

Bernardo Figueiredo, da ANTT, anuncia licitação de 1.800 linhas



**Premiação de Maiores e Melhores
prestigiada por empresários**

**Volkswagen cria parceria
com times de futebol**



**Com o Transit, Ford disputa
mercado de vans**

**Fetransrio dá bons
resultados ao setor**



**Irizar inova na faixa
premium de rodoviários**

Sob o controle da MAN, Volkswagen dará impulso ao ônibus

Até 75%
menos emissão de
fumaça preta.

Sistema diesel-gás Bosch DG Flex.

Você economiza.

O meio ambiente agradece.



O pioneiro sistema Bosch DG Flex permite que veículos movidos a diesel possam trabalhar simultaneamente com a mistura de diesel e gás natural. Isso garante a mesma potência e torque do veículo original com uma economia de até 30% nas despesas com combustível e redução de fumaça preta em até 75%.

Uma solução inovadora que preserva o meio ambiente e gera economia para o seu negócio.

Sistema Bosch DG Flex: já disponível para os veículos VW 16.210 e 17.210 com motor MWM 6.10 TCA – 210 cv. Consulte-nos: dg.flex@br.bosch.com



BOSCH
Tecnologia para a vida

www.bosch.com.br

SAC Grande São Paulo
(11) 2126-1950

SAC Demais localidades
0800 70 45446

MAN e VW, quem ganha?

Períodos de crises são benéficos, pródigos em gerar oportunidades. Veja-se o caso ocorrido em meados da década de 1980 quando Ford e Volkswagen decidiram unir no Brasil e na Argentina suas operações que vinham bambas das pernas.

Em pouco tempo fundiu-se o que era supérfluo e as duas empresas, unidas em torno de mesmos objetivos, puderam respirar e voltar ao desejado azul.

Mas, nunca é bom esquecer, empresas são dirigidas por seres humanos, sabidamente imperfeitos, como tal sujeitos a vaidades, mesquinhas e outras patifarias que arruinam até mesmo idéias geniais. E o que era bom para os dois acabou.

Mas, além do lucro, alguma coisa de bom ficou. Naquele período de Autolatina vingou um produto derivado de chassi de caminhão, mas concebido para servir como base para encarroçamento de ônibus.

Technibus, que nascera no início dos anos 90 com proposta de ser um veículo exclusivamente destinado a ônibus e sua comunidade, flagrou na fábrica da Ford do bairro do Ipiranga o primeiro protótipo do ônibus Autolatina. Recorde-se que, naquele tempo, começo da década de 1990, Ford e Volkswagen viviam sob o mesmo teto na avenida Henry Ford, em São Paulo, endereço que sempre foi o quartel general da Ford para veículos comerciais.

O ônibus Autolatina foi obra de várias mãos. Da engenharia da Ford, da Volkswagen e de um grupo de empresários da pesada chamado providencialmente para palpitar sobre aquilo que gostariam de ter (e não ter) num ônibus.

Desfeito a união, em meados dos anos 90, a Volkswagen prosseguiu no negócio de ônibus, enquanto a Ford não demorou muito a desativar o nicho.

A marca VW é a segunda no ranking, atrás da Mercedes-Benz, líder disparada do segmento de chassi. Trata-se de um bom negócio, algo como 40 mil chassis por ano, um mercado que vale em torno de R\$ 5 bilhões a R\$ 6 bilhões.

Pois bem, se no começo dos anos 90 a Volkswagen aproveitou uma oportunidade e criou um chassi de ônibus para enriquecer seu portfólio, agora, no final da primeira década do século 21, a empresa alemã repete a esperteza ao vender o controle acionário da operações no Brasil e Argentina para a conterrânea MAN AG.

A MAN tem tradição, produtos e tecnologia para disputar em condições de igualdade o páreo com Mercedes-Benz e Iveco, que também vai entrar no mercado de ônibus a partir de 2010.

Todos ganham no negócio, incluindo o mercado.



www.vwcaminhoeseonibus.com.br



A Volkswagen Caminhões e Ônibus é uma marca que nasceu no Brasil. Por isso, conhece cada pedaço desse país e o jeito de ser dos brasileiros. Trabalha com a mais alta tecnologia, com chassis robustos, economia operacional e confiabilidade nas versões mini/micro, urbano, fretamento e rodoviário. Além disso, nosso objetivo é estar sempre ao lado do cliente, oferecendo em nossa Rede Autorizada o melhor serviço de pós-vendas do mercado. Sempre com muita simpatia, porque sabemos que um sorriso é o começo de um bom negócio.

Já que você não escolhe chassi pela beleza,
escolha pelo atendimento mais simpático.

Volksbus.
O melhor atendimento, o melhor negócio.



DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sônia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo de Oliveira

raimundo.oliveira@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Crisculo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin

João Batista A. Silva

Tel.: (41) 3027-5565

spala@spalamkt.com.br

Tiragem

8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e quatro Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à
OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

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

A edição circula no mês subsequente ao de capa



**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

www.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:

anatec
www.anatec.org.br

■ **SUMÁRIO**

MAN/VOLKSWAGEN

A montadora alemã MAN adquire a Volkswagen Caminhões e Ônibus para crescer na América Latina e nos países emergentes **8**

LANÇAMENTO

A Irizar lança o modelo rodoviário PB, um dos seus produtos de maior sucesso na Europa e destinado à faixa superior do mercado **12**

CHASSIS

Scania apresentou na Fetransrio os chassis da nova Série K, que possui quatro modelos para aplicação urbana e cinco para o segmento rodoviário **16**

LEVES

A partir de janeiro de 2009, a Ford passa a comercializar no Brasil a van Transit, fabricada na Turquia e de grande aceitação no mercado europeu

MARKETING

Volkswagen firma parceria com seis grandes times de futebol pela qual fornece ônibus sob medida para o transporte de jogadores **24**

MARCOPOLO

A encarroçadora estima nível de produção em 2008 igual ao de 2007 e deposita a esperança de crescimento no desempenho no mercado externo **26**

ENTREVISTA

Bernardo Figueiredo, presidente da ANTT, revela que na licitação de 1.800 linhas interestaduais em 2009, as atuais concessionárias não terão privilégios **28**

FETRANSRIO

Cerca de sete mil pessoas visitaram a 7ª Fetransrio, realizada simultaneamente ao 13º Congresso sobre Transporte de Passageiros no Rio de Janeiro **30**

SIMEFRE

No encontro de encerramento do ano, a entidade divulgou o resultado recorde alcançado em 2008 pelo setor de carrocerias de ônibus **36**

MAIORES E MELHORES

As melhores empresas dos setores de transporte, logística, indústria e serviços receberam o prêmio em solenidade que ocorreu em São Paulo **38**

INOVAÇÃO

Especialista indica uma ferramenta que pode ajudar a gerar uma ideia revolucionária ou inventar um novo modelo de negócio nas empresas **44**

PESQUISA

Nos transportes públicos da Região Metropolitana de São Paulo, os usuários perceberam melhorias em só um dos 9 sistemas, segundo levantamento **46**

PINTURA DE FROTA

Brasil Sul Linhas Rodoviárias e Auto Viação Bangu venceram nas categorias de transporte rodoviário e transporte metropolitano respectivamente **48**

METROPOLITANO

A empresa paranaense Araucária Transporte Coletivo investe em ações publicitárias e recebe o prêmio Top de Marketing 2008 **52**

ECONOMIA

O economista Antônio Evaristo Lanzana analisa a situação econômica internacional e seus impactos sobre o setor de transportes no Brasil **58**

SEÇÕES

Editorial **3**

Panorama **54**

Custos Operacionais **56**

N.E. A partir desta edição, Transporte Moderno passa a adotar a nova ortografia aprovada no acordo entre Brasil e outros países de língua portuguesa.

O Rio de Janeiro recebeu a Empresa 1 de braços abertos.

Os trens urbanos da Super Via já utilizam a tecnologia de Bilhetagem Eletrônica da Empresa 1, **garantindo interoperabilidade com o sistema Fetranspor.**

São mais de 1 milhão de cartões de usuários em operação e até 9.000 transações diárias por bloqueio.



MAN anuncia a compra da Volkswagen

Com a aquisição das operações da Volkswagen Caminhões e Ônibus, a marca alemã abre as portas para o mercado da América do Sul e passa a ser a oitava maior fabricante de ônibus do mundo

A MAN alemã anunciou em dezembro passado a aquisição do controle integral da Volkswagen Caminhões e Ônibus. A experiência de ambas somada dá mais de 130 anos. A MAN começou há mais de 100 anos a fabricar caminhões e ônibus, a Volkswagen estreou no negócio em 1979 ao comprar a Chrysler no Brasil. Em termos de produção de caminhões, a MAN fabricou em 2007 mais de 92 mil unidades, a Volkswagen montou outros 40 mil. Somadas, totalizam 132 mil caminhões – o que torna a marca MAN a sexta maior do mundo, tomando como referência números de 2007 da Oica, a organização internacional dos fabricantes de veículos automotores. Sozinha, a MAN seria a décima segunda.

Em ônibus – também utilizando a produção de 2007 como referência – MAN e Volkswagen totalizam mais de 13 mil unidades. Com isso, juntas, ocupam a oitava colocação no ranking mundial.

O grupo MAN, que completou 250 anos, anunciou no apagar das luzes de 2008 a compra do controle da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Para ficar com o controle acionário total da Volkswagen Caminhões e Ônibus, a MAN pagou 1,175 bilhão de euros. Comprou as operações de caminhões e ônibus da Volkswagen alemã na América Latina. A área de automóveis continua nas mãos da Volkswagen alemã.



Roberto Cortes, da Volkswagen, e Håkan Samuelsson, presidente da MAN, no dia do anúncio da compra

Håkan Samuelsson, presidente da MAN AG, será o chefe de Roberto Cortes, que permanecerá à frente da Volkswagen Caminhões e Ônibus. “Continuarão em seus cargos os membros da diretoria brasileira e os demais executivos”, informou Samuelsson sobre a formalização do negócio e seus desdobramentos. “Os caminhões Constellation, Worker e Delivery, bem como os ônibus Volksbus, continuarão a ser vendidos com a marca Volkswagen. A tecnologia e os componentes MAN fortalecerão a atual linha de produtos”, acrescentou.

“A Volkswagen Caminhões e Ônibus nos dará acesso a mercados latino-america-

nos”, disse Samuelsson. “Vemos potencial considerável de sinergia para a fabricação e venda de produtos, pois agora contaremos com uma ampla rede de concessionárias no Brasil, e com o estado da arte da fabricação de veículos comerciais em Resende”, disse o dirigente da MAN.

O estado da arte em referência certamente é o método de produção da Volkswagen, concebido em sistema de módulos, num total de oito, cada qual a cargo de um fornecedor responsável.

A produção modular reúne aquilo que muitas montadoras tentam, mas quase ninguém consegue: reunir sob um mesmo teto especialistas em componentes que,

além do fornecimento, passam a responder pela montagem e qualidade final.

Roberto Cortes disse que a Volkswagen fez o que devia. " Fizemos uma evolução natural. A empresa nasceu como uma divisão da Volkswagen do Brasil, passou a unidade de negócios da Volkswagen Veículos Comerciais, sediada na Alemanha, e agora se tornará uma das marcas da MAN AG, uma das maiores fabricantes de caminhões e ônibus do mundo. Teremos acesso à tecnologia de ponta dos veículos MAN, e nos beneficiaremos com a economia de escala e com o desenvolvimento conjunto de produtos", declarou.

TAMANHO DAS EMPRESAS – A MAN AG fatura por ano 14 bilhões de euros, tem mais de 50 mil empregados em todo o mundo e, além de caminhões e ônibus, exhibe em seu portfólio produção de moto-



MAN também aderiu à tecnologia de ônibus híbrido, como mostrou com este modelo na feira IAA de 2008

res a diesel, compressores e turbinas. Está entre as 30 maiores empresas listadas na bolsa de valores alemã (DAX).

Já a Volkswagen fabrica caminhões VW

desde 1981 (em 1979 assumiu parte da Chrysler e montou os primeiros veículos).

Transporte Moderno, em circulação desde 1963, acompanhou toda a trajetória da

UMA TRAJETÓRIA DE 250 ANOS

A história do Grupo MAN remonta ao ano 1758 quando foi fundada a St. Antony Ironworks, em Oberhausen, a primeira indústria pesada na região do Ruhr, na Alemanha. Em 1849, a Sander'sche Maschinen-Fabrik foi fundada em Ausburg. Depois de muitas fusões com outras empresas metalúrgicas e de engenharia mecânica, a St. Antony converteu-se na GHH Gutehoffnungshütte em Oberhausen, em 1873: uma companhia na área de construção naval e de pontes bem como uma instituição de seguro de saúde que era pioneira na era industrial, tecnológica e socialmente. No sul da Alemanha, após um número de fusões, a Sander'schen tornou-se a MAN Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg.

Em 1897, Rudolf Diesel construiu o primeiro motor a diesel na Maschinenfabrik Augsburg AG, que se fundiu com a Maschinenbau-AG Nürnberg em 1898. Em 1908 a empresa adotou a nova de-

nominação de M.A.N. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Augsburg, cujo controle foi adquirido pela GHH em 1921. Desde 1986 a MAN e GHH se tornaram uma única empresa e a sede foi transferida para Munique.

O Grupo MAN atua hoje dividido em quatro áreas: veículos comerciais (caminhões, ônibus e serviços, com faturamento de 10,4 bilhões de euros); motores diesel (motores marítimos e geração de energia, 2,2 bilhões de euros); turbos (compressores, turbos e serviços, 1,1 bilhão de euros); e componentes (transmissões especiais e rolamentos, 430 milhões de euros).

No setor de caminhões é a segunda maior fabricante na Europa Ocidental, com 68% de participação de mercado. No Leste Europeu, detém 11% do mercado, enquanto na Rússia é a maior fornecedora, com 6% das vendas. No Oriente Médio, é a segunda marca mais importante, com 8% de fatia de mercado. No resto do mun-

do, seu share é de 7%

No segmento de veículos comerciais, sua linha de produtos inclui as famílias de caminhões MAN TGX e MAN TGS, para aplicações de longa distância; MAN TGA, para aplicações severas; MAN TGL e MAN TGM, para cargas leves e médias em distribuição urbana; MAN CargoLine para mercados emergentes na Ásia, com produção na Índia; e MAN ônibus urbanos e rodoviários.

A MAN inaugurou uma unidade industrial em Cracóvia, na Polônia, em 2006. Na China atua desde 1983 com o licenciamento da linha de caminhões Steyr, uma das primeiras empresas ocidentais a operar no país.

"A aquisição da Volkswagen Caminhões e Ônibus é outro marco na nossa estratégia de internacionalização. Esperamos fortalecer a posição da companhia com a VW e sua equipe", afirmou Håkan Samuelsson, presidente da MAN AG.



Os Volksbus contarão no futuro com a tecnologia e a longa experiência da MAN na fabricação de ônibus



Ônibus Neoplan encarroçado com chassi MAN que tem nova tecnologia EEV para uso de diesel limpo

Volkswagen — foi a revista que flagrou o caminhão protótipo Volkswagen, em edição de 1980.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus tem

uma história relativamente curta, mas carregada de acontecimentos marcantes. Foi no Brasil que se deu a primeira experiência da marca com caminhões e ônibus.

Houve mais acertos do que erros. Foi aqui que se construiu a marca, obra meritória de gente brasileira — até porque os alemães da empresa pouco entendiam de caminhão. A bem da verdade houve no início, nos anos 80, uma contribuição alemã, mas ela partiu da MAN, que colaborou no desenvolvimento da cabine cara-chata.

Foi relevante também o episódio Autolatina, empresa que representou a fusão no Brasil e na Argentina de todas as operações (carros e caminhões) da Volkswagen e Ford. Eram anos difíceis nos balanços das duas empresas e um meio que se achou para dar um breque na situação foi a união.

Na época do casamento, em 1993, Ford e Volkswagen desenvolveram um chassi de ônibus em conjunto. Desfeita a fusão, a Ford descontinuou o negócio de ônibus.

A montadora Volkswagen é marca vice-líder em caminhões e ônibus. Em caminhões está colada na Mercedes-Benz, o que é um grande mérito para quem começou há menos de 30 anos e enfrenta uma das líderes mundiais no negócio. Em 2007 a Volkswagen produziu 47 mil veículos entre ônibus e caminhões, tinha (com seus sistemistas) um total de 5 mil empregados e faturou 2 bilhões de euros.

A marca VW tem uma linha de 40 caminhões das famílias Constellation, Delivery e Worker que cobrem o segmento de 5,5 toneladas a 57 toneladas de peso bruto total. Nos chassis de ônibus, batizados de Volksbus, tem as versões minibus, microônibus, urbano ou fretamento com motor dianteiro ou traseiro, e interestadual ou fretamento com motor traseiro.

Já a MAN, que atua na Europa Ocidental, Leste Europeu e Ásia, tem diversificada gama de veículos comerciais — desde caminhões leves, médios e pesados das séries TGX, TGM, TGS e TGL, passando por veículos militares e chassis de ônibus. Tem ainda motores rodoviários, ferroviários e geradores de energia, além de eixos e caixas de transferência.

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo em informação.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS • TRANSPORTE DE CARGA • COMÉRCIO EXTERIOR • LOGÍSTICA



Technibus apresenta um panorama atualizado do setor de transporte de passageiros. Análises com enfoque econômico abordam o desempenho e as tendências do transporte urbano de passageiros, rodoviário e de fretamento e turismo. As expectativas do setor, novos produtos e os avanços da TI – incorporados ao transporte público – são acompanhados de perto por Technibus.



Assine por 1 ano e receba **09 edições**:
06 exemplares de Technibus,
01 Anuário Maiores e Melhores do Transporte,
01 Anuário do Ônibus,
01 Anuário de Gestão de Frotas,
Treinamento e Pós-vendas.

R\$ 120,00(*)



Transporte Moderno traça um mapa do setor de transporte de carga e logística, incluindo o de passageiros. Análises conjunturais avaliam o desempenho de cada segmento de transporte – rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e fluvial – e mostram tendências e expectativas do setor, informações fundamentais que ajudam na tomada de decisões.



Assine por 1 ano e receba **10 edições**:
06 exemplares de Transporte Moderno,
01 Anuário Maiores e Melhores do Transporte,
01 Anuário de Transporte Rodoviário de Carga,
01 Anuário de Gestão de Frotas, Treinamento e Pós-vendas, 01 Anuário Brasileiro de Logística.

R\$ 140,00(*)



A revista Global é especializada em comércio exterior, logística e transporte internacional de carga. Com matérias sobre o desempenho e as perspectivas dos principais setores exportadores do Brasil, reportagens especiais sobre serviços essenciais ao comércio exterior, como financiamentos, seguros e operações portuárias. As edições apresentam também análises de aspectos macroeconômicos de impacto direto nos negócios internacionais.



Assine por 1 ano e receba **10 edições**

R\$ 110,00(*)

(*) Boleto Bancário emitido pela editora, via correio ou e-mail • Cartão de Crédito Visa • Cheque nominal à OTM Editora Ltda
• Depósito ou transferência bancária: Banco Itaú – Ag. 0772 – c/c: 54283-3,
com o envio do comprovante de depósito com os dados do assinante via fax: (11) 5096-8104.



Para mais informações ligue:
011-5096-8104

ou pelo e-mail:
circulacao@otmeditora.com.br



Irizar traz o rodoviário PB, sucesso na Europa

Design aerodinâmico, conforto e mais segurança para os passageiros em caso de acidentes são as principais características da nova carroceria rodoviária da fabricante de origem espanhola

A Irizar lança no Brasil o modelo rodoviário PB, um dos seus modelos mais vendidos na Europa e eleito o ônibus rodoviário do ano 2004. Foi introduzido no mercado europeu em 2001, depois de três anos de pesquisa e investimentos de 18 milhões

de euros. A carroceria PB destina-se ao mercado rodoviário premium, tanto para linhas regulares como para turismo e fretamento e tem como principais características o conforto, a segurança e o design sofisticado. Sem contar o alto rendimento,

garante a empresa. Todos os componentes utilizados pelos passageiros, guia e motorista são norteados pela ergonomia e funcionalidade, o que permite maior conforto. Destaca a Irizar, cuja fábrica está localizada em Botucatu, interior

paulista e a matriz espanhola, no País Basco.

No projeto desse modelo, a Irizar levou muito em conta a climatização e o isolamento termoacústico. Também foi dada grande atenção aos acabamentos internos, cujas formas e cores proporcionam um ambiente relaxante e confortável. Na área de segurança, a empresa também inovou: deu maior rigidez à estrutura, item importante na proteção dos passageiros no caso de tombamento, impacto frontal, torção e flexão da carroceria. Além disso, seu centro de gravidade mais baixo dá uma maior estabilidade ao veículo. De acordo com a encarregadora, é "um ônibus rodoviário único no mercado, no que diz respeito ao cumprimento dos mais altos padrões de segurança".

Seu desenho atrativo, com suas formas sólidas, tornou o ônibus extremamente chamativo. Internamente também foi dado destaque à harmonia de formas e cores para conferir ao veículo uma imagem impecável. Segundo a Irizar "a partir de agora, dirigir um ônibus rodoviário já não será mais o mesmo". O PB incorpora a mais avançada tecnologia para conseguir, entre outras coisas, uma aerodinâmica inovadora que permite uma redução do consumo de combustível. Além disso, com a adoção de sistemas que facilitam o acesso a todos os componen-



O PB incorpora uma aerodinâmica inovadora que permite uma redução do consumo de combustível

tes, tanto do chassi como da carroceria, a manutenção fica mais prática.

O Irizar PB é oferecido com 12 metros, 13 metros e 14 metros de comprimento. As duas primeiras versões têm 3.700 milímetros de altura, enquanto a terceira possui 3.990 milímetros e configuração 6x2. O PB tem preço de aproximadamente 17% acima dos modelos convencionais da empresa. A empresa prevê vender 130 unidades do modelo por ano.

Entre os equipamentos básicos do PB estão: acionamento de abertura das portas à distância e fechamento com bloqueio na porta dianteira; apoia-braço integrado

na lateral, carregador de celular no painel, divisória curva exclusiva da Irizar, espelhos retrovisores elétricos com três pontos de visão, itinerário eletrônico curvo 7x80 cm, janela com acionamento elétrico para o motorista, pára-brisas inteirico, luz halógena no teto e luz interior fluorescente. Outros destaques incluem sistema de climatização independente para motorista e passageiros, tampas dos bagageiros laterais pantográficas com abertura pneumática desde o posto do motorista e piso com corredor rebaixado.

Quanto aos opcionais, a Irizar oferece banheiro central, cama para motorista. Farol de xenón com lavador, retrocâmara com visão externa e interna, sensores de marcha a ré no pára-choque traseiro, som individual nas poltronas, carregador de celular no salão de passageiros, calefação de piso e bar completo, entre outros itens.

"Com este lançamento consolidamos a estratégia de internacionalização definida há duas décadas no grupo Irizar e estaremos melhor preparados para atender às necessidades dos nossos clientes", afirmou José Manuel Orcasitas, coordenador geral dos projetos no exterior da Irizar.

As entregas do PB aos clientes começam em março de 2009. Para produzir o modelo na nova linha de fabricação na sua fábrica de Botucatu, a empresa levou fun-



No interior do PB as formas e as cores proporcionam um ambiente relaxante e confortável



Luz halógena no teto, luz interior fluorescente e sistema de climatização independente para motorista e passageiros estão entre os itens básicos do modelo que chega agora ao mercado

cionários para serem treinados na matriz

Segundo a empresa, mais de 5 mil modelos Irizar PB circulam pelas estradas do mundo. Além do PB, a empresa fabrica no Brasil os modelos Century e produziu neste ano cerca de 500 unidades, 65% das quais exportadas para a América Latina, países africanos, Austrália e Nova Zelândia. A matriz espanhola, localizada na cidade de Ormaiztegui, no norte da Espanha, foi fundada em 1889 pela família Irizar. A empre-

sa é líder absoluta no mercado de ônibus da Espanha e tem fábricas na China, Marrocos, México, Índia, África do sul, além do Brasil. No ano passado, o Grupo Irizar produziu mais de 3.900 ônibus.

UMA DÉCADA NO BRASIL - A Irizar Brasil foi criada em Botucatu, cidade no interior de São Paulo no ano de 1997. Em 1998 foram apresentadas na exposição Expo Bus de São Paulo as três primeiras unidades fabricadas no Brasil do modelo Century, o ônibus rodoviário mais vendido da Irizar, com mais de 20 mil unidades.



Por ser item importante na proteção dos passageiros no caso de acidente, a estrutura ganhou maior rigidez

Depois do mercado nacional, as vendas da Irizar Brasil estenderam-se à América do Sul, América Central e ao Caribe. No ano de 2004, iniciaram-se as exportações para os países africanos, principalmente Nigéria, Egito e África do Sul. Neste país, foi criada uma nova unidade, a Irizar Southern Africa, que

realiza as montagens a partir de unidades PKD fabricadas no Brasil sobre chassis locais e também executa a produção e venda de ônibus completos. A tecnologia de fabricação foi transferida do Brasil. Em 2007, foram exportadas as primeiras carrocerias para os mercados da Austrália e Nova Zelândia. No começo, os produtos eram de origem europeia, porém foram se adaptando para as necessidades dos clientes dos diferentes países, enquanto os materiais e toda a mão-de-obra são de origem brasileira, informa a empresa. No total exporta para 40 países.

Os modelos de ônibus fabricados pela Irizar no Brasil destinam-se ao mercado de transporte rodoviário, com os modelos Century nas versões Premium, Luxury e Semi-Luxury. Podem ser montados sobre chassis com motor dianteiro, traseiro e direção no lado esquerdo ou direito. O PB não substitui os modelos atuais, explica a empresa "Além de ter um projeto com um modelo de gestão diferenciado, a Irizar complementa a gama atual de produtos com o melhor rodoviário de alto luxo da Europa", enfatizou Gotzon Gómez, diretor geral da Irizar Brasil. Existem mais de 3 mil ônibus brasileiros da Irizar rodando hoje.

A fábrica da Irizar em Botucatu, recém-ampliada e modernizada, tem área de 39 mil metros quadrados e 20 mil metros quadrados construídos. Exigiu um investimento de R\$ 300 milhões e tem capacidade de produzir quatro ônibus rodoviários por dia. A unidade que começou com 50 funcionários emprega hoje 500 pessoas.

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais para Frotas de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas de Veículos** e **Planejamento na Formação de Frotas de Veículos** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar sua competitividade e lucros de suas empresas.

21 de Janeiro de 2009

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

22 de Janeiro de 2009

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

23 de Janeiro de 2009

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Planejamento de frota**
 - 1.1 - Política de renovação de frota
 - 1.1.1 - Aspectos teóricos/conceituais de modelo
 - 1.1.2 - Aspectos metodológicos
 - 1.1.3 - Aspectos operacionais
 - 1.1.4 - Aplicação prática de modelo
2. - **Dimensionamento de frota**
3. - **Adequação de frota**
4. - **Frota própria x frota contratada**

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

O Instrutor:



Eng. Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5080.8600

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos



Entre os itens de segurança da Série K está o Programa Eletrônico de Estabilidade, que monitora continuamente o movimento e a velocidade do veículo e o giro das rodas

Viagens mais seguras

Passageiros ganham mais conforto e segurança com a nova Série K de chassis para ônibus urbanos e rodoviários da Scania

Sonia Crespo

A partir de janeiro de 2009 a Scania inicia a produção, na sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), da nova Série K de chassis para ônibus, cujo principal atributo é garantir uma viagem mais tranquila para os passageiros. Serão quatro modelos para aplicação urbana e cinco modelos para o segmento rodoviário, todos com diversas configurações e motorização traseira, suspensão a ar e maior eletrônica embarcada.

Os novos ônibus foram lançados durante a Fetransrio, em novembro de 2008.

"A segurança para os passageiros é a principal característica dos novos veículos, respaldada por sistemas eletrônicos como o controle dos freios e o controle da suspensão. Esses novos sistemas eletrônicos garantem maior confiabilidade das funções do veículo e minimizam em grande parte a ocorrência de falhas, o que proporciona vi-

agens sem interrupções", explica Mathias Carlbaum, diretor de Vendas de Veículos da Scania para a América Latina. Para os novos chassis a montadora reformulou o ambiente de trabalho do motorista, agora mais ergonômico. Vários comandos estão agora posicionados no volante ou na coluna de direção, muito mais próximos das mãos, facilitando a condução do veículo. Além disso, foram concebidos novos pedais,



Vários comandos estão posicionados no volante ou na coluna de direção, facilitando a condução do veículo

suspensos a partir do painel e não mais apoiados no assoalho, que utilizam melhor a musculatura das pernas, minimizando o cansaço.

"A Série K disponibiliza uma família de produtos com todos os benefícios da tecnologia oferecida na Europa, porém, adaptados especialmente para atender às exigências do transportador brasileiro. Os chassis podem ser personalizados de acordo com a necessidade de transporte, rodoviário ou urbano, em diferentes condições de operação", afirma Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de Ônibus da Scania no Brasil.

Para 2009, Pereira diz que a perspectiva de evolução nas vendas da montadora se manterá em linha com o que aconteceu em 2008. "Acreditamos que a renovação de ônibus urbanos no mercado doméstico repita os resultados de 2008. Já para a linha de rodoviários esperamos um aumento nas vendas de 10%", comenta. Ele diz que o momento econômico que o mundo vive não permite que se estabeleçam metas de comercialização para 2009. "Mas acreditamos que os empresários continuarão investindo e a Scania estará preparada para atender essa demanda".

MOTORES DIVERSIFICADOS – Antes do lançamento, os novos chassis passaram por rigoroso período de testes nas condições locais, totalizando mais de 500 mil quilômetros rodados pelas mais diversas estradas e topografias brasileiras. Todos os novos componentes demonstraram desempenho satisfatório e sem ocorrência de falhas. Os veículos oferecem novas opções de combinação entre motores e caixas de câmbio, possibilitando montagens que atendem ainda mais às necessidades do transporte de passageiros, tanto urbano como rodoviário. As potências da linha atual foram preservadas, mas a eletrônica embarcada em cada motor foi atualizada, resultando em uma nova designação para cada motor e um desempenho mais econômico para o veículo.

Os motores da Série K são de 9 litros, com 230, 270 e 310 hp, de 11 litros com 340 hp ou de 12 litros com 380 e 420 hp. O lançamento introduz uma nova caixa mecânica, a GR 875R, para os veículos rodoviários com motor de 420 hp, que além de maior torque conta com freio auxiliar incorporado. Para as aplicações urbanas, há uma nova geração de caixas automáticas de cinco marchas e a introdução de caixas com



MODELOS DE CHASSIS DA NOVA SÉRIE K

URBANOS

K 230 – com ou sem entrada baixa, ideal para as linhas municipais entre bairros e alimentadoras

K 270 – de 15 metros, de três eixos, com um eixo traseiro direcional, nas versões com ou sem entrada baixa, indicado para linhas de maior demanda e corredores

K 310 articulado – com três eixos, capacidade para até 160 passageiros, ideal para corredores

K 310 articulado de 20 metros – com quatro eixos, capacidade para até 186 passageiros, para corredores de demanda elevada

RODOVIÁRIOS

K 270 – para fretamento e distâncias curtas

K 310 – também para fretamento e distâncias intermunicipais

K 340 – para médias distâncias

K 380 – com a exclusiva opção de eixo traseiro direcional (6x2*4) que reduz o raio de giro, indicado para longas distâncias

K 420 – também com a exclusiva opção de eixo traseiro direcional (6x2*4), ideal para longas distâncias com topografia acentuada; possibilita o uso de carrocerias de piso duplo