

"O ônibus deve ser inovador, inteligente e ter prioridade"

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO
E SOFISTICAÇÃO**



Operadora turística carioca com novos micro-ônibus

A operadora Transporte e Turismo Real Brasil Ltda., uma das principais da área de fretamento rodoviário do Rio de Janeiro, adquiriu 23 novos micro-ônibus, com carroçarias Senior da Marcopolo e chassis Mercedes-Benz. O destaque fica por conta das características do modelo, o que segundo a encarroçadora gaúcha, tem um menor custo operacional e mais fácil manutenção entre os modelos comercializados no mercado nacional, sendo desenvolvido para garantir maior conforto e segurança.

Os veículos da operadora carioca possuem capacidade para transportar 24 passageiros em poltronas do tipo Executiva 910 Soft, com cinto retrátil de três pontos e sistema de ar-condicionado. Além disso, a carroçaria atende as Normas Europeias (R66) com anéis estruturais antismagamento e conta com porta de acesso pantográfica e vidros colados para aumentar o conforto interno.



Imagem - Douglas de Souza Melo



PERFEITO PARA COMPRAR AGORA

Plano de manutenção Azul incluído por 1 ano*

Por: **R\$ 390.000,00**

Oferta válida para o mês de julho. *O Plano Azul inclui mão de obra das revisões e trocas de óleo e filtros.



Exemplo argentino

O jornal argentino La Nacion divulgou há poucos dias que o Governo Federal da Argentina irá promover uma licitação para a aquisição de uma frota com 400 ônibus elétricos que serão distribuídos para algumas cidades, com prioridade para aquelas que tenham algum sistema de transporte rápido de ônibus, do tipo corredores para BRT.

Ainda, de acordo com o jornal, uma nota da agência oficial de comunicação Télam revela que, caso a fabricante que vencer o certame for estrangeira, deverá instalar uma unidade produtora dos ônibus e da tecnologia da tração elétrica em solo argentino. Essa iniciativa é da Administração Pública Nacional da Argentina com o objetivo de promover uma indústria de primeiro mundo, sustentável e de vanguarda.

A licitação envolve os ônibus com propulsores totalmente elétricos a bateria, com autonomia entre 200 e 250 km, seus sistemas de recarga e dotados de piso baixo. Como se vê, nosso país vizinho larga na frente quando a questão é um ambiente urbano mais favorável à saúde pública. O exemplo argentino é a oportunidade para que o segmento produtivo de ônibus da América Latina evolua ainda mais com o crescente uso da tecnologia e dos conceitos ecologicamente corretos.

Com certeza, o Brasil pode contribuir em muito com um transporte público limpo por meio de algumas montadoras de ônibus aqui instaladas e que dominam a tecnologia da eletromobilidade. Resta também a promoção de iniciativas iguais para nós mesmos, com projetos bem elaborados por gestões públicas eficientes, que defendam a causa ambiental nas médias e grandes áreas urbanas.



A Argentina dá um passo a frente com o anúncio para a aquisição de ônibus elétricos urbanos

Imagem ilustrativa

Recurso para o combate de fraudes

Combater as fraudes nos serviços de ônibus urbanos por meio da biometria facial, objetivando o equilíbrio financeiro do sistema, é a saída dos operadores para se alcançar resultados positivos. Márcio Pacheco, diretor executivo da Guarupass (Associação das Concessionárias de Transporte Urbano de Passageiros de Guarulhos e Região), destacou que em aproximadamente 20 dias de utilização do sistema de biometria nos serviços de transporte em Guarulhos foram encontrados 8.763 usos indevidos, de um total de 77 mil eventos analisados. "Sabíamos que a fraude existia, mas nos surpreendemos com o volume", disse o executivo.

A frota de Guarulhos é de 1.500 ônibus, sendo que 900 estão equipados com o sistema da biometria facial, controlando os cartões que oferecem isenção ou desconto na tarifa: Bilhete Sênior, Especial, Escolar e o Bilhetezinho (para crianças até 6 anos).



Sistema de biometria facial desenvolvido pela Empresa 1

Foto - Divulgação

Imagens de um passado tecnológico

A iniciativa brasileira em adotar o terceiro eixo em ônibus rodoviários já vem de longa data. A Viação Itapemirim, por intermédio de seu fundador Camilo Cola e de um competente setor de engenharia, promoveu as primeiras ações ainda nos anos de 1970 para que o equipamento permitisse a construção de um veículo capaz de suportar mais carga.

O primeiro desenvolvimento foi em um modelo monobloco O326 da Mercedes-Benz (protótipo), conforme o leitor pode ver pelas imagens. A novidade, até aquela data só vista em alguns ônibus estradeiros norte-americanos, deu a largada para a idealização de versões maiores de ônibus, sendo seguida por outras fabricantes de ônibus do Brasil.

A transportadora capixaba começou a produzir seus chassis em sua sede, na cidade de Cachoeiro de Itapemirim. De lá, os veículos seguiam até a Ciferal Rio, onde foram encarroçados os primeiros Tribus, modelo inovador. A encarroçadora catarinense Nielson passou também, algum tempo depois, a receber os chassis, tornando-se uma operadora de sucesso de longa data com a Itapemirim. Além dos chassis próprios, a montadora ainda se destacou no cenário nacional do transporte ao desenhar e construir seus próprios veículos (chassis e carroçarias).

Outras inovações da transportadora, como o uso do ar-condicionado e na promoção de serviços diferenciados, marcaram uma época para que o passageiro realizasse viagens mais cômodas.

Se tudo começou com uma adaptação promovida por um empresário de visão, hoje o ônibus rodoviário com o terceiro eixo é muito comum nas estradas. Até nas cidades brasileiras é possível ver o componente em veículos com maior capacidade de transporte.



O pioneirismo do terceiro eixo no Brasil pode ser creditado à Viação Itapemirim

Imagens - Arquivo Itapemirim

Carroçaria com estrutura diferenciada

A encarroçadora paulista Caio Induscar, atendendo ao pedido de seu cliente chileno Link Service da Apache de Rancagua, localizada na região em aço inox, vedação especial e proteção anticorrosiva em vários itens da carroçaria.

Os veículos, já em uso, estão transportando funcionários de empresa de extração de cobre em áreas que possuem muita poeira e resíduos altamente corrosivos. De acordo com a encarroçadora, a Caio Vip foi o modelo escolhido por agregar robustez, facilidade de manutenção e durabilidade, itens conhecidos pelo cliente que já possui outros veículos da marca Caio.



Foto - Divulgação

Novidade MAN na IAA 2016

Na IAA Hanover 2016, maior feira mundial de veículos comerciais que acontecerá em setembro próximo, a MAN Truck & Bus irá apresentar seu futuro projeto envolvendo uma nova plataforma para ônibus urbanos elétricos, com um conceito de recarga rápida para a tração elétrica (de baterias). Após sua bem sucedida experiência com a tração híbrida (diesel/eleticidade), chegou a hora de desenvolver uma versão totalmente elétrica visando uma mobilidade limpa.

Até 2020, a montadora alemã concentrará seus esforços para oferecer sistemas rápidos de recarga elétrica (pantógrafos instalados nos pontos de ônibus e também nas garagens, com um modelo mais demorado. A ideia é utilizar a versão do Lion's City, com 12 ou 18 metros de comprimento, tracionada por um propulsor elétrico.

As cidades preocupadas em oferecer um transporte público sem emissões poluentes buscam na tecnologia a solução para seus problemas ambientais. São oportunidades que os principais nomes mundiais produtores de ônibus não estão deixando passar. Além da eletromobilidade, a MAN também disponibiliza para o ambiente urbano uma linha de ônibus equipados com a motorização a gás natural ou biogás.



A MAN pretende entrar no mercado dos ônibus elétricos visando atender aquelas cidades que buscam melhor equilíbrio ambiental em seus desenvolvimentos

Foto - MAN Truck & Bus

Agora você pode acompanhar a revista AutoBus no Facebook

<https://www.facebook.com/pages/Revista-AutoBus/723249597767433?ref=ts>

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

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

Revista AutoBus

www.revistaautobus.com.br