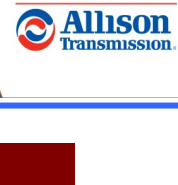


"Ônibus, acima de tudo, o veículo do futuro e da mobilidade"

www.revistaautobus.com.br

Todo dia trabalhamos para ajudar você a realizar melhor o seu trabalho



Oportunidade a todos

Quem já teve a oportunidade de sobrevoar uma metrópole depois das 18 horas, quando o sol já se foi e as luzes tomam conta do espaço urbano, experimentando ver as inúmeras vias arteriais e seu sangue (veículos automotores) se movimentando para todos os lados, num frenético ritmo de volta para casa ou a caminho dos estudos de moradores que passam horas preciosas dentro de seus veículos de transporte. Os congestionamentos e a imobilidade comandam a vida de milhões de pessoas, lhes dando em troca poluição, redução do tempo útil e gastos. Esses cenários estão presentes no palco das grandes cidades que deixaram de lado o investimento em transporte público, promovendo apenas condições favoráveis ao transporte individual.

O rápido processo de urbanização, principalmente no Brasil e em países latino-americanos, tem permitido que o uso do automóvel particular só cresça, enquanto que as redes de transporte coletivos e os serviços de ônibus, que se inserem nesse entrelaçamento, não acompanham na mesma velocidade o desenvolvimento das cidades. Aliás, é muito comum ver os ônibus em meio a um mar de automóveis onde não há interesse em modernizar o transporte público.

Replanejar as estratégias de crescimento, proporcionando maior qualidade de vida, com eficácia em seus serviços, é o que as cidades devem fazer para criar um ambiente sustentável, funcional, competitivo e favorável ao cidadão. Cidades inteligentes têm como premissa a aplicação de um transporte público evoluído, prioritário, integrado às tecnologias de tração dos veículos, informação e comunicação, aspectos fundamentais quando se pensa em futuro.

Uma mobilidade urbana com desempenho propicia oportunidades econômicas, acessibilidade às vários segmentos da cidade, espaços qualificados e equilibrados, além de cidadãos mais satisfeitos e saudáveis.

Apenas no Brasil são 70 cidades com população entre 200 mil e 500 mil habitantes; 17 entre 500 mil e um milhão; outras 11 com um milhão a cinco milhões e duas com mais de cinco milhões de habitantes, todas com suas necessidades operacionais para substituir essa carência de mobilidade. Precisam de soluções objetivas e práticas, com infraestrutura capaz de suportar demandas cada vez mais crescentes. O exemplo brasileiro pode fomentar o investimento em vários setores no sistema de transporte. Para isso, a sociedade e as administrações públicas têm que optar pela coerência nas ações. Apesar da crise financeira que domina o País neste momento, as cidades não podem parar.

O transporte coletivo sobre pneus tem um fundamental papel nessa questão, podendo dar sua contribuição positiva na forma de corredores exclusivos (BRT - Trânsito Rápido de Ônibus) que promovem velocidade aos veículos, acessibilidade e conforto aos usuários, além de reduzir os efeitos maléficos da poluição. E a indústria brasileira do ônibus tem ao seu alcance uma circunstância de negócios para seus modelos. Todos os envolvidos com a fabricação de ônibus no Brasil, com toda expertise que possuem, podem contribuir com modelos idealizados e de qualidade para cada tipo de operação, da menor até aquela com grandiosos volumes de passageiros. Como se vê, a oportunidade é para todos ou todas. Que saiba aproveitar quem melhor oferecer.



Transmilenio

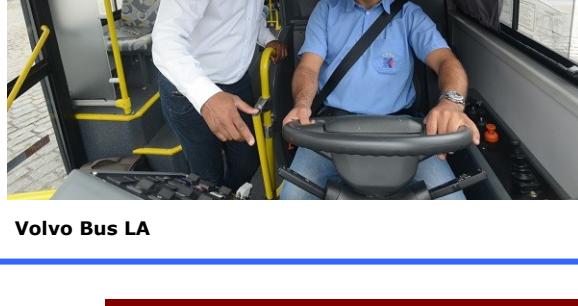
De acordo com o jornal O Estado de São Paulo, os serviços de ônibus urbanos da capital paulista já rodam com a mesma velocidade de antes da implantação das faixas exclusivas ao veículo. A velocidade média, em horário de pico (a tarde), é de pífios 15 km/h, muito pouco para um modal que deveria oferecer rapidez nas viagens. A cidade de São Paulo, depois de implantar mais de 380 km de faixas exclusivas, ainda não oferece condições adequadas e prioritárias ao seu sistema de ônibus. Os semáforos, na opinião de um especialista entrevistado pelo jornal, não oferecem prioridade aos ônibus, uma forma de reduzir o tempo de deslocamento.

A maior cidade da América Latina prepara seu novo edital de concessão dos serviços ônibus, objetivando uma modernização em todo o sistema.

Treinamento que faz a diferença

Para a operadora paulistana de ônibus Transkuba, o treinamento do motorista significa alcançar aspectos muito positivos pelo lado operacional, como melhorar as médias de consumo de combustível, reduzir os custos de manutenção, diminuir os acidentes de trânsito e aumentar a satisfação dos usuários. A transportadora, que possui 274 ônibus, sendo 48 da marca Volvo, está sempre atenta na formação própria de seus condutores, seguindo sua filosofia que prioriza a segurança no trânsito, o conforto dos passageiros e a economia de combustível.

A Volvo Bus contribui com a atualização dos métodos da Transkuba por meio de seu programa de instrução de mecânicos e motoristas, além da oferta de veículos e tecnologias modernas, permitindo assim que a operadora tenha sucesso em seus objetivos administrativos e operacionais. Essa preocupação visa aprimorar ainda mais a forma como se faz transporte coletivo em uma cidade grande, como é São Paulo.



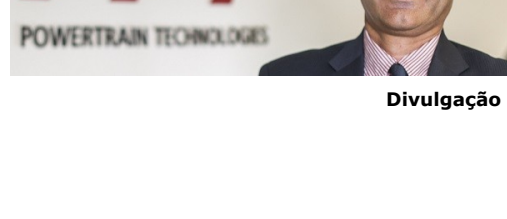
Volvo Bus LA

FPT com novo presidente

A FPT Industrial tem novo presidente para a América Latina. Marco Aurélio Rangel assumiu seu novo cargo com alguns desafios pela frente, entre eles a ampliação das vendas dos motores a gás natural para aplicação no segmento de ônibus na América Latina.

O executivo pretende manter o crescimento sustentável por intermédio do lançamento de novas tecnologias, oferecendo flexibilidade de aplicações e atendimento personalizado às necessidades dos clientes.

Com 45 anos, esse engenheiro mecânico tem 23 anos de experiência no setor industrial veicular, passando por importantes marcas como Cummins, Volvo e Terex.



Divulgação

Testes com ônibus movido a hidrogênio atingem marca acima da prevista

A tecnologia da célula a combustível para a geração de eletricidade e tração de ônibus urbanos é uma das reais alternativas quanto a uma nova matriz energética destinada ao transporte público. A evolução desse conceito tem-se revelado promissora. A Administração Federal de Trânsito (FTA) dos Estados Unidos, em conjunto com a National Fuel Cell Bus Program (NFCBP), revelou recentemente que os 12 ônibus movidos pela tecnologia em uso pela AC Transit, na região da Baía de São Francisco, Califórnia, alcançaram 19 mil horas de operação (algo como cinco anos de utilização), sem ter apresentado qualquer defeito, excedendo as expectativas de durabilidade e confiança quanto a inovação. O NFCBP tinha estabelecido 18 mil horas para o ano que vem.

Agora, a meta é atingir as 25 mil horas de uso. Uma nova geração de célula a combustível já está sendo desenvolvida objetivando a redução de custos e o aumento de sua vida útil.



A apresentação dos resultados operacionais dos ônibus teve participação da Calstart, uma organização sem fins lucrativos que fomenta o desenvolvimento e o maior uso das tecnologias limpas no transporte urbano.

Foto - Divulgação/Calstart

Exqui.City para a Martinica

A fabricante belga de ônibus Van Hool irá fornecer 14 unidades de seu modelo inovador Exqui.City, desenvolvido com requintes para o transporte urbano da Ilha da Martinica, nas Antilhas Francesas (Caribe).

O sistema de transporte coletivo local optou pela tração híbrida como forma de redução das emissões poluentes. O veículo produzido pela Van Hool tem a configuração biarticulada (24 metros), equipada com a tração híbrida de série (diesel/elétrica) da Siemens e motor a diesel da Cummins.

O Exqui.City combina a flexibilização do ônibus com a eficácia dos sistemas metroferroviários, incorporando uma identidade visual e funcional que promove maior conforto e requinte aos passageiros.

Para a Van Hool, a propulsão alternativa, o interior com detalhes elegantes e funcionais e o design externo modernos foram aspectos atrativos para que o transporte da Martinica escolhesse o modelo Exqui.City.



Fotos - Van Hool

Modelo elétrico da Irizar para o mercado europeu

A fabricante espanhola de ônibus Irizar revelou que está produzindo oito novas unidades do modelo elétrico i2e, sendo dois para Londres e seis para Marselha, na França. De acordo com a empresa, a eletromobilidade urbana é a oportunidade para que seu veículo elétrico alcance sucesso em diversas cidades do mundo que optam por um transporte público amigável com o meio ambiente.

O ônibus pelo retrovisor do progresso

Ele foi o último ônibus estrangeiro importado pelas operadoras brasileiras a rodar na Rodovia Presidente Dutra. Produzido pela fabricante norte-americana *Flexible*, com seu design moderno, e conceito de "Two Level" (dois pisos), o modelo *Vista Liner* foi adquirido pelo Expresso Brasileiro em 1956 para concorrer com os GM Coach, da Viação Cometa, na linha São Paulo - Rio de Janeiro.

Dos 30 comprados, apenas dois foram utilizados, sendo que o restante ficou retido na alfândega do porto de Santos por muito tempo.

Sua motorização padrão era Cummins, mas os que vieram para o Brasil, a pedido do EBVL, receberam o bloco da marca Detroit Diesel, modelo 6-71 de 210 cv de potência.

A suspensão do veículo possuía um sistema de barras de torção e borrachas chamada de *Torsilastic*, promovendo maior conforto. Mas, era necessário fazer um ajuste em sua catraca, que acabava cedendo, após uma viagem de ida e volta ao Rio. Este problema crônico só foi sanado quando foram adaptadas as bolsas pneumáticas de suspensão usadas nos ônibus Scania Vabis.



Com um desenho externo atraente para a década de 1950, o *Vista Liner* da *Flexible* (isso mesmo, sem e) poderia concorrer de igual para igual com os GM Coach da Viação Cometa pela Via Dutra de outrora. Poderia!!

Foto - Tony Belviso



20º CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
IX INTRANS
EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
SANTOS-SP | 23 A 25 DE JUNHO DE 2015

Realização: ANTP

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

<https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/72324959776433?fref=ts>

Editor - Antonio Ferro
Jornalista responsável - Luiz Neto - MTB 30420/134/59-SP

contato@revistaautobus.com.br ou ligue para 11 99832 3766