo como um órgão colegiado, para discutir problemas do setor”, declarou, reforçando a decisão da NTC de manter o Decope — Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Econômicas acompanhando a evolução dos custos, com base na variação de preços de seus insumos, cuja média é expressa pelo INCT — Índice Nacional de Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Cargas.

DESTAQUE



Fotos: Paulo Igarashi



Entre a Kombi e os caminhões leves

ITAPEMIRIM LANÇA FURGÃO PARA 2 t

A Viação Itapemirim vai construir seu próprio furgão para entregas urbanas. Montado sobre chassi Agrale, o veículo utiliza motor MWM de três cilindros e caixa de câmbio Clark, tem capacidade para 2 t, cubagem de 12 m³ e carroçaria de aço integrada à cabina. O veículo vai substituir toda a frota leve da empresa, de cerca de duzentas unidades.

Embora a maioria das tentativas de construção de um veículo nessas proporções tropece no custo final, a empresa achou um artifício que suavizará esse inconveniente, pois vai valer-se da mesma linha de montagem do Tribus (ônibus de três eixos).

Trata-se de um veículo de padrão intermediário, entre a Kombi, que carrega no máximo 1 t, e os caminhões leves comercializados por várias marcas no Brasil. No momento, o mercado põe à disposição dos transportadores

os modelos de caminhões leves 709 da Mercedes (o Mercedinho), o Ford 4000 e o Volks 7.90, na faixa das 3 t.

A Multivan fabrica o furgão Ultravan, com chassi Agrale, cujo preço passa a concorrer com o preço de um caminhão leve de 4 t.

Na Alemanha, onde a Volkswagen supre o mercado, essa falta de uma opção intermediária para o transporte de cargas específicas, em torno das 2,5 t, já foi solucionada, com a linha LT.

Nos Estados Unidos, as transportadoras usam em larga escala modelos com capacidade para 2 t. A UPS — United Parcel Service dispõe de um veículo com passagem entre a cabina e a área interna do furgão (com prateleiras), possibilitando rápido deslocamento do motorista. Esse tipo de veículo ainda não é produzido no Brasil porque exigiria a fabricação de motores diesel específicos.

ALUGUEL MENSAL LOCALIZA NATIONAL.



Alugamos **BOM**
e outras boas marcas.

A SOLUÇÃO EM TRANSPORTE PARA A SUA EMPRESA.

Você está convidado a parar por alguns segundos e refletir sobre o sistema de transporte de sua empresa. Vamos começar falando do seu dinheiro. Você já pensou quanto custa ao seu capital investir na compra de carros? E comprar carros? Tem sido fácil? Manter uma frota rodando, com estoque de peças, mão-de-obra especializada, seguro, só para falar de alguns itens. Certamente você não quer ouvir mais falar

destas coisas. Com toda razão.

A Localiza National conhece profundamente estes problemas. Por isso, criou a melhor solução em transporte para a sua empresa. É o Aluguel Mensal Localiza National. Você fica com a frota do tamanho que a sua empresa precisa e a Localiza National cuida do resto. Fale agora mesmo com a agência mais próxima da Localiza National ou disque grátis (031)800.2322.

Localiza  **National**

Solução em aluguel de carros.