

TECHNI

bus

ANUÁRIO
DO ÔNIBUS

ANUARIO DEL ÓMNIBUS / BUS YEARBOOK



THAMCO

A EVOLUÇÃO SOB TODOS OS ÂNGULOS

A CARROCERIA URBANA DINAMUS E O
NOVO MICROÔNIBUS GÊNESIS
SÃO AS MARCAS DA EVOLUÇÃO DA THAMCO.
SÃO CARROCERIAS QUE VOCÊ VAI VER
RODANDO PELO PAÍS INTEIRO.
E VAI RECONHECER A TECNOLOGIA
THAMCO SOB TODOS OS ÂNGULOS.

THAMCO - INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA
ROD. PRESIDENTE DUTRA, KM 01, 100
Av. Papa João Paulo I, nº 2236 - Cumaru - CEP 07170-000
Guarulhos - SP - Brasil
Fone: (011) 912.2933 - Fax (011) 912.1178



THAMCO

ANUÁRIO
DO ÔNIBUS



ANUARIO DEL OMNIBUS
BUS YEARBOOK

Na vida tudo é passageiro..

PARA A SCANIA O

Não é desinteressada a preferência do passageiro pelos ônibus Scania.

Quem vai viajar sabe o que quer. E, sempre que possível, escolhe o ônibus que lhe oferece mais conforto, segurança e rapidez. Afinal, o custo da passagem é o mesmo qualquer que seja a marca do ônibus...

Esta preferência nacional é consequência direta da avançada engenharia Scania, inteiramente voltada para o cliente.

MAIOR CONFORTO

- Vanguarda mundial em desenvolvimento de chassis.
- Suspensão moderna e eficiente.
- Baixo nível de ruídos.

MAIS SEGURANÇA

- Estabilidade perfeita.
- Ultrapassagens mais rápidas e seguras.
- Sistema de freios de alta eficiência e, opcionalmente com ABS e retardador eletromagnético.



PASSAGEIRO É TUDO.

DESEMPENHO SUPERIOR

Motores, câmbios e diferenciais adequadamente projetados.

MELHOR RELAÇÃO CUSTO/BENEFÍCIO

- Tecnologia de ponta que garante os mais elevados índices de produtividade e rentabilidade.

Confira no seu Concessionário Scania as vantagens exclusivas que ele lhe oferece.

E, certamente, como milhares e milhares de passageiros, você também vai optar por Scania – o melhor negócio que existe em ônibus.

SCANIA

O ÔNIBUS PRIMEIRA CLASSE

SCANIA PLUS 24. ATENDIMENTO DE EMERGÊNCIA 24 HORAS POR DIA/365 DIAS POR ANO.



A importância de rapidez máxima no atendimento de emergência não precisa ser enfatizada. Índices de produtividade mais elevados têm relação direta com o menor tempo do veículo parado.

Com a finalidade de obter maior eficiência de seu Scania, colocamos agora à sua disposição um novo serviço em todo o Brasil: Scania Plus 24 - Atendimento de Emergência. Este serviço funciona 24 horas por dia/365 dias por ano, através de uma simples ligação telefônica gratuita. Desejamos sinceramente que você rode tranquilo e nunca precise utilizar este serviço. Mas, se e quando precisar, o Scania Plus 24 estará a postos para atendê-lo o mais rapidamente possível. Boa viagem.

0800 19-4224



SCANIA

S E M P R E J U N T O D O C L I E N T E

Diretores

Odair Vicente Locanto
Marcelo Ricardo Fontana

REDAÇÃO

Editor

Ariverson Feltrin

Editor Assistente

Eduardo Alberto C. Ribeiro

Editor de Arte

Eduardo de Gragnani Jr.

Fotografia

Marcelo Spatafora

DTP

Daniel Lamano da Costa

Jornalista Responsável

Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

Assessora de Diretoria

Ho Yen de Castro

Administração e Contabilidade

Clarice Kazue Sato
Sueli Crutt

DEPTO. COMERCIAL

Gerente
Daniel Andreotti Bork

Contatos

Mônica B. Barcellos
João Teixeira

Assinaturas

Ana Paula Ortiz

Representante R. de Janeiro

Sérgio Ribeiro
Tel.: (021) 532.1922

Depto. Jurídico

Dr. Antonio Carlos de B. Avallone
(OAB/SP/18041)

Fotolitos

Grafcolor

Impressão

Marquês D'Albany Editora tel.: 222-0888

Redação, Administração, Publicidade

Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139-000 - Barra Funda
São Paulo - SP - Brasil

Tel: (011) 826.6700 (Sequencial)

Fax: (011) 826.6120 - 825.6869

SUMÁRIO/SUMARIO/SUMARY

Apresentação/ <i>Presentación</i> /Presentation	9
Análise/ <i>Analisis</i> /Analysis	13
Transporte Rodoviário/ <i>Transporte Rodoviario</i> /Coach Service	23
Privatização/ <i>Privatizacion</i> /Privatization	33
Montadoras e encarregadoras/ <i>Ensambladoras y Fabricantes de Carrocerías</i> /Assemblers and Body Manufacturers	39
Leasing	91
Guia de Fornecedores/ <i>Guia de Proveedores</i> / Suppliers Guide	99
Guia de Produtos e Serviços/ <i>Guia de Productos y Servicios</i> / Product and Service Guide	153
Entidades de Classe/ <i>Organizacions Sectoriales</i> /Trade Organizations	159

As opiniões contidas nos artigos assinados não são necessariamente as mesmas de Technibus.
CGC 65.633.232/0001-22
Registro Jucesp - 35209992653
Inscrição Estadual 112.932.190.112
Nº de Registro em Cartório - 225.992



FILIADA AO

Firestone

Nº 1



Pioneira no Brasil e no mundo, a Firestone criou a bolsa para suspensões a ar há mais de meio século.

Novos processos e técnicas em constante desenvolvimento asseguram a nossa qualidade e a satisfação de nossos clientes, o que nos confere a posição de o "O NÚMERO UM" do mercado.

Modernize sua suspensão a ar com bolsas Firestone, que oferece a linha mais completa do mercado, maior segurança, conforto e economia.

EM SUSPENSÃO PNEUMÁTICA



Firestone

World's Number 1
Air Spring.



FIRESTONE INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY

Edição ampliada

O Anuário do Ônibus'95 de Technibus chega na terceira edição ampliado. Traz 164 páginas, 33% mais que o Anuário'94 e 135% maior em relação ao primeiro anuário, publicado em 1993.

O leitor encontra um guia de compras e consultas mais abrangente. Foram reservadas 52 páginas para listar 418 empresas fornecedoras de componentes, peças, serviços e sistemas para operadores de ônibus, montadoras e encarregadoras. Houve um notável crescimento de 66% no número de empresas.

O guia está em ordem alfabética. As empresas podem ser localizadas também por tipo de produto ou serviço no índice da página 153.

Há também um capítulo que lista bancos e as linhas de financiamento que oferecem ao mercado de ônibus.

O destaque do Anuário'95 é o guia completo de todos os fabricantes de ônibus instalados no Brasil. Além de informações importantes e individuais sobre faturamento líquido, volume de produção, nomes dos diretores, há uma vitrine dos principais produtos de cada empresa, ilustrados com fotos e fichas técnicas.

A finalidade do Anuário'95 é oferecer um grande número de dados para consulta. A atual edição - editada em português, com resumos em espanhol e inglês - consolida dados sobre produção, vendas e exportação de ônibus da indústria brasileira.

O Brasil está na lista dos maiores produtores mundiais de ônibus. Por isso, a Technibus Editora espera, com este Anuário'95, ter apresentado informações úteis para o entendimento desse importante setor.

O editor

Expanded Edition

The Technibus Bus Year Book'95 reaches the third year with an expanded edition. It has 164 pages, 33% more than 1994 and 135% bigger in relation to the first Year Book published in 1993.

The reader will find a more comprehensive sales guide and directory. There are 52 pages listing more than 400 companies, suppliers of components, parts, services and systems to bus fleet operators and owners. The reader will also notice a remarkable growth of 55% in the number of companies.

This directory is in alphabetical order, but the companies can also be found by product or service type, in the Index on page 153.

Also, there is a chapter that lists the banks and the financial lines they offer to the bus market.

The Year Book'95 is the complete guide of all bus manufacturers operating in Brazil. In addition to all important information on net billing, production volume, board of director's members, there is a window-shop of all the major products, illustrated with photos and technical information.

The purpose of the Year Book'95 is to offer a great number of data for reference. The present issue, published in Portuguese with a summary in Spanish and English, brings together data on production, sales and exportation of the Brazilian bus industry.

Brazil is one of the major bus producers worldwide. Therefore, Technibus Editora hopes to present with this Year Book, useful information about this important sector.

The editor.

Edición ampliada

El Anuario de Ómnibus'95 de la TECHNIBUS llega a su tercera edición ampliado. Trae 164 páginas, 33% más que el Anuario'94 y 135% mayor en relación al primer anuario, publicado en 1993.

El lector encuentra una guía de compras y consultas más amplio. Fueron reservadas 52 páginas para listar 418 empresas proveedoras de componentes, piezas, servicios y sistemas para operadores de omnibuses, montadoras y ensambladoras. Tuvo un notable crecimiento de 66% en el número de empresas.

El guía está en orden alfabética. Las empresas pueden ser localizadas también por tipo de producto o servicio en el índice de la página 153.

Hay un capítulo que tiene la lista de los bancos y líneas de financiamiento que ofrecen al mercado de omnibuses.

El destaque del Anuario'95 es el guía completo de todos los fabricantes de ómnibus instalados en Brasil. Además tiene informaciones importantes e individuales de facturamiento líquido, volumen de producción nombre de directores, hay una vitrina de los principales productos de cada empresa, ilustrados con fotos y fichas técnicas.

La finalidad del Anuario'95 es fornecer un gran número de datos para consulta. La actual edición, editada en portugués con resúmenes en español e inglés, consolida datos sobre producción, ventas y exportación de omnibuses de la industria brasileña.

Brasil está en la lista de los mayores productores mundiales de omnibuses. Por esto, la TECHNIBUS Editora espera, con este Anuario'95, haber presentado informaciones útiles para el entendimiento deste importante sector.

El Editor

Busscar. Melhor para o pas



JUM BUSS. Linha em três versões: 380, 360 e 340. Para plataforma e chassis de 2 ou 3 eixos.

EL BUSS. Linha em duas versões: 340 e 320. Solução adequada para chassis com motores dianteiros.

URBANUS'S. Desenvolvido para todos os chassis e plataformas normais. Articulados e biarticulados



JUM BUSS 340



JUM BUSS 360

EL BUSS 340

EL BUSS 320

URBANUS'S

ageiro. Muito melhor para você.



JUM BUSS 380 T.
Sofisticação para
o ônibus turismo
e rodoviário
de luxo.

Você vai gostar. A Busscar criou novas soluções para sua empresa obter a máxima rentabilidade e oferecer viagens cada vez mais confortáveis e seguras a seus passageiros. Para cada segmento de transporte - rodoviário, turismo ou urbano - a Busscar oferece possibilidades inovadoras, de lay-out e acabamento, gerando configurações específicas a partir dos itens disponíveis em todos os seus modelos de carrocerias. Isso significa melhores soluções para as suas necessidades. Afinal, o passageiro sempre merece o melhor.



BUSSCAR
A MARCA DO ÔNIBUS
NIELSON

Tel. (0474) 35-1133 Fax (0474) 41-1103



**Economizando apenas 15%
no consumo do diesel, o Brasil ganha
mais de 1 milhão e meio de reais
por dia.**

A Petrobras implantou, no âmbito do Conpet (Programa Nacional de Racionalização do Uso de Derivados de Petróleo e Gás Natural), projeto-piloto em seu posto no km 428, da BR 381, Rodovia Fernão Dias, e olha o que aconteceu.

Fazendo avaliação dos motores e dando dicas de economia, conseguiu-se economizar 15% no consumo do diesel.

Ou seja, 15% é uma redução perfeitamente viável de se conseguir no País inteiro. E isso daria ao Brasil uma economia diária de 10 milhões de litros de diesel, mais de R\$ 1,5 milhão hoje. Para você ter uma idéia, R\$1,5 milhão equivale a mais de 200 fuscas zero quilometro.

Conpet é o programa nacional que planeja, difunde, implanta e acompanha projetos para racionalizar o uso de derivados de petróleo.

Além de buscar maior produtividade nos Transportes, o Conpet volta-se também para o consumo em Residências/Comércio, Indústrias, Agropecuária e Geração Termoelétrica.

Criado em julho de 1991, o Conpet coloca o Brasil ao lado das economias mais esclarecidas do mundo, que praticam a conservação de energia, especialmente após a crise do petróleo, em 1973.

Não só para minimizar efeitos das oscilações de preço e fornecimento, como para evitar desperdícios. E, principalmente, para estimular o desenvolvimento de tecnologias, otimizar custos, proteger o meio ambiente – e chegar ao desenvolvimento sustentado.

A Petrobras exerce a Secretaria Executiva do Conpet, e responde pelo apoio técnico e administrativo.

É apenas mais um aspecto do compromisso que a Petrobras mantém com os brasileiros.



PETROBRAS

Um compromisso com o Brasil

Brasil hightech

Primeiro foi a Mercedes-Benz que elegeu o Brasil como seu centro mundial de desenvolvimento de ônibus. A Volkswagen fez o mesmo e outras estudam o assunto. É o reconhecimento ao país que figura na lista dos maiores e mais competentes produtores mundiais de ônibus.



Num país chamado Brasil, de 8,5 milhões de km², uma das maiores áreas territoriais do planeta terra, convivem alguns outros superlativos, entre eles a condição de ser um dos campeões mundiais na produção de ônibus acima de oito toneladas brutas.

Os números são crescentes: na década de 60, a produção média anual de ônibus foi de 4.060 unidades.

Simplesmente dobrou nos anos 70 para 9.150 unidades, em média. Na década de 80, extremamente recessiva no Brasil, ainda assim a fabricação de ônibus aumentou para 11.800 unidades anuais. Na década de 90, os números continuam animadores: a produção média entre 1990 a 1994 está na casa de 20 mil unidades.

Quer dizer, o Brasil quintuplicou a produção de ônibus em três décadas e meia. E quais as explicações para este fulminante crescimento industrial num país chamado de Terceiro Mundo?

Uma explicação está na própria condição terceiro-mundista do Brasil, um país sem capitais para a construção de metrô e ferrovias. Com isso, o meio existente para movimentar mais de 90% dos brasileiros é o tradicional ônibus.

Há no Brasil 150 mil ônibus em operação, um para cada 1.000 habitantes. Afinal, é o ônibus que transporta 93% dos brasileiros, seja nas curtas, médias ou longas distâncias. Metrô, com 4%, e trens, com 3%, assumem outros 7% do transporte de passageiros.

Esta frota de 150 mil ônibus percorre 7 bilhões de km por ano, o equivalente a 16 mil viagens à Lua ou 43 vezes a distância que separa a Terra do Sol. Para rodar tudo isto os ônibus brasileiros, praticamente todos movidos a diesel, queimam mais de 2 bilhões de litros de combustíveis por ano, equivalentes a 14 milhões de barris.

Da frota brasileira, 75% são ônibus que rodam nos percursos urbanos e interurbanos; 25% estão alocados em serviços intermunicipais e interestaduais.

O Brasil tem forte destaque na produção de ônibus pela conjugação de dois fatores vitais: desfruta de vigorosos e crescentes mercados, tanto interno como externo. Na dé-

EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

O COMBUSTÍVEL DA CAIO HÁ 48 ANOS

A CAIO INVESTE NO CONCEITO DO ÔNIBUS INTEGRAL COM SEU PROJETO "RODOVIÁRIO BETA" DESTINADO AO MERCADO EXTERNO. É MAIS UMA ETAPA DA ABERTURA DE FRONTEIRAS INICIADA COM O DESENVOLVIMENTO DO MODELO RODOVIÁRIO MONTERREY NA JOINT VENTURE ESTABELECIDADA NO MÉXICO.

AS CONQUISTAS TECNOLÓGICAS ADQUIRIDAS SÃO REPASSADAS PARA TODA FAMÍLIA DE PRODUTOS CAIO. EXEMPLOS DISSO ESTÃO NO TRADICIONAL MICRO CAROLINA, AGORA COM APRESENTAÇÃO REESTILIZADA PARA USO RODOVIÁRIO E ESCOLAR.

EVOLUIR TECNOLOGICAMENTE É O COMBUSTÍVEL QUE MOVE A CAIO PARA SUPERAR DESAFIOS, ALARGAR FRONTEIRAS E CONQUISTAR NOVOS CLIENTES E MERCADOS.



CAIO 

cada de 70 eram exportados 983 ônibus por ano, em média. Na década de 80 a média subiu para 2.718 unidades. Nos anos 90 houve um salto gigantesco para 7,2 mil ônibus anuais.

Ônibus brasileiros são exportados para os cinco continentes. No período 1984 a 1993 o Chile figurou como o maior comprador, absorvendo 36,1% das exportações brasileiras. Indonésia, Argentina, Malásia e México vieram a seguir.

A crise cambial que jogou o México na recessão já afetou as exportações brasileiras. E a previsão é de dificuldades ainda maiores. A Mercedes do Brasil, que nos últimos anos teve o mercado mexicano como seu principal comprador, já reviu os números para 1995: em vez de 600 unidades, como havia programado, espera exportar apenas 150 ônibus.

A Marcopolo, uma das maiores encarregadoras brasileiras, também está pessimista em relação ao México.

Depois de exportar, em 1992, um total de mil ônibus (500 montados e 500 desmontados), outros 950 (50 montados e 900 desmontados) em 1993 e 300

unidades desmontadas, em 1994, acredita que, em 1995, não realizará negócios com a montadora de ônibus mexicana Dina, com a qual mantém acordo operacional.

É um grande baque para a Marcopolo. Afinal, em 1992 o país absorveu 70% de suas exportações totais de US\$ 104 milhões. No ano seguinte, o México participou com 45% (de um total de US\$ 105 milhões). Em 1994, a crise já estava às portas e o México representou apenas 10% das exportações da empresa gaúcha, que totalizaram US\$ 73 milhões.

Outra encarregadora de ônibus brasileira afetada pela crise mexicana é a Companhia Americana e Industrial de Ônibus, Caio, que, desde o ano passado, atua no país como sócia minoritária da Mercedes-Benz da Alemanha. A empresa exportou 1.200 carrocerias desmontadas para Mercedes-Benz Omnibuses México, em Monterrey. "Para 1995

estou prevendo praticamente nada de exportação, pois o estoque existente no México deve suprir a fábrica o ano inteiro", declara o diretor superintendente da empresa, Cláudio Regina. Segundo ele, ao invés de montar oito ônibus por dia, como estava programado, Monterrey baixou para 1,5 carroceria/dia.

"Nossa previsão é de que a exportação para o México em 1995 praticamente deixará de existir", afirma Harold Nielson, diretor-presidente da Carrocerias Nielson, que mantém

com a Masa do México um acordo de exportação de ônibus e tecnologia de montagem. No ano passado, a Nielson exportou para a Masa um total de 265 ônibus rodoviários montados. Para 1995 a programação era de enviar 400 a 500 unidades em regime de CKD para montagem pela parceira mexicana. "Mandamos um lote de 40 unidades e não temos definições sobre o futuro, que, já sabemos, será extremamente di-

A crise cambial no México afetou bastante as exportações brasileiras de ônibus

PRODUÇÃO ACUMULADA DE CARROCEIRAS/ PRODUCCIÓN ACUMULADA DE CARROCEIRAS/CUMULATIVE BUS BODY PRODUCTION -1971 A 1993

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	
Total Fabus	Urbanos	3459	4156	4466	4866	5383	5198	6737	6015	6550	6578	5208	4265	3400	4187	4193	4997	7407	6592	5559	10988	13063	9086	8524
	Rodov.	1620	1976	2187	2100	2608	3022	2865	2764	3184	3489	2704	1934	1679	1872	2958	3374	3593	3134	3617	4225	3644	3767	
	Intermunic.	64	333	144	191	88	128	383	504	435	239	102	86	90	1	76	26	95	16	3	35	27	100	22
	Micros	302	120	653	651	505	651	671	941	908	1870	622	382	459	403	615	908	655	777	528	702	510	441	305
	Especiais	0	0	147	227	102	46	27	43	94	3	8	2	15	0	5	24	116	16	22	2	5	3	7
Trolebus	0	0	0	0	0	0	0	0	130	88	85	26	0	1	0	86	10	0	0	0	0	0	0	
Total	5445	6585	7597	8035	8886	9045	10683	10267	11301	12267	8729	6695	5643	6464	7847	9263	11657	10994	9246	15344	17830	13274	12625	
ACUMULADO FABUS	Total	9776	16361	23958	31993	40879	49924	60607	70874	82175	94442	103171	109866	115509	121973	129820	139083	150740	161734	170980	186324	204154	217428	230053
	MERCADO																							
MERCADO	Interno							10087	9142	10013	9517	8089	6657	5312	6525	7527	8574	10985	9864	8480	14203	14784	10355	9401
	% Externo							94.4%	89.0%	88.6%	77.6%	92.7%	99.4%	94.1%	96.7%	95.9%	92.6%	94.2%	89.7%	91.7%	92.6%	82.9%	78%	74.47%
MERCADO	% Externo							5.6%	11.0%	11.4%	22.4%	7.3%	0.6%	5.9%	3.3%	4.1%	7.4%	5.8%	10.3%	8.3%	7.4%	17.1%	22%	25.53%
	Total	1778	1822	2386	3246	3627	3886	3856	2549	2908	3000	1767	811	1007	1548	2079	2394	2758	1955	1692	2694	2935	2032	1731
TOTAL DE CARROCEIRAS FABUS + MERCEDES-BENZ		7223	8407	9983	11281	12513	12931	14539	12816	14209	15267	10496	7506	6650	8012	9926	11657	14415	12949	10938	18038	20765	15306	14356
TOTAL ACUMULADO FABUS + MERCEDES-BENZ		12831	21238	31221	42502	55015	67946	82485	95301	109510	124777	135273	142779	149429	157441	167367	179024	193439	206388	217326	235364	256129	271435	285791

fácil", acrescenta o executivo.

A mesma desvalorização do peso mexicano que aumentou sobremaneira o preço dos ônibus brasileiros tornou o ônibus do México competitivo em mercados internacionais. "Nosso receio é de que o México ingresse em mercados da América Central e América do Sul", comenta uma fonte da indústria.

A sorte da indústria brasileira de ônibus é o extremo vigor do mercado interno em 1995. As previsões apontam para vendas em torno de 15 mil unidades, cerca de 30% maiores que em 1994. O mercado vem aquecido desde o segundo semestre do ano passado pelo efeito do Plano Real, um conjunto de medidas econômicas que estabilizaram a meteórica inflação brasileira.

Com a queda inflacionária, houve um crescimento generalizado da economia, e na atividade de transportes, em particular. O movimento de passageiros aumentou e os empresários de ônibus foram às compras. O merca-

do está aquecido desde agosto e continuará firme pelo menos durante o primeiro semestre", diz Regina, da Caio.

Harold Nielson, da Carrocerias Nielson, fala em expansão de 20%: "Queremos acompanhar este nível".

José Antônio Fernandez Martins, presidente da Fabus, associação que reúne os encarregados, entende que o setor vai produzir entre 16,5 mil a 17 mil carrocerias (incluindo 3 mil para exportação) em 1995. "Só não deveremos superar o recorde, de 17.830 unidades, obtido em 1992, por causa das baixas no mercado externo", explica.

Os fabricantes de ônibus estão procurando cumprir compromissos na exportação, mas não fechar novos negócios. "Não vamos fazer esforços na exportação por dois motivos: estamos convivendo com a defasagem cambial e o aumento de custos internos", avisa o presidente da Carrocerias Nielson. O preço do produto brasileiro foi aumentado para enfrentar a conjuntura. Mas, os concorrentes de

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE ÔNIBUS POR FABRICANTE (em unidades)					
PRODUCCIÓN BRASILEÑA DE AUTOBUSES POR FABRICANTE (en unidades)					
BRAZILIAN BUS PRODUCTION BY MANUFACTURER (in units)					
ANO	MBB	SCANIA	VOLVO	VW	FORD
1957	1748	-	-	-	-
1958	3382	138	-	-	-
1959	2547	126	-	-	-
1960	3081	164	-	-	-
1961	3088	152	-	-	-
1962	3209	93	-	-	-
1963	2028	230	-	-	-
1964	2346	132	-	-	-
1965	2528	132	-	-	-
1966	3611	178	-	-	-
1967	4303	174	-	-	-
1968	6036	254	-	-	-
1969	5002	170	-	-	-
1970	3348	195	-	-	-
1971	3928	229	-	-	-
1972	4796	224	-	-	-
1973	5793	253	-	-	-
1974	7431	301	-	-	-
1975	9275	369	-	-	-
1976	11274	578	-	-	-
1977	12470	727	-	-	-
1978	13050	694	-	-	-
1979	12242	389	21	-	-
1980	13041	664	613	-	-
1981	11941	864	485	-	-
1982	8328	964	405	-	-
1983	5197	558	398	-	100
1984	6246	656	409	-	39
1985	6937	908	507	-	13
1986	9559	1037	622	-	33
1987	11820	1059	686	74	-
1988	15491	1465	1125	346	-
1989	11750	1609	837	357	-
1990	12246	1560	1086	139	-
1991	19120	2363	1221	133	-
1992	19962	2013	1982	217	12
1993	14571	1154	1037	1471	602
1994	13139	1056	1264	1221	711
Total	305864	23832	12698	3958	1510

Fuente: Fabus. Source: Anilava
 OBS: GM* = 2484; FNM/Fiat** = 3298; Internacional* = 299;
 Cummins Nordeste* = 1194; Ianiro* = 1626; Puma = 3
 * Produção desativada/Producción desactivada/discontinued production

outros países agem como limite para reajustes. "Vamos fazer exportações seletivas e, com isso, baixar pelos menos 50% o nosso volume em 1995 em relação a 1994", adianta Harold Nielson.

BUS DEVELOPMENT IS CONCENTRATED IN BRAZIL

Brazil, one of the world's major producers of bus above eight tons, is turning into the world center of excellence of bus chassis.

The first company to break ground was Mercedes-Benz do Brasil, that has in the country its biggest plant and its greater world market in bus chassis.

Until the end of 1994, as partners in Brazil and Argentina under Autolatina and now separated on new tracks, Volkswagen and Ford are following

the steps of Mercedes-Benz, and both intend to turn Brazil into the world center of bus development.

Volkswagen is driven by a basic issue: it only produces buses in Brazil. Ford produces in the United States chassis for school buses, nothing similar to the bus produced in Brazil that has front engine and is designed for urban transportation.

Mercedes-Benz, Volkswagen and Ford hold 80% of the Brazilian bus market that totaled

12,3 thousand units last year.

With a population of 150 million inhabitants, twenty thousand buses are produced in Brazil per year; seven thousand for export in average. The exchange crisis in Mexico, the fifth major importer of Brazilian buses, will be a complicating factor for the following years.

The positive point of this is that the Brazilian market is becoming very vigorous. In 1995, specifically, it will grow 30% in relation to the previous year, driven by the economic stability that has cut down a 41,32% inflation in January 1994 to 1,44% in January this year.

**IMAGINE UM LEASING COM
TAXAS SUPERCOMPETITIVAS
E GRANDE AGILIDADE.**

**AGORA IMAGINE SEU
CONCORRENTE LENDO ESTE
ANÚNCIO.**

ÔNIBUS, CAMINHÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS. O LEASING BCN FINANCIA A RENOVAÇÃO DE SUA EMPRESA COM TAXAS COMPETITIVAS E GRANDE AGILIDADE, E É ADMINISTRADO PELOS MELHORES PROFISIONAIS DO MERCADO. ALÉM DISSO, VOCÊ CONTA COM A TRADIÇÃO BCN EM FINANCIAMENTOS. LARGUE NA FRENTE. PROCURE UMA AGÊNCIA DO BCN E RENOVE SUA FROTA.



**Leasing
Financiadora**



É BEM MAIS SEGURO VIAJAR COM QUEM CONHECE A ESTRADA

A Pirelli sempre utilizou a mais alta tecnologia para projetar e fabricar seus pneus. Os pneus para ônibus e microônibus, por exemplo, foram desenvolvidos levando em consideração as mais diversas condições reais das ruas e estradas brasileiras. Ninguém conhece todos os cantos do Brasil melhor do que a Pirelli. A Pirelli tem muita estrada, por isso faz o melhor pneu.

VIAJE COM SEGURANÇA



E SEUS REVENDEDORES

VENDA DE CARROCERIAS/VENTAS DE CARROCERÍAS/BUS BODY SALES

	1991		1992		1993		1994	
	Internas Internas Domestic	Externas Externas Abroad	Internas Internas Domestic	Externas Externas Abroad	Internas Internas Domestic	Externas Externas Abroad	Internas Internas Domestic	Externas Externas Abroad
CAIO	4007	174	4280	615	2754	656	2573	876
MARCOPOLO	3671	635	3596	1487	3069	1109	2606	1222
NIELSON	2213	327	2791	594	1989	825	1821	847
CIFERAL	1732	5	1561	251	1804	232	1893	184
THAMCO	2088	--	2024	51	300	36	--	--
COMIL	492	--	532	48	439	61	508	95
TOTAL	14203	1141	14784	3046	10355	2919	9401	3224

* Incluye 24 carrocerías producidas pela Cobrasma/ Incluye 24 carrocerías fabricadas por la Cobrasma/Includes 24 bodies manufactured by Cobrasma
Fonte/Fuente/Source: Fabus

O setor de ônibus, embora conviva com dificuldades conjunturais na exportação, é uma atividade madura e consolidada. O forte aquecimento do mercado doméstico - as fábricas de chassis e ônibus estão com carteiras recheadas de pedidos - não é nenhuma surpresa. Estima-se que anualmente são sucateados 7,5 mil ônibus. Quer

dizer, só para repor o chamado "scrap" são necessários 7,5 mil unidades. Sem falar dos ônibus necessários para atender à ampliação demográfica. A população brasileira terá mais 30 milhões de pessoas até o ano 2000.

De olho neste grande mercado, as montadoras de ônibus estão elegendo o Brasil como centro *hightec* do produto.

EL DESARROLLO DE OMNIBUSES SE CONCENTRA EN BRASIL

Brasil, uno de los mayores productores mundiales de omnibuses encima de 8 toneladas brutas, se está tornando en el centro mundial por excelencia de los chasis para omnibuses.

La primera empresa a dar el paso fue la Mercedes Benz del Brasil, que tiene en el país su mayor fábrica y su mayor mercado del mundo en chasis de omnibuses.

Hasta el final de 1994 socias en el Brasil y Argentina en torno de la Autolatina, ahora separadas en rumbos diferentes, Volkswagen y Ford están tomando el mismo camino de la Mercedes Benz y ambas estudian como transformar Brasil en centro mundial del desarrollo de los omnibuses. La Volkswagen, por una cuestión básica: solamente en Brasil produce omnibuses.

La Ford fabrica en Estados Unidos chasis para ómnibus escolar, nada parecido con el óm-

nibus producido en Brasil, con motor delantero y destinado al transporte urbano.

Mercedes-Benz, Volkswagen y Ford, son detentores de 80 % del mercado Brasileño de omnibuses, que totalizó 12,3 mil unidades en el año pasado.

En Brasil, con una población de 150 millones de habitantes, son fabricados cerca de 20 mil omnibuses por año, 7 mil para exportación en media. La crisis del cambio en México, el quinto mayor importador de ómnibus brasileño, será un complicador en los próximos años.

El lado positivo es que el mercado interno Brasileño se está tornando muy vigoroso. En 1995 vá a crecer específicamente 30% en relación al año anterior, impulsado por la estabilidad de la economía que derrumbó la inflación de 41,32% en Enero del año pasado, para 1,44% en Enero de 1995.

A Mercedes-Benz do Brasil, que há anos é a fábrica nº1 da empresa alemã em produção de ônibus, transformou a subsidiária no seu centro mundial de desenvolvimento de chassis de ônibus. Um fato inédito começa a ser materializado neste ano com o envio dos primeiros lotes de chassis brasileiros da empresa para a Europa, antes suprida pela matriz na Alemanha.

A Volkswagen do Brasil já com sua área de engenharia separada da Ford, também elegeu o Brasil como seu centro de excelência em ônibus. A empresa alemã tem aqui sua única unidade de fabricação do produto em termos mundiais. O objetivo é tornar o país sua base mundial de exportação de ônibus.

O fim da sociedade da Volkswagen e Ford em torno da Autolatina também será benéfica aos planos da Ford no Brasil. Isto porque, na sua arrancada para se tornar a líder mundial na produção de veículos no ano 2000, a Ford criou cinco centros de desenvolvimentos de produtos, um deles incluindo caminhões e ônibus. Estuda-se na empresa eger o Brasil o quartel-general de desenvolvimento da área de ônibus.

A Scania, há muitos anos seguidos, tem o Brasil como seu maior mercado mundial de ônibus. Recentemente, em reconhecimento a tal condição, a matriz sueca incluiu um executivo da subsidiária brasileira para integrar seu *board* de decisões para o assunto ônibus.

A Volvo é outra empresa cujo principal mercado de ônibus é o Brasil. Assim como a Ford, a matriz da Volvo, na Suécia, estuda a possibilidade de tornar a subsidiária brasileira importante pólo de desenvolvimento de ônibus.