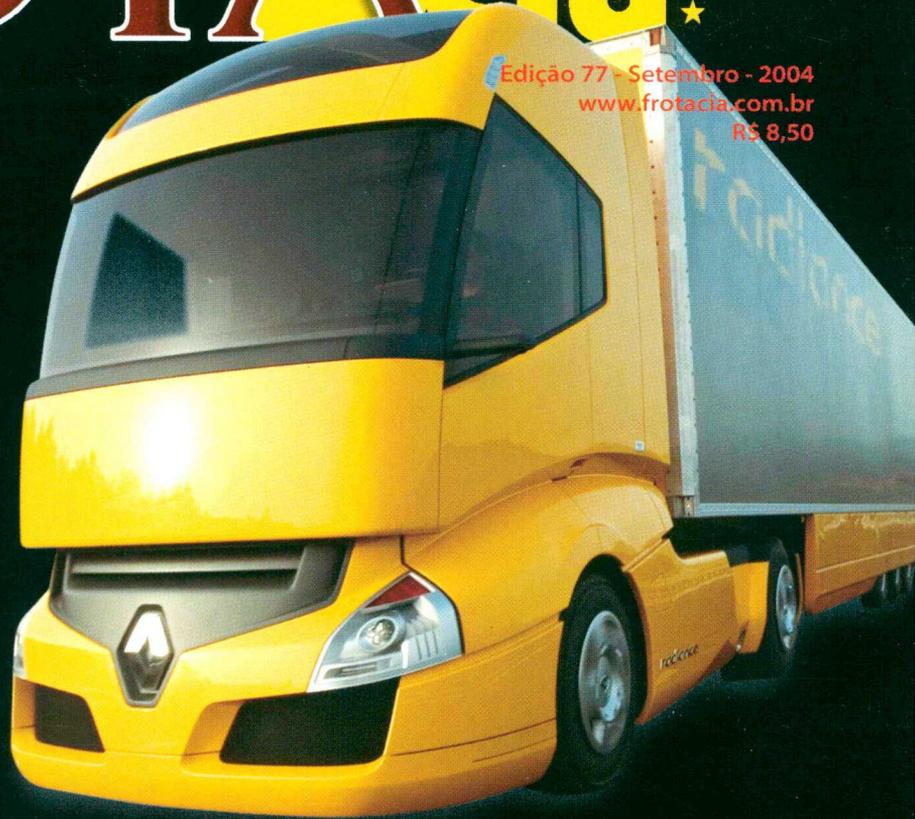


FROTA & **frotacia**

Edição 77 - Setembro - 2004
www.frotacia.com.br
R\$ 8,50

Dia do Transportador
Poucos motivos
para comemorar

Motores
Cummins inova
com o EuroMec III



Caminhões
Linha Atego
chega ao Brasil



Operação
Florianópolis dá
a volta por cima

Show de modernidade

O 60º Salão Internacional de Hannover abre suas portas
e revela o top da tecnologia veicular aplicada
aos veículos comerciais, de cargas e passageiros

Já reparou como tudo o que virou eletrônico facilitou a sua vida?



Para a Volkswagen, a tecnologia tem de ser empregada para facilitar a sua vida. É por isso que os Caminhões Eletrônicos Volkswagen têm tantas vantagens. Porque a gente sabe que você quer soluções sob medida para o seu negócio, sem nenhuma complicação.

- Índice de emissão de poluentes que já atende às leis que só entrarão em vigor em 2006: CONAMA Fase V (equivalência EURO III).
- Injeção eletrônica de última geração – Common Rail.
- Cruise Control (piloto automático) de série em todos os modelos.
- Sistema eletrônico inteligente de alerta e autoproteção do motor.
- Sistema de injeção compatível e amigável com tecnologias futuras de eletrônica embarcada.

ELECTRONIC

Versões Eletrônicas:

- VW 8.150E • VW 13.170E
- VW 15.170E • VW 17.250E
- VW 23.250E



Equipados com motores Cummins de Alta Tecnologia: INTERACT 4.0 e INTERACT 6.0.

**Caminhões Eletrônicos Volkswagen.
Tecnologia sem complicação.**



www.vwtruckbus.com.br

**Volkswagen.
Caminhões sob medida.**



115 Concessionários totalmente equipados e treinados para prestar atendimento aos Caminhões Eletrônicos Volkswagen.



Assistência 24 horas nas cidades e estradas de todo o Brasil através do CHAMEVOLKS: 0800-19-3333.

“Com a Pirelli a gente não fica na mão.”

futura



Luiz Antonio da Rocha, Comércio de Metais Palmares, São Paulo. Frota com 18 caminhões.

“Trabalhamos com **recolhimento de sucata, em ambientes agressivos para o pneu.** Por isso, a Pirelli é sempre a nossa opção.

Os pneus Pirelli são resistentes e duram mais,

e o revendedor presta um serviço excelente.

Com a Pirelli a gente não fica na mão.”

Luiz Antonio da Rocha



MAIOR DURABILIDADE. MELHOR PERFORMANCE.

www.pirelli.com.br



Divulgação

As distâncias de Hannover

Uma visita ao Salão Internacional de Veículos Comerciais de Hannover, na Alemanha, revela o fosso existente entre os países desenvolvidos e o restante do mundo, incluindo o Brasil. Verdadeira vitrine de primeiro mundo, como o leitor poderá conferir ao longo desta edição de **FROTA&Cia**, os produtos expostos na IAA enchem os olhos até de quem é indiferente ao mundo dos transportes. Ao longo de infindáveis corredores desfilam veículos que incorporam o top da tecnologia veicular, da informática e das telecomunicações, no esforço de maximizar o desempenho do veículo, bem como de quem o conduz ou utiliza.

Os dois temas que permearam os lançamentos do salão, segurança e meio-ambiente também só encontram justificativas no primeiro mundo. Com motores que chegam a 610 cavalos de potência e torque de 2.700 Nm, equipando caminhões extrapesados com até 250 toneladas em trailers nas auto-estradas de alta velocidade, é natural que tais veículos sejam dotados dos mais poderosos instrumentos de segurança para limitar a velocidade e frear sem grandes riscos.

Por isso, em países de infra-estrutura precária e renda idem, é certo que não existe lugar para caminhões e ônibus dos sonhos. Não é por outro mo-

tivo que os modelos similares produzidos no Brasil ganham o adjetivo "tropicalizado". Só a reengenharia permite adaptá-los às condições locais onde itens de conforto dão lugar à robustez e segurança é sinônimo de aparatos incorporados ao veículo, com a única finalidade de evitar roubos e assaltos.

O mesmo se dá com as leis ambientais que estabelecem limites de emissões aos motores, e obrigam fabricantes a constantes desenvolvimentos. Como se dá na Europa que já se prepara para a aplicação da norma Euro 4, a partir de outubro de 2006, e até mesmo a Euro 5, prevista para 2009. Enquanto aqui não falta quem discuta a validade da implantação, a partir de 2006, da nova legislação estabelecida no Proconve V, equivalente ao Euro III, países como a Alemanha e Suíça oferecem descontos nas tarifas de pedágios e nos financiamentos, para estimular a compra antecipada de veículos cada vez mais "limpos" e eficientes, em total conformidade com o meio-ambiente.

Por essas e outras é que "Hannover" continuará tão distante quanto aquela cidade alemã.

Valdir dos Santos
Editora

FROTA&Cia

DIRETORIA

Diretores
José Augusto Ferraz
Solange Sebrían

REDAÇÃO

Publisher e Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora
Valdir dos Santos
valdir@frotacia.com.br

Colaboradores
Edmilson de Souza, Ronaldo Piovesan (texto)
Marcelo Vigneron, Jean Carlo Bastos (fotos)

ARTE

Editor
Fábio Bortoloto (MTB 31.295)
fabio@frotacia.com.br

COMERCIAL

Diretora
Solange Sebrían
solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO

Gerente
José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente - Edna Amorim
edna@frotacia.com.br
Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax (0**11) 3864-9008
E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R\$ 102,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R\$ 8,50

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)
05015-000 – São Paulo – SP – Brasil
Fone/Fax (0**11) 3864-9008
Home page: www.frotacia.com.br
www.economiaetransporte.com.br

FROTA&Cia é uma publicação mensal, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores

de produtos e serviços de transportes. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **FROTA&Cia**.

Editoração eletrônica - Editora Frota
Tratamento de imagens e fotolitos - Fênix
Impressão - Gama Gráficos
Laboratório fotográfico - PH Color
Tiragem - 13.000 exemplares
Filiada ao Instituto Verificador de Circulação **IVZ**
Circulação - Outubro/2004

Dispensada de emissão de documentos fiscais conforme Regime Especial Processo SF-04-908092/2002



Capa

20

A maior feira de veículos comerciais do mundo – a 60ª IAA, realizada em Hannover - abre suas portas e mostra o top da tecnologia veicular

Comportamento

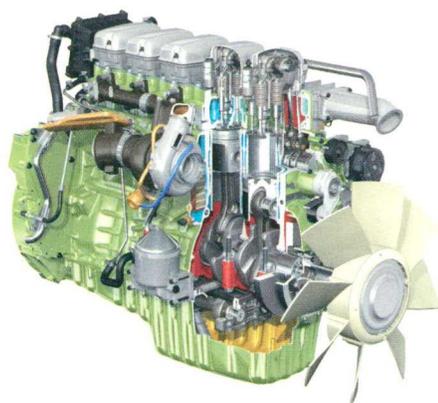
16

Empresários e lideranças setoriais comentam a passagem do Dia do Transportador e reconhecem que existem poucos motivos para comemorar

Caminhões

26

A DaimlerChrysler amplia seu catálogo de produtos e apresenta a linha Atego de caminhões médios e semipesados Mercedes-Benz



Motores I

28

A Scania substitui os mecânicos de 9 litros pelos novos DC9 eletrônicos e reforça a linha com veículos na faixa de 230 a 310 cv de potência

Motores II

28

A Cummins surpreende com o EuroMec III, um propulsor mecânico que atende o Conama V e custa 30% menos que um similar eletrônico

Recursos Humanos

30

A BR Distribuidora decide promover o treinamento em massa de mais de 10 mil motoristas, ligados a 120 fornecedores de transportes

Secões

Transporte On line

08

Ponto a ponto

34

Panorama

46

Suplemento Ônibus



Operação

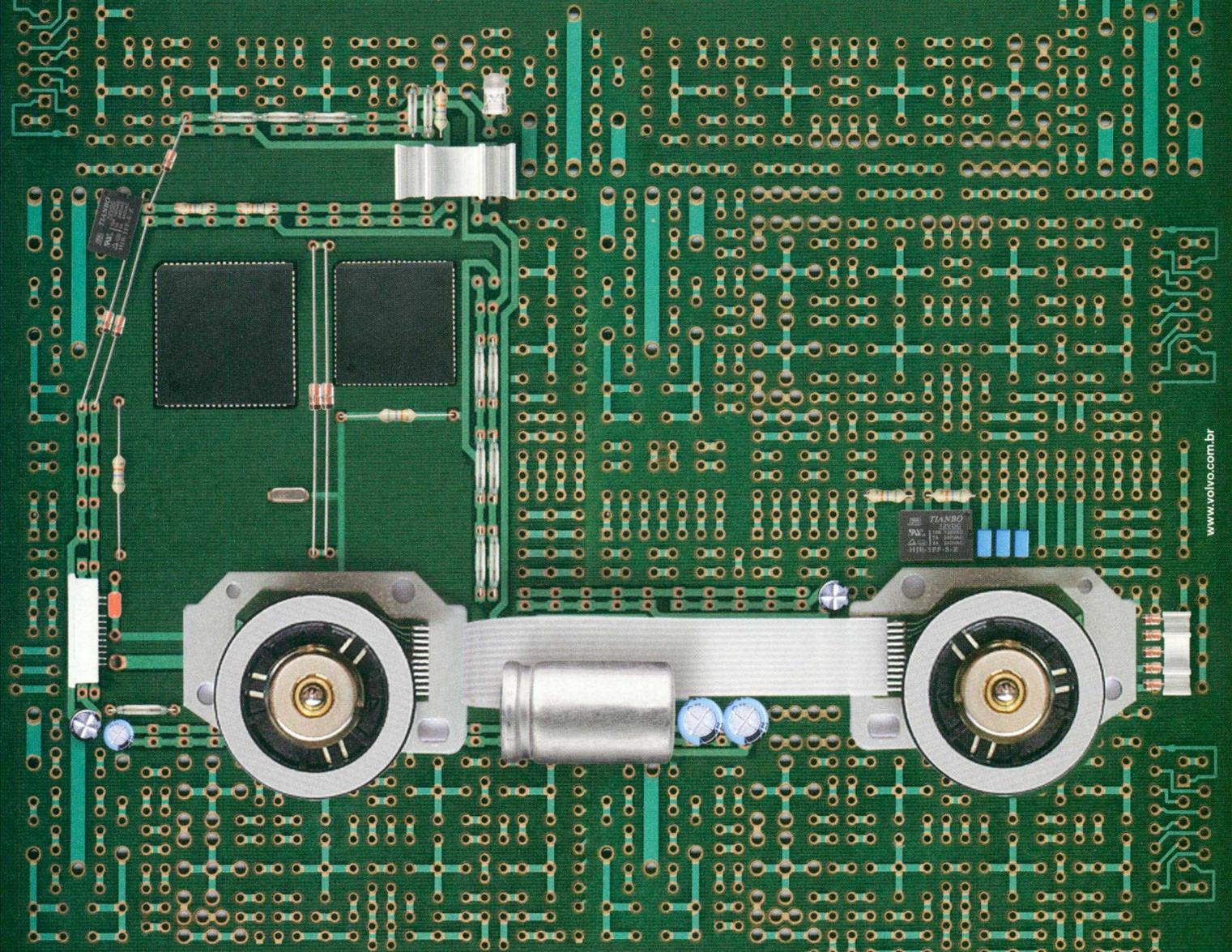
O Sistema Integrado de Transporte – SIT- de Florianópolis supera a fase crítica inicial e começa a mostrar os primeiros resultados positivos

34 internacional

Confira as novidades em carrocerias para ônibus, apresentadas na 60o. International Motor Show for Commercial Vehicles de Hannover



HÁ 10 ANOS A VOLVO LANÇOU O MOTOR ELETRÔNICO.
GOSTOU TANTO QUE ACABOU FAZENDO O CAMINHÃO TODO.



NA ESTRADA, UM VOLVO SEMPRE CHEGA PRIMEIRO. NÃO É À TOA: EM TECNOLOGIA, A VOLVO TAMBÉM ESTÁ NA FRENTE. ANTECIPANDO EM 10 ANOS AS ATUAIS EXIGÊNCIAS DE MERCADO, A VOLVO LANÇOU O PRIMEIRO CAMINHÃO COM MOTOR ELETRÔNICO DO PAÍS. HOJE CONTINUA PIONEIRA, OFERECENDO A LINHA DE PESADOS COM O MAIS COMPLETO PACOTE TECNOLÓGICO. DO MOTOR AO FREIO, DO CÂMBIO AOS SERVIÇOS DE PÓS-VENDA, UM PESADO VOLVO É 100% ELETRÔNICO. POR ISSO, NA HORA DE RENOVAR SUA FROTA, PENSE NA MARCA QUE LEVA O PROGRESSO MAIS PERTO DE VOCÊ. PENSE VOLVO.

VOLVO

Versão mista

A F-350, da Ford, acaba de ganhar uma versão cabine dupla, que alia o conforto de um automóvel a versatilidade e robustez de um veículo de carga. Apresentada como protótipo na Fenatran 2003, o veículo aproveita a cabine da F-250, sem perder a capacidade de carga da versão simples. Para compensar os 893 mm a mais da cabine, os engenheiros da Ford aumentaram o chassi e a distância entreeixos na mesma proporção. Com isso, a F-350 cabine dupla ganhou espaço para transportar até 6 passageiros e 1.350 kg de carga útil. Seu preço de lançamento está fixado em R\$ 78 mil, cerca de R\$ 15 mil a mais que a versão cabine simples.



Fotos: Divulgação

Compra de peso

A aquisição este ano da MFTBC – Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, reforçou o peso do DaimlerChrysler na Ásia. Considerada a mais tradicional fábrica japonesa de caminhões e ônibus, a MFTBC tem negócios na Europa, Américas, África, Oceania e Oriente Médio. Suas vendas anuais, fechadas em 31 de março/04, totalizaram 193 mil veículos, E\$ 6,940 bilhões de faturamento e lucros de E\$ 251 milhões. A MFTBC tem cinco fábricas de veículos e peças no Japão, e outras em Taiwan, Indonésia e Portugal. Na área de caminhões produz a série Canter de cabine avançada desde 3 até 7,9 toneladas; semipesados Fighter; pesados Super Great, minibus Rosa, urbano Aero Midi, rodoviário Aero Star e interurbanos/turismo de curta distância Aero King e Aero Queen.

Dificuldade taxada

Cansadas de falar com as paredes, como diz Urubatan Helou, presidente do Setcesp, as empresas de transporte rodoviário que fazem entregas nas redes de supermercados decidiram criar a TDE (Taxa de Dificuldade na Entrega), que é cobrada por hora parada na espera. A taxa é 20% do valor do frete, no mínimo de R\$ 20,00 e de 40% quando a eficiência medida da entrega fica abaixo 60%. "Tem empresas cobrando dos embarcadores há mais de um ano. Mas, só agora foi formalizada pelo Departamento e pela comissão de Abastecimento do Setcesp, informa Fernando Zerati, assessor técnico da entidade.

Avanço estatal

O avanço dos Correios no transporte de encomendas já pode ser contabilizado em números. Pelo menos, no que se refere aos prejuízos causados as empresas de transportes de cargas, especializadas no segmento. Somente uma grande transportadora paulista acusou perdas de 13% este ano em sua receita bruta. Tudo por culpa da debandada em massa de clientes, atraídos pelas baixas tarifas da estatal.





Primeira no Brasil

A Continental, quarta maior fabricante de pneus do mundo, assentou a pedra inaugural de sua primeira fábrica no país, em Camaçari, na Bahia. Resultado de investimentos de US\$ 260 milhões a nova planta, quando concluída, terá capacidade para produzir 6 milhões de pneus de passeio e outros 700 mil para veículos comerciais, por ano. A unidade brasileira vai servir de polo de exportação, especialmente para o México, EUA e Canadá, para os quais serão destinados 90% da produção. No final de 2005 a fábrica inicia a produção dos pneus de passeio e, em 2006, de comerciais.

Dos leitores

Ponto de vista

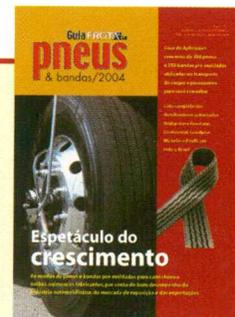
"Depois de ler a reportagem sobre as balanças, publicada na Frota 76, cheguei à conclusão de que alguns motoristas seguem a risca o que lhe dito ou avisado. Se a placa indica "Não pare na balança", como mostra a foto, eles não param mesmo e por isso desviam dela. Assim sendo, por que as placas não avisam "Passe pela balança SEM parar" ou outra frase que expresse melhor o seu objetivo?"

Antonio Carlos -
aa_carlos@attivo.com.br

Competência feminina

Gostaria de parabenizá-los pela matéria sobre as mulheres publicada na edição 75 desta revista. Achei o assunto extremamente importante e com um enfoque bem atual. A competência com que as mulheres estão gerindo negócios na área do transporte é inegável. Só me resta dar PARABÊNS à todas vocês que estão revolucionando a maneira de administrar o transporte, inclusive como editora de revistas que tem o transporte como foco.

André Oscar Rieth - Transportes Pozzan



Guia FROTA&Cia

Sou vendedor de pneus de carga da Pirasa Veículos, de Piracicaba, e adorei o Guia FROTA&Cia - Pneus & Bandas/2004. Parabéns por esta excelente revista, já que está difícil encontrar no mercado veículo com boas informações.

Felipe - fjcunha@terra.com.br

Falta de segurança

Sou diretor de uma empresa de transporte de máquinas e locação de equipamentos e gostaria de pedir uma nota em sua revista relatando os problemas com a falta de segurança em São Paulo. O motivo é o fato de estarmos gastando com gerenciamento de risco e rastreadores muito mais do que poderíamos. Para se ter uma idéia, somente nos últimos dois anos tivemos 5 veículos roubados, ao custo de R\$ 150.000,00, cada um.

Alessandro Gengo - Magile Transportes de Máquinas

Buracobrás

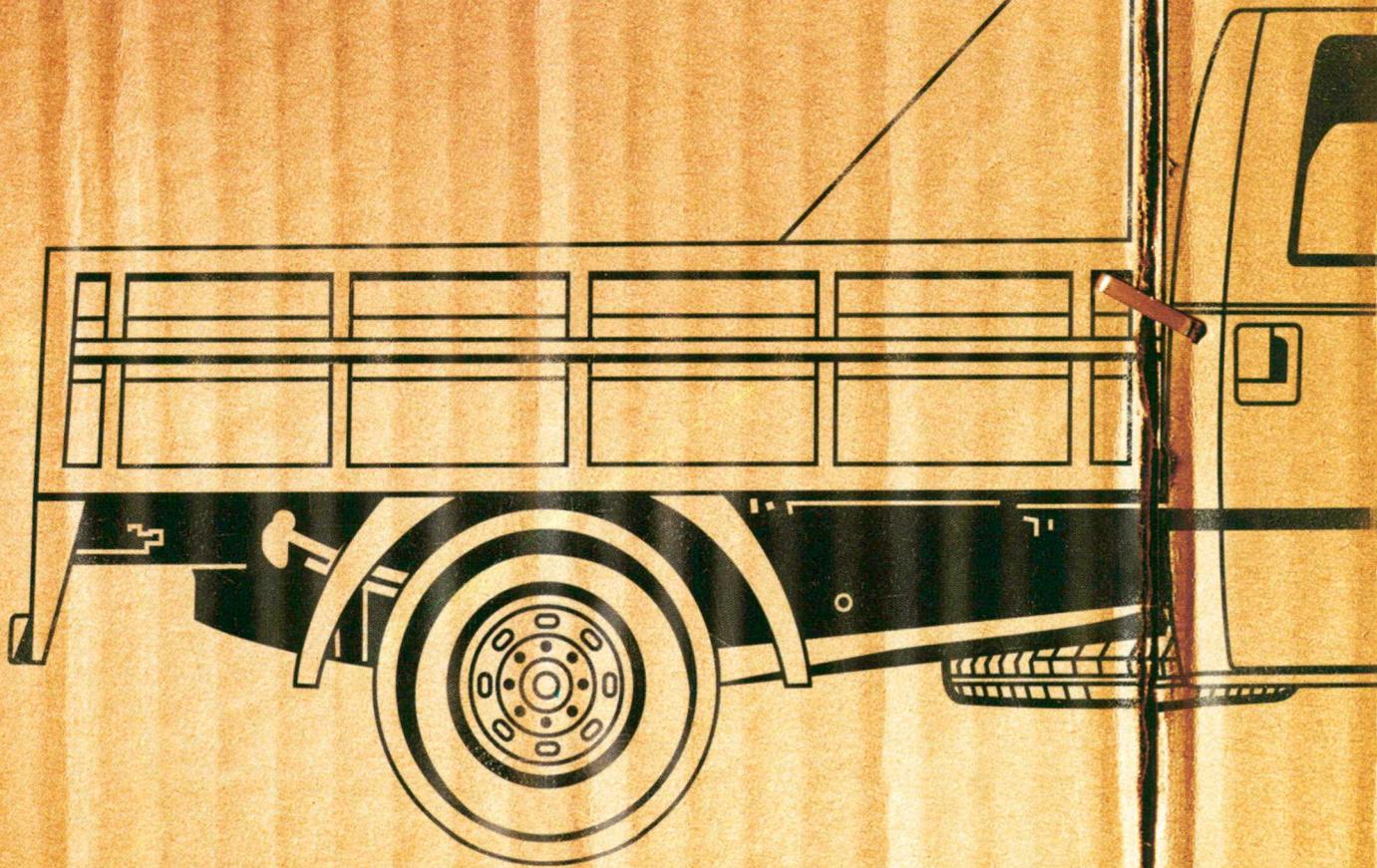
A nona Pesquisa Rodoviária realizada em 2004 pela CNT mostra muito pouca evolução, no tocante à situação das estradas brasileiras no comparativo de 2003 e 2004. Confira os números nos quadros ao lado, nos quesitos extensão geral e pavimento.

Extensão Geral

Situação	2003		2004		
	Extensão Avaliada				
	Km	%	Km	%	
Ótimo	5,676	10.0	8,692	11.6	▲
Bom	9,098	16.0	10,227	13.7	▲
Deficiente	21,812	38.4	27,148	36.4	▼
Ruim	12,200	21.5	17,686	23.7	▼
Péssimo	8,012	14.1	10,928	14.6	
Total	56,798	100.0	74,681	100.0	

Pavimento

Situação	2003		2004		
	Extensão Avaliada				
	Km	%	Km	%	
Ótimo	21,422	37.7	26,999	36.2	▲
Bom	5,635	9.9	5,771	7.7	▲
Deficiente	18,861	33.2	24,956	33.4	▼
Ruim	7,193	12.7	10,187	13.6	▼
Péssimo	3,687	6.5	6,768	9.1	
Total	56,798	100.0	74,681	100.0	

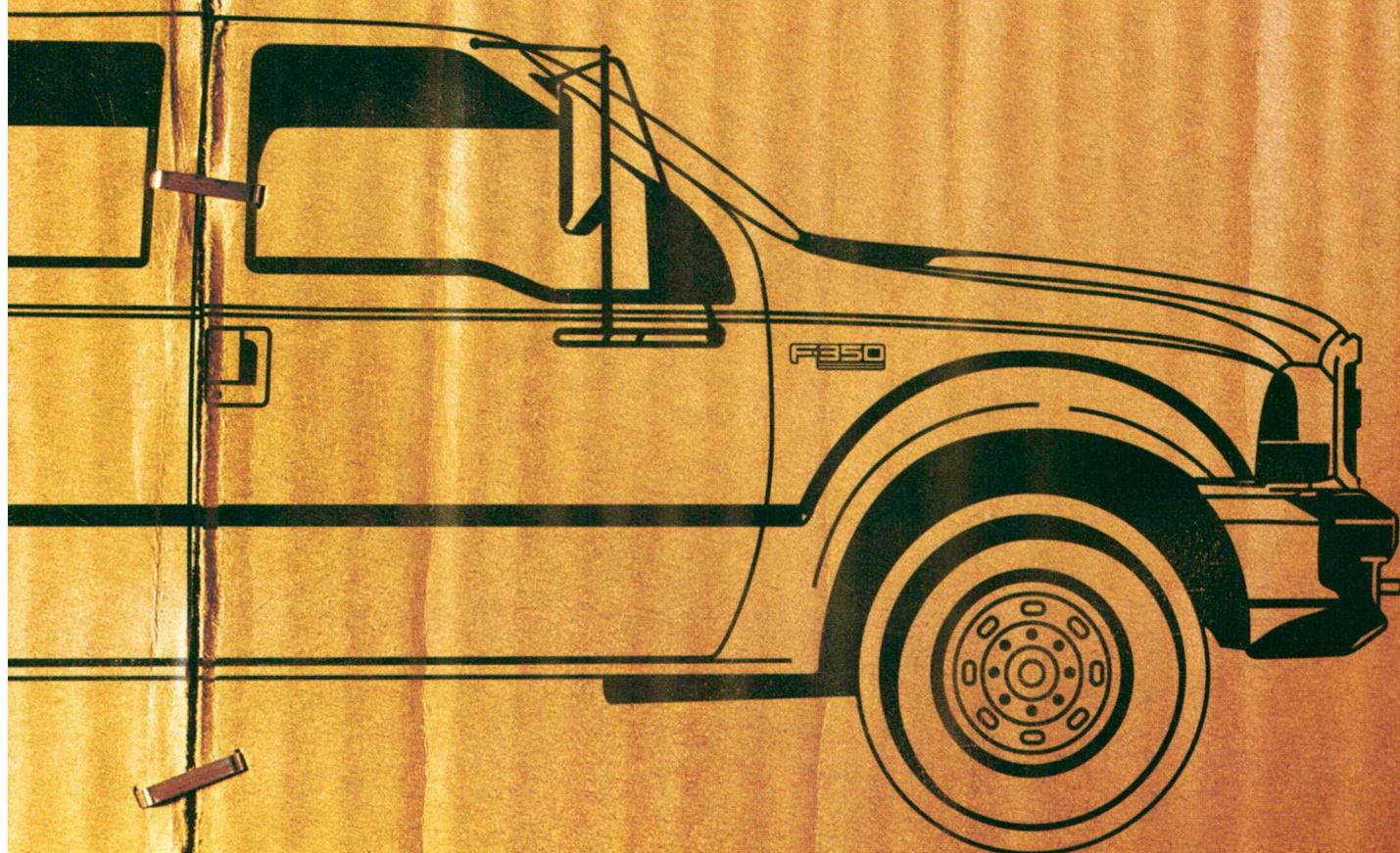


F-350. Agora com cabine dupla.

Quem tem o novo Ford-350 não precisa de mais nada. Com ele, você leva toda a carga e toda a equipe num caminhão só, evitando viagens extras e rentabilizando o trabalho. São seis lugares na cabine, capacidade de carga de 1.820kg e ainda a força e a economia do motor Cummins turbo diesel com 141cv de potência.

Disk Ford: 0800 703 3673 • www.caminhoes.ford.com.br • Imagens ilustrativas.

O QUATRO-PORTAS COM O MAIOR
PORTA-MALAS DA CATEGORIA.



Caminhões



O melhor negócio em transportes

Sprinter já é Euro 3

A DaimlerChrysler repotencializou os motores OM 611LA III, que vão equipar a linha Sprinter 2005, para atender à legislação de emissões Proconve Fase 5, em vigor para os utilitários a partir de 2005. Os propulsores agora passam a contar com 129 cavalos de potência (20 a mais que o anterior) e torque de 31 mkgf, (três a mais). A linha é composta por dez vans, onze furgões e três chassis com cabina. Os motores eletrônicos da série 600 são equipados com sistema de injeção eletrônica common rail de turbina de geometria variável e duplo comando de válvulas.



Divulgação

Pai da criança

A campanha em favor da aplicação dos recursos da CIDE – Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico – já levou caminhoneiros à greve e a Confederação Nacional do Transporte (CNT) a desenvolver diversas ações para atrair as atenções sobre o estado das rodovias. “Mas quem começou o movimento fui eu, em abril do ano passado e no começo deste ano, com o alerta do apagão logístico”, alardeia Geraldo Vianna, presidente da NTC e Logística, sem querer “disputar prerrogativas e sem divergência com a CNT”.

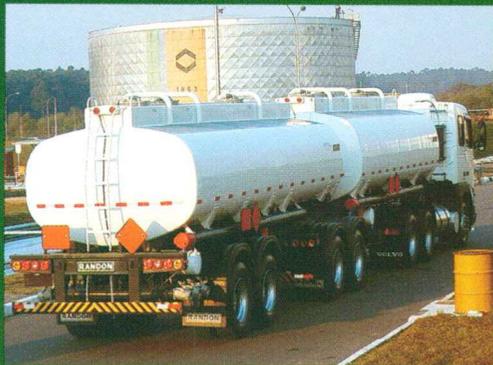
Culto à parceria

José Augusto Valente, secretário Nacional de Política de Transportes do Ministério dos Transportes e membro fundador do PT no Rio, tem aberto as portas do governo Lula às entidades empresariais do transporte de cargas. A melhoria dos transportes passa pela redução do número e a severidade dos acidentes; redução do roubo de carga, do consumo de combustível, da poluição ambiental, dos custos operacionais e a idade média da frota. Mas, alerta o secretário: “não adianta chorar o leite derramado. Para superar essa situação, vamos ter de construir parcerias com a iniciativa privada.

Rodoanel Sul

O secretário dos Transportes de São Paulo, Dario Rais Lopes, anunciou no 8o. Congresso da Fetcesp, que o Consema – Conselho Estadual de Meio Ambiente aprovou o projeto de obras do trecho sul do Rodoanel, que circunda a capital paulista. “Vamos colocar no ar a licitação para começar as obras logo após o período das chuvas, entre abril e maio de 2005”, afirmou. O novo trecho vai ligar as rodovias Regis Bittencourt às Vias Anchieta e Imigrantes.

Bitrens liberados



O Conselho Nacional de Trânsito baixou a Resolução nº 164 em 10 de setembro estabelecendo que os bitrens de sete eixos, com PBTC superior a 45 e até 57 toneladas e comprimento máximo entre 17,50 e 19,80 m não precisarão mais de AET – Autorização Especial de Tráfego.

A resolução dá prazo até 16 de dezembro para que as autoridades com ascendência sobre a via apliquem a sinalização adequada.

Curiosidades

Levantamento curioso publicado na Gazeta Mercantil revela que os 80 mil caminhões que deverão ser produzidos este ano no Brasil representam um incremento de nada menos de 42% na capacidade de carga útil ofertada, comparativamente a 1977 quando a indústria atingiu seu recorde de produção, com um total 90.247 caminhões. A explicação é simples: enquanto os leves e médios representavam 90% das vendas na década de 70, hoje os pesados são maioria. Por isso, embora o volume de produção seja inferior, a capacidade de carga ofertada é infinitamente maior.

Pode escolher



Série Radial
Alta Resistência ao Calor



Série Radial Extragrande
Alta Resistência ao Calor



Série Radial Sem Câmara
Alta Resistência ao Calor



Série Convencional

Tortuga, a linha de Câmaras de Ar mais diferenciada do mercado.

A situação:

O desafio:

A solução:

EuroMec III: o pioneirismo da Cummins atendendo com competência às necessidades do mercado brasileiro.



Mais uma vez a Cummins sai na frente e apresenta ao mercado o **EuroMec III**: um motor mecânico que garante grande economia na hora da compra e que, graças a uma inovação tecnológica pioneira da Cummins, atende às normas da legislação CONAMA V / EURO III. Ideal para aplicações leves no mercado de ônibus e caminhões.



Entre 2005 e 2006, todos os motores automotivos deverão começar a atender à legislação EURO III, que controla o nível de poluentes.

Oferecer a alguns segmentos de mercado uma alternativa capaz de atender às normas ambientais, porém com baixo custo.

A Cummins inova e lança o **EuroMec III**, um motor ecológico que, mesmo atendendo à EURO III, é mecânico e garante grande economia na hora da compra.



Na contramão da história

Apesar da importância da atividade no cenário econômico e social, empresários e lideranças setoriais encontram poucos motivos para comemorar o Dia do Transportador

Valdir dos Santos

Doze anos se passaram desde a campanha "Sem caminhão o Brasil pára", empreendida pela NTC, mas suas marcas ficaram, pois as lideranças empresariais, executivos e donos de empresas de transporte rodoviário se lembraram dela ao serem consultados sobre a importância da atividade no Dia do Transportador, comemorado em 17 de setembro. Na época, a Scania produziu 600 mil faixas com a frase acima para serem afixadas nos caminhões.

Aproveitando a ocasião, a redação de **FROTA&Cia** consultou seus leitores via e-mail para saber a opinião sobre a imagem que a sociedade faz do setor (ver quadros). Além disso, ouviu lideranças nacionais e regionais da classe durante o 8º Congresso da Fetcesp, em Águas de São Pedro (SP).

As respostas obtidas mostram que a opinião pública tem uma imagem ainda negativa do caminhão, do motorista e do transporte. O caminhão é um estorvo no trânsito e polui o meio ambiente; o motorista é alvo de campanha contra prostituição infantil; e o transporte é tido como responsável pelas estradas esburacadas pelo excesso de peso que transporta e criticado pelo predomínio sobre os modais mais baratos.

A importância da atividade no cenário econômico é ressaltada como elo entre a produção e o consumo e pelo abastecimento da população. As empresas se colocam como vítimas de grandes embarcadores, que exigem excesso de carga nos caminhões, que agendam horário e o modelo de veículo.



Transporte rodoviário de cargas: elo importante entre a produção e o consumo, à espera do reconhecimento público



Macas que ficam: caminhão circula com adesivo de campanha nos idos de 92

que nascem até quando morrem. Nem a indústria e o comércio, que são nossos clientes, não dão o devido valor, enquanto o governo tem mostrado desprezo, tendo abandonado as rodovias numa atitude que compromete o desempenho da economia. "As empresas se submetem a um enorme sacrifício para fazer a distribuição da produção brasileira e por causa das rodovias, 20% da produção agrícola se perdem", assegura Gibson.

Jésu Ignácio de Araújo, presidente da Fetcemg, a federação dos empresários mineiros, diz que o transporte rodoviário de cargas (TRC) só frequenta as páginas da imprensa em caso de roubo de cargas, acidentes com caminhão e

para entrega, segundo Romeu Natal Pansan, da Expresso Jundiá. O investimento é de alto risco e há mais motivos para se lamentar do que para comemorar, diz Ricardo Tegon, da Tegon Valenti.

Newton Gibson, presidente da ABTC, diz que uma das frustrações que tem é a falta de reconhecimento da importância do transportador rodoviário de cargas. Segundo ele, todos os cidadãos precisam do transporte, desde

Fé no governo Lula

A Frente Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga conseguiu estabelecer uma agenda com o governo Lula e já obtém resultados, diz seu coordenador Geraldo Vianna. "O setor não tinha um interlocutor no governo, pois o Ministério dos Transportes atendia aos empreiteiros rodoviários e encarava os transportadores como um problema. Sentimos uma mudança nesse sentido", disse Vianna ao contar que o ministro Alfredo Nascimento agendou uma audiência com o presidente Lula para a Frente e depois com os Ministérios das Cidades, Justiça e Integração das quais participou como responsável pela agenda.

A Frente surgiu no ano passado reunindo na NTC e os presidentes dos sindicatos dos autônomos que há anos não conversavam, para discutir a questão dos pedágios. Esse grupo cresceu com a adesão de mais dirigentes dos autônomos, da ABTC, de várias federações estaduais e alguns fornecedores, com objetivo de estabelecer uma pauta única. A Frente foi oficializada no Sindicato dos Autônomos de Brasília e elogiada pelo presidente Lula: "Como líder sindical sei o quanto é importante superar as divergências e se unir para fazer suas solicitações ao governo", reproduziu Vianna.

A greve convocada por José Fonseca Lopes em agosto desgastou essa união, mas passado o episódio, retomou suas funções, diz Vianna. "Temos que mostrar a importância do setor num momento em que se fala muito em multimodalidade". A primeira conquista da Frente foi a liberação do bitrem de AET, que embora de varejo, serve para cimentar a negociação, disse ele.

"Aspas"

"O transportador tem importância vital no cenário econômico como transferidor de riquezas e com a operação logística agregada, atinge toda a cadeia produtiva. Por isso está na vanguarda, sendo visto com ótimos olhos, apesar das dificuldades da infraestrutura", Edward Montarroios, diretor de Vendas da Rapidão Cometa, Recife (PE), 732 veículos.

"A sociedade não faz idéia das dificuldades encontradas para um atendimento eficaz e dinâmico. Quando todos tomarem ciência desta importância poderá ser tarde demais", Ricardo Tegon, gerente Geral da Transportadora Tegon Valenti, de Novo Hamburgo (RS), 590 veículos.

"O aumento da produção brasileira torna vital a importância do transporte. Mas o transportador ainda é visto como o motorista bigodudo, com mãos cheias de graxa, saindo do fundo de um galpão, rodando pneu e vestindo camisa de posto de gasolina", Carlos Alberto Mira, diretor da Mira Transportes, 450 veículos.

"O transporte rodoviário é fundamental em qualquer economia. Por isso temo que o transporte possa ser o freio do crescimento atual por falta de investimento em infra-estrutura e envelhecimento da frota. Apesar dos avanços conquistados, a sociedade ainda vê o caminhão como vilão. Há que se fazer um trabalho muito forte para mudar esta imagem", Jacinto Júnior, Vice-Presidente da Ramos Transportes, 300 veículos

"Somos o elo entre os recordes que o Brasil vem batendo, mas, infelizmente, perante a sociedade o transportador rodoviário de cargas é tudo o que não presta, mas temos que mudar esta imagem", Cirlene Luiza Zimmermann, supervisora Comercial da Transportes Pellenz, Caxias do Sul (RS).

"Aspas"

"O país depende do modal rodoviário, mas a pulverização de empresas tornou o setor irrelevante e os contratantes do serviço perderam a sensibilidade. Temos de criar leis para controle e aberturas de novas empresas". Fernando Ritter, gerente Nacional de Vendas da Hess Express, São José (SC), 71 Veículos.

"Se o presidente Lula e o ministro dos Transportes prestarem mais atenção talvez a importância do transportador melhore mais. O consumidor não se dá conta de como o produto chega em suas mãos e há pouca a divulgação sobre as empresas de transportes no Brasil". Watson Redua, encarregado de Expedição da São Luiz Transportes Rodoviários, 60 veículos.

"Nossa importância é fundamental, mas não existe respeito dos embarcadores. Sindicatos e associações deveriam cuidar mais da imagem e valorizar a categoria". Sérgio Eduardo, diretor da Transportadora Jomi, São Paulo, 39 veículos.

"Do transportador depende o crescimento da economia para escoamento de boa parte da produção nacional. A sociedade só toma conhecimento do setor quando há uma greve geral; falta organização para termos uma imagem forte". Francisco Castro, gerente da Bento Belém, Belém (PA), 30 caminhões.

"O TRC é tão importante quanto a globalização, a Alca ou o Mercosul, mas para a sociedade é o eterno vilão". Elaine Cristina Rezende, ADM, da Trans-Rezende, São Paulo.

"Hoje, há respeito maior, pois grandes empresas que usam outros modais buscam soluções no rodoviário; as transportadoras implantaram a logístico e é preciso estudo para ser transportador. Marco Antonio Buzzo, gerente Comercial da Expresso Rodoviário Duda, Serra Negra (SP), 12 veículos.

Mudança de imagem: consumidor não reconhece a importância do caminhão no abastecimento das cidades

filas nos portos. "Isto ocorre porque a imprensa gosta de notícia ruim e nós não temos recursos para anunciar o que fazemos de positivo", define.

"A campanha contra a prostituição infantil coloca o motorista de caminhão como vilão quando, em muitos casos, é vítima, pois mesmo viajando com a família, é abordado" cita Araújo. O excesso de peso que danifica as rodovias, é culpa do embarcador que exige carga acima do limite, do contrário, exclui esse caminhoneiro do serviço, acrescenta Araújo.

Romeu Natal Pansan, secretário da Fetcesp, diz que o problema não é diferente nas cidades. "Enfrentamos toda sorte de restrições e a imagem ruim se deve à incompetência das autoridades que não têm política de abastecimento. Isso nos entristece porque ao invés de sermos vistos como quem faz o bem para uma cidade, somos mal vistos". O transportador, segundo ele, é refém dos grandes varejistas, que agendam as entregas, e marcam outro horário para buscar o paleta. Sem contar os supermercados com frota própria que têm preferência na descarga.



Pansan conta que no Japão o transporte é ensinado nas escolas para valorizar o serviço e o caminhão. "Aqui somos estorvo que cria confusões e dificulta o trânsito". Segundo ele, a federação tem batalhado para criar terminais de cargas em torno do rodanel e espera que investidores e importadores participem dos empreendimentos já lançados para que as cidades sejam abastecidas de modo mais adequado.

"Nós compramos caminhões novos, fazemos as revisões e abastecemos com combustível adequado, e mesmo assim somos acusadas de poluir o meio ambiente". Segundo Pansan, as autoridades não conhecem o setor nem seus problemas, estão sempre mudando e a cada governo, temos que recomeçar da estaca zero. O roubo de cargas é outro problema, segundo ele. "Depois que as empresas instalaram antenas de satélite nos caminhões, os ladrões passaram a atacar os terminais".

Por tudo isso, as conquistas têm sido poucas. O Terminal Fernão Dias, em São Paulo, ficou vinte anos sem as alças de acesso e só agora vão ser construídas e a ampliação do terminal, antiga solicitação, agora entrou em licitação; a redução do rodízio de dia inteiro

Desbravar caminhos e integrar mercados: missão do TRC



para horários de pico amenizou, mas não resolveu; as empresas, multadas com frequência por poluição do ar, conseguiram autorização para medir da fumaça dos caminhões e para se livrarem das punições. "Em muitos casos, o problema era combustível adulterado", acrescentou.

Comemorações – Geraldo Vianna, presidente da NTC, diz que não atribuiu ao Dia Nacional do Transportador uma importância tão grande, porque "tem tido uma atuação tão intensa que, ter ou não um dia específico, faz pouca diferença". Ele tem idéia de escolher um tema a cada ano, como faz a campanha da fraternidade, e explorá-lo pelo Brasil inteiro para comemorar.

Roberto Mira, diretor da Mira Transportes, acha que as entidades deveriam promover uma campanha forte e contínua para conscientizar o cidadão da importância do transporte. "A dona de

casa tem que saber que tudo que está no supermercado foi o caminhão que trouxe, e que sem o caminhão a sociedade não tem conforto". A campanha de 1992 era generalizada e esta deve descer aos detalhes, concluiu. E sugere fazer filas de caminhões num domingo de manhã, desde o Setcesp até o palácio do governo, com prévia divulgação, que mostre a união da classe em torno de uma pauta comum. "Se não fizermos pressão, o governo vai dar o que quer e não o que precisamos".

Geraldo diz ter defendido diversas formas de manifestação, mas diz que a passeata deve ser usada com muita parcimônia. E concorda com Mira, mas defende manifestação no país inteiro, com tema único para mostrar organização e mobilização para abrir espaço na mídia e ganhar simpatia da opinião pública.

Newton Gibson, presidente da ABTC, diz que a CNT, a confederação do setor, tem cumprido bem esse papel, divulgando a atividade e melhorando o nível dos trabalhadores do setor, para contribuir com a imagem. "Mas não é suficiente, pois a atividade não é reconhecida nem pelos bancos". Ele conta que um colega seu foi ao Banco do Brasil atrás de um financiamento e o gerente procurou na lista das atividades econômicas e não encontrou uma só linha especial para o setor. "O Modercarga foi uma decepção muito grande para mim, pois fui dos que mais lutou para sua aprovação e do jeito que saiu, não financiou caminhão nenhum".

A Fetcesp realiza anualmente seu congresso que, em 2004, chegou à oitava edição. Na ocasião, homenageia lideranças regionais, empresariais e políticas com a medalha "Mérito do TRC Paulista Adalberto Panzan", ex-presidente da entidade, falecido em 1996, por coincidência no Dia do Transportador. Este ano, os homenageados foram: Célia Leão, deputada estadual (PSDB), Rivail Brenga, presidente do Sindicato de Sorocaba, diretor da Rivabren Transportes, Vicente Aparício Y Moncho, empresário e Narciso Figueirôa Jr, assessor jurídico da entidade.

Urubatan Helou, presidente do Setcesp, diz que não gosta de falar do dia do Transportador porque soa cabotino: o dia 17 de setembro é aniversário de casamento de seus pais e a data de seu primeiro emprego, em transportadora. Sem comemoração para essa data, prefere pensar nos 70 anos do Setcesp, que será comemorado em 2006. Para isso assinou contrato com a Escola de Samba Unidos de Vila Maria (onde está a sede do sindicato) para contar a história do setor no carnaval de São Paulo em 2006. Terceira colocada no carnaval paulistano, a escola deverá investir entre R\$1,5 a dois milhões na produção do tema. Urubatan defende que as empresas estreitem vínculos com a comunidade participando de campanhas institucionais, em apoio a ONGs (organizações não governamentais) como forma de atrair a simpatia da opinião pública para o setor ■

CONVERSORES DE 24 V PARA 12 V

Inversores de 12 V ou 24 V para 110 V

A maior linha de relés auxiliares e de pisca com alta potência. Amplificadores e sirenes. Temporizadores e relés de injeção eletrônica com exclusiva garantia de 3 anos.

Solicite catálogo: 11 6942-8087 / arpe@arpe.com.br ou visite www.arpe.com.br



gpspublicidade.com.br

Garantia de 1 ano

Vitrine mundial

A 60ª edição do Salão de Hannover - IAA - antecipa as exigências europeias de emissões, aperfeiçoa os sistemas de controle dos caminhões e mostra o futuro em veículos conceitos

Valdir dos Santos

Segurança e meio ambiente. Esses dois temas predominaram na edição 2004 da maior feira de veículos comerciais do mundo – a 60ª. International Motor Show for Commercial Vehicles, realizada em Hannover, Alemanha, no período 23 e 30 de setembro.

Em seus onze pavilhões e pátios anexos, nada menos que 1.350 expositores de 40 países, mostraram sua capacidade de criar e desenvolver tecnologias voltadas para a melhoria do transporte comercial, de cargas e passageiros. Tantas foram os lançamentos apresentadas que **FROTA&Cia** decidiu dividir o farto material em duas edições. A presente traz as novidades em caminhões e ônibus e a próxima, em vans, furgões, implementos e autopeças. Confira nos boxes que ilustram esta reportagem, bem como as páginas do caderno Ônibus, os principais destaques dessa grande vitrine europeia.

As montadoras anteciparam o atendimento às emissões Euro 4 e Euro 5, que entram em vigor em outubro de 2006 e 2009, respectivamente, proveram de instrumentos de segurança e controle da velocidade os caminhões com motores de até 610 cavalos de potência e torque de até 2.700 Nm e, mais do que isso, aperfeiçoaram sistemas de navegação e comunicações.

Para reduzir óxidos de nitrogênio, os fabricantes de veículos comerciais desenvolveram a tecnologia SCR, redução catalítica seletiva com pós-tratamento e complemento do processo de combustão, e EGR, processo de recirculação dos gases de escape. A SCR usa catalisador e adição de AdBlue, solução que provoca reação com os gases e transforma os óxidos nocivos em nitrogênio molecular e vapor de água. O sistema eletrônico do motor comanda a aspiração do AdBlue de um depósito independente e o injeta na quantidade certa no silencioso.

Por isso, os estandes mostraram caminhões muito semelhantes em nível tecnológico, conforto, segurança e desempenho, o que levou um jornalista chinês a perguntar a Eckhard Cordes, vice-presidente de Veículos Comerciais da DaimlerChrysler, o que vai diferenciar os caminhões no futuro. Cordes respondeu: a força das marcas e o atendimento ao cliente.

O aumento das exigências de redução de emissões direciona a evolução dos motores; a logística e o controle das frotas estimulam a agregação de mais informática e as velocidades mais eleva-





Caminhão do Ano

O Scania R 420 4x2 Highline Euro 4, escolhido o Caminhão do Ano 2005, tem motor tem 12 litros, 6 cilindros com turbocompound e recirculação de gases de escape (EGR), potência de 420 cv a 1.900 rpm e 2.100 Nm de torque na faixa de 1.100 a 1.350 rpm. A caixa de mudanças é a GRS900R com optcruise, suspensão pneumática e freios a disco com ABS.

das, por sua vez, exigem mais dos sistemas de controle e de frenagem.

Nesse complexo panorama de novidades e entre as tendências do mercado do primeiro mundo, o consumidor brasileiro tem uma participação ainda pequena, mas crescente, graças ao processo de globalização da produção e o aumento das exportações das filiais brasileiras.

Jean Brunol, vice-presidente de Pro-

duto e Negócios Estratégicos da Iveco destacou a importância desta indústria, que consome 30% do aço produzido no mundo e 25% do petróleo. "Em 70 anos, os caminhões multiplicaram por quatro sua capacidade de carga; a eletrônica e a informática transformaram os cargueiros em armazéns em movimento, em condições de fornecer informações em tempo real para os clientes

Caminhão dos sonhos

Coube à Renault capitalizar as atenções para seu Radiance, caminhão conceito amarelo, com pára-brisa avançado para o teto e para as laterais marrom, câmeras no lugar dos retrovisores externos e portas sem maçaneta. Instalado sobre plataforma giratória, o "dream truck" desfilava cercado de telões mostrando seu desempenho nas estradas. O perfil aerodinâmico em estilo arrojado foi desenvolvido por Patrick le Qument para colocar a Renault no topo do design em veículos comerciais.

Internamente a cabine reúne três conceitos: dirigir como um carro, trabalhar como num escritório e descansar como em casa. Cinco câmeras substituem os retrovisores permitindo completa visão panorâmica em dois monitores com telas tripartidas. Na parte interna o destaque é o ergonômico e superconfortável posto do motorista, volante pequeno, alavanca escamoteável, painel digital, incluindo funções de comunicações. A iluminação interna usa cores e tem controle de intensidade. As escadas de acesso ficam embutidas quando as portas de fecha, a chave foi substituída por cartão e os pneus especiais single são de perfil baixo.



EuroTrakker

A terceira geração do EuroTrakker tem 77 versões rígidas e articuladas, com versões 8x4 e 8x8, eixos distanciados, pneus single, cabine do Stralis, motor Cursor de 6 cilindros de 240 a 440 cv, caixa manual ou automática e PBT de 26 toneladas a 41 t.



e funcionando como ferramenta para a evolução do transporte".

Mercado – Os executivos das grandes marcas não escondiam sua euforia diante dos resultados das vendas em 2004 em todo o mundo, apontando China e Índia como vetores principais dessa expansão.

Eckhar Cordes disse que este ano será memorável para a Mercedes-Benz. As vendas conjuntas da marca, na Europa e América Latina totalizaram 61.900 unidades no 1o semestre, 29% mais que igual período de 2003. Já os negócios no Nafta cresceram 31%, alcançando 76.800 unidades. No total, incluindo a Mitsubishi Fuso, da qual detém 65%, a marca comercializou 310.700 veículos, 34% mais do que no primeiro semestre do ano passado,

José Maria Alapont, CEO da Iveco, apresentou na feira a "nova Iveco de um bilhão de Euros", depois de dois anos de queda no faturamento: "presença em todo o planeta, vendas 8,7%

AXOR

A nova versão lançada no IAA 2004 tem cabine do Actros, versão semipesada, tração 4x2 e 4x4 e 18 t de PBT, e rodoviária – cavalo mecânico 4x2 6x2 e 6x4; três opções de cabine estendida, standard e leito com teto alto; três opções de motor: OM 906 LA (231 ou 279 cv); OM 926 LA (326 cv) e OM 457 LA (354, 401 e 428 cv e torque de até 2.100 Nm), caixa de 6, 9 ou 16 marchas e freios a disco. Na feira foram mostrados os modelos 1833 LnR, e AK, 1840 LS, 1843 e 2540 L.



maiores e o melhor ano de sua história, em 2004". Líder na Europa em caminhões médios, vice-líder nos leves, a Iveco buscará ampliar sua participação que é de 11% dos pesados.

Franco Fenoglio, vice-presidente de Vendas e Marketing da Iveco informou que a empresa está presente na China há mais de uma década e anunciou uma joint venture para produzir caminhões pesados ates do fim do ano. Na Rússia, busca parceria ou produção licenciada do Stralis. A produção de 110 mil motores coloca-a como vice-líder na classe de 3,5 a 6 toneladas.

A Kamaz ainda tem participação majoritária do governo russo, mas atraiu alguns bancos, a Kimko, dos EUA e acionistas individuais. Sua produção de 24 mil caminhões em 2003 cresceu 21% sobre o ano anterior e a participação no mercado doméstico aumentou de 8,8

para 36,6%. Seus motores já são Euro 2, com sistema de injeção Bosch e peças Wabco e alguns modelos usam motores Cummins do Brasil.

Brasil – Klaus Maier, diretor da unidade de caminhões da DaimlerChrysler, ressaltou a importância do Brasil no processo de integração do grupo, na produção do Atego e no fornecimento de componentes e agregados para exportação. "Como parte da cadeia produtiva, o Brasil exporta motores pesados para os EUA e leves para a Europa e a aproximação com a matriz me levou sete vezes neste ano ao Brasil", afirmou, .

Maier confirmou a produção no Brasil do novo Axor, lançado no Salão, com cabine brasileira, motor OM 457 LA Euro 3 e outros componentes nacionais, para ser competitivo. E informou que o Accelo poderá ter um motor sem injeção eletrônica para competir com o novo EuroMec III, recém lançado pela Cummins (ver pág. 25). "Para atender às exigências de emissões, o desempenho fica mais limitado, mas estamos examinando essa opção, que só é possível nos motores leves".

Gero Herrman, presidente da DaimlerChrysler do Brasil aproveitou sua passagem por Hannover para informar que o aumento da demanda de motores nos mercados interno e externo es-



Scania Top de linha

Entre os dez modelos expostos, destacava-se o R 580 preto, com cabine alta, acabamento interno em madeira e o motor mais potente da marca, um V8 de 16 litros Euro 3 com 580 cv a 1.900 rpm e 2.700 Nm de torque a 1.100/1.300 rpm e freios a disco com ABS.

Actros Black Edition

Caminhão do Ano 2004 na Europa, a estrela do estande da Mercedes-Benz tinha cor preta motor V8 de 16 litros e 612 cv, cabine Megaspac, estrela da marca em três dimensões, grade do radiador em aço inox e elementos cromados. Internamente a cabine com aplicações em madeira preta, assentos e guarnições das portas em couro e tiragem limitada a 250 unidades.



tá exigindo produção em três turnos de segunda a sábado e até domingo. As vendas internas devem chegar a 50 mil, ante 37 mil de 2003 e as exportações para os EUA a 20 mil.

Sobre a perda do primeiro lugar para a Volkswagen no mercado brasileiro, Klaus Maier foi incisivo: "Prefiro a rentabilidade à quantidade, pois o que conta é a lucratividade do negócio". Disse que a VW escolhe a forma que mais lhe convém para definir essa liderança entre vendas no atacado, no varejo e a versão extra-oficial. "Mas nós estamos preparados para a Euro 3 enquanto nossos concorrentes ainda precisam renovar seus produtos".

Roberto Cortes, vice-presidente da Volkswagen e CEO das Operações de



Cabine Space

A série XF de pesados da DAF Trucks, do grupo Paccar, tem na cabine Space o sinônimo de conforto pela excelente posição do motorista ao volante, não importando sua estatura, pelos diversos porta-objetos e pela cama que faz lembrar a de casa. Além do luxo, o alto grau de confiabilidade da marca, a baixa tara e a elevada capacidade de carga faz dessa série uma referência no transporte internacional pesado.



cro e de ônibus visando conquistar 10% do mercado sul-africano em três anos", informou.

Cortes acrescentou que a engenharia de Resende está desenvolvendo os produtos com direção do lado direito para o mercado sul-africano, que essa unidade será plataforma de exportação para a Ásia, inclusive de caminhões. Em relação à filial mexicana de Puebla, o vice-presidente revelou que sua inauguração está prevista para 25 de outubro, com meta de produzir dois mil caminhões ao ano em 2007 e conquistar 15% do mercado local.

Cortes mostrou aos jornalistas da América Latina, presentes no evento, que a VWCO do Brasil cresceu 25% ao ano desde 1997 quando a produção começou em Resende. Neste ano, as vendas de caminhões deverão chegar a 15.839 unidades, 15% mais do que 2003. Já as exportações cresceram 110%, com a venda de 3.498 veículos; e

para chegar as 35 mil unidades previstas para este ano, foi necessário um segundo turno na produção.

O mesmo ocorre com a Iveco, confiante no crescimento do mercado na América Latina. José Maria Alapont disse que este ano espera faturar E\$ 250 milhões "O mercado pode crescer mais e avançar para E\$ 500 milhões, se incluirmos exportações para outras regiões". De quebra, ele espera elevar a participação da marca no mercado brasileiro, dos atuais 4% até alcançar 10%.

Alapont comentou ainda que O Eurocargo, a ser lançado em outubro no Brasil, será tropicalizado para ter preço competitivo. A versão virá equipada com motor MWM de 6 cilindros, caixa de câmbio Eaton, eixo traseiro Arvin Meritor e cabine montada na Argentina local.

Por fim, admitiu que com a transferência da produção de caminhões para a fábrica de Sete Lagoas (MG), restará à Argentina produzir para mercado local e exportar para a Venezuela. ■

Caminhões e Ônibus, devolveu o comentário afirmando que a marca já dispõe de veículos Euro 3. "As vendas ainda são baixas porque não é obrigatório", justificou o executivo. "Por isso, os eletrônicos respondem por apenas uns 10% dos pedidos", completa.

África do Sul - Berndt Wiedemann, presidente mundial da Volkswagen Veículos Comerciais anunciou na abertura do IAA que as operações da unidade brasileira estão em expansão e que a filial da África do Sul será em Port Elizabeth onde o grupo mantém uma fábrica de automóveis há 50 anos. "Começaremos produzindo chassis de mi-

A jornalista Valdir dos Santos visitou a IAA, a convite da Anfavea.



ATEGO

O Atego alemão começa com 6,5 e vai até 15 toneladas, de dois e três eixos e também trator 4x2, motor OM 924 LA de 4,8 litros de 122 a 279 cv e cabine com interior reestilizado em três opções: standard, estendida e leito alta (1.910 mm)



ACTROS BLUE TEC

O Actros 1848 atende às exigências de controle ambiental Euro 4 e Euro 5, com motor série 500 V6, de 320 a 476 cv e o modelo 1860, V8 e 598 cv, com tecnologia SCR - redução catalítica seletiva. O motor 500 tem novos injetores de sete furos que permitem nova relação de compressão e, na versão V8, novo turbo-compressor que assegura maior resposta às acelerações e reduz o consumo.

Stralis

O top de linha mostrado no IAA vem com a nova cabine Executive Space, com maior nível de conforto e com sistema eletrônico de estabilidade.

NÃO DEIXE A ESTRADA PEGAR VOCÊ.





Não seja uma presa fácil para os buracos. Os pneus Goodyear defendem seu caminhão ou ônibus de qualquer ataque. É a linha de pneus mais completa e exclusiva do mercado, com nada mais do que vinte e três opções de modelos com desenhos específicos para os serviços da sua frota. Todos desenvolvidos com uma tecnologia que maximiza o desempenho, eleva a resistência e aumenta a durabilidade e a recapabilidade dos pneus.

Nas asas da

GOODYEAR

www.goodyear.com.br

Estrela renovada

Chega ao mercado brasileiro a nova linha de médios e semipesados Mercedes-Benz, em lançamento mundial, para reforçar o catálogo da marca e barrar o avanço da concorrência

A DaimlerChrysler do Brasil deu prosseguimento ao programa de atualização de seu catálogo de produtos, iniciada com a família Accelo de comerciais leves, em maio do ano passado. As mudanças agora atingem os segmentos de caminhões médios e semipesados, através da linha Atego, em lançamento conjunto com o mercado europeu, claro, com as devidas adaptações do produto às condições latino-americanas.

A nova gama de caminhões Mercedes-Benz é composta dos modelos 1315, 1418, 1518, 1718 e 1725, todos de motorização eletrônica e, inicialmente, apenas na versão 4x2. Todos eles passam a substituir os caminhões de sigla similar, da linha anterior, exce-

to os das versões 6x2 que continuarão em produção até o final de 2005.

Os novos caminhões da marca da estrela de três pontas apresentam inúmeras inovações em comparação aos antecessores, bem como aos concorrentes diretos. "O Atego traz um conceito único de flexibilidade", explica Gero Herrmann, recém empossado como presidente da empresa. "Além de inovar com três opções de cabinas, oferece quatro variações de entre-eixos, duas de motorização e inúmeras possibilidades de acabamento", completa.

A flexibilidade dos modelos, combinada com a oferta de entre-eixos nas medidas 3.560, 4.160, 4.760 e 5.360mm e chassi segmentado, permitem a utilização em um sem número de

aplicações, bem como os mais variados tipos de implementos. Também podem ser fabricados de acordo com as necessidades dos clientes e incorporar um grande número de opcionais.

Graças à tecnologia embarcada, os novos caminhões são capazes de interagir com o motorista. Todas as informações vitais de funcionamento do veículo estão disponíveis no painel de instrumentos e um sistema de diagnóstico onboard permite monitorar até 600 itens diferentes. As caixas de mudanças G 60-6 e G 85-6, produzidas pela própria marca, proporcionam engates suaves e precisos.



Pãozinho quente

A cabina avançada dos novos Mercedes Atego não impediu a oferta de duas opções de fábrica equipadas com leito, além da standard. A novidade é a cabina estendida, versão intermediária que amplia o espaço interno em modestos 18 cm, suficientes para abrigar uma cama de 1,80m por 0,60m em seu interior. A solução tem tudo para agradar motoristas e empresários e vender como pãozinho quente. Do lado dos primeiros, a opção traz mais conforto para quem pernoita no próprio veículo. De outro, oferece um preço final mais reduzido, comparativamente à versão leito, com a vantagem adicional de não roubar espaço de carga.

Na versão standard, o habitáculo vem com assentos individuais para três ocupantes e cintos de segurança de três pontas, incluindo o do banco central. A cabina leito, por sua vez, oferece bom nível de conforto e espaço para suportar longas distâncias e traz, sob a cama, maleiro

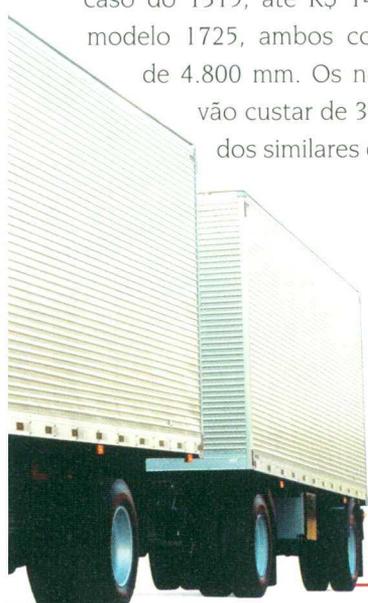
para guarda de objetos pessoais. As três versões foram projetadas dentro do conceito home-office. Seu interior oferece inúmeros compartimentos para guarda de objetos, incluindo mesa para trabalho ou refeições.



Fotos: Divulgação



Para Gilson Mansur, diretor de Vendas de Veículos Comerciais para o Mercado Interno, "a linha Atego proporciona, ainda, a maior capacidade de carga e de comprimento de carroçaria nos segmentos dos médios e semipesados". Segundo o executivo seu preço de lançamento vai de R\$ 101.800,00, caso do 1315, até R\$ 149.200,00, no modelo 1725, ambos com entre-eixo de 4.800 mm. Os novos veículos vão custar de 3% a 5% acima dos similares da linha atual.



Atego 1315 e 1725:
conceito de flexibilidade, adaptado as condições latino-americanas

Reforço do time

Os novos propulsores da família BR 900 que equipam a linha Atego, o OM 904 LA e o OM906 LA, de 4 e 6 cilindros respectivamente, reforçam as opções da marca em engenhos com gerenciamento eletrônico. Mais do que isso, a estratégia antecipa o atendimento à norma de emissões Conama 5 (Euro III), obrigatória a partir de janeiro de 2006.

Para operações urbanas, o OM 904 LA que equipa o novo médio 1315 oferece 150 cv a 2.200 rpm e torque de 59 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm. Já no Atego 1418, o engenho alcança 177 cv a 2.200 rpm e torque de 69 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm. A última configuração também serve aos semipesados 1518 e 1718, para uso em aplicações rodoviárias. O Atego 1725, por sua vez, sai de fábrica com o OM 906 LA, com 245 cv a 2.200 rpm e torque de 92 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm.



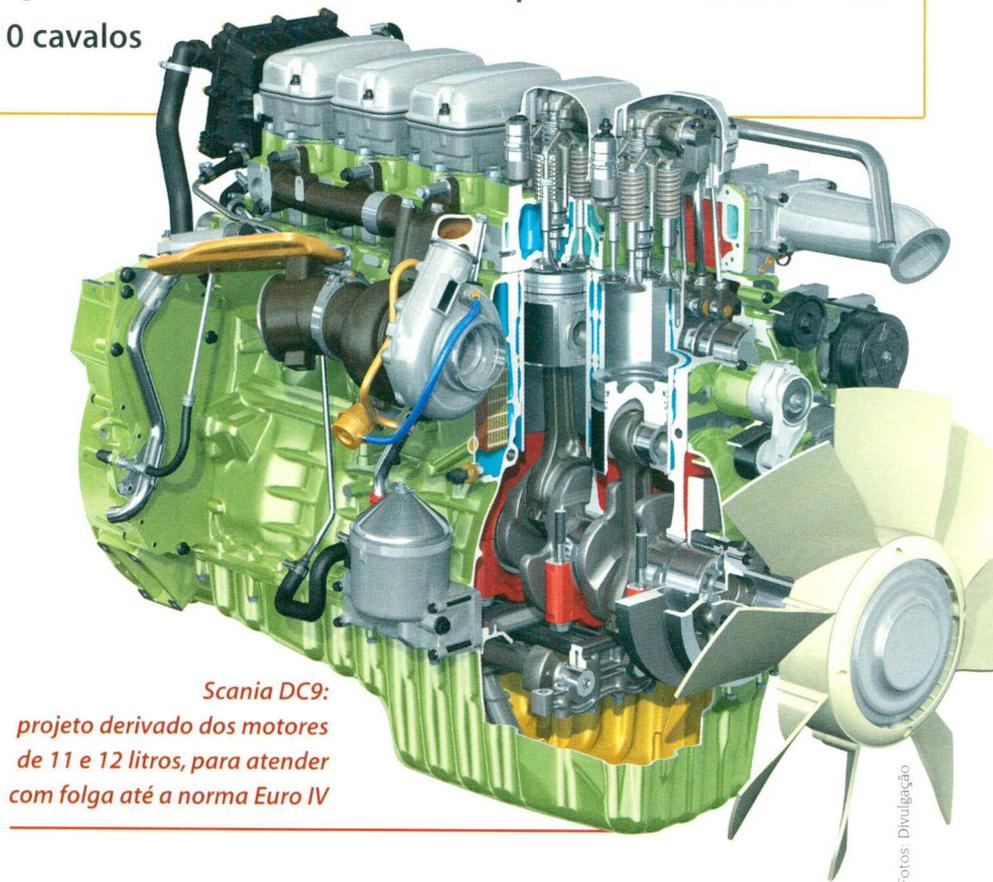
Blindagem eletrônica

A Scania agrega a eletrônica aos engenhos de 9 litros e, com isso, amplia a linha de caminhões para competir na faixa de 230 a 310 cavalos

A Scania apresentou seu novo motor DC9, com gerenciamento eletrônico, que passa a substituir a atual família DSC9, de 9 litros, de atuação mecânica. Os novos engenhos oferecem potências de 230, 270 e 310 cavalos e atendem as normas de emissão Conama 5 ou Euro III. De tabela, eles passam a equipar os novos Scania da linha Evolução, nessas novas faixas de potência, para servir de blindagem ao avanço da Volkswagen e da Ford (ver quadro).

Curiosamente, o DC9 não é uma evolução dos motores de 9 litros da marca, equipados com 6 cilindros em linha. A nova família é derivada dos propulsores D11 e D12, de 11 e 12 litros, porém em uma versão mais compacta, com 5 cilindros em linha. A solução dá mais "folga" para futuros incrementos ao engenho, incluindo o atendimento à norma Euro IV. Uma outra vantagem é a modularidade dos componentes brutos e finalizados como cabeçote, camisa, pistão, bomba d'água, carcaça do volante e filtro de óleo, comuns a todos os motores da série.

Tal desenvolvimento resultou em ganhos de potência da ordem de 10 cv e 4,5% a 11% de torque, em relação aos seus antecessores. Testes de bancada revelaram, ainda, uma redução de 3% no consumo de combustível, segundo o fabricante. O sistema de injeção utiliza uma unidade de controle eletrônica (ECU) e unidades de injeção (UI), mon-



Scania DC9:
projeto derivado dos motores de 11 e 12 litros, para atender com folga até a norma Euro IV

Fotos: Divulgação

Timidez estratégica

A introdução da nova família DC9 possibilitou à Scania um ganho adicional: a entrada da marca no segmento dos caminhões semipesados, equipados com motores eletrônicos na faixa de 230 a 310 cavalos de potência.

Isso não significa, é claro, um confronto direto com os fabricantes que já atuam no segmento. Notadamente aqueles que utilizam motores mecânicos, leia-se Ford e Volkswagen, onde o fator preço sempre será um atrativo de mercado, em comparação aos eletrônicos. Na versão de Christopher Podgorski, diretor geral da Unida-

de de Vendas e Serviços da Scania no Brasil, a tímida entrada da marca no segmento visa apenas oferecer uma "blindagem", para dificultar a entrada de estranhos em seus domínios. "Nossa única intenção é oferecer uma opção aos clientes Scania, que necessitam de veículos nessas faixas de potência", explica o diretor, descartando qualquer disposição de concorrer diretamente com o VW Titan Tractor ou o MaxTon, da Ford.

A explicação procede e nem poderia ser diferente. Enquanto os similares mecânicos são oferecidos ao preço médio de R\$

tadas perpendicularmente no centro de cada cilindro.

Para compensar as vibrações resultantes da mudança do centro de gravidade, fruto da redução do número de cilindros, o DC9 vem equipado com dois eixos balanceadores, conectados ao virabrequim. Além de um exclusivo sistema de ventilação do cárter que conduz os gases gerados até um filtro, permitindo que partículas de óleo retornem ao motor e o ar filtrado seja liberado por um tubo de saída. Em complemento a isso tudo, os DC9 incorporam um silenciador adicional no escape e protetores de ruído sob o motor. Essas melhorias antecipam o atendimento à norma de ruídos de 80dB(A), prevista para entrar em vigor a partir de 2006.

O novo motor de 9 litros é um lançamento mundial da Scania, mas será produzido apenas na fábrica de São Bernardo do Campo e Södertälje, na Suécia. Apenas o bloco e o eixo comando de válvulas serão produzidos exclusivamente no Brasil e enviados para a Europa, atendendo a estratégia global de produção da marca.

Versão tailor made

Cummins surpreende com o EuroMec III, um mecânico ajustado ao Conama V e custo 30% inferior a um eletrônico

A Cummins Latin América aproveitou as comemorações de aniversário de 30 anos de produção no país, para dar uma notícia que promete sacudir o mercado automotivo brasileiro. Trata-se do lançamento do motor EuroMec III, um propulsor com sistema de injeção mecânica que atende integralmente as normas de emissões Conama 5 (Euro III).

A façanha vai permitir oferecer o engenho a um custo 30% inferior em relação aos seus concorrentes com gerenciamento eletrônico. O "pulo do gato" para se produzir um motor menos poluente e com preço competitivo, segundo Luis Pasquotto, diretor de Vendas e Marketing da empresa, foi a introdução de 12 novos componentes mecânicos, sem os custos dos eletrônicos e que garantissem redução de emissão de gases poluentes.

Com 3,9 litros de capacidade, o EuroMec III proporciona 120 cv de potência e torque de 335 lb.ft. O engenho foi desenvolvido a partir do motor 4B 3.9, que já equipa o F-350, F-4000 e Cargo



EuroMec III:
versão sob medida para quem busca preço e não potência

815, todos da Ford. Nesses veículos o Cummins 4B3.9 oferece 141 cv de potência e 51 mkgf de torque, ou 10 e 15% a mais de torque e potência, respectivamente, em comparação ao EuroMec III.

Por isso, a versão tailor made da Cummins vai servir para aplicações leves, como microônibus e caminhões até 3,5 toneladas, sobretudo aos consumidores que buscam preço e não potência. A empresa projeta produzir 10 mil unidades em 2005 e outras 12.500 em 2006.



160 mil, o Scania P 310 cavalo mecânico alcança R\$ 195 mil; uma diferença e tanto, em que pese todos os diferenciais a favor.

Com tudo isso, a empresa aposta em sua estratégia. "Em 2005, o P310 deverá representar 8% da produção da marca no Brasil e, em 2006, cerca de 11%," projeta Podgorski com indarçável otimismo.

Mega treinamento

De olho na redução de acidentes, a BR Distribuidora decide promover cursos de capacitação profissional via Sest/Senat e Fabet para todos os 10 mil motoristas de seus 120 fornecedores

Edmilson de Souza

Depois de constatarem a ocorrência de vícios e tragédias que resultaram em mais de 20 mortes em 2003, provocadas por acidentes de trânsito envolvendo os motoristas das transportadoras afiliadas à BR Distribuidora do grupo Petrobras, os executivos da empresa resolveram dar um basta.

Após inúmeras reuniões para debater o problema, a empresa decidiu criar um programa de treinamento batizado de Salto de Qualidade dos Transportes BR. Entre outras metas, a iniciativa busca capacitar os motoristas de caminhão que circulam com as cores da empresa, para a redução do número de acidentes e, sobretudo, das baixas em vidas humanas.

Mais interessante de tudo é que o mega treinamento vai envolver nada menos que 10.000 profissionais do vo-



Parceria:
BR vai usar Sest/Senat
para treinamento

lante, vinculados a 120 fornecedores de serviços de transportes.

"Havia muita falha operacional, daí a razão da decisão", explica Renato Vieira, assessor da diretoria de Operações e Logística da Petrobras Distribuidora e coordenador do programa. "Os motoristas sempre apresentavam os mesmos erros e não se cuidavam. Só usavam sapatos e roupas de segurança, por exemplo, dentro do terminal da Petrobrás. Mas tão logo saíam, tratavam de tirá-los" explica indignado.

Para evitar vícios do passado, a iniciativa começou do zero. Primeiro, foram feitas novas licitações de contrata-

Renato Vieira: decisão baseada em muitas falhas operacionais

ções e os contratos já existentes ganharam uma renovação por mais cinco anos, em troca da incorporação de novas exigências ligadas à segurança.

Depois, a empresa firmou convênio com o Sest/Senat e a Fabet - Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte, conhecidas entidades na área educacional do transporte. Ao Sest/Senat caberá ceder as instalações para o treinamento em suas 26 unidades espalhadas pelo Brasil e ainda a seleção de 114 psicólogos, que passarão a ser chamados de "tutores". A Fabet, por sua vez, vai se incumbir de treinar os tutores, com seus





Léo Gonçalves: embarcador tem mais condições de investir nos fornecedores

engenheiros mecânicos e pedagogos. A tarefa de gerenciar toda a operação foi outorgada à Universidade Corporativa da Petrobras, que há tempos organiza os cursos da companhia.

Almeli Basso, diretora Pedagógica da Fabet, diz que os tutores buscarão eliminar a agressividade e a sensação de poder dos motoristas ao volante, "conscientizando-o da responsabilidade pelo veículo que dirige, pelo produto que transporta e pela sua própria vida". Ameli acrescenta que os motoristas serão estimulados a valorizar também a vida de seus familiares, a tomar consciência de seu papel na sociedade e na preservação do meio ambiente (ver quadro).

Para a Petrobras Distribuidora, as transportadoras deveriam ter no condutor de seu caminhão um gestor do equipamento que é caro e que por isso mesmo deve ter o status de gerente, com condições de tomar decisões, de atender à velocidade recomendada pela transportadora e que crie as suas próprias alternativas.

Renato Vieira explica que os custos de organização do programa ficarão por conta da BR Distribuidora, mas as demais despesas do projeto serão repassadas para os seus fornecedores de transportes. Entre essas, ele cita os encargos dos motoristas, assim como os dias parados, as substituições, refeição e estadia nos dias de treinamentos. A BR

Inspiração olímpica

Na primeira fase do treinamento, com início marcado para outubro, os tutores vão realizar cinco encontros com turmas de no máximo de 20 motoristas. Cada encontro será mensal e terá 16 horas distribuídas em dois dias, perfazendo um total de 80 horas de treinamento para cada um. As empresas terão de disponibilizar seus motoristas dois dias por mês, durante cinco meses.

Inspirado nos jogos olímpicos, o treinamento buscará capacitar os profissionais premiando os melhores com medalhas. A de Bronze será conferida ao motorista que já tenha o curso MOPP – Movimentação de Produtos Perigosos, obrigatório; a Prata, para quem agregar o treinamento que ora se inicia e a de Ouro, que ainda está em estudos, visa incentivar o caminhoneiro a ingressar em uma faculdade. Segundo Renato a BR Distribuidora pretende iniciar a implantação do projeto ainda em 2005.

calcula que o treinamento de cada profissional vai custar entre R\$ 300 e 500.

Indagados pelo inusitado fato do embarcador da carga promover o treinamento de seus fornecedores, as transportadoras afiliadas à BR reagiram com aparente naturalidade.

Léo Pergolizzi P. Gonçalves, gestor de qualidade do Expresso Mirassol, com sede em Guarulhos (SP) e uma frota de 500 veículos próprios, acredita que pelo fato de conhecer a fundo o produto, o embarcador tem melhores condições de investir na melhoria geral dos fornecedores.

O mesmo se dá com a Transportadora Aluisio Pereira, com matriz em Perdões, MG, que considera muito importante o trabalho que a BR Distribuidora está para desenvolver. Tânia Maria de Melo Pereira, Gerente de RH, diz que terá que contratar mais motoristas para se ajustar à liberação dos que vão participar do curso. A empresa opera com vinte veículos entre agregados e próprios junto à BR e calcula que investirá R\$ 15 mil nesses cinco meses de treinamento.

A Cooperativa de Transportes Rodoviários do ABC, estabelecida em São Caetano do Sul, (SP), tem 126 cooperados e todos passarão pelo programa de capacitação da BR. Para isso, será estabelecido rodízio pelas placas dos caminhões e serão liberados grupos de vinte de cada vez. Rogério Freitas Garcias, encarregado de Transportes disse ter ficado muito impressionado com o programa e que está acreditando no sucesso da iniciativa. ■

Tânia Pereira: aumento do quadro para se ajustar ao curso



Agora você já pode contar com nosso Consultor Exclusivo



**Os fabricantes que você confia
e a agilidade que você precisa!**

Centros de Distribuição

Belo Horizonte
(31) 2121-7171
Brasília
(61) 363-4663
Campinas
(19) 3772-8600

Curitiba
(41) 217-1950
Fortaleza
(85) 288-6500
Goiânia
(62) 272-1000

Porto Alegre
(51) 3358-8600
Pres. Prudente
(18) 227-4822
Recife
(81) 3338-8450

Ribeirão Preto
(16) 3931-8100
Rio de Janeiro
(21) 2209-2800
Salvador
(71) 207-4270

São Paulo
(11) 3856-3700

Visite nosso site
www.dpk.com.br

Onibus

Ano IV • nº 37 • Suplemento da Revista Frota
Edição nº 77 - Setembro/2004

Internacional
Os ônibus dão um
show na 60ª IAA



Operação Florianópolis

O polêmico Sistema Integrado de Transportes da capital catarinense supera a fase crítica do início da implantação e começa a mostrar os primeiros resultados positivos

Censo da gratuidade

A São Paulo Transportes – SPTrans divulgou um balanço dos três primeiros meses de utilização do bilhete único na capital paulista. O estudo revela que apenas 20% dos passageiros transportados se beneficiaram da integração, que permite a viagem gratuita em outros coletivos, dentro do espaço de duas horas. O percentual inclui 16% dos usuários que utilizaram um único ônibus a mais e outros 4% que usaram mais de uma integração. Em agosto, o sistema integrado paulistano registrou um total de 166 milhões de viagens, das quais 33,5 milhões foram gratuitas.



Eliane Cunha

Nicho homologado

A partir de agora, os ônibus de 15 metros não precisarão mais de autorização especial para trafegar nas vias urbanas. Através da Resolução 163, publicada no Diário Oficial, o Contran - Conselho Nacional de Trânsito, autorizou a livre circulação desses veículos, que podem transportar até 100 passageiros. A decisão, na prática, cria um novo nicho de mercado, por preencher a lacuna existente entre os modelos convencionais de 12 metros e os articulados. Bem como coroa de êxito os esforços da Scania com vistas a homologação de seu chassi L 94 6x2*4, único no mercado com essa configuração.



Banco Marcopolo

A Marcopolo está se habilitando junto ao Banco Central para funcionar como banco múltiplo. A iniciativa objetiva a constituição de uma unidade de serviços financeiros, que deverá entrar em operação em 2005. Com isso, a Marcopolo ganha agilidade para concessão de crédito aos seus clientes, com critérios próprios de uma instituição financeira", explica José Rubens De La Rosa, diretor-geral da empresa.

Linha Midibus

Depois de conquistar a liderança no segmento de chassis leves e faturar o Prêmio Lótus na categoria, a Agrale se prepara para novos vôos. Até o final do ano, o fabricante gaúcho apresenta sua nova linha de chassi Midibus, que marca a entrada da marca no segmento dos ônibus médios, de até 12 toneladas. A linha Midibus será composta de três modelos distintos, com opções de motor traseiro ou dianteiro, piso semibaixo ou baixo. O foco está centrado nas aplicações urbanas e intermunicipais, além do transporte de fretamento e outras especiais como motor home.

Reforço na frota

A Auto Viação Catarinense, do grupo JCA, incorporou mais 42 novos ônibus à sua frota, totalizando agora 406 veículos. São todos do modelo Scania K124, equipados com carrocerias Marcopolo e Busscar, nas versões convencional, executivo e leito. Os novos carros vão integrar as atuais rotas servidas pela empresa e reforçar as linhas da Sulamericana, adquiridas em abril deste ano. A compra dos novos veículos representou investimentos da ordem de R\$ 15 milhões.



Fotos: Divulgação

Moto-táxi em discussão

Passada a temporada de “caça aos votos”, o governo promete colocar em discussão a situação de mototaxistas. A iniciativa é uma resposta aos protestos contra o fim da atividade, sugerida pelo ministro Olívio Dutra, com base em estatística que registra que um a cada três mortos em acidentes envolve uma motocicleta. A proposta gerou tumultos em Campo Grande, Fortaleza e cidades do interior paulista, que permitem o moto-táxi. No congresso, deputados e senadores defenderam a atividade. Já o Supremo Tribunal Federal diz que a regulamentação cabe ao governo federal, quando julgou inconstitucional uma lei de Santa Catarina que disciplinou o assunto.

Radiografia do setor

Com três anos de atraso, a ANTT concluiu o Anuário Estatístico 2002, Ano Base 2001. O trabalho reúne os principais números e dados, referentes ao segmento do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Confira no quadro abaixo a situação do setor, revelada no Anuário:

Quantidade de empresas	214
Quantidade de veículos – ônibus	13.419
Quantidade de motoristas	24.540
Quantidade de serviços (*)	2.854
Passageiros transportados	140.813.200
Passageiros km transportados	33.593.272.812
Viagens realizadas	4.471.461
Distância percorrida pela frota – km	1.527.364.625

(*) Total de linhas, serviços diferenciados e complementares

Os 10 maiores frotistas

01 Itapemirim	1217
02 Gontijo	850
03 São Geraldo	753
04 Viação Cometa	496
05 Viação Garcia	360
06 Andorinha	356
07 Eucatur	316
08 Catarinense	294
09 Anapolina	280
10 Penha	272

De um ponto
a certeza de



*to ao outro,
chegar bem.*



A Caio Induscar atua nos segmentos rodoviário, urbano, escolar, turismo e executivo há mais de 58 anos. Nossos ônibus garantem resistência e durabilidade, testados na prática, simulando as mais difíceis condições de uso.

Com design moderno e inovador, os projetos das carrocerias atendem aos requisitos normativos de conforto, segurança e ergonomia.

Abastece todos os mercados seguindo rígidas normas internacionais onde independente do idioma, é sinônimo de qualidade.

www.caio.com.br

CAIO
INDUSCAR



Com você, aonde for.

Show do ônibus

Luxo, conforto e segurança predominam na indústria europeia de ônibus e as tendências expostas na 60ª IAA apontam para o aumento da sofisticação e comodidade

Não foram apenas os caminhões que deram um show no 60º Salão Internacional de Veículos Comerciais de Hannover (ver matéria na pág.14). As carrocerias e chassis de ônibus também foram destaques na grande feira alemã, tanto nos dois pavilhões exclusivos para a categoria como, também, nos estandes das empresas fabricantes de veículos de carga.

O novo Starliner L, versão Premium da Neoplan, atraiu a atenção desde o primeiro dia aberto para a imprensa. De design arrojado, pára-brisa panorâmico que avança para o teto e balanço dianteiro avantajado, o Starliner L "continuará na vanguarda por dez

anos", nas palavras de Wolfgang Fahrnberger, presidente da Neoman Bus, empresa de ônibus do grupo MAN, que detém a marca Neoplan.

O grande impacto se deve ao design que introduz o conceito de cantos vivos. Ele combina curvas e arestas de maneira original, que lembra as faces de um diamante em um veículo de 13,9 m de comprimento, 2,55 m de largura e 3,9 m de altura. A área envidraçada confere ao interior um ambiente claro e elegante. "Os desenhos frontal e traseiro foram concebidos para dar ao veículo uma aparência escultural", acrescentou Fahrnberger.

O chassi MAN tem 3 eixos, com motor D 2876 LOH 20/21 CR, vertical, duas opções de potência 480 e 530 cv e torque de 2.400 Nm a 1.900 rpm. O posto do motorista em nível inferior aos dos passageiros é amplo e o acesso dos passageiros é feito pelas portas dianteira e central. Os itens de segurança completam a modernidade: estabilidade controlada por





**Lion's City urbano:
eleito o Ônibus do Ano 2005**

EPS, freios a disco eletrônicos EBS 2, velocidade MSC, Tempomat, que regula a distância por ACC ou LGS e faróis Bi-Xenon. (ver quadro de siglas na pág 39)

Outro destaque da marca foi o Lion's City versão urbana, eleito como o Ônibus do Ano 2005. Fahrnberger atribuiu a escolha a uma combinação de características positivas: novo conceito de construção TPES, piso baixo, novo posto de trabalho para o motorista, redesenhado para ser mais ergonômico, assentos afixados nas paredes laterais da carroceria para facilitar a limpeza do chão, vidros que avançam para o teto para aumentar a luminosidade interna, pneus extralargos; motor instalado na vertical, que permite mais assentos e ainda grande espaço interno.

Fahrnberger ressaltou também a facilidade de manobras e o moderno sistema de freios, que foram decisivos nos rigorosos testes feitos por especialistas para escolher o ônibus do ano. O modelo vencedor tem 12 metros, dois eixos, três portas, motor D 0836

**Starline L, da
Neoplan: aparência
escultural, graças
ao desenho frontal
e traseiro**



LOH 40 Common Rail Euro 4 de 280 CV e câmbio automático Voith D 854.5.

A DaimlerChrysler mostrou no seu estande de 11 mil

metros quadrados o modelo experimental Travego M de sua marca Evobus. Com 3 eixos, 12,82 m de comprimento, motor OM 457 LA e câmbio automático AS-Tronic da ZF, o modelo vem equipado com sistemas e dispositivos que serão incorporados no futuro. Caso do Tempomat com regulador de distância (ART), detector de obstáculo (SPA) e limitador de frenagem permanente (DBL).

As duas versões Citaro e Citaro Ü urbanos foram atualizadas para atender às novas normas européias como ajoelamento de série, assentos para deficientes e espaço para cadeira de rodas. A versão articulada ganhou dois cilindros hidráulicos de dupla ação, dispostos em diagonal, em substituição ao sistema de engrenagem e barra estabilizadora para melhorar a estabilidade.

Dos dez modelos Setra, outra marca da DaimlerChrysler, o destaque ficou para os quatro da série Comfort Class, sendo o urbano S 415 GT, o lançamento da feira. Com 12,2 m teve o balanço dianteiro aumentado para dar mais espaço de ingresso aos passageiros e mais conforto ao motorista. Seu posto é comparável ao de modelo rodoviário: assento confortável, porta objetos, sistema de ventilação com difusores em

**Citaro urbano: pronto
para atender as novas
normas européias**



Glossário de siglas

ACC – Adaptive Cruise Control Tempomat, sistema que mantém o veículo em distância segura do que vai à frente.

AdBlue – solução que provoca reação com os gases e transforma os óxidos nocivos em nitrogênio molecular e vapor de água.

ART – Tempomat com regulador de distância reduz a velocidade; um sensor de separação explora o espaço entre os veículos por ondas de radar

DBL – limitador de frenagem permanente que aciona o retardador em caso de velocidade superior à programada e nos declives acentuados

EGR – processo de recirculação dos gases de escape

ESP – programa eletrônico de estabilidade

LGS – Lane Guard System, ajuda o condutor a se manter atento à estrada e se “dançar” na pista, um alarme lhe chama a atenção

MSC – Maximum Speed

Control controlador eletrônico de velocidade

PM-KAT – tecnologia de filtro de partículas

Park Pilot – sistema de sensores que monitoram manobras sinalizando as distâncias dos objetos na traseira do veículo.

SCR - tecnologia de redução catalítica seletiva com pós-tratamento

SPA – controla por meio de câmeras as linhas que separam as vias e alerta o motorista com vibrações no assento.

TEPS – Twin Electric Platform System, nova estrutura elétrica dos ônibus, que faz interface entre chassi e carroceria



Travego: modelo experimental da Evobus

torno do assento, alavanca de câmbio em forma de joystick e monitores integrados para navegação.

A Mitsubishi Fuso, mais antiga fábrica de ônibus do Japão fundada em 1932 é desde março deste ano uma divisão da Área de Veículos Comerciais da DaimlerChrysler, que detém 65% de seu controle. Seu mais recente lançamento, em abril, é o ônibus urbano híbrido de piso baixo, que coloca a empresa em posição de vanguarda nesse desenvolvimento. Denominado HEV – Hybrid Electric Vehicle, reduz em até 90% as emissões de material particulado e em 66% de NOx e seu sistema de freios regenerativo contribui para reduzir em até 40% o consumo de combustível conforme a aplicação.



A Irisbus, marca de ônibus da Iveco apresentou entre sua linha de minibus, ônibus urbanos e rodoviários, o sofisticado Evadys versão turismo com motor Cursor 10 nas versões de 390 e 430 cv e o urbano Agora, com motor Cursor 8 de padrão de emissões Euro 5. Na categoria leve, a principal novidade é o minibus Daily com o novo motor 3.0 HTTP, de 166 cv Euro 4. O Moovy é um ônibus de uso interurbano, equipado com motor Cursor 8 e o GX117, um midibus com 9,3 m de comprimento, com motor Tector 6.

Além do novo Century (ver quadro na pág.41), a Irizar trouxe ao salão o Irizar PB, com disposição dos assentos 2+1, corredor mais largo, poltronas maiores e possibilidade de converter o interior aos assentos 2+2.

Parceira da Irizar, a Scania colocou em seu estande o Ônibus Turístico do Ano 2004, com chassi K124 EB. Disponível nas versões 4x2, 6x2 e 6x2*4 com 12 ou 15 m de comprimento, o chassi reúne conforto, segurança, operação confiável e

Diamond, da Temsa: estilo audacioso e amplo salão para 50, 52 ou 63 assentos

econômica graças ao perfil aerodinâmico e o motor de 12 l e baixo consumo. A parceria Scania-Irizar já dura dez anos e os veículos prontos das duas marcas circulam por 20 países onde os serviços de pós-venda são em conjunto, informa a Irizar.

A Volvo comemorou no salão o Jubileu do 9900, o mais luxuoso ônibus de turismo e primeiro produto do processo de renovação da marca. As mudanças resultam

de um trabalho conjunto do Departamento de Desenvolvimento da Volvo com a equipe German, do fabricante Drögmöller, adquirido há dez anos pela Volvo.

Essa exclusiva versão do Volvo 9900, lançada no último verão, traz entre os aperfeiçoamentos a transmissão I-Shift e o navegador por satélite. Baseado na plataforma TX e no motor de 12 litros e 420 cv, o ônibus está disponível em três comprimentos: 12 m 4x2, e 12,8 e 13,7 m no 6x2. Para o motorista são notáveis os aperfeiçoamentos em ergonomia, conforto, posto de trabalho ecológico e cinto de três pontas de série. O volante é novo, assim como parte do painel e os controles facilmente acessíveis. O Park Pilot, opcional, é um sistema de sensores que monitora as manobras e avisa o motorista com uma lâmpada verde se o objeto estiver a 1,5 m de distância, âmbar, se a distância for de 80 cm e vermelha, 40 cm. O 9900 vem equipado ESP e ACC opcional.

Fotos: Divulgação



A Temsa, da Turquia, lançou no 60º IAA, a sofisticada carroceria Diamond, desenhada por Bob Lee em estilo audacioso: pára-brisa panorâmico curvo contornado por perfis de alumínio, assim como as janelas laterais e a traseira. O pára-brisa avança sobre o teto permitindo melhor visão panorâmica aos passageiros. O posto do motorista foi desenhado em conformidade com as recomendações do professor W. Kraus, do German Coach e das associações européias BDO e ÖTV. O Diamond 13 tem 12,99 m e oferece 50 lugares para passageiros, a versão 14, 13,89 m e 63 assentos (3 estrelas) ou 52 (4 estrelas). O motor é o MAN Euro 3, a caixa ZF com retarder, os eixos MAN e a suspensão pneumática.

A Van Hool trouxe como novidade o TD927 Astromega double decker (foto 11), com três eixos, 14,10m, duas escadas para o piso superior, 89 assentos, motor DAF Euro 3 de 480 cv e caixa ZF AS-Tronic. Além desse, mostrou o T917 Altano, versão high-deck, que combina grande capacidade de passageiros com espaço de 14,58 m³ para bagagem; motor MAN Euro 3 de 460 cv e caixa de câmbio automática; o T916 Astron com mesmo motor e mesma caixa do Astromega; e o T916 CL de 13 m, interurbano com quatro assentos



dobráveis para abrigar cadeira de rodas e o A309, médio urbano, com 9,9 m e 2,35 m de largura.

A Solaris, da Polônia, trouxe para a feira duas versões do Urbino II, movido a gás e o low entry com piso baixo, que perdeu por um ponto (52 a 53), o prêmio Ônibus do Ano 2005 para o Lion's City da MAN, ficando em segundo lugar, lamentou Krzysztof Oszewski, diretor da empresa. Mas a grande novidade foi o Urbino III com low floor e aperfeiçoamentos no design pelo estúdio Fisch und Vogel Design, de Berlin. Internamente, o modelo ficou mais ergonômico, com cores que dão sensação de segurança e a iluminação suave torna o ambiente mais confortável. O compartimento do motorista recebeu soluções avançadas de conforto como de um ônibus de luxo para turismo.

Sem novidades na feira, a VDL, de Eindhoven, Holanda, trouxe o Magiq HD 139 (foto 13), de 13,9 m e 6x2/ HD 131, de 13,1 m, Mistral 70, Transit 2000, articulado, Midi Euro XL, micro sobre chassis Daily, Sprinter e VW LT. O grupo tem 60 empresas, 4.700 empregados, opera em 14 países nas áreas metalúrgica e de plástico, tendo faturado E\$ 486 milhões no primeiro semestre, 9% mais do que igual período de 2003.

Setra, da DaimlerChrysler:
joystick no lugar da alavanca de câmbio
e sistema de ventilação nos assentos

Em breve no Brasil

A Irizar apresentou no salão a nova versão de seu mais emblemático produto, o Century, como o estado da arte em ônibus rodoviário de médias e longas distâncias e para serviços turísticos e que em breve será produzido no Brasil. A atualização

desse produto lançado em 1991 resulta das sugestões de clientes e da experiência de 15 mil unidades distribuídas por 60 países, rodando milhões de quilômetros. "As mudanças representam o aperfeiçoamento de um modelo vencedor", informa a empresa.

A Irizar destaca entre as novidades: a mais espaçosa e conveniente parte dianteira para o acesso do motorista e dos passageiros; sistema de controle independente de temperatura; porte, altura interna, design do bagageiro, as cores, os tecidos do estofado, tudo combina com a inovação para o valor intrínseco do produto. A moderna área para o condutor tem os controles facilmente acessíveis garantindo uma direção confortável, segura e agradável, mesmo após horas de viagem.

Graças ao avançado design, que incorporou diferentes tecnologias e conceitos aerodinâmicos, o novo Century é ainda mais econômico; as melhorias tornaram mais conveniente o acesso aos itens de inspeção diária, a manutenção mais fácil e a reposição de um grupo de peças com custo menor, resultando em rentável retorno aos frotistas.

*Terminal de
integração:
investimento de
R\$ 14 milhões,
bancado pelas
operadoras*



Reconhecimento tardio

Passada a fase crítica inicial, o Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Florianópolis, implantado há um ano, começa a mostrar os primeiros resultados

Ronaldo Piovezan

O polêmico Sistema Integrado de Transporte - SIT implantado na capital catarinense, que sofreu contestações do Ministério Público e da OAB, além de protestos nas ruas, passa por ajustes e deverá ser mantido, independente da nova administração municipal a partir de 2005. A prefeita Angela Amin (PP-SC), que dedicou a maior parte de seus dois mandatos ao SIT, qualifica-o como "uma obra futurista, cujo reconhecimento virá com o tempo, embora vá exigir contínuo aperfeiçoamento".

De seu amplo e confortável gabinete

te no 10o andar, a Prefeita contempla o mar da Baía Sul e também duas de suas obras viárias: o Elevado Dias Velho construído para descongestionar o trânsito do centro e o Terminal de Integração Centro (TICEN), obra polêmica e emblemática de sua administração. Por esse terminal passam as linhas de ônibus diretas, semidiretas e paradoras que transportam 200 mil passageiros por dia provenientes de mais oito terminais.

Para viabilizar o SIT, foram investidos R\$ 18 milhões



em dois elevados com recursos federais. À Prefeitura coube viabilizar a malha viária e construir dois terminais no continente para futura implantação do sistema intermunicipal; e à iniciativa privada, a construção de sete terminais de integração na ilha, que custaram R\$ 14 milhões, o sistema de bilhetagem eletrônica, mais R\$ 8 milhões e a renovação da frota, outros R\$ 23 milhões.

Com 400 mil habitantes na ilha e no continente, Florianópolis antecipa o Estatuto da Cidade que estabelece sistema integrado de transporte a partir de 500 mil. A prefeita atribui as críticas à resistência natural às mudanças. A principal delas se refere à demora no percurso das linhas urbanas que variam de três a 51 km. "Há várias opções como linhas diretas e semidiretas, mas, para esperar menos tempo o usuário precisa conhecer os horários dos ônibus de transbordo", explica Angela.

O preço das tarifas (entre R\$ 1,00 e R\$ 2,60) provocou protestos da população e, principalmente dos estudantes, que queriam tarifa única e mais barata. Mas a prefeita diz que isso exigiria subsídio do Município. Para minimizar o impacto de um aumento na tarifa, dois projetos tramitam na Câmara dos Vereadores: concessão de isenção do ISS e subsídio de até 3% do faturamento do sistema para as linhas mais longas.

Parceria – Para o empresário Waldir Gomes da Silva, Presidente do Setuf, o sindicato empresarial do setor, a implantação do SIT só foi possível graças à parceria entre a Prefeitura e as empresas: "A cidade sofria com a precariedade da malha viária e com os congestionamentos", lembra ele. As sete empresas operadoras formaram um consórcio para participar do projeto e assinaram um contrato para opera-lo e mantê-lo por vinte anos. Esse acordo foi apoiado nas leis municipais, 033/1999, que permitiu a formação

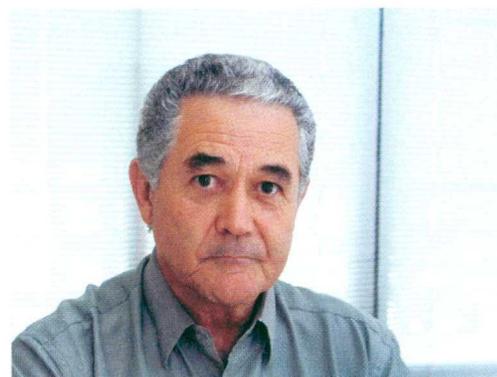
Waldir Gomes:
ganhos efetivos para a população com o SIT



Ângela Amim:
contrária aos subsídios e a favor da parceria público-privada

do consórcio e a organização da Cotisa, para construir e administrar os terminais por 20 anos; e a 034/99, que deu permissão às empresas trabalharem critérios de operação do sistema integrado. Os terminais serão incorporados ao poder público ao final do contrato.

Silva garante que há efetivos ganhos para a população com o SIT e exemplifica: "Antes, o usuário embarcava na Caieira da Barra do Sul e levava até 1h30 para ir ao centro distante 47 km. Com a integração e usando a conexão ideal, faz o mesmo percurso em uma hora". O sistema troncal evita a circulação de ônibus pelo centro da cidade, desafogando o trânsito. "Onde circulavam 400 ônibus hoje circula a metade e o restante fica nos bairros". A eficiência da integração e a rapidez alegada ainda encontra obstáculo na implantação da malha viária - caso da



Bilhetagem eletrônica

A implantação da bilhetagem eletrônica em Florianópolis foi realizada em paralelo à adoção do Sistema Integrado de Transporte e representou requisito essencial para viabilizar as operações. "A tendência é que a utilização crescente do 'Passe Rápido' torne-se comum e, em médio prazo, substitua todas as transações que envolvam a moeda", avalia José Aloísio Cavaliéri, da empresa Solução, responsável pela implantação do sistema. Entre os principais benefícios, a informatização dos processos utilizados para arrecadação, fiscalização e controle das empresas de transporte coletivo possibilitou a qualificação dos serviços prestados, diminuição das fraudes e maior segurança.

Os números do SIT

Na implantação do SIT, as empresas operadoras investiram cerca de R\$ 23 milhões na renovação da frota, com a compra de 35 ônibus articulados Volvo e 80 Mercedes Benz – mais de 90% equipados com ar condicionado e vidro fumê - que oferecem elevado padrão de qualidade ao sistema e conforto ao usuário. Confira no quadro abaixo, outros números associados ao SIT.

Terminais em operação:	9
Empresas operadoras :	7
Linhas em operação:	165
Frota em operação:	425
Idade Média da frota:	4,5 anos
Movimento médio mensal de passageiros:	4.079.827
Custo (por quilômetro):	R\$ 3,56
Custo final (por passageiro)	R\$ 2,34
Número de horários/mês:	12.922



Fotos: Jean Carlo Bastos

Integração eficiente: adoção do sistema troncal organizou a circulação dos ônibus

região Sul, que depende do término das obras de uma via expressa.

Segundo Silva, as empresas foram impedidas pela Justiça de corrigir as tarifas com base na planilha de custos por uma ação movida pelo Ministério Público. Ele conta que no início da implantação havia um acordo com a Prefeitura de elevar as tarifas em 15,9%. "A perícia judicial constatou achatamento das tarifas e um juiz estadual autorizou aumento de 28%, mas uma liminar concedida por um juiz federal em ação interposta pela OAB/SC impediu a aplicação de qualquer aumento". Com a tarifa comprimida, as empresas acumulam prejuízo médio mensal de 12% desde junho, assegura o presidente do Setuf.

50 km – Ele explica que as tarifas municipais são calculadas pela média da quilometragem rodada. As linhas chegam a ter 50 km e a tarifa é de R\$2,60, enquanto as intermunicipais, com percurso menor, cobram tarifa de R\$ 3,50, como a de Santo Amaro da Imperatriz ao centro da capital, com 32 km. Segundo ele, pela lógica, as linhas para o sul da ilha deveriam custar R\$ 3,70, e as para o Norte, R\$ 3,30.

A tarifa única defendida por alguns

candidatos a prefeito, segundo ele, não dá certo. "Sempre fomos defensores da tarifa múltipla, pois uma experiência de unificação realizada em 1983 causou desequilíbrio financeiro às empresas".

A defasagem tarifária é atribuída pelo empresário ao aumento no valor do óleo diesel de 97% em três anos e que tem peso de apenas 9% na planilha de custos, quando deveria representar 23%.

Para reduzir esse peso, a Associação Nacional dos Transportes Urbanos (NTU) e da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), buscaram apoio de 150 deputados federais para defender a redução de 50% no preço do combustível, o que permitiria baixar a tarifa em 10%. Outro pleito dos empresários é isentar o diesel de ICMS, que é de 17%.

As empresas pedem também que o INSS seja calculado sobre o faturamento como ocorre no agronegócio, e não sobre a folha, em benefício das tarifas. Além disso, esperam a aprovação pelos vereadores de Florianópolis da isenção do ISS e o subsídio de até 3% do faturamento do sistema para cobrir os custos das linhas mais longas.

A frota em circulação na cidade, com idade média em torno de quatro anos é composta por 425 ônibus. Do total, 266 são pesados, 114 médios e 45 são articulados; 80 têm ar condicionado e 21 são equipados com elevadores (ver quadro na página 39).

Sistema troncal

O conceito que rege o SIT é o tronco-alimentador, constituído por um sistema principal, localizado no centro da cidade, um complementar, com linhas paradoras de ligação entre terminais, e um sistema alimentador com as linhas de bairro. O engenheiro Jorge Alcides Cruz, Assessor Técnico da Núcleo de Transportes, diz que para implantar o sistema, a ilha foi dividida em sete regiões territoriais, com um terminal em cada uma, de forma a atender ao fluxo de usuários e à otimização das linhas. Quatro terminais foram denominados distribuidores (Canasvieiras, Santo Antonio de Lisboa, Lagoa e Rio Tavares) e três como de transferência (Centro, Trindade e Saco dos Limões). Com três tipos de linhas integradas, o sistema oferece flexibilidade de deslocamentos, sem a obrigatoriedade de passar pelo centro.

Outra vantagem, segundo Alcides, ainda pouco assimilada pelo usuário, é a integração tarifária com transbordo nos terminais. Se o usuário pagar a tarifa mais alta (R\$2,60) poderá fazer transbordos nos terminais para chegar ao destino, em vez de pagar duas passagens com trocas no meio do caminho (R\$2,15 mais R\$1,45, por exemplo).

Cruz defende o valor da tarifa pela qualidade do serviço.

Por isso, a Prefeitura espera atrair usuários de veículos particulares para o transporte coletivo. Para tanto, tem planos de construir estações próximas dos terminais.



Onde o Brasil prospera, tem Agrale.

 **AGRALE**

executiva

A prosperidade nunca vem sozinha.
Ela vem com um Agrale.



Faça hoje mesmo um Consórcio Agrale.

- Único consórcio de fábrica que entrega três diferentes linhas de produtos: caminhões, chassis/ônibus e tratores. Você escolhe o seu Agrale conforme a sua necessidade.

- Parcela de baixo valor proporcionada por grupos de 120 meses sem reduzir a velocidade de entrega do grupo. Você pode pagar quantas parcelas quiser. Você faz o seu prazo.



0800.642.0800

Atendimento de vendas

segunda a quinta: das 7h30min às 17h30min - sexta: até 16h

 **consórcio**
AGRALE

-  Antecipação na ordem indireta pode valer como lance.
-  Ótima opção para a compra de seu microônibus ou motor-home.
-  Seguro de quebra de garantia: sua segurança garantida contra eventuais inadimplentes do grupo.
-  Consórcio de fábrica: garantia de entrega pela Agrale.



www.agrale.com.br - www.consorcioagrale.com.br



Mega filial

A Transportadora Americana inaugurou as instalações da nova filial São Paulo, instalada na capital paulista. Fruto de investimentos próprios da ordem de R\$ 30 milhões, a nova unidade ocupa uma área de 36 mil m², sendo 15 mil m² de área construída. O mega terminal de cargas permite o carregamento simultâneo de até 54 veículos, em 48 docas, e sua capacidade instalada é de 400 mil despachos ou 21 mil toneladas por mês.

Troca de controle

A TDS Logistic, de capital canadense, foi adquirida pelo Grupo Yucaipa, fundo de investimento privado com sede em Los Angeles. Especializada em logística automotiva e com filial no ABC paulista, a TDS ganha recursos para continuar em expansão em mercados emergentes, disse Ron Burkle, sócio geral do grupo.

Gerência de ônibus

Luiz Caparelli assumiu a gerência de vendas de chassis de ônibus para a América do Sul e Caribe da Volvo em substituição a Bernardo Fedalto que foi para a área de caminhões. Caparelli, que respondia pela área de desenvolvimento de negócios ônibus tem 46 anos, é engenheiro mecânico e está na Volvo desde abril de 2000.

Mira Transportes

O Mira Transportes agregou mais 9 filiais a sua malha operacional. Todas estão situadas no interior de São Paulo, nas cidades de Campinas, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Birigui, Presidente Prudente, Bauru, Sorocaba, Santos e São José dos Campos.

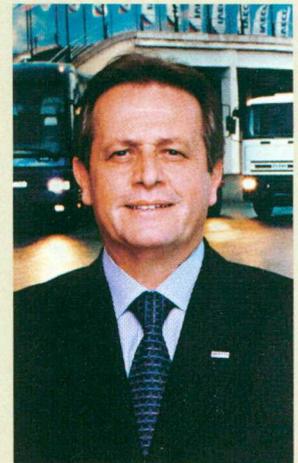
Logística unificada

A Viti-Vinícola Cereser e a Castelo Alimentos, do mesmo grupo, resolveram unificar a logística de distribuição. Para tanto, as duas empresas de Jundiaí (SP) construíram centro de distribuição integrado (CDI) para expedição de cargas para todo o Brasil. Para agilizar o serviço, as empresas adotaram o Siste-

Goduto na Iveco

Vicente Goduto Filho é o novo Diretor Comercial da Iveco no Brasil. O executivo ficará subordinado a Danilo Martelli, que até agora respondia pelas vendas em toda a América Latina. Com

35 anos de experiência na indústria automotiva, Goduto acumula passagens pela Ford e Co-fipe, concessionária Iveco em São Paulo.



Fotos: Divulgação

ma de Agendamento de Cargas para representantes e clientes das duas marcas, através de uma ligação 0800 com as transportadoras.

Falecimento

Gilberto Bernardes de Siqueira Gil, presidente interino do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Cargas no Vale do Paraíba (Sindivapa) faleceu no dia 8 de setembro.

Desempenho

O Banco DaimlerChrysler superou em setembro a meta de de-

sempenho para 2004, de R\$ 1 bilhão em novos negócios. O aumento da frota de ônibus de São Paulo e o crescimento do agronegócio são os principais responsáveis por esse desempenho.

Parceria

A Atlas Transportes fechou contrato para distribuição de embalagens de remédios da Box Print, uma das maiores indústrias gráficas do país. A Box Print tem quatro fábricas e uma produção de 1.750 toneladas de papel/mês e espera crescer 15% este ano.

economia
transporte

A mais completa fonte de informações sobre Custos e Preços do Transporte

www.economiaetransporte.com.br

AUMENTE A SUA FROTA SEM COMPRAR NENHUM CAMINHÃO.

CHEGOU O AUTOTRAC CAMINHONEIRO. A tecnologia de rastreamento via satélite chegou para o caminhoneiro autônomo. Com isso, ganha o caminhoneiro e ganham as transportadoras e embarcadores, que passam a contar com informação, logística e segurança nos caminhões que não fazem parte da frota própria rastreada. Além disso, os clientes da Autotrac conseguem, por meio da internet, localizar todos os caminhões equipados com o Autotrac Caminhoneiro, podendo contratá-los diretamente pelo sistema. Menos custos, mais segurança e a garantia do padrão de qualidade no transporte que você exige, sem precisar adquirir o equipamento de comunicação ou comprar e equipar um novo caminhão.



“ QUANDO A GENTE DIZ QUE UM VOLVO É MAIS SEGURO, NINGUÉM SE SURPREENDE. MAS QUANDO A GENTE MOSTRA A ECONOMIA E A RENTABILIDADE DO NOVO VOLVO VM, TODO MUNDO FICA DE BOCA ABERTA. ”

Sulaimen Bittar,
Diretor-Presidente do Grupo Masut.



VM

Com negócios ligados à comercialização de combustíveis, o Grupo Masut precisa de caminhões que reúnam segurança, economia e rentabilidade. Por isso escolheu a nova linha Volvo VM. A surpresa é diária: “Que o Volvo é o mais seguro, ninguém duvida. O que surpreende nestes novos caminhões é, primeiro, a economia, principalmente no consumo de diesel; depois, a rentabilidade. Pra você ter uma idéia, conseguimos carregar um tanque de 16 mil litros com quatro compartimentos, ou seja, mil litros a mais. Isso porque o Volvo VM tem a maior capacidade de carga da categoria”, diz o Sr. Sulaimen. E completa: “Eu recomendo o Volvo VM”.