

"Ônibus é sinônimo de mobilidade eficiente"

www.revistaautobus.com.br

Paradiso 1800DD

**CONFORTO
E SOFISTICAÇÃO**



Curitiba renova sua frota de biarticulados

Os primeiros ônibus da tão esperada renovação do sistema de transporte urbano de Curitiba, PR, estão encomendados. 25 unidades do chassi biarticulado Volvo Gran Artic foram adquiridas pelas operadoras de ônibus da cidade. Em nota, a montadora destaca que seu maior modelo tem presença destacada no sistema de transporte de Curitiba.

A versão biarticulada foi inventada pela Volvo especialmente para atender uma demanda da cidade, nos anos 90. Desde então, ela se especializou neste tipo de veículo, conquistando liderança absoluta neste mercado com uma tecnologia única de motor central, que traz capacidade e conforto superiores. Em toda a América Latina operam 700 unidades, sendo 100% da marca.

O chassi B340M Gran Artic é o destaque comercial, sendo considerado a última geração de veículos da marca, com avançadas tecnologias de segurança e conforto. "O motor, o comportamento dinâmico no rodar e a eletrônica embarcada estão muito melhores nesta nova versão. Os passageiros e motoristas vão sentir a diferença.", enfatizou Gilberto Vardânega, diretor comercial de ônibus da Volvo no Brasil. A configuração do veículo para Curitiba tem 28 metros de comprimento, com capacidade para 270 passageiros. Caso seja necessária, a montadora ainda tem uma versão com 30 metros e capacidade de 300 passageiros.

Outro destaque ficará por conta das novas carrocerias que serão utilizadas nos novos veículos, com novo design externo e melhorias no espaço interno, iluminação, portas, entre outras características. "Nossos veículos permitem aproveitamento total do espaço interno para transportar mais pessoas. Além disso, com o motor central o motorista não fica exposto diretamente a ruído e calor, que são um problema em veículos com motor grande como os biarticulados. O motor central é uma configuração que só a Volvo tem e que nos permitiu conquistar a confiança de todos os mercados que operam biarticulados na América Latina e em outros continentes", assegurou Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

Os novos ônibus foram financiados pela Volvo Financial Services, braço financeiro da marca.



Imagem - Divulgação

Banco Mercedes-Benz no Refrota

Um importante financiamento para a operadora paulistana Vip Transportes Urbano deu o tom positivo para o Banco Mercedes-Benz no final de 2017. De acordo com a instituição, esta é a maior negociação realizada nesta modalidade por um banco privado e a primeira destinada para uma empresa da capital paulista.

São 112 novos ônibus financiados pelo programa Refrota. Líder no segmento de financiamento de ônibus, o Banco Mercedes-Benz vê no Refrota condições bastante atrativas. "A Mercedes-Benz é líder no segmento de ônibus urbano e o Banco tem em seu portfólio as melhores opções de negócios para os clientes. Essa operação com a Vip Transportes Urbanas confirma a credibilidade da instituição em garantir produtos sob medida para o comprador da marca", disse Diego Marin, diretor comercial do banco.

O Refrota 17, (Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano) pode financiar a compra de cerca de 10 mil ônibus. Para essa iniciativa, o governo federal destinou R\$ 3 bilhões para o ano de 2017, montante proveniente da captação dos recursos do FGTS. Podem participar empresas do setor privado, denominadas concessionárias ou missionárias, que trabalham com transporte público coletivo urbano. O programa contempla veículos do sistema de transporte sobre pneus: micro-ônibus, miniônibus, midiônibus, ônibus básico, Padron, articulado e biarticulado. De acordo com o Ministério das Cidades, hoje o sistema de transporte coletivo conta com 107 mil ônibus e mais de 30 milhões de usuários por dia.



Diego Marin

Além de seu braço financeiro de operações, a Mercedes-Benz também está comemorando os números positivos de 2017. A montadora anunciou que alcançou a marca de 6.007 ônibus vendidos, sendo 51,1% de market share, segundo a Anfavea, que é a Associação Nacional das Fabricantes de Veículos Automotores. "Esse resultado é um prêmio para todos os nossos colaboradores e parceiros, que se empenham para oferecer o melhor produto aos clientes. Os números provam que somos uma marca desejada e cada vez mais reconhecida nos mercados interno e externo", ressaltou Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

O executivo ainda destacou que, considerando os mercados interno e externo, foram comercializados cerca de 35.000 veículos durante ao ano passado. "Este resultado é bem expressivo, especialmente porque 2017 ainda foi um ano de baixos volumes de vendas e os sinais de retomada do crescimento aconteceram somente nos últimos meses do ano. Ou seja, a liderança aconteceu num mercado extremamente competitivo, desafiando as marcas na oferta do melhor produto, o que é decisivo na hora de fechar o negócio", observou Schiemer.

Em nota, a montadora informou que realizou grandes negócios em dezembro de 2017, com 1.000 chassis para a renovação de frota em várias empresas do Grupo Constantino, entre urbanos e rodoviários, e 905 micro-ônibus LO 916 para a Secretaria da Saúde de Minas Gerais, totalizando o volume acima de 1.900 unidades vendidas apenas no último mês do ano.



Imagem - Divulgação

Transportadora carioca interrompe sua operação

Tradicional empresa de ônibus urbano do Rio de Janeiro, a Transporte São Silvestre é mais uma vítima da crise financeira que atinge o sistema de transporte coletivo da capital fluminense.

De acordo com o Rio Ônibus, entidade que congrega as operadoras de ônibus da cidade, desde o início de 2017, há um alerta para as consequências do congelamento da tarifa, decidido pela prefeitura carioca em janeiro do ano passado, e das duas reduções no valor da passagem, determinadas pela Justiça. A São Silvestre, que vinha tentando manter a operação desde o início de dezembro, operava 15 linhas entre a Zona Sul e o Centro e empregava mais de 500 rodoviários.

Em nota, o sindicato enfatiza que a defasagem da tarifa tem acentuado a crise do sistema de ônibus do Rio. Sem o reajuste, previsto no contrato de concessão, as empresas perdem gradativamente a capacidade de investir em manutenção e renovação da frota, além de enfrentarem dificuldades para cumprir com obrigações trabalhistas. Atualmente, 12 empresas enfrentam sérias dificuldades financeiras em razão da crise. Juntas, elas empregam cerca de sete mil trabalhadores e operam 114 linhas.

Ainda, conforme o Rio Ônibus menciona, em 2017, outras seis empresas enfrentaram paralisações de rodoviários por conta das dificuldades de pagamento de salários e do 13º. Além da São Silvestre e da Santa Maria, seis empresas pararam de rodar na cidade do Rio desde 2015: Algarve, Andorinha, Bangu, Rio Rotas, Top Rio e Translitorânea. Ao todo, mais de 2,4 mil rodoviários foram demitidos, informou o sindicato.

Como se vê, a falta de seriedade no trato para com o transporte público por parte das gestões municipais, tem levado à solvência os sistemas tão importantes para o desenvolvimento urbano, como é o caso do ônibus.



Imagem - Arquivo AutoBus

Motorização dianteira e transmissão automática

Alguns elementos podem promover ao chassi de ônibus urbano com motorização dianteira uma certa modernidade. É o caso da transmissão automática Allison T270 (equipada com retardador de torque para prolongar a vida dos freios) presente no modelo OF 1621 da Mercedes-Benz. Tal veículo foi pensado para o mercado argentino de ônibus urbano. Para a fabricante da tecnologia, os condutores da atualidade, menos familiarizados com modelos manuais, se veem beneficiados com as versões totalmente automáticas, que são mais fáceis de operar. Mesmo os mais experientes se beneficiam de um manuseio mais preciso e seguro, com maior conforto.

Outro conforto observado é que sua transmissão automática utiliza o conversor de torque para transferir a potência e o torque do motor para as rodas, requerendo somente trocas periódicas de fluidos e filtros para manter o máximo rendimento. No caso de caixas manuais e as automatizadas, elas dependem do embreagem, que se desgasta com o tempo e requerem maior tempo de inatividade do veículo para a sua manutenção. O retardador hidráulico da T270 reduz ainda mais o tempo de inatividade, aumentando em até quatro vezes a vida útil dos freios.

Durante o processo de desenvolvimento do ônibus, a parceria entre a Mercedes-Benz e Allison destacou os vantajosos operacionais e econômicos alcançados no período de testes. O veículo foi utilizado pela Nueva Metropól na rota entre José C. Paz e Saavedra e após 168.000 km rodados, suas lonas dos freios traseiros ainda tinham 1,3 mm de material frenante. Para percorrer essa mesma distância, uma versão com transmissão manual teria feito os seguintes trabalhos de manutenção: seis trocas de lonas e duas trocas de tambor para os freios traseiros, duas trocas de embreagem e cinco trocas de óleo lubrificante.

Ainda, de acordo com a Allison, considerando os custos estruturais, de pessoal, de logística e de peças para uma frota, a manutenção entre um ônibus equipado com uma transmissão manual comparada com um que tem transmissão automática com retardador é significativa: os automáticos geram economias anuais de US\$ 4.277 por unidade, o equivalente a US\$ 25.662 em seis anos - ou mais de US\$ 2,5 milhões para uma frota de 100 unidades.



Imagens - Divulgação

BYD fornece ônibus articulado elétrico para Oslo

A cidade de Oslo é a primeira da Europa a colocar em operação o ônibus articulado elétrico produzido pela marca chinesa BYD. As duas unidades foram fornecidas ao operador Nobina para serem utilizadas nas rotas 31 e 31E, com 50 mil passageiros diários.

Para a direção da Nobina, há uma expectativa muito positiva quanto a operação dos ônibus 100% elétrico para promover uma nova forma de transporte público, mais limpo e silencioso, contribuindo com inovações para um ambiente urbano melhor na capital norueguesa.



Imagem - Divulgação

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