

Volvo

Eu Rodo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ♦ 2006 ♦ ANO XX ♦ Nº 108

UM NOVO TEMPO

Com 1.779 articulados Volvo, novo sistema de transportes de Santiago investe na melhoria da qualidade de vida dos seus 6,5 milhões de habitantes. É uma das maiores vendas de ônibus do planeta



VOLVO

Serviços Financeiros

Através de **Financiamentos, Consórcios, Seguros e Leasing**, a Volvo Serviços Financeiros oferece as melhores soluções para você adquirir e proteger caminhões, ônibus e equipamentos de construção. E você ainda tem à sua disposição o Volvo Express - um exclusivo portal eletrônico de serviços financeiros. Entre em contato com uma de nossas Concessionárias e descubra como é fácil conquistar um Volvo.

LINHA DIRETA VOLVO SF

0800-413033

www.volvo.com



VOLVO SERVIÇOS
FINANCEIROS.
SOLUÇÕES
EM MOVIMENTO.



Leitura Rápida

a revista em duas páginas

Transantiago

opera com Volvo

A capital do Chile inaugurou um moderno e avançado sistema de transporte coletivo, que vai usar canaletas exclusivas para os articulados Volvo rodarem. São 1.779 ônibus da marca, uma das maiores vendas do mundo. Sistema reduz número de veículos em circulação e emissão de poluentes por passageiro transportado. Para conseguir cumprir os prazos da entrega, a Volvo montou uma estratégia global e ofereceu veículo único no mercado. 12 a 19



O FUTURO
CHEGOU
Articulado Volvo
roda em Santiago,
capital moderna,
retrato do
desenvolvimento
do Chile

Diesel terá mais qualidade

Alísio Vaz, do Sindicom, diz que mudanças vão garantir diesel de mais qualidade até 2009. 6 e 7

I-Shift eleva rentabilidade do frotista



A caixa de câmbio eletrônica da Volvo garante níveis mais elevados de conforto e segurança.

Isso melhora o desempenho do motorista e, como consequência, do negócio. I-Shift também tem menor desgaste e reduz consumo de combustível. 8 e 9

FH diferencia Boni/GATX em logística

Para se diferenciar no segmento de logística, que cresce de forma acelerada e atrai cada vez mais grandes operadoras, a Boni/GATX conta agora com 53 FH. 10 e 11

Transporte de frango usa VMs

O Brasil é o maior exportador de frangos do mundo e tem a terceira maior produção. A Tottal Brasil, transportadora especializada no segmento, aposta na versatilidade dos caminhões Volvo VM para cumprir duas etapas da cadeia produtiva. 22 e 23

NA ÁGUA

A primeira Lancha de Apoio Médico (LAM), que atende a população ribeirinha de Belém com a força do motor Volvo Penta



Volvo Penta equipa ambulancha

Lancha de Apoio Médico (LAM) de Belém é a primeira do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), programa federal.

Barco está equipado com o motor mais moderno da categoria, o Volvo Penta KAD 43. 24 e 25





A cidade dos Andes

A natureza ajuda, mas Santiago é uma metrópole que vai além

Santiago é uma capital com a cara do Chile: moderna, em crescimento acelerado, mas conectada com sua história. A mais nova cidade a receber os ônibus articulados Volvo tem 6,5 milhões de habitantes, um terço da população do país, que vivem entre prédios e arranha-céus de arquitetura moderna, construções históricas e centenas de atrações. Tudo emoldurado pela Cordilheira dos Andes. 20 e 21

Peças genuínas são mais negócio



“Economia” ao trocar o uso de peças genuínas Volvo por piratas representa apenas 1,8% do custo operacional total. Na outra ponta, a indisponibilidade do veículo por usar peças que duram menos pode aumentar até 60%, elevando os custos com paradas não previstas. Empresas como a Santa Terezinha, que só usam peças genuínas Volvo, asseguram que a estratégia é mais negócio. 26 e 27

Prêmio Volvo vai à Argentina

Programa Volvo de Segurança no Trânsito premia reportagens que ajudem no debate sobre trânsito. 28

Conheça todos os filtros Volvo

Linha completa oferece mais segurança e aumenta a vida útil do motor dos veículos da marca. 29



Leasing oferece pacote completo

Leasing Operacional da Volvo é ideal para quem precisa de transporte, mas tem foco em outra atividade. 30 e 31



FM é eleito o caminhão do ano

Ainda na seção Volvo Online, o “Road Show” do Pós-Venda Volvo e os *double deckers* de Londres. 34 e 35

Metrô de SP usa escavadeira Volvo

Camargo Corrêa aplica escavadeiras hidráulicas na construção da Linha 4 do metrô de São Paulo. 32 e 33



FORÇA
Escavadeira Volvo no metrô de São Paulo

Eu Rodo

2006 | N° 108

Revista editada pela Volvo do Brasil Ltda • Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600, CIC, Caixa Postal 7981, CEP 81.260-900, Curitiba, Paraná • Telefone 41 3317-8111 (PABX) • Fax 41 3317-8403 • www.volvo.com.br • Editor Executivo: Solange Fusco • Editor: Marco Greiffo • Jornalista Responsável: Flávio Arantes (MTB 04715) • Coordenação Editorial: Toda Editora • Redação: BM8 Bureau de Comunicação, Fábio Pinheiro, Texto e Cia e Toda Editora • Projeto gráfico: Saulo Kozel Teixeira • Revisão: Silmara Vitta • Diagramação e editoração eletrônica: SK Editora Ltda. • Tratamento de imagem: Paulo Arazão • Impressão: Gráfica e Editora Posigraf • Tiragem: 20.000 exemplares • Filiada à Aberje.

Setor quer mudança na cobrança do ICMS para combater sonegação

O CAMINHO DO DIESEL

Vice-presidente executivo do Sindicom, Alísio Vaz conta como as distribuidoras garantem a qualidade do produto

Os cuidados no manuseio e transporte do diesel depois que sai da refinaria definem a qualidade do combustível. Daí a importância das distribuidoras para garantir um produto de qualidade, apesar de todas receberem um diesel com a mesma especificação.

“A responsabilidade das distribuidoras é assegurar que as características do combustível se mantenham dentro das especificações desde a retirada na refinaria até a entrega final”, afirma Alísio Vaz, vice-presidente executivo do Sindicom, o Sindicato Nacional das Distribuidoras de Combustíveis.

Nesta entrevista a Eu Rodo, Vaz afirma que o diesel brasileiro já tem qualidade próxima do produzido nos países desenvolvidos e que vai avançar mais. Para o dirigente, é importante modificar a tributação do setor para coibir a sonegação e, com ela, a “competição desleal”.

O diesel brasileiro tem qualidade na comparação com o de outros países?

Já temos teor de enxofre de 500 ppm (partes por milhão) nas principais cidades do país, limite igual ao atualmente adotado na Califórnia. As especificações dos combustíveis são definidas pelo órgão regulador, a ANP (Agência Nacional do Petróleo), após discussões e entendimentos com o Conama, os produtores de combustíveis (refinarias), montadoras e distribuidoras. A busca é pelo melhor equilíbrio possível entre os fatores econômicos e técnicos. É o Conama, através do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), que estabelece metas de emissões pelos veículos e a ANP, as especificações dos combustíveis. Entendo que os limites estabelecidos pela norma Proconve P5 levam nossos combustíveis a padrões muito próximos daqueles de países desenvolvidos. Acredito que os investimentos em curso nas refinarias nacionais irão permitir a aceleração deste processo.

Como será o diesel brasileiro nos próximos anos?

A principal evolução que deve ocorrer será a redução, ainda maior, do teor de enxofre, uma tendência mundial, chegando em 2009 a 50 ppm. Está em estudo

também a inclusão, na especificação do diesel, de outros parâmetros que controlam características que asseguram melhor qualidade ao produto, tais como lubrificidade e estabilidade à oxidação.

O que mais influencia a qualidade do diesel?

A origem do petróleo, o processo de refino e a especificação do diesel são os fatores determinantes fundamentais da qualidade do diesel. Mas a qualidade pode ser profundamente afetada se, a partir do momento em que o produto sai da refinaria, o manuseio não for adequado. Aqui, entra a responsabilidade das distribuidoras, que é a de assegurar que as características do combustível se mantenham dentro das especificações, desde a retirada na refinaria até a entrega aos consumidores finais ou nos postos revendedores. No caso de exibirem a marca da distribuidora, a responsabilidade da empresa vai até o abastecimento do veículo.

E como é esse processo?

O cuidado das distribuidoras se estende por diversas etapas: 1. recebimento do bombeio das refinarias em seus tanques, que são as bases primárias; 2. armazenagem do combustível; 3. carregamento em caminhões, vagões ou balsas; 4. transporte por esses meios para bases secundárias; 5.



A principal evolução que deve ocorrer será a redução, ainda maior, do teor de enxofre, uma tendência mundial, chegando em 2009 a 50 ppm.”



MAIS SIMPLES

Alísio Vaz afirma que para aumentar controle e reduzir fraude setor defende alíquota única de ICMS entre estados

dade e a garantia oferecidas pela distribuidora são indispensáveis e devem ser avaliadas cuidadosamente. Existem dezenas de distribuidoras competindo no mercado e, infelizmente, nem todas têm os mesmos padrões. É preciso lembrar que as distribuidoras também podem importar combustíveis, com uma responsabilidade ainda maior pela qualidade.

O Sindicom quer mudanças na tributação do setor para coibir fraudes. Como é a proposta?

Além da qualidade, o Sindicom vem buscando atuar no sentido de eliminar outras distorções no mercado de diesel, especialmente aquelas relativas à sonegação de tributos, que levam a uma competição desleal entre distribuidoras. Para coibir essas fraudes e facilitar o controle, defendemos uma uniformização das alíquotas de ICMS entre os estados, com carga tributária única, independentemente do uso do diesel. Esta uniformização já está prevista nos textos em discussão da Reforma Tributária, mas entendemos que os estados poderiam antecipar sua adoção, através de acordo no Confaz (Conselho de Política Fazendária, que reúne os secretários de Fazenda de todos os Estados e DF, com poder de decisão sobre questões tributárias).

//
A responsabilidade e a garantia oferecidas pela distribuidora são indispensáveis e devem ser avaliadas cuidadosamente. Existem dezenas de distribuidoras competindo no mercado e, infelizmente, nem todas têm os mesmos padrões."

aditivção; 6. transporte e entrega aos clientes. Em qualquer uma dessas etapas pode ocorrer contaminação do diesel, por acidentes ou falhas operacionais, sem esquecer de eventuais fraudes por agentes inescrupulosos. Para assegurar a integridade e a qualidade do combustível, a distribuidora verifica a qualidade em todas essas etapas e efetua controle periódico da qualidade nos postos revendedores.

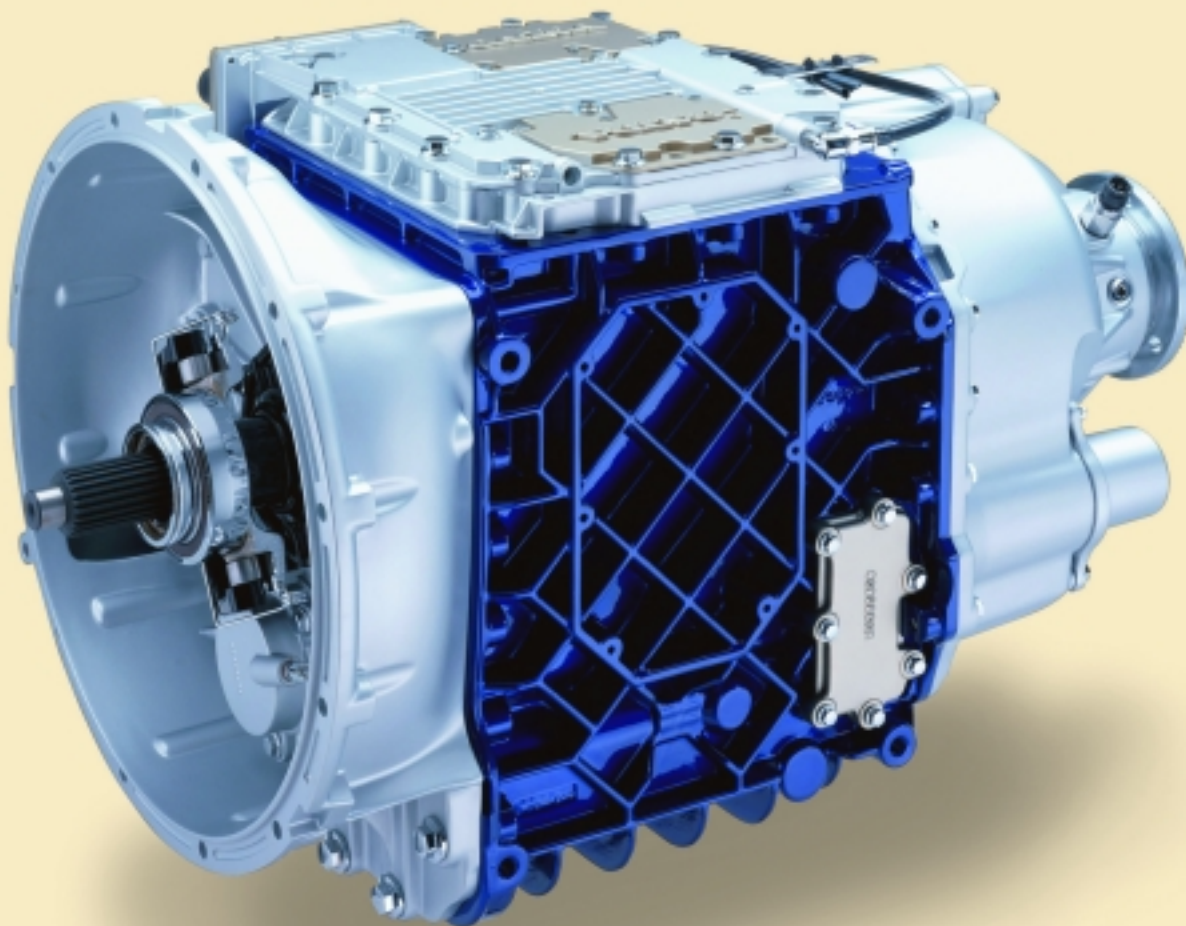
É isso que diferencia o diesel de uma marca para outra?

Justamente. É essa sofisticação logística, a seriedade e o rigor da distribuidora que irão determinar a qualidade final do diesel. Ou seja, o consumidor de diesel não deve acreditar que todo produto é igual, pelo fato de praticamente toda a oferta no país ser oriunda das refinarias da Petrobras. A responsabili-



NÃO TEM PEDAL

I-Shift, caixa de câmbio eletrônica da Volvo, elimina embreagem na troca de marchas, melhora desempenho e reduz custos com mais conforto e segurança para o motorista



PERFORMANCE

A caixa de câmbio eletrônica da Volvo, que é 70 quilos mais leve que a convencional e mantém sempre o motor em condição otimizada

Facilitar a dirigibilidade, garantindo níveis mais elevados de conforto e segurança. Estas são as principais características da caixa de câmbio automática I-Shift. A transmissão eletrônica da Volvo tem outras vantagens: menor custo de manutenção, maior durabilidade do trem de força, menor desgaste de peças e redução do consumo de combustível.

Concebida para operações de transporte de longa distância, com peso bruto total combinado (PBTC) de até 45 toneladas, a I-Shift tem embreagem, mas não tem pedal. Na prática,

significa que o motorista não precisa fazer nenhum esforço para trocar as marchas. O manuseio é extremamente fácil. Um ampo e bem posicionado visor no painel mostra em que marcha o veículo está.

No modo manual, um simples toque em um botão troca as marchas. No automático, basta acelerar e frear. A Unidade Eletrônica de Controle (ECU) da I-Shift verifica a inclinação da estrada, verifica o peso bruto do veículo e seleciona automaticamente a marcha mais adequada.

A opção entre o modo manual e

o automático é feita em uma pequena alavanca que desliza junto com o banco.

O motorista pode escolher também a forma de conduzir: econômica – em velocidade de cruzeiro, ou de potência – nas subidas, ou para andar mais rápido. O sistema adequa o trabalho da caixa à forma que se está dirigindo, garantindo o melhor consumo.

O sistema também inibe trocas indevidas de marchas, garantindo que o caminhão rode sempre com o motor em condição otimizada.



VANTAGEM AUTOMÁTICA

As características do câmbio eletrônico I-Shift

A I-Shift baseia-se numa transmissão mecânica sem anéis sincronizadores e tem 12 marchas para frente e quatro para trás. Por ser uma solução exclusiva e muito otimizada é 70 quilos mais leve que a caixa manual, proporcionando assim maior carga útil transportada.

O trabalho dos anéis sincronizadores é feito pela Unidade Eletrônica de Controle (ECU), que troca informações com a ECU do motor, equalizando a velocidade e as informações dos eixos da caixa.

Essa intervenção eletrônica transforma as caixas mecânicas em caixas automáticas, tornando as trocas suaves e silenciosas.

Outra vantagem da ECU: a unidade eletrônica avalia o peso do veículo e as inclinações da estrada para selecionar a marcha ideal.

TODA A DIFERENÇA

Por que o I-Shift é mais eficiente

- ▶▶ Transmissão mecânica sem anéis sincronizadores, com 12 marchas.
- ▶▶ 70 quilos mais leve que a transmissão manual.
- ▶▶ Tem embreagem, mas não tem pedal.
- ▶▶ No modo automático, o motorista apenas acelera e freia.
- ▶▶ No modo manual, um simples toque na alavanca realiza as trocas de marchas através de controle eletrônico.
- ▶▶ Visor no painel mostra em que marcha o veículo está.
- ▶▶ Opção entre modo econômico e de potência.
- ▶▶ Inibe trocas indevidas de marchas, mantendo sempre a rotação ideal.

QUALIDADES
Hilário Hahnemann e FH 12 com I-Shift da frota da Transportes Mann: mais conforto, mais segurança, menos consumo e 200 mil quilômetros sem nenhuma falha



“O maior ganho que I-Shift traz para a empresa é aumentar o conforto para o motorista”, diz o empresário Hilário Hahnemann, presidente da Transportes Mann, com sede em Joinville (SC). A explicação está nos longos trajetos que os caminhões da empresa percorrem. Os profissionais da Mann levam cargas do Sul para os estados do Norte e Nordeste. O menor percurso tem 5.000 quilômetros. O maior, 9.000.

“É fundamental que os mo-

toristas trabalhem com conforto e descansados. Além de render mais, as viagens são mais seguras”, explica. Hahnemann destaca ainda a qualidade da I-Shift da Volvo. Com 52 caminhões Volvo na frota, onze deles equipados com I-Shift, ele diz que nenhum dos caminhões com a transmissão eletrônica deu qualquer problema. “O primeiro Volvo com I-Shift que adquiri está com 200 mil quilômetros sem nunca ter falhado”, ressalta.

Outra vantagem, afirma Hahnemann, é que a transmissão eletrônica da Volvo melhora a média de consumo de combustível e diminui o desgaste das peças: “Estou muito satisfeito com os resultados obtidos com a I-Shift.”

Fotos Silvio Aurichio



Profissionais da Mann rodam trechos de até 9.000 km

Motorista rende mais graças ao conforto

SEM PARAR

Boni/GATX investe nos caminhões FH da Volvo para se diferenciar no setor de logística, que não pára de crescer e caminha para ser um dos maiores do país

Fotos Claudio Rossi

Mais de R\$ 213 bilhões movimentados em 2004. A cifra dá uma idéia do peso da cadeia de logística na economia brasileira. O faturamento equivale a 12,1% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e inclui todas as atividades relacionadas à logística: de serviços e armazenagem à comercialização de veículos pesados para a composição de frotas.

Existem mais de 150 empresas especializadas em logística no Brasil. A movimentação e o transporte dos mais diversos produtos explicam os números grandiosos. O setor

agrega inúmeros outros segmentos diferentes da economia.

É nesse mercado que a Boni/GATX, de São Paulo, concorre. Para ser competitiva, a empresa investe nos modelos FH da Volvo. Acaba de adquirir 53 unidades.

De acordo com a Associação Brasileira de Logística (Aslog), levando em consideração o faturamento de grandes companhias do segmento e as que es-

tão investindo, como concessionárias de rodovias e ferrovias, este poderá ser o principal setor da economia do país nos próximos anos.

A previsão do setor é de crescer 12% neste ano, para um faturamento de R\$ 238 bilhões. Ferrovias, rodovias, aeroportos e alta das exportações de *commodities* devem impulsionar a movimentação recorde.





Modelos FH tracionam composições de até 9 eixos

Estratégia é rodar com caminhões de ponta

O modal rodoviário responde por cerca de 60% do total movimentado na economia brasileira. Em algumas regiões, como o estado de São Paulo, a participação do modal passa de 90%.

Caminhões com alta tecnologia embarcada, eficientes e econômicos são fundamentais para manter a competitividade.

E esse é um dos diferenciais da Boni/GATX, que atua no setor de logística. A frota própria começou a ser formada em 2002. Hoje são 150 veícu-

los – 53 deles Volvo novinhos em folha.

Os caminhões FH 420 cv 6x4, para aplicação rodotrem, e FH 380 cv 6x2 para bitrem, adquiridos em 2005, vão transportar grãos e líquidos.

O gerente de transporte rodoviário da empresa, Marcelo de Souza, explica que a estratégia da Boni/GATX é andar sempre com caminhões de ponta, com a mais moderna tecnologia embarcada. “E os caminhões da Volvo oferecem tudo isso”, afirma.

Souza ressalta outros diferenciais, como preço competitivo e o programa de manutenção direto com a fábrica. “Por 36 meses a Volvo é responsável pela manutenção dos veículos e essa é uma grande vantagem”, afirma.

MÚLTIPLA
Os FH 12 da Boni/GATX: empresa faz logística para diversos segmentos da cadeia de suprimentos



DIFERENÇA
FH 12 da Boni/GATX roda em São Paulo. Empresa investe na alta tecnologia embarcada, na eficiência e na economia dos modelos da Volvo para ser competitiva no setor de logística

A EMPRESA

O perfil da Boni/GATX

A Boni/GATX nasceu da fusão entre a brasileira Boni Transportes e a norte-americana GATX Corporation, em 2000. Faz gerenciamento logístico, transporte rodoviário, ferroviário e marítimo, armazenagem, movimentação interna e distribuição final.

O foco é de operador logístico, integrador de processos e planejador estratégico de movimentações logísticas. Como operador logístico multimodal, atua em diversos segmentos da cadeia de suprimentos (supply chain).

“Na Boni/GATX todos trabalham com foco no cliente. Quem não trabalha diretamente com o cliente, trabalha para quem atende o cliente”, afirma Emanuel Balz, diretor de vendas e marketing.

O CAMINHÃO

Características do FH

- » Motor eletrônico de 380, 420 e 460 cavalos.
- » Freio motor VEB 390, o mais eficiente do mercado.
- » Ajuste automático de freios de série.
- » ABS opcional e air bag.
- » Proteção eletrônica do motor.
- » Computador de bordo que controla a operação e diagnostica falhas.
- » Caixa de câmbio Volvo de 14 marchas, com acionamento por cabos.
- » Três modelos de cabine: curta baixa, leito baixa e leito Globetrotter.
- » Cabines em aço especial de alta resistência e baixo peso, no conceito de célula de sobrevivência.
- » Chassi em aço especial de alta resistência.
- » FUP - proteção frontal antinrusão. Em caso de colisão frontal, evita que um veículo de pequeno porte entre embaixo do caminhão.





TRANSANTIAGO

OS ARTICULADOS

Fotos: Ito Cornelien

Novo sistema de transporte coletivo da capital chilena coloca 1.779 veículos articulados Volvo em circulação, numa das maiores vendas de ônibus do mundo. O Transantiago reduz a poluição e o tráfego de veículos pequenos na área central da cidade, que ganha em qualidade de vida



Paulo Giandalla

“Somos reconhecidos em todo o mundo como uma companhia que oferece e ajuda a desenvolver sistemas integrados de transporte de passageiros”

Per Gabell
Diretor de ônibus da Volvo do Brasil

Santiago deu fim a um sistema ultrapassado de transporte. Um novo sistema, operado por grandes consórcios empresariais desde outubro, reduz o número de ônibus nas ruas da cidade. A nova organização, a redução do tráfego e da poluição na área central vão melhorar a qualidade de vida dos 6,5 milhões de habitantes da capital chilena.

A Volvo teve participação especial na criação do novo sistema. Dos 5.700 veículos da frota, 1.779 ônibus são Volvo, com motores menos poluentes, que atendem as normas ambientais Euro 3. Os primeiros 1.180 estão em circulação.

Foi uma das maiores vendas de ônibus no mundo, no valor de US\$ 400 milhões, e formou a maior frota de articulados da marca. São 1.159 B9 SALF articulados

piso baixo de 18,5 metros, fabricados em Curitiba. Outros 620 são modelos B7 RLE, piso baixo, produzidos na Suécia.

Para o diretor de Ônibus da Volvo do Brasil, Per Gabell, pesou na decisão de compra dos ônibus do Transantiago o fato que a Volvo não apenas produz e vende ônibus. “Somos reconhecidos em todo o mundo como uma companhia que oferece e ajuda a desenvolver sistemas integrados de transporte de passageiros, diz.

Uma complexa operação logística sincronizou a cadeia de suprimentos com fornecedores brasileiros e globais. A entrega em Santiago, a três mil quilômetros dos pontos de origem, exigiu a travessia dos Andes, passando pelos famosos “caracoles”, sob o mais rigoroso inverno dos últimos tempos.

GIRO
Articulados Volvo rodam no novo e moderno sistema de transporte de Santiago. Para atender encomenda, a Volvo mobilizou suas fábricas no Brasil e na Suécia



DE SANTIAGO





TRANSANTIAGO

O SISTEMA



Na etapa final, sistema vai se integrar ao metrô da capital

Corredores somam 87 km

Transantiago será operado por 15 consórcios e terá 25 quilômetros de vias exclusivas

A pesar de ter metrô, Santiago não tinha como evitar que transportadores independentes adquirissem ônibus e passassem a transportar passageiros. Havia mais de oito mil veículos de tamanhos diversos. Surgiu a necessidade de desenvolver o projeto Transantiago. Foi inspirado em experiências bem sucedidas em cidades como Curitiba (PR) e Bogotá, na Colômbia. Ônibus de grande capa-

cidade (articulados e/ou biarticulados) trafegam em corredores troncais e ônibus convencionais alimentam grandes terminais e bairros.

Ao ser concluído, o sistema Transantiago contará com cinco corredores troncais cruzando a cidade em diversos sentidos, com 25 quilômetros de vias exclusivas e 61 de ruas não exclusivas, num total de 87 quilômetros.

Até outubro de 2006 o sistema

conterá com duas estações de transbordo. Nelas os usuários poderão trocar de ônibus do sistema troncal para alimentadores. Ao todo haverá cerca de 5 mil paradas em toda a cidade, incluindo o sistema troncal e alimentadores.

Na etapa final de implantação, o Transantiago vai se integrar com o sistema de metrô, triplicando a capacidade de transporte nos horários de pico. As autoridades de Santiago



Fotos Ito Cornelisen

TRANSANTIAGO EM NÚMEROS

Com os **1.779** novos ônibus Volvo a frota de ônibus de Santiago será reduzida de **8.000** para **5.700** veículos.

Sistemas de transporte com ônibus de grande capacidade podem custar até **10%** do valor de um metrô.

O Transantiago terá **1.159** ônibus Volvo B9 SALF articulados e **620** ônibus B7 RLE.

Se fossem colocados em linha, os **1.159** ônibus articulados formariam um comboio de **21,4 km**.



QUALIDADE

Passageiros desembarcam em ponto do Transantiago. Os articulados têm piso baixo nas quatro portas, uma solução exclusiva da Volvo, excelente espaço e conforto interno

esperam reverter o processo de aumento do uso de carros, que reduziu o uso de ônibus de 59% para 42% da população nos últimos 10 anos.

Com a entrega do primeiro lote de 1.180 ônibus começou um processo de substituição dos atuais operadores de ônibus da cidade por 15 consórcios empresariais.

Com a redução da frota, o nível de emissões de poluentes será menor, não apenas porque os novos ônibus atendem à norma de emissões Euro 3, mas também porque articulados apresentam o menor consumo de combustível por passageiro transportado do que qualquer outro veículo. Maior capacidade de transporte, menores tempos de viagens e menos poluição do ar resultam em mais qualidade de vida para os 6,5 milhões de habitantes de Santiago.

Motor é vertical entre-eixos; portas não têm degraus

Solução para sistema é exclusiva Volvo

Santiago está situada num vale entre montanhas e não possuía espaço para implantar plataformas de embarque em nível nas vias públicas. A arquitetura urbana apertada exigiu uma solução diferenciada para embarcar passageiros ao nível do piso (meio-fio) das calçadas.

Esse detalhe foi importante no desenvolvimento da Volvo. A montadora desenvolveu uma solução

específica para a capital chilena utilizando os articulados B9 SALF.

Foi usado um motor vertical, de nove litros, posicionado atrás do posto do motorista. O sistema de refrigeração (radiador) foi instalado no teto, na parte frontal do veículo. A solução eliminou os degraus e permitiu um piso baixo uniforme ao nível de todas as portas, reduzindo o tempo de embarque e desembarque.





TRANSANTIAGO

O NEGÓCIO

Empresas desenvolveram carrocerias exclusivas para chassis

Experiência definiu escolha

Volvo conheceu as necessidades das operadoras e ofereceu seu *know-how* em sistemas integrados de transporte de passageiros

A administração pública de Santiago convidou todas as montadoras para apresentar seus veículos que atendessem os requisitos técnicos da licitação do Transantiago. “A Volvo não se limitou a apresentar a proposta comercial aos pré-operadores do sistema. Fomos conhecer as necessidades dos operadores potenciais e mostrar a experi-

ência Volvo em sistemas completos de outras cidades”, explica Miguel Arrata, gerente de desenvolvimento de negócios da Volvo Bus Latin America.

Os operadores do novo sistema são empresas constituídas especialmente para a licitação. São a Subus Chile S.A., Express de Santiago Uno S.A. e Inversiones Alsacia S.A.

A CAMINHO

Combolo de articulados Volvo cruza a Cordilheira dos Andes rumo a Santiago. Travessia enfrentou neve, queda de barreiras e fronteiras fechadas. Logística para produção e entrega dos 1.779 ônibus envolveu fornecedores locais e globais



Alinhados, chassis somam mais de 21 km

Ito Cornelisen

Logística de entrega teve estratégia global

“Estabelecemos contatos prévios com a cadeia de fornecedores e encarregadores locais. Marcopolo, Caio/Irisar e Busscar construíram carrocerias especialmente desenhadas para o Transantiago”, conta Miguel Arrata. “Sistemas como o de Curitiba e de Bogotá, por exemplo, mostram que podemos compor a melhor solução”, resume.

A gigantesca operação de entrega dos 1.779 ônibus exigiu da Volvo do Brasil um complexo programa de logística para sincronizar a cadeia produtiva e garantir a entrega técnica, em Santiago.

A quantidade de pneus necessários aos 1.159 articulados — dez para cada veículo, dá idéia do grau de dificuldade. Alinhados, os chassis somam mais de 21 quilômetros. E era preciso coordenar as entregas de todos os veículos, incluídos os 620 B7 RLE vindos da Suécia e encarregados no Brasil.

Foram envolvidos fornecedores locais e globais de componentes. As entregas começaram em junho. Comboios de 10 a 50 unidades partiam diariamente dos encarregadores, em

Caxias do Sul (RS), Joinville (SC) e Botucatu (SP), rumo a um centro de entregas montado pela Ditec, importadora da marca no Chile.

Tempestades de neve, quedas de barreiras e fronteiras fechadas foram alguns dos obstáculos nos mais de três mil quilômetros até Santiago.

Um dos mais rigorosos invernos dos últimos anos tornava ainda mais difícil a travessia da cordilheira dos Andes. Especialmente no trecho conhecido como “los caracoles”, 10 km de estradas íngremes com uma série de curvas fechadas entre Mendoza e Los Andes.

Até outubro, foram entregues 1.180 ônibus. As últimas unidades chegam até março de 2006.





TRANSANTIAGO

HISTÓRIA

Experiência começou em Curitiba, ainda modelo para o mundo

Volvo é líder do segmento

Marca tem a maior frota de articulados e biarticulados da América Latina e é também a maior fornecedora em sistemas de transporte urbano



Joel Rocha



Ito Cornelien

Líder absoluta em produção e vendas de ônibus articulados e biarticulados para a América Latina, a Volvo do Brasil é a maior fornecedora em sistemas de transporte urbano de passageiros, conhecidos como BRT (Bus Rapid Transit).

Após o início da produção da fábrica brasileira, em 1979, a Volvo teve participação decisiva na implantação do sistema adotado em Curitiba nos anos seguintes. O “Expresso” evoluiu para a Rede Integrada de Transporte. Hoje atende a ca-

pital e cidades da região metropolitana. Nas últimas décadas, diversas cidades brasileiras adotaram sistemas semelhantes com articulados e biarticulados Volvo. Entre elas, Porto Alegre, Florianópolis, Goiânia, Manaus e São Paulo.

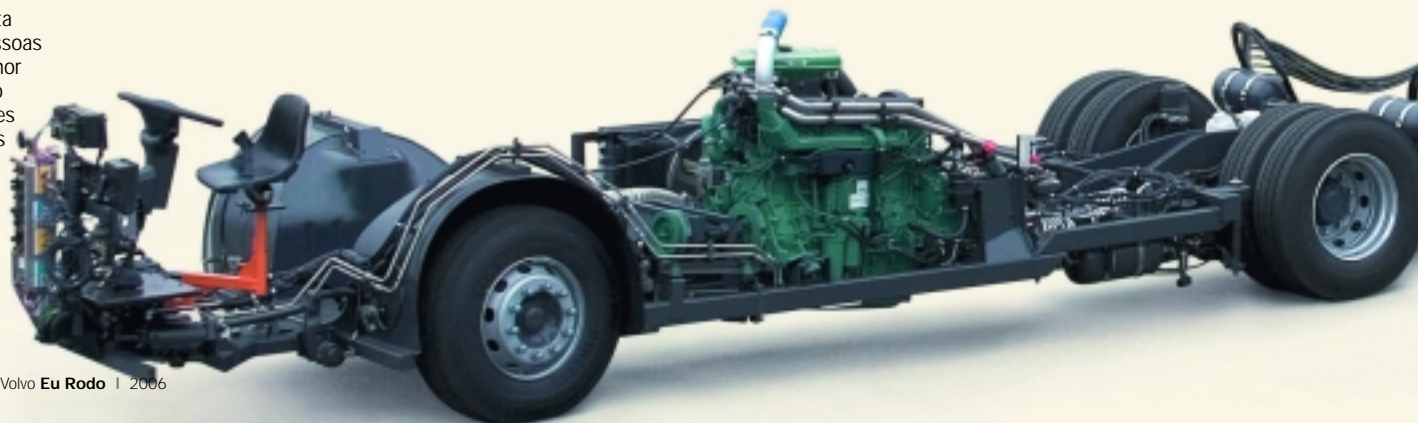
Na capital paulista, 30 biarticulados circulam desde 2004 em corredores de maior demanda — como o Santo Amaro/9 de julho/Centro, com 13 km de extensão. A frota tem motor eletrônico de 12 litros, computador de bordo, transmissão automática e o inovador posto do moto-

rista localizado na parte central dianteira do veículo. É o maior ônibus do mundo, com 27 metros de comprimento.

O Transmilênio, de Bogotá, é outra experiência inovadora e bem sucedida desenvolvida em parceria com gestores de transporte locais. São mais de 350 ônibus articulados Volvo produzidos no Brasil. Uma central computadorizada monitora o sistema troncal e os terminais nos principais trajetos da cidade.

“Esses sistemas são uma grande opção ao metrô. São mais baratos

SOB
MEDIDA
Chassi do
articulado
Volvo:
transporta
mais pessoas
com menor
consumo
e menores
emissões



Silvio Aurichio

PÚBLICO

Nas fotos, da esquerda para a direita, articulados e biarticulados Volvo rodam em Florianópolis, Bogotá e São Paulo: assessoria que vai além da venda de ônibus



Silvio Aurichio

(10% do valor), têm alta capacidade de transporte, terminais seguros, com embarque em nível (plataforma ou no piso das calçadas), venda antecipada ou automatizada de bilhetes, maior velocidade média e menor nível de emissão de poluentes por passageiro”, explica Miguel Arrata, gerente de desenvolvimento de negócios da Volvo Bus Latin America. “Além de reduzir a frota, descongestionando o trânsito em áreas centrais, a alternativa de transporte eficaz permite ao usuário deixar o carro em casa.”

TODOS GANHAM

Ônibus liberam espaço e reduzem emissão de poluentes

Transportando 10.000 pessoas por quilômetro

Tipos de veículos	automóvel	microônibus	convencional	artic.	biartic.
Pessoas por veículos	2,5	25	100	175	270
Nº de veículos	4.000	400	100	57	37
Espaço ocupado (m²)	48.000	8.800	3.400	2.850	2.370
Consumo combustível/l.	400	120	50	35	26
Peso (toneladas)	4.000	2.000	1.100	798	630
Emissões por passageiro (PDT)*	-	-	13,9/7,9	11,5/6,4	6,4/4,9

* O primeiro número é o que determina a legislação. O segundo, a emissão dos veículos Volvo. Número em kg/passageiro/ano. Fonte: Juarez Fioravanti – Engenharia de Vendas Volvo

RAIO X DOS ÔNIBUS

O que diferencia os articulados Volvo

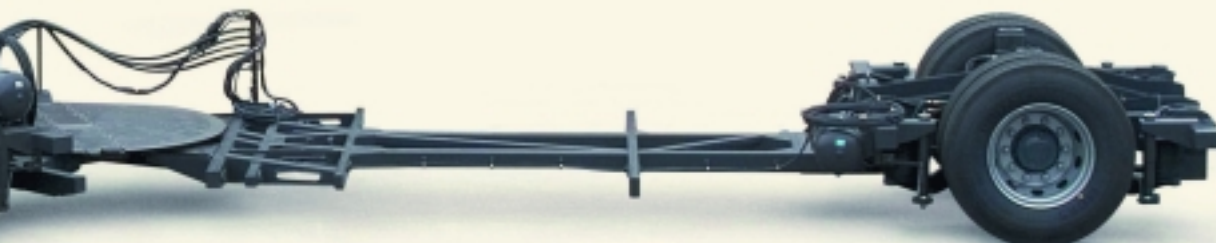
Confira algumas das características dos ônibus articulados Volvo, que ajudam a garantir posição de líderes em venda na América Latina.

- ▶ A Volvo é a marca com maior experiência em sistemas de transporte de passageiros com ônibus de grande capacidade em toda a América Latina.
- ▶ Ônibus com motores entre-eixos permitem aproveitar melhor o espaço.
- ▶ Com capacidade para 180 (B12M articulado), 160 (B9 SALF articulado) e 270 (biarticulados) pessoas por viagem, os articulados e biarticulados consomem menos combustível por passageiro transportado e emitem menos poluentes.
- ▶ Motores de última geração asseguram reduzidos níveis de emissões, compatíveis com legislação ambiental internacional (Euro 3).
- ▶ Estações de embarque ao nível do piso dos ônibus facilitam a entrada e saída de passageiros e aumentam a velocidade média do sistema.
- ▶ Sistemas com articulados e biarticulados custam 10% do valor para implantar metrô e podem interagir complementarmente com eles, como ocorrerá em Santiago, que possui metrô.

PELO MUNDO

Outras cidades que utilizam articulados Volvo

- Bogotá (Colômbia)
- Curitiba
- Estocolmo (Suécia)
- Florianópolis
- Kingston (Jamaica)
- León (México)
- Manaus
- Miami (EUA)
- Paris (França)
- Quito (Equador)
- São Paulo



AOS PÉS DA CORD

O novo sistema de transporte de Santiago é mais um passo na modernização de uma cidade cercada de história e belezas naturais, a maior delas, os Andes

Fotos: Ito Cornelien

OPÇÕES
Floristas nas ruas de Santiago, que tem atrações como o Mercado Municipal, o centro da cidade e o Palácio de La Moneda, que aparecem nas fotos ao lado. A capital fica perto de estações de esqui e de várias vinícolas

Decларar que Santiago se tornou a capital do ônibus Volvo não é exagero. O projeto Transantiago muda radicalmente o sistema de transporte local (leia reportagem na página 12), mais um passo importante na modernização de uma cidade que reflete o sucesso do Chile como país.

Santiago tem quase um terço da população do país — 6,5 milhões de habitantes. Como nenhuma outra no mundo, a capital tem o privilégio de estar a uma hora de carro de estações de esqui como Farellones, La Parva e Valle Nevado, e tem balneários litorâneos badalados, como Viña Del Mar e Valparaíso, a menos de duas horas.

Construções históricas do centro, em torno da Praça das Armas, se harmonizam com prédios de arqui-

tetura arrojada, que mostram em concreto, aço e vidro a força da economia local. O país cresce em média 6,5% ao ano, tem inflação de um dígito e coleciona saldos positivos na balança comercial.

Por sinal, é um país *sui generis*. A começar pela geografia longilínea. O Chile é tão extenso quanto o Brasil, com perto de 4.300 quilômetros de Norte a Sul. Supera ligeiramente a distância que separa o Oiapoque (AP) do Chuí (RS). De Leste a Oeste, ao contrário, espreme-se entre o Oceano Pacífico e as fronteiras com a Argentina e a Bolívia, ao longo da Cordilheira dos Andes, num corredor com largura média de 250 quilômetros. É pouco mais da metade da distância entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

VINO VERITAS

Santiago é cercada de vinícolas

Dezenas delas oferecem passeios especiais para quem quer conhecer a produção de vinhos, aproveitar para momentos soberanos de degustação e até visitar as vinhas. A seguir um roteiro resumido das mais famosas vinícolas do país.

▶▶ Viña Concha y Toro

Está situada em Virginia Subercaseaux 210 Pirque, Región Metropolitana. Oferece uma visita ao parque, aos vinhedos e também à adega. O passeio permite a degustação de três tipos diferentes de vinhos. Fone: 56-2-821 70 69

▶▶ Viña Santa Rita

Está em Alto Jahuel, Buin, a 45 km ao sul de Santiago. Visitantes podem conhecer a adega, recebem instruções sobre o processo de produção e participam de degustações. Fone: 56-2-362 25 20

▶▶ Viña Portal del Alto

Também na região metropolitana de Santiago, esta vinícola fica na rodovia El Arpa 119, no sentido Buin a Alto Jahuel. Fone: 56-2-821 91 78

▶▶ Viña Undurraga

Para chegar a esta vinícola, deve-se tomar a Autopista del Sol e, em seguida o antigo caminho Talagante-Melipilla. A vinícola fica no km 34. Fone: 56-2-372 28 00

ILHEIRA

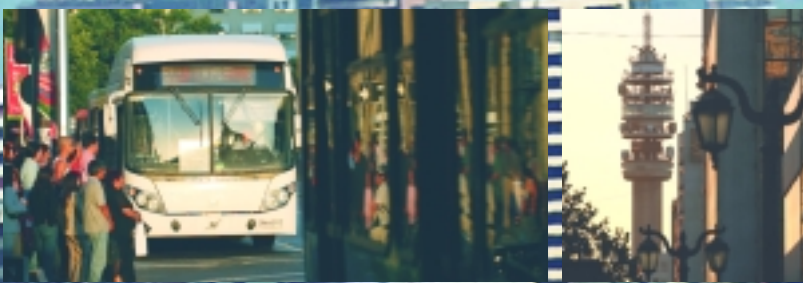
Comece passeio pela Plaza das Armas

Roteiro de visita inclui mercado e La Moneda

Santiago é um show para os sentidos, com suas paisagens encantadoras. Mescla panoramas históricos com a modernidade dos prédios de vidro e aço. A Cordilheira dos Andes, ao fundo, está sempre presente. Cantado pelo poeta Pablo Neruda, o Mercado Municipal é parada obrigatória.

Seus odores convidam a um festival para o paladar.

A culinária chilena é rica em crustáceos, peixes e sabores marinhos. O país é um dos maiores produtores de salmão. Um passeio ao Chile, e a Santiago, significa uma rendição ao que há de mais conhecido em sua economia: os vinhos.



ONDE IR E O QUE FAZER

Um show de atrações chamado Santiago

A dica é iniciar um passeio a pé em torno da **Plaza de Armas**, no centro histórico, onde estão o Cabildo, a Casa de los Gobernadores e a Iglesia Mayor.

No **Paseo Ahumada**, uma rua próxima, exclusiva para pedestres, os bares consagram um hábito local: o café expresso.

Subir ao **Cerro Santa Lucia** permite desfrutar a paisagem do morro onde a cidade foi fundada, em 1541. O ideal é ir de dia, e nunca sozinho, por precaução.

A visita ao **Cerro San Cristóbal** propicia a melhor vista de Santiago. Experimente o funicular, espécie de bonde teleférico, que leva ao alto do morro. Lá, um elegante restaurante atrai casais românticos e apreciadores de vinho. Fica ao lado da Enoteca, o museu da produção vinícola do país.

O **Palácio de La Moneda**, bombardeado no golpe militar de 1973 e restaurado em 1980, merece ser visto de perto. O monumento em estilo neoclássico, construído pelos espanhóis no século XVIII é guardado por inabaláveis carabineros – os guardas locais – com uniformes impecáveis. Nos dias ímpares, acontece a cerimônia de troca da guarda, sempre às 10 h da manhã.

Não esqueça de provar o **pisco sour**. O drink é preparado com um destilado de uva típico do Chile e do Peru. Leva suco de limão, açúcar, gelo e clara de ovo. Uma delícia!

TRANSPORTE ESTRATÉGICO

Transporte é fundamental na produção e distribuição de frangos, mercado de 6 milhões de toneladas; Tottal Brasil, de Santa Catarina, usa VMs em duas etapas da cadeia produtiva



FROTA DO FRANGO

Nas fotos, caminhão VM da Tottal Brasil Transportes carregam em silo em Santa Catarina, onde a empresa se destaca no transporte para a cadeia de produção de frango. Os modelos abastecem clientes em São Paulo

Maior exportador e terceiro maior produtor mundial, o Brasil tem no agronegócio de frango uma complexa cadeia produtiva de padrão internacional. O mercado interno absorve seis milhões de toneladas anuais. Outras 2,4 milhões são exportadas (2004) para 130 países, gerando receitas de US\$ 2,5 bilhões, segundo a Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Frango (Abef).

Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo são os maiores produtores, com 68% das cabeças abatidas no país. Os principais componentes da cadeia produtiva são cri-

adores de pintinhos, de frangos, abatedouros, distribuidores para o mercado local, agentes exportadores, produtores de rações/insumos e transportadores.

Os transportadores constituem um elemento estratégico na cadeia. Sem ele, nada se viabilizaria: das fábricas de rações e insumos para criadouros, destes para abatedouros e deles aos distribuidores ao mercado interno ou para exportação. Aspectos como volumes, distâncias percorridas e qualidade do transporte têm feito dos caminhões Volvo VM uma opção cada vez mais comum nas diversas etapas dessa cadeia.

Nesse segmento é expressiva a participação dos transportadores de Santa Catarina, como a Tottal Brasil, de Xaxim. Tradicional frotista da marca, a Tottal optou pelos Volvo VM ao escolher os caminhões para operações com clientes que atende no estado de São Paulo: A'Doro e Rei Frango, de São Carlos.

Treze Volvo VM23 240 atendem duas etapas da cadeia produtiva, o transporte de rações e de frangos para abate. Em breve, a empresa vai transportar produtos processados para centros de distribuição ao mercado doméstico (supermercados, distribuidores) e terminais de exportação.

RAIO X VM

As características do VM 23 240

- ▶▶ Motor de 240 cv
- ▶▶ Direção hidráulica com relação progressiva
- ▶▶ Coluna de direção ajustável
- ▶▶ Suspensão dianteira parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
- ▶▶ Freios a disco nas rodas dianteiras
- ▶▶ Cabine leito com ar condicionado e suspensão mola/amortecedor
- ▶▶ Painel com fácil acesso aos comandos e ampla visualização
- ▶▶ Pára-sol interno dianteiro e lateral
- ▶▶ Luz de leitura
- ▶▶ Cama confortável
- ▶▶ Basculamento hidráulico da cabine
- ▶▶ Escotilha ou climatizador

Alguns itens são opcionais

Tottal investe no conforto dos VMs

A Tottal Brasil optou pelo VM 23 240 com cabine leito tanto no transporte de ração como de frango. A ração sai da fábrica da A'Doro para os criadouros de frangos e pintinhos. A Rei Frango envia frangos vivos dos aviários para os abatedouros.

No primeiro, os veículos são equipados com carrocerias do tipo silo. No transporte de frangos vivos a carroceria é aberta, semelhante às usadas no transporte de refrigerantes. Os frangos são transportados em caixas. Cada caminhão leva 486 caixas por viagem.

Os trajetos variam em um raio de 600 quilômetros entre São Carlos e o interior paulista, onde estão localizados os criadouros.

A opção pelos VM 23 240 com cabine leito é um investimento da empresa no conforto do motorista. Os veículos trafegam por rodovias em boas condições, mas também percorrem estradas secundárias para chegar ao interior das fazendas.

“Com melhores condições de conforto a produtividade dos motoristas é melhor e o cuidado deles com a carga também”, observa Ulisses Vicenzi Filho, da Tottal Brasil Logística. O cuidado com a carga é importante especialmente no caso do transporte da carga viva — frangos levados dos produtores aos abatedouros.

O resultado da operação da transportadora catarinense em São Carlos tem sido positivo. “Nossos clientes na região avaliam a possível necessidade de ampliarmos a frota”, adianta o diretor da Tottal Brasil Logística.

APROVADO

Empresa elogia desempenho

A Tottal Brasil é cliente Volvo desde 1983. Ainda utilizava o nome de Transportadora Vicenzi Ltda. A mudança de nome foi em 2004 e congrega diversas empresas de transportes, bebidas, postos de combustíveis e distribuição atacadista, entre outros.

“Sempre apostamos nos lançamentos da Volvo e consideramos que seriam os veículos mais apropriados para esse tipo de serviço”, afirma Ulisses Vicenzi Filho, da Tottal Brasil Logística. Desde agosto de 2004 a empresa adquiriu seis VM. “São modernos, ágeis, confortáveis e com a qualidade Volvo que conhecemos há tempos”.

O transporte de frango e insumos com caminhões Volvo VM é uma atividade nova para a Tottal Brasil.



Fotos Caio Matos



SALVA VIDAS

Motor Volvo Penta equipa Lancha de Apoio Médico em Belém, em mais um lance da longa parceria da marca com a Marinha do Brasil

Quando ocorre um acidente ou outra emergência médica, o atendimento rápido e eficaz é fundamental para preservar a vida do paciente. Por isso o governo federal criou e está implantando o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) em todo o país.

Belém, no Pará, integrou-se à rede nacional do SAMU, em julho, com uma valiosa novidade: é o primeiro município a contar com uma Lancha

de Apoio Médico (LAM) para transporte aquático de pacientes. Vai atender a população ribeirinha da região. A "ambulancha" está equipada com o motor mais moderno da categoria, o Volvo Penta KAD 43.

Mas a parceria da Volvo Penta com a Marinha é antiga, da década de 70. Os motores da marca equipam lanchas de ação rápida (LAR) que circulam nos estados do Norte em ações de defesa do território nacional e assistência aos ribeirinhos.

Há quatro anos, a Marinha do Brasil decidiu investir na construção de meios navais nas áreas de segurança e saúde pública. A Base Naval Val-de-Cães, que funcionava como um estaleiro de reparos, passou a construir lanchas para atender secretarias de segurança da região Norte e a Petrobras, em ações de defesa ambiental.



A Volvo Penta apoiou o projeto desde o início. Forneceu as duas primeiras unidades propulsoras para equipar os protótipos, a preço de custo, e treinou o corpo técnico da base em instalação e manutenção. Agora fornece os sistemas de propulsão das "ambulanchas".

A Marinha do Brasil fechou um convênio com o Ministério da Saúde, no início de 2005, para construir mais sete lanchas para outros estados da Amazônia. Todas terão o motor Volvo Penta.



FORÇA
O motor Volvo Penta equipa a primeira lancha do SAMU (Atendimento Móvel de Urgência), serviço de ambulâncias e UTIs do governo federal para atendimento em grandes centros



FORÇA
O motor Volvo Penta
equipa a primeira lancha
do SAMU (Atendimento
Móvel de Urgência),
serviço de ambulâncias e
UTIs do governo federal
para atendimento em
grandes centros

Fotos: Mira Jallene



COMO FUNCIONA

A parceria da Volvo Penta com a Marinha

A Volvo Penta é a unidade do Grupo Volvo responsável pelo projeto, produção e comercialização de motores e sistemas de propulsão completos para uso marítimo e industrial. Os produtos são conhecidos pela sua confiabilidade e economia. A parceria com a Marinha tem sido desenvolvida em diversos segmentos, fornecendo:

- 1 Conjuntos propulsores para os navios de patrulha fluvial (de 1200 cv cada)
- 2 Grupos geradores auxiliares marítimos para navios da Marinha
- 3 Motores pequenos para Lanchas de Apoio Médico (LAM), Lanchas de Ação Rápida (LAR) e Lanchas de Apoio ao Ensino e Patrulha (LAEP)
- 4 Subsídios e apoio técnico para a formação de Centros de Manutenção em Manaus (AM), em Rio Grande (RS) e Belém (PA)

Lancha tem versões básica e semi-UTI

Motor da LAM pesa e consome menos

A primeira Lancha de Apoio Médico (LAM) foi totalmente projetada e construída pela Base Naval Val-de-Cães, em Belém, no Pará. E foi concebida em duas versões: básica e semi-UTI.

A lancha integra o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e agiliza o atendimento de emergência aos 15 mil moradores da ilha de Cotijuba, a mais populosa da região de Belém, e ilhas próximas.

A LAM está equipada com o motor diesel Volvo Penta KAD43/DP-E, tipo rabeta, com potência de 230 hp e velocidade de 30 nós (em torno de 55 km/h).

O motor de rabeta da LAM atinge a mesma velocidade de um motor de centro (propulsão convencional) de 350 cv, mas com muitas vantagens: consome muito menos, pesa menos e tem aceleração muito superior.

A LAM é muito versátil, com excelente capacidade de manobra em áreas pequenas e com baixo calado (capacidade de navegar em águas rasas).

Além de cuidados de primeiros socorros, a ambulancha faz a remoção de pacientes para hospitais da capital paraense. O percurso, de cerca de 20 quilômetros, leva em média 15 minutos.



SOCORRO PELA ÁGUA
A LAM (Lancha de Apoio Médico) navega pelo rio Amazonas, caminho para atendimento da população da ilha Cotijuba, a mais populosa de Belém, com 15 mil moradores

SOBRE AS ÁGUAS

Saiba mais sobre a Lancha de Apoio Médico

- ▶▶ Fabricada em alumínio naval.
- ▶▶ 7,80 metros de comprimento.
- ▶▶ 0,60 metro de calado.
- ▶▶ 2,80 metros de boca.
- ▶▶ Capacidade para transportar até seis pessoas.
- ▶▶ Abica em margens e praias ribeirinhas.
- ▶▶ Opera com 12 ou 127 volts de energia elétrica de bordo ou de terra.
- ▶▶ Atinge velocidade de até 30 nós.
- ▶▶ A "ambulancha" é equipada com maca removível, padiola adulta e infantil, equipamentos de primeiros socorros, como cilindros de oxigênio, pranchas adulto e infantil, maca, coletes cervicais, imobilizadores e medicamentos básicos. Tem ainda armários, pia, mesa de apoio médico e camarotes para duas pessoas.

O BARATO SAI CARO

Esqueça. Na ponta do lápis, o uso de peças piratas custa mais; “economia” é de apenas 1,8%, mas indisponibilidade cresce até 60%

Se você ainda acredita que trocar peças originais por peças piratas é sinônimo de economia, esqueça. Na ponta do lápis, o prejuízo pode ser enorme.

Os custos operacionais de um veículo envolvem combustível, remuneração dos motoristas, pneus, entre outros. A troca de peças genuínas que sofreram desgaste ou avaria representa 6% do custo operacional total. Supondo que as peças piratas sejam 30% mais baratas que as originais, a diminuição dos custos totais é irrisória, de apenas 1,8%. Ou seja, de cada R\$ 100,00, a “economia” seria de R\$ 1,80.

Mas essa “economia” vira prejuízo imediato. Testes comprovam que sem o uso de peças originais os riscos de quebra e indisponibilidade do veículo aumentam de 20% a 60%. O

prejuízo com paradas inesperadas é fácil prever.

Segurança é outra questão de peso. As peças genuínas são comercializadas somente após severos testes de qualidade. São fabricadas com o material correto, peso e dimensões exatas. Ou seja, são exatamente iguais às que equipam o veículo quando ele sai da linha de montagem.

Por isso um cuidado importante é procurar sempre uma concessionária da marca na hora de trocar peças. Elas garantem a compra de peças em perfeito estado de funcionamento e a segurança de que os serviços são realizados por mão-de-obra treinada pela fábrica.

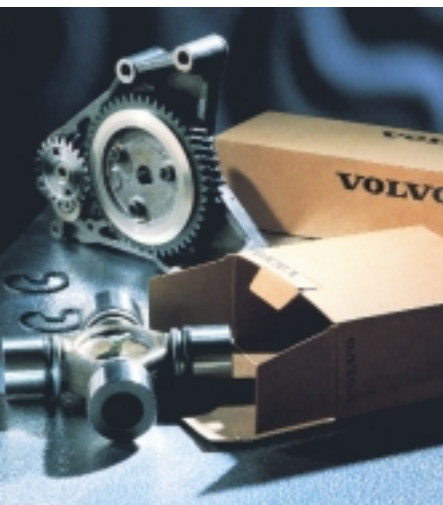
Com peças genuínas e ferramentas exclusivas, a instalação é rápida e precisa. Isso significa parada mais curta e economia de dinheiro. O melhor desempenho, disponibilidade, durabi-

lidade e funcionamento do veículo ficam garantidos.

A Volvo oferece garantia de 12 meses sem limite de quilometragem para todas as suas peças genuínas.

Leia mais sobre peças genuínas na página 29.

Fotos: Edson Burzaga



GARANTE O QUE PROMETE

As Peças Genuínas são mais negócio

Todas as peças de reposição são identificadas com a marca Volvo. Elas garantem muito mais tranquilidade para o motorista, desempenho para o veículo e produtividade para o frotista. Veja por quê:

- ▶▶ Todas as peças de reposição Volvo têm a **marca da fábrica**.
- ▶▶ As peças genuínas Volvo só são comercializadas depois de **severos testes de qualidade**.
- ▶▶ As peças genuínas Volvo são exatamente **iguais às usadas na fábrica** na montagem do veículo. São fabricadas com o material certo, peso exato e dimensões corretas.
- ▶▶ São encontradas, exclusivamente, nas **concessionárias da marca**.
- ▶▶ Só as concessionárias Volvo garantem **mão-de-obra treinada** e **ferramentas especiais** que se encaixam perfeitamente às peças genuínas, sem danificá-las.
- ▶▶ **Maior durabilidade**.
- ▶▶ A Volvo dá **garantia de 12 meses** sem limite de quilometragem para todas as suas peças genuínas.



LONGA VIDA
Caminhão Volvo da Santa Terezinha transporta cana-de-açúcar em Maringá (PR): uso de peças 100% genuínas garante uma disponibilidade de até 94% do tempo

PERFIL

Empresa é gigante do setor

O Grupo Santa Terezinha faz parte do grupo Meneguetti, quinto maior do setor sucroalcooleiro da região Centro-Sul do país.

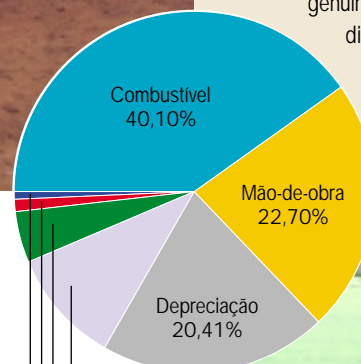
A capacidade de moagem de cana do grupo gira em torno de 4,7 milhões de toneladas, possibilitando a produção de 490 mil toneladas de açúcar e 94 mil metros cúbicos de álcool.

O Brasil é o maior produtor e exportador mundial de açúcar de cana, com 26,5 milhões de toneladas. O Paraná ocupa a terceira posição na produção do produto, com 1,8 milhão de toneladas. Destas, 32% são produzidas pelo Grupo Santa Terezinha.

VALE A PENA

A composição de custo da Santa Terezinha

O levantamento foi feito entre janeiro e outubro de 2005, com idade média da frota Volvo de 3,5 anos. Os gastos com peças genuínas, mais elevado que a média, é por causa do uso severo dos caminhões. Ainda assim, para empresa, um bom negócio.



Peça genuína aumenta disponibilidade

Vida útil é 25% maior, afirma Santa Terezinha

O Grupo Santa Terezinha, de Maringá (PR), tem uma frota de 310 caminhões, dos quais 168 Volvo. Usa apenas peças 100% genuínas. O supervisor de manutenção automotiva da unidade de Paranacity, Sidnei Bortolozzo, explica que o uso das peças genuínas Volvo é uma questão de disponibilidade e economia: “Sabemos que não teremos paradas inesperadas e os custos de manutenção são bem menores. Podemos dizer, com total segurança, que a peça genuína Volvo proporciona uma vida útil no mínimo 25% maior que a peça paralela.”

Ele explica que nos períodos de safra — de sete a oito meses por ano, os caminhões do grupo trabalham 24

horas por dia. “Nossa disponibilidade, considerando paradas para manutenção preventiva e corretiva e lubrificação semanal, está na faixa de 89% a 94% do tempo”, destaca.

Além disso, destaca, com as peças genuínas, a empresa tem certeza que o caminhão está recebendo uma peça que está rigorosamente dentro das especificações da fábrica. “Com isso, a ocorrência de falhas é muito próxima de zero”, afirma.

E tem mais. Bortolozzo afirma que as peças genuínas garantem redução no tempo de montagem e/ou reparo do veículo. “Em outras palavras: é tirar uma peça e colocar outra sem maiores problemas”.



Premiação está dividida em duas categorias para imprensa

Prêmio Volvo vai à Argentina

Programa Volvo de Segurança no Trânsito premia no país vizinho reportagens que ajudem a pensar formas de reduzir acidentes

CAMINHO
Lançamento do Prêmio na Argentina, mais um passo no trabalho da Volvo de promover a segurança no trânsito



“V eículos são feitos para transportar pessoas. Por isso, o princípio básico para todo o trabalho, do desenvolvimento à produção, deve ser sempre a segurança.” A declaração, feita pelos fundadores da Volvo, Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, em 1927, rege até hoje a política de segurança da empresa.

Seguindo esse princípio, uma das ações mais bem-sucedidas é o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), que incentiva a apresentação de projetos, idéias e iniciativas que possam salvar vidas e tornar o trânsito mais humano.

Desenvolvido no Brasil desde 1987, hoje referência nacional na discussão e mobilização da sociedade brasileira nas questões de trânsito, o PVST está chegando à Argentina, onde foi instituído o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito pela Volvo

Trucks & Buses Argentina S/A.

O objetivo é motivar os meios de comunicação daquele país a produzir reportagens e documentários, bem como desenvolver ações, programas e campanhas sobre diversos aspectos do trânsito que levem a melhorar as condições de segurança. O desafio é responder à questão de como aumentar a segurança e diminuir o número e a gravidade dos acidentes de trânsito na Argentina.

Um júri, formado por cinco representantes de diferentes setores da comunidade e de atividades relacionadas, definirá o ganhador de cada categoria: mídia impressa (jornais, revistas e sites de internet) e mídia audiovisual (emissoras de rádio e televisão e portais na internet).

Os vencedores receberão o Troféu Volvo de Segurança no Trânsito e uma viagem de dez dias à Suécia, para conhecer o trânsito naquele país, considerado um dos mais seguros do mundo.

QUATRO FRENTES

No Brasil, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito atua em quatro frentes

1 Prêmio Volvo

Tem como objetivo mobilizar a sociedade para um trânsito mais seguro. Premia ações, idéias, trabalhos e publicações em seis categorias: cidade, empresa, estudante universitário, imprensa, motorista profissional e geral.

2 Fórum

Evento anual, aborda temas de relevância e alcance nacional. É realizado sempre em cidades diferentes, com a presença de um conferencista especialista no tema discutido.

3 Debates técnicos

Os debates reúnem especialistas e interessados para discutir um tema de relevância local durante um dia. Temas e cidades são escolhidos de acordo com a importância e a atualidade do assunto. Ao final do debate são apresentadas soluções. Podem ser realizados junto a públicos específicos, como transportadoras, para discutir temas de interesse do segmento, como treinamento de motoristas, por exemplo.

4 Transitando

Desenvolvido por pedagogos, o Transitando é a proposta Volvo de educação de trânsito para alunos do ensino médio, preparando pedestres e futuros motoristas. Livros, apostilas e vídeos abordam a realidade do trânsito numa linguagem própria para os jovens. Implantado em seis estados brasileiros, atinge mais de 100 mil estudantes em 500 escolas.

Faça a troca apenas nas concessionárias Volvo

Filtro é pura segurança



MAIS PURO
Os filtros Volvo são produzidos com compostos testados para separar impurezas

Conheça todos os tipos de filtros genuínos Volvo e saiba porque o uso de modelos não originais prejudicam a performance do veículo

A vida útil, a performance do motor e o consumo de combustível de um veículo estão diretamente ligados à qualidade dos filtros nele utilizados.

Os filtros genuínos Volvo são desenvolvidos em conjunto com o veículo. Por isso, mantêm as características requeridas para o perfeito funcionamento e manutenção dos outros componentes do motor. São fabricados com compo-

nentes específicos – papel filtrante, válvula de segurança e anti-retorno entre outros – que separam as impurezas.

Faça as trocas somente nas concessionárias e nos pontos de serviço Volvo, que dispõem de profissionais qualificados pela fábrica e dão garantia de 12 meses para os produtos.

Leia mais sobre peças genuínas na página 26.

BONS MOTIVOS

Entenda como funcionam os filtros genuínos Volvo

»» Filtro de ar

É o responsável por filtrar toda massa de ar aspirada pelo motor, deixando-a livre de partículas e impurezas que podem provocar danos ao motor.

É composto por uma estrutura de fibras de celulose especialmente desenvolvidas, garantindo uma separação de impurezas com menor resistência à passagem do ar, mesmo nas operações mais severas do veículo.

O Filtro de Ar Genuíno Volvo aumenta a potência e reduz o consumo e os índices de poluição, além de prolongar a vida útil das peças móveis do motor.

»» Filtro para óleo combustível

O filtro para óleo combustível impede que partículas de sujeira, como ferrugem, água e resíduos do tanque, entrem em contato com o sistema de injeção.

É projetado para que seus componentes atendam criteriosamente as especificações da Volvo. Garante combustão eficiente e mais econômica, maior vida útil da unidade injetora e reduz ao máximo os poluentes.

»» Filtro secador de ar

O filtro secador do líquido refrigerante funciona removendo a umidade do ar que entra no compressor. Assim, o ar

comprimido dos sistemas de suspensão e freios está sempre livre de água e óleo para um melhor funcionamento.

»» Filtro para óleo lubrificante

É desenvolvido para manter a máxima eficiência na filtração e retenção de impurezas. Isso garante a integridade do motor e permite o fluxo de óleo contínuo sem contaminações.

O sistema de filtração conta com um sistema de válvulas anti-retorno. No desligamento do motor o circuito de lubrificação e filtros são mantidos cheios de óleo, evitando desgaste na partida do motor.

»» Fuja dos piratas

No uso de filtros piratas ou com vida útil vencida os prejuízos são evidentes. Esses produtos têm dobras mal-realizadas, o papel filtrante é mais fino, de baixa qualidade e em menor quantidade. Veja exemplos de prejuízos: 1. Filtros piratas causam maior desgaste nos componentes do motor devido à baixa capacidade de filtração. 2. A partida a frio do veículo pode ser prejudicada pela falta de lubrificação nas galerias do motor. 3. Aumento nos gastos de manutenção do veículo. 4. Paradas imprevistas durante os trajetos.



TUDO ATUAL

Leasing Operacional da Volvo é opção perfeita para empresa com grande demanda de transporte mas com foco em outra atividade

Por que e quando o Leasing Operacional pode ser a melhor alternativa – ou mesmo um complemento – para ampliar ou renovar a frota? De fato, o leasing pode ser ideal para transportadores ou empresas com grande demanda de transporte, mas cujo foco de negócio está em outra atividade. É o caso de cooperativas, agroindústrias, combustíveis, derivados, etc. “Conhecer custos fixos antecipadamente minimiza riscos com imprevistos. O Leasing Operacional permite ter uma frota funcionando sem ter que investir nela. Os investimentos em pessoal e tempo necessários à administração e operação da logística de transporte e manutenção são empregados em outras áreas, aumen-

tando a rentabilidade do negócio da empresa”, afirma Marcos Amorim, da Tropical Transportes Ipiranga, de São Caetano do Sul (SP).

Da mesma forma, outros empresários que optaram pelo Leasing Operacional Volvo contam com o suporte da Volvo Serviços Financeiros. Criada para oferecer as melhores opções de financiamento, consórcio e leasing dos produtos Volvo, é a instituição com maior experiência em soluções integradas de transporte. “A principal vantagem é não ter que imobilizar capital na aquisição, mantendo melhor nível de fluxo de caixa”, avalia Markenson Marques, da Cargolift Logística e Transportes, de Curitiba, que também utiliza o Leasing Operacional.

VAI ALÉM
Mais do que caminhões e máquinas Volvo, o Leasing Operacional oferece um pacote completo de serviços que inclui do licenciamento à manutenção, otimizando o negócio



Cato Mattos

O QUE INCLUI

Saiba o que o Leasing Operacional oferece

- ▶▶ Caminhão especificado conforme a operação do transportador
- ▶▶ Licenciamento e placas
- ▶▶ Entrega Técnica na fábrica
- ▶▶ Programa de Manutenção Ouro
- ▶▶ Seguro Total Volvo
- ▶▶ Assistência VAS Master (Volvo Action Service)
- ▶▶ Sistema Trip Manager
- ▶▶ Treinamento para Motorista Volvo

COMO FUNCIONA

6 pontos para entender o Leasing Operacional da Volvo

- 1 O Leasing Operacional Volvo permite a locação de caminhões Volvo em um pacote. Além do caminhão, licenciamento e placas, com entrega técnica na fábrica e treinamento para motorista, manutenção total, seguro total, é incluída a assistência completa do Volvo Action Service – VAS, sistema Trip Manager para gerenciamento da frota. Tudo isso ao preço de uma franquia mínima de quilometragem mensal.
- 2 “Entre outros benefícios, o Leasing Operacional Volvo oferece uma frota nova sem necessidade de investimento, incluindo serviços completos em um único contrato com o fabricante”, explica Adriano Merigli, gerente de tesouraria e análise financeira para a América Latina da Volvo Serviços Financeiros.
- 3 Na contabilidade da empresa, a nova frota entra como despesa, sem endividamento no Banco Central, com vantagens fiscais em “off balance sheet” (operação fora do balanço) e transforma custos variáveis em custos por quilômetro, com redução de custos fixos.
- 4 Os serviços adicionais do Leasing Operacional incluem controle de disponibilidade, monitoramento Volvo Link, gerenciamento de risco, dentre outros.
- 5 Ao final do contrato o cliente tem quatro opções: devolução dos veículos, alongamento do contrato, aquisição e renovação da frota com um novo contrato.
- 6 Entre os serviços do Leasing Operacional Volvo, Markenson Marques da Cargolift, destaca o Trip Manager, “ferramenta pioneira da Volvo, muito útil para acompanhar a frota e o motorista”. Para o frotista, “a tendência é controlar ao máximo as variáveis da operação de transporte, com uso cada vez maior da telemetria para obter informações em tempo real de cada veículo em operação”, afirma.

VANTAGENS
Caminhões Volvo da Cargolift e da Tropical, empresas que operam com Leasing Operacional: custo fixo e capital disponível



ESCAVANDO O ME



Camargo Corrêa usa escavadeiras Volvo na construção da Linha 4 do metrô de São Paulo, que será a mais importante da capital paulista

O metrô de São Paulo voltou a crescer em ritmo acelerado. O segundo maior sistema da América Latina, atrás apenas da Cidade do México, transporta 2,5 milhões de passageiros ao dia (730 milhões ao ano) e vai ganhar mais 30 quilômetros e 25 novas estações até 2010. O investimento é superior a R\$ 3,9 bilhões. A demanda diária deve crescer em mais de um milhão de usuários em 2008.

As obras têm participação da Volvo, que forneceu escavadeiras hidráulicas para a construção de tú-

neis e do pátio da estação Vila Sônia, na ponta da linha. A estrutura permitirá que a operação da Linha 4 seja independente das demais da rede metroviária.

A nova Linha 4 (amarela) já é considerada a mais importante da capital paulista. Serão 11 estações, entre Luz, no centro, e a Vila Sônia, na zona oeste. Inclui 12,8 quilômetros de túneis e um pátio de manobras e manutenção. Ao fim da primeira fase transportará 962 mil passageiros por dia, em 2008, e estará interligada a outras três linhas do

metrô, à malha ferroviária da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e aos ônibus municipais e intermunicipais.

A expansão da Linha 2, que hoje transporta 300 mil passageiros ao dia entre a Vila Madalena e a estação Ana Rosa, vai consumir R\$ 854 milhões. Quando alcançar o Sacomã (3,4 km) a linha terá 390 mil usuários por dia. As quatro linhas atuais (1 - Azul, 2 - Verde, 3 - Vermelha e 5 - Lilás) do metrô de São Paulo somam 57,6 quilômetros de extensão, 52 estações e frota de 700 carros.



TRÔ

AGILIDADE
Escavadeira Volvo opera em
túnel na Oscar Freire, em
São Paulo: ciclos rápidos e
alta força de escavação



Escavadeira trabalha em túnel na Oscar Freire

Melhor custo/benefício definiu a escolha

Duas escavadeiras hidráulicas Volvo EC140B LCM estão a pleno vapor nas obras do metrô paulistano. O engenheiro Pedro Luiz Giavina Bianchi, administrador de frota da empreiteira Camargo Corrêa, que integra o consórcio Linha Amarela, diz que a relação custo/benefício pesou na escolha: “Analisamos o mercado, fizemos uma cotação comparativa e as escavadeiras Volvo foram as que apresentaram maior vantagem comercial.”

Um dos equipamentos é utilizado nas escavações do túnel da estação Oscar Freire e outro nas obras civis e

sistemas necessários para o Pátio de Manutenção e Estacionamento no pátio da Vila Sônia.

As obras do pátio estão sendo executadas numa área de 111 mil m². Serão construídos 10 quilômetros de linhas férreas, para manobrar e estacionar os 174 vagões; um prédio de oficinas para a manutenção da frota da Linha 4 - Amarela; uma torre de controle das manobras dos trens; a infraestrutura para a instalação de equipamento de lavagem das composições; dois reservatórios de retenção de águas pluviais, além de outras edificações e estruturas.

MAIS VANTAGENS DA EC140B

- ▶▶ Motor eletrônico a diesel perfeitamente integrado ao sistema hidráulico, com turbo compressor, 4 cilindros e injeção direta, com baixo nível de emissão de poluentes.
- ▶▶ Ciclos rápidos e alta força de escavação.
- ▶▶ Manutenção segura e fácil. A maior parte da máquina é acessível do nível do solo e possui pisos antiderrapantes em toda a superfície. Degraus e corrimões adequados facilitam o acesso ao equipamento.
- ▶▶ Conforto e segurança para o operador. A cabine é espaçosa, com ar filtrado e controle eletrônico de climatização, limpador de pára-brisa fixado na parte superior e assento com nove diferentes ajustes possíveis. É apoiada sobre coxins hidráulicos e material de absorção sonora.
- ▶▶ Luzes de halogênio de alta capacidade para garantir boa visibilidade sob condições de pouca iluminação.

A ESCAVADEIRA

Equipamento Volvo produz mais com baixo consumo

A alta produtividade e o baixo consumo das escavadeiras hidráulicas Volvo EC140B garantem menor custo de operação. Deve-se ao sistema hidráulico perfeitamente integrado aos outros sistemas da máquina, em função da eletrônica embarcada e do motor eletrônico. A alta disponibilidade da máquina é garantida pela facilidade de manutenção e alta confiabilidade, reduzindo assim o tempo total de máquina parada. O ambiente seguro e confortável permite melhor desempenho produtivo do operador.

Escolha é da revista especializada Autodata

Volvo FM12 é o caminhão do ano

O FM 12 420 8x4 foi aclamado "Caminhão do Ano" pela editora especializada no setor automotivo Autodata,

que promove o prêmio anual "Os Melhores do Setor Automotivo". Após indicação prévia dos diretores da Autodata, uma votação de executivos e profissionais do mercado automotivo apontou os vencedores. A entrega dos prêmios ocorreu no encerramento do Congresso SAE Brasil 2005, em São Paulo, em 24 de novembro. O FM 12 é produzido na fábrica de Curitiba (PR) e foi lançado em junho deste ano no Brasil. É ideal para operações que exigem veículos com maior produtividade e capacidade de carga sobre chassi, como a mineração e a construção civil. É o veículo com maior capaci-



RECONHECIDOS

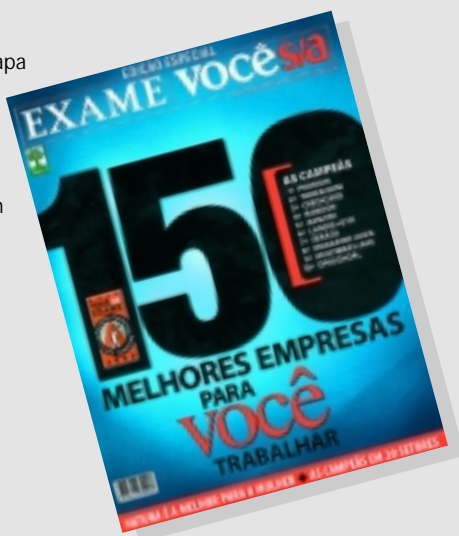
A equipe da Volvo que foi receber o prêmio da Autodata: reconhecimento dos transportadores e do setor automotivo

dade de carga para esse tipo de aplicação no país. "O prêmio reflete o reconhecimento do mercado e dos transportadores do desempenho do novo FM 12", diz o gerente da linha H de caminhões Volvo, Bernardo Fedalto.

Pesquisa das revistas Exame e Você SA aponta os destaques em 20 setores

Volvo é a melhor do setor para trabalhar

A RECEITA
Fac-símile da capa das revistas Exame e Você S/A com a pesquisa e selo do guia: investimento em pessoas



A Volvo do Brasil é a melhor empresa para trabalhar no setor automotivo brasileiro. O levantamento é das revistas Exame e Você S/A, publicado em uma edição especial em setembro. Foram apontadas as 150 melhores empresas para trabalhar em 20 setores da economia.

O guia é considerado uma referência e destacou a Volvo com notas máximas nos quesitos de "Respeito", "Orgulho", "Imparcialidade" e "Camaradagem". Com 1,9 mil funcionários e faturamento de R\$



2,6 bilhões em 2004, a Volvo também recebeu a melhor pontuação em "Desenvolvimento Profissional".

Segundo a gerente de Recursos Humanos da Volvo do Brasil, Sônia Gurgel, o resultado "é fruto de um grande programa de investimento em gestão de pessoas mantido pela companhia". A gerente destaca os princípios da filosofia corporativa "The Volvo Way" – Energia, Paixão e Respeito pelas Pessoas – como fator de apoio à concretização dos objetivos do grupo Volvo.

+ d e 1 m i l h ã o d e k m

SEM
ABRIR
O NH 12 da
Suallin
Transportes,
que leva
combustível
de Paulínia
(SP) a Porto
Velho (RO) e
roda em
média 16 mil
quilômetros
por mês



UM VOLVO RODA SEMPRE NH vai de MG a RO há 5 anos sem abrir motor

O caminhão ano 2000, da Suallin Transporte, de Sorriso (MT), ultrapassou em agosto 1 milhão de quilômetros sem abrir o motor. O veículo leva combustível na rota Paulínia (SP), Porto Velho (RO), Uberlândia (MG) e Cuiabá (MT). Roda em média 16 mil quilômetros por mês. A Suallin possui 12 Volvo em sua frota.

Vida na Antártida

Motores Volvo Penta fornecem as condições de vida para estação de pesquisa

Toda a eletricidade, o calor e a água morna necessários para a estação de pesquisa Grande Muralha da China, localizada na Ilha Rei George, na Antártida, são fornecidos por motores a diesel da Volvo Penta há três anos. Os equipamentos são essenciais para preservação da vida humana nessa região onde as temperaturas atingem 50 graus negativos.

A estação construída pelo governo chinês está em operação desde 1985. Mantém 40 pesquisadores e outros profissionais responsáveis por pesquisas em glaciologia, meteorologia, geologia e biologia marinha. Em três anos de operação – cerca de 11 mil horas – não houve qualquer tipo de quebra nos três geradores, cada um movido por um motor Volvo Penta de sete litros, modelo TD710G.



CASAMENTO
Os "double
deckers" Volvo:
tradição e
tecnologia



É a maior venda da marca ao Reino Unido

Volvo fornece "dois andares" para Londres

A presença da Volvo é cada vez mais forte na cultura britânica, inclusive entre os tradicionais ônibus vermelhos de dois andares, os *double deckers*. São quase 700 veículos Volvo em circulação nas ruas de Londres. Em 2006, o número deve crescer ainda mais. A Volvo Bus, sediada na Suécia, entregará mais 62 veículos B7 TL, reforçando a fusão da tecnologia da marca Volvo com a tradição britânica. Outro pedido, de 100 Volvo B7 TL e 20 B9 TL foi feito pela cidade de Dublin, na Irlanda. Trata-se da maior venda de veículos da marca para o Reino Unido e a primeira para a Irlanda.

NA ESTRADA

"Road Show" divulga Pós-Venda Volvo

O Pós-venda da Volvo pegou carona num VM 23. O projeto Road Show leva informações sobre os produtos e serviços de pós-venda. O veículo está equipado com vídeo, som e telão. "A idéia é expandir o trabalho das concessionárias", diz Marlon Maues, gerente de Comunicação e Marketing de Pós-Venda da Volvo.



SANTA CATARINA

VM transporta pescados para a Itacolomi

Os proprietários da empresa Pescados Itacolomi, Pedro e Almira Albino, já operam seu primeiro Volvo VM 23 240 na configuração 6x2. Tradicional no ramo de pescados, a matriz da empresa fica em Piçarras (SC). De lá saem produtos para todas as regiões do país. Na foto, Jaime Filho, coordenador de Negócios VM da Dicave de Itajaí (SC), o casal Pedro e Almira, donos da Pescados Itacolomi, e o consultor de negócios Vili Maschio Junior.



NA ESTRADA
O VM "Road
Show": giro
pelo Brasil



SABE QUAL A MAIOR PROVA DO RESPEITO
QUE A VOLVO TEM PELO MEIO AMBIENTE?

APÓS A VIDA ÚTIL DO CAMINHÃO,
96% DAS SUAS PEÇAS PODERÃO SER
RECICLADAS.

www.volvo.com.br



TRANSPORTANDO PROGRESSO.

VOLVO