

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 286 - NOVEMBRO 1987 - Cz\$ 90,00



Editora TM Ltda

**Vitória,
o novo
urbano da
Caio**



Mais novidades da Transpo

BALANÇAS

Guerra à sobrecarga

COURIER

Para quem tem pressa



Entre as novidades: frente chanfrada, vidro dianteiro e grade frontal inteiriços



As poltronas têm vão inferior livre

Vitória chega para inovar trazendo detalhes do Squalo

A Caio produziu três unidades do Vitória e já os distribuiu a empresas clientes para serem submetidos a testes de desempenho, funcionalidade e resistência. Só depois de corrigidas as eventuais falhas e adequada a linha de montagem para os novos gabaritos da fábrica de Botucatu (SP), a nova carroçaria entrará em produção. Até lá, terá passado o primeiro semestre de 1988. A substituição do Amélia, no entanto, será gradativa, para atender aos interesses dos clientes, assegura Cláudio Regina, diretor administrativo da empresa.

Nelson Mitake, chefe do Departamento de Design, trabalhou um ano na atualização da carroçaria do urbano, aproveitando da experiência adquirida com o Squalo, "modelo que tem a melhor penetração aerodinâmica do mercado nacional. Aproveitando a simplicidade do desenho e tentando aliar a forma à funcionalidade, foram reduzidos os componentes e melhorada a ergonomia, oferecendo maior segurança aos passageiros", diz Mitake.

A frente, chanfrada como o Squalo, o vidro dianteiro inteiro e laminado, a grade frontal integral, bem como a inclinação para trás e o



Botão para campainha de parada

arredondamento das linhas diferenciam o Vitória do Amélia. Mas, Ruggero Cardarelli, diretor Industrial da Caio, destaca as vantagens da melhoria da penetração aerodinâmica, da ventilação do motorista, a maior visibilidade e a facilidade de manutenção, como conseqüências dessas mudanças, além do avanço das linhas que, acredita, acabarão sendo incorporados no futuro pelas demais ancarroçadoras. "Assim aconteceu com o vidro inteiriço traseiro, lançado por nós no modelo Gabriela. Muito criticado a princí-



A porta de folha única é opcional

pio, acabou adotado por todo o mercado", lembra.

Internamente, o ônibus sofreu várias modificações. O painel, tipo satélite, foi redesenhado para melhorar o acesso do motorista aos instrumentos; a central elétrica ficou protegida na parte interna, próxima ao motorista, saindo da proximidade da carroçaria, vulnerável a qualquer colisão; o capô foi redesenhado, reforçado e protegido para vedar melhor o ruído e o calor para o motorista. Sua área também foi reduzida para facilitar o acesso do motorista e

descida dos passageiros; as lâmpadas fluorescentes foram deslocadas para os cantos do teto; o fio da campainha foi substituído por botoões instalados nos balaústres; as caixas de pistão também foram redesenhadas para conjugar com o estilo interno do salão; as poltronas individuais têm novo desenho, com opção de revestimento plástico, com vão livre na parte inferior para facilitar a limpeza.

As portas ficaram mais largas, variando de 85 cm a 1,20m, com folha única ou dupla. O exemplar exposto na feira foi montado com 46 poltronas deixando espaço para quarenta passageiros em pé. Cada poltrona dispõe de uma alça em alumínio fundido para amparo de quem viaja em pé, mas a Caio já está procurando fornecedores de plástico resistente para baratear o custo desse item.

Volks com motor Cummins no mercado até junho

O caminhão 16-210, com motor Cummins 6CT turbinado, que a Volkswagen mostrou na feira, só chega ao mercado dentro de um ano, afirmou Antonio Dadalti, gerente de Marketing da montadora, mas o quatorze toneladas, versão brasileira do 13-210, que a empresa exporta para a Paccar, nos Estados Unidos, chega antes, ainda no primeiro semestre, como informam alguns fornecedores. A meta de produção ainda não está definida, mas Dadalti afirma que a empresa pretende conquistar 30% do mercado dos médios que hoje representa 8% do total do mercado de caminhões, dividido entre a Mercedes-Benz com o 1519 e a Ford, com o Cargo.

Quem não entende o entusiasmo com esses lançamentos é a Cummins, que, finalmente, consegue ingressar no mercado automotivo. Além dos caminhões semipesados da Volks, o motor Cummins está equipando o novo ônibus padron da Mafersa (M-210). Afora isso, a Cummins está oferecendo seus motores mais pesados (série N) para repotenciar o Fiat 190, além dos da série C para caminhões e ônibus médios.

Roberto Cordaro, diretor de Vendas da Cummins anuncia para 1988 a produção de 4 500 motores, contra os 1 500 previstos para até o final deste ano. "Isso já estava nos nossos planos, para atendimento de contra-



FOTOS: Marcelo Vigneron

O 16-210 chega no segundo semestre como parte de uma família versátil

tos anteriormente firmados com a Volkswagen mais o fornecimento para a Turquia de seiscentas unidades do motor série C, além do consumo interno que começa a crescer. Estamos classificando o ano de 1988 como o ano automotivo da Cummins, pois, do total a ser produzido, três mil serão para aplicação em veículos e os 1 500 restantes, para uso industrial", completa Cordaro.

VANTAGENS – Com eixo dianteiro dimensionado para seis mil quilos, o 16-210, segundo Dadalti, está com o problema resolvido até a cabina. "Daí pra trás, é uma questão de evolução da produção e do mercado. O motor permite uma gama enorme de variações e pode chegar até a 250 cv com *intercooler*, possibilitando a construção de um veículo 6.4 para até 35 toneladas.

O modelo em exposição na feira tem longarinas retas, sem rebaixos na suspensão, que é dimensionada para dezesseis toneladas. Com molas longas, amortecedores e barra estabilizadoras, a suspensão pode ser em diferentes versões, inclusive com uma própria para adaptação de terceiro eixo.

Mas o grande trunfo dessa família de caminhões, na opinião de Dadalti



A cabina é a mesma do canavieiro

é o motor da série C, de 8.3 litros dos mais modernos existentes no mercado mundial." Concebido com avançada tecnologia é dos poucos que foi submetido a cálculo finito. Seu peso é o mesmo do motor de seis litros, porém o rendimento é muito superior. Seu consumo é comprovadamente 20% menor. É um motor que tem 40% das peças móveis e apenas uma correia. Internamente, só tem engrenagens. Além de tudo isso, foi preparado para atender à legislação americana que é rigorosa no controle de emissão de gases."

A assistência técnica não será problema, assegura não só Dadalti, como a própria Cummins, que promete a ampliação até 1990 para 150 dos pontos de atendimento em todo o