

Volvo

Eu Rodô

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ♦ 2006 ♦ ANO XX ♦ Nº 110



SERVIÇO PESADO

Escavadeira Volvo **EC700B LC**,
de 70 toneladas, chega ao
Brasil junto com
a nova série de
motoniveladoras
G900.





CCZ ELÉTRICA





VOLVO

A VOLVO NÃO VÊ SÓ A ESTRADA: TAMBÉM OLHA A PAISAGEM.

A Volvo tem mais do que um compromisso com quem transporta. Tem um compromisso com o mundo. Não por acaso, o respeito ao meio ambiente é um dos valores fundamentais da marca, ao lado da segurança e da qualidade. É por isso que a Volvo busca nas mais avançadas tecnologias soluções que propiciem menor consumo e maior disponibilidade de seus veículos, ao mesmo tempo em que reduzem o impacto causado à natureza. Hoje um caminhão Volvo consome 20% menos e emite 80% menos poluentes que um caminhão de 20 anos atrás. Isso é mais do que pensar no amanhã. É preservar o meio ambiente hoje.

GRUPO VOLVO NO BRASIL

Caminhões • Ônibus • Equipamentos de Construção
Serviços Financeiros • Motores Marítimos e Industriais

www.volvo.com.br



Leitura Rápida

a revista em duas páginas

Serviços financeiros na mão de quem entende

Carl Hornestam, um brasileiro por opção, fala da sua experiência no mundo Volvo e da importância de oferecer bons serviços financeiros. **6 e 7**



Curso Volvo melhora desempenho de motorista

Economia de combustível pode chegar a 15%, em média, após os quatro módulos de treinamento oferecidos na rede de concessionários Volvo. **8 e 9**



Centro de Entregas abre portas ao transportador

Serviço exclusivo da marca contribui para melhorar a produtividade e aumenta a confiança nos produtos Volvo entre profissionais e empresas. **10 e 11**

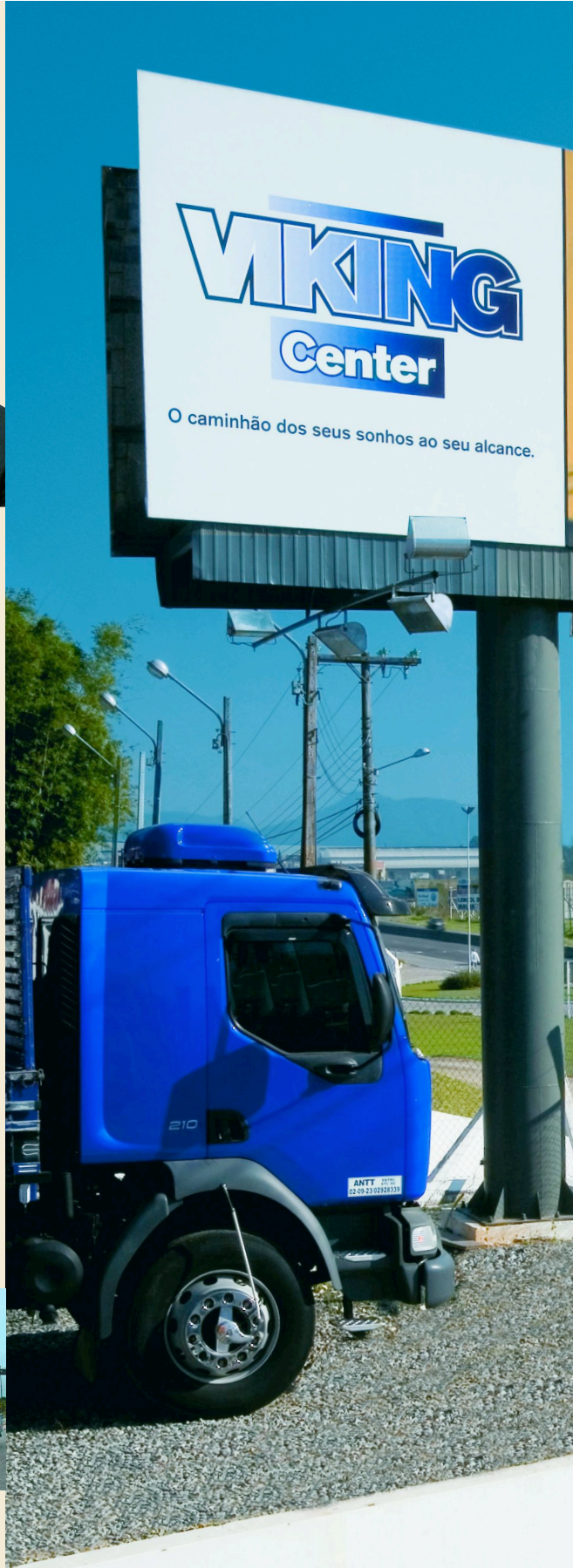
Curitiba renova frota com biarticulados B12M



Sistema de transporte de passageiros iniciado na capital paranaense em parceria com a Volvo ganha cada vez mais cidades ao redor do mundo. **18 a 21**

Nova linha VM mostra bom desempenho

Diferentes aplicações comprovam vantagens para transportadores de modelos recém-lançados como o VM260 e o VM310. **22 a 25**



Caminhões ganham cada vez mais potência

Industrialização, preços do petróleo e legislação aumentam a demanda por caminhões com potência e capacidade de carga cada vez maiores. **12 a 17**

DISPONIBILIDADE
O primeiro Viking Center
fica em Itajaí; outros três
devem ser inaugurados
ainda neste ano



Pontos de venda estratégicos valorizam seminovos

Dicave inaugura o primeiro Viking Center, espaço que concentra caminhões seminovos Volvo Viking de toda a região e oferece ainda peças, pneus e óleos. **34 e 35**

Volvo Penta dá show em evento náutico

A lancha SunFish 385, com o revolucionário sistema IPS, foi uma das maiores atrações da Rio Boat Show, na Marina da Glória (RJ). **26 e 27**



Volvo CE lança nova escavadeira



Volvo EC700B LC chega à América Latina menos de um ano após o lançamento europeu. Motoniveladoras da série G900 agora são montadas no Brasil. **28 a 31**

Financiamento sazonal facilita vida de produtores

Modalidade de crédito exclusiva distribui o valor das parcelas no ano, acompanhando o fluxo de renda de quem adquire veículos Volvo. **32 e 33**

Conheça os trabalhos vencedores do 16º Prêmio Volvo de Segurança

Boas sugestões e campanhas para prevenir acidentes rendem prêmios em seis categorias do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito. **36 e 37**

Caracas, uma cidade de dualismos

Destino turístico pouco conhecido, capital venezuelana mistura a pompa da riqueza do petróleo e as mazelas de países latino-americanos na periferia. **38 e 39**

Brasil 1 é 3º na Volvo Ocean Race



BRASIL 1
Medalhista olímpico
comandou equipe

Equipe liderada por Torben Grael fez bonito na maior regata de vela oceânica do mundo, valorizando ainda mais o iatismo nacional. **40 e 41**

VOLVO ONLINE

- ▶▶ Motor híbrido pode chegar ao mercado europeu em 3 anos
- ▶▶ O protótipo I-SAM, apresentado pelo Grupo Volvo na Europa, é movido a diesel e eletricidade e proporciona economia de até 35% em combustível. **42 e 43**

Eu Rodo

2006 | N° 110

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, 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 Serzgraf • Tiragem: 20.000 exemplares • Filiada à Aberje.



UMA HISTÓRIA DE INTEGRAÇÃO

Carl Hornestam, novo presidente da Volvo Serviços Financeiros, fala da sua experiência com a marca e do mercado de serviços financeiros

Ele é um dos fundadores da Volvo no Brasil. Em quase trinta anos de presença da marca no País, Carl Hornestam esteve a serviço da companhia em pelo menos 22. Em breves intervalos atuou na rede de concessionários, ou trabalhou na área de transportes na cidade que adotou: Curitiba. Desde fevereiro de 2006, este sociólogo nascido em Estocolmo é o presidente da Volvo Serviços Financeiros para as operações na América Latina (Brasil e México). Brasileiro por opção, Hornestam descreve aqui essa trajetória e mostra porque a experiência que adquiriu é importante para entender todas as interfaces dos negócios Volvo, principalmente na área de serviços financeiros, sua especialidade. “A administração dos riscos é a chave do sucesso”, diz Hornestam, cujo lema é “fazer melhor para fazer mais”.



Sei como o cliente Volvo pensa, o que ele precisa, o que ele exige e sei onde estão as lacunas.”

Como foi sua vinda para o Brasil e a entrada na área financeira?

Sou um dos fundadores. Fui o primeiro funcionário Volvo a chegar ao País, em 1977, como responsável pela área de recursos humanos. Não havia nada, nem as instalações. Participei de todo o processo de escolha do terreno, construção da fábrica, organização e início da produção. Iniciei na área financeira em 1981, para fazer financiamento de produto. Por contrato tínhamos que exportar 30% da produção (Programa Benefícios Fiscais à Exportação – Befiex). Minha função era financiar as vendas de veículos para a Arábia Saudita, Chile, Peru e outros países.

Como começou o financiamento diferenciado para caminhões e ônibus?

A Volvo veio para o Brasil porque havia um grande potencial para veículos de grande capacidade.

No início tivemos dificuldade em colocar o volume de produção no mercado doméstico. A rede de distribuição ainda não tinha mercado de pós-venda. E era preciso financiar as vendas, mas o sistema financeiro existente não identificava o risco diferenciado entre financiar um caminhão pesado e outros caminhões [investimento maior e prazo maior de retorno]. Foi preciso praticamente ensinar o sistema financeiro sobre o perfil e o risco de quem compra um caminhão pesado. Minha missão foi abrir linhas de financiamento para clientes Volvo no sistema bancário brasileiro. Era uma semente da Volvo Serviços Financeiros.

É dessa época também a sua experiência na rede de concessionários?

Em janeiro de 1983 passei a trabalhar para a Nórdica, que na época tinha grande parte do Paraná e Rio de Janeiro. Entramos no interior de São Paulo e colocamos

um grande volume de caminhões e ônibus nesses mercados. Em 1986 voltei para a Volvo, na Suécia, na divisão internacional da Volvo Truck. Foram seis anos viajando mais de 100 dias por ano, até que cansei e pedi para sair. Voltei ao Brasil, que já estava no meu coração. Comecei a trabalhar com concessionários de automóveis, consórcios e locação de veículos num grupo de empresas em Curitiba. Em 1995 virei consultor de transporte de carga e depois fui executivo de uma empresa de transporte público de passageiros. A Volvo tornou a me procurar e entrei no que hoje é a Volvo Serviços Financeiros, como *risk manager* (gerente de administração de risco). Essas experiências foram benéficas para poder financiar os clientes Volvo. Sei como o cliente Volvo pensa, o que ele precisa, o que ele exige e sei onde estão as lacunas.

Como surgiu a Volvo Serviços Financeiros?

Enfrentamos um período difícil nos anos 90, em plena recessão. A Volvo decidiu investir e assumiu 100% do antigo Transbanco, em 1998, partindo para um negócio novo, que é a Volvo Serviços Financeiros de hoje, que englobava também o consórcio. Depois notamos que era preciso ampliar a oferta de financiamentos e montamos uma empresa de leasing financeiro (hoje incorporada ao Banco Volvo). E





PIONEIRO

Carl Hornestam: domínio do círculo de negócios Volvo

criamos algo inédito no Brasil, o leasing operacional. Por fim criamos os Seguros Volvo.

Qual é a diferença entre leasing financeiro e operacional?

O leasing financeiro permite adquirir veículo de transporte com certos benefícios fiscais. O usuário final arrenda o veículo da empresa de leasing. No final ele tem opção de comprar o veículo. O leasing operacional não é uma linha para aquisição de veículo. É uma linha financeira para obter capacidade de carga. É uma locação de veículos a um preço mensal preestabelecido por um período definido. Ao fim do prazo o bem retorna para a Volvo. Foi preciso inclusive mu-

dar a legislação para oferecer essa modalidade.

Como nasceram os Seguros Volvo?

As seguradoras não identificavam o risco diferenciado de segurar um veículo pesado. Identificamos a possibilidade de melhorar a oferta de seguros para esse tipo de veículo. O perfil desse cliente e a forma como ele opera o veículo permitem diferenciar as taxas. A Volvo treina os motoristas, ensina a dirigir de forma segura e econômica, seguindo valores da filosofia Volvo. Nosso VOAR – Volvo Atendimento Rápido, que funciona 24 horas, conduz um veículo que quebra ou sofre acidente a oficinas Volvo. É uma oferta completa e diferenciada, uma gama inte-

grada de alternativas para reduzir o risco para o transportador e sua frota de caminhões, equipamentos ou ônibus. É diferente de oferecer apenas taxas de juros baixas.

Quanto das vendas Volvo passam pela Volvo Serviços Financeiros, percentualmente?

Em caminhões entre 35 e 40% e em equipamentos de construção (VCE) 46%. Queremos chegar a 50% nessas áreas. Em 2006 vamos colocar R\$ 600 milhões em financiamento no mercado e posso chegar a R\$ 1 bilhão com o quadro de pessoas que a Volvo Serviços Financeiros tem hoje, que é o mesmo há cinco anos. Nos tornamos cada vez mais eficientes. E fazemos cada vez mais porque fazemos melhor.



Nossa oferta é completa e diferenciada, com uma gama integrada de alternativas para reduzir o risco para o transportador e sua frota. É diferente de oferecer apenas taxas de juros baixas."





Capacitação Volvo

TREINAMENTO PRODUTIVO

O desenvolvimento de competências, oferecido pela Volvo por meio de treinamentos para motoristas, pode melhorar em até 15% a produtividade dos veículos

Motorista de um FH 380 da Frangos Canção, de Maringá (PR), Wagner Paranhos costumava obter, num trecho de topografia acidentada, a média de 1,9 a 2,06 km/l com o veículo. A empresa achou que esse rendimento poderia melhorar e contratou um treinamento de direção econômica na concessionária Rivesa, para todos os motoristas de seus 50 veículos – 31 deles pesados Volvo.

O instrutor fez um teste com Wagner, antes de iniciar o curso. O rendimento foi de 1,09 km/litro no caminhão para testes. Ao final do curso teórico e prático, as médias saltaram para 2,12 km/l no primeiro mês, 2,07 km/l no segundo

mês e 2,19 km/l no terceiro mês, sempre nas mesmas condições de estrada.

Hoje ele é um dos três melhores motoristas da empresa, que dá prêmios mensais para as melhores médias de consumo. Flávio Valdir Schmidt e Arnaldo Corrêa foram os primeiros colocados em maio. Wagner foi o terceiro e prometia vencer em junho.

“O concurso é para estimular os motoristas a manter boas médias de consumo e de velocidade”, explica Alessandro Nasrallah, gerente de Transporte da Frangos Canção. “Acompanhamos tudo pelo *software* Trip Manager, mas o fundamental para chegar a esses resultados foi o treinamento Volvo.”

A empresa abate 90 mil aves por dia e distribui os produtos por todo o País. As regiões Norte e Nordeste são os mercados mais fortes, especialmente as cidades de Belém, Fortaleza e Natal. Os caminhões com semi-reboques baús frigorificados rodam em média 27 mil quilômetros mensais com PBTC de 47,150 toneladas. Na volta, trazem produtos como gesso, sal, polietileno e carne bovina – quando passam por Tocantins.

“Trabalhamos com frota 100% própria e motoristas bem treinados, para garantir qualidade e prazos de entrega”, afirma Alessandro. “Mantendo uma boa média de velocidade, economizamos em pneus, freios e obtemos mais segurança”.





Processo de treinamento é contínuo

Os cursos de formação de competência são ministrados em “efeito cascata”. Começa com aqueles ministrados pela fábrica diretamente para a rede de concessionários, junto à equipe de vendas, pós-vendas, administração e instrutores da rede.

A rede de concessionários tem mais de trinta instrutores de motoristas que repassam os treinamentos da fábrica para transportadores e frotistas de todo o Brasil.

Há também dois caminhões-escola equipados com furgões-salas de aulas com ferramentais e componentes especiais para oferecer treinamento a concessionários ou empresas em todo o País.

“Para a Volvo, formação de competências não significa apenas oferecer um treinamento ou um conjunto deles. Trata-se de um processo contínuo, que deve ser renovado e atualizado constantemente, pois a tecnologia dos produtos se moderniza rapidamente e também há rotatividade na mão-de-obra tanto da rede de concessionários como entre os próprios frotistas”, observa Bento Albuquerque, responsável pelo desenvolvimento de competências comerciais e treinamento para motoristas da Volvo do Brasil.

Por isso, capacitação e treinamento são apenas alguns dos principais itens do “pacote” de soluções de transporte oferecido pela Volvo para os transportadores.

PRÁTICA
Motorista da Frangos Canção, passa por treinamento: redução no consumo e prêmios

UM CURSO EM 4 MÓDULOS

Saiba como é o curso de capacitação de motoristas

O treinamento em direção econômica é apenas um dos quatro módulos do curso de capacitação do motorista oferecido pela Volvo. A melhoria em consumo de combustível pode chegar a 15% ao fim dos cursos. Conheça os módulos.

▶▶ MÓDULO 1

O primeiro módulo acontece na Entrega Técnica (leia mais na página 10), quando o motorista vai até a concessionária ou a fábrica buscar o caminhão. São instruções básicas de como operar o caminhão e quais recursos ele oferece para obter o melhor rendimento.

▶▶ MÓDULO 2

É o treinamento complementar, que acontece na primeira revisão do veículo, em quatro semanas, ou 10.000 km (o que ocorrer primeiro). Nele o motorista pode tirar dúvidas quanto à teoria recebida no primeiro treinamento e a prática a partir de então.

▶▶ MÓDULO 3

É o treinamento de direção econômica. É especialmente voltado para aprimorar os conhecimentos e práticas para obter melhores níveis de economia de combustível e aumento da vida útil dos sistemas de freio e de componentes do trem de força (caixa de câmbio e eixo traseiro).

▶▶ MÓDULO 4

É o curso de direção defensiva. São passados diversos recursos que podem ser usados para garantir maior segurança ao dirigir, desde a checagem inicial, antes de cada viagem, até o tempo máximo de viagem recomendado por dia. Passa também por detalhes como uso do freio motor, do ar-condicionado, aproximação de trevos e de outros veículos e outros recursos da eletrônica embarcada dos caminhões Volvo.

15% de melhoria em consumo de combustível é um índice que pode ser alcançado após os cursos de direção econômica

“Dependendo da frota, essa economia pode significar até um caminhão por ano”

Bento Albuquerque, responsável pelo desenvolvimento de competências comerciais e treinamento para motoristas da Volvo do Brasil



A CASA É SUA



SEJA BEM-VINDO

O novo Centro de Entrega Volvo: serviços diferenciados na entrega de veículos

Centro de Entrega Volvo ajuda a melhorar a produtividade de profissionais do volante e dos veículos. Visita à fábrica é oportunidade única

Um serviço exclusivo criado pela Volvo em 2001 está se consolidando como uma ferramenta de aumento da produtividade dos caminhões da marca e dos profissionais que trabalham com esses veículos. É a Entrega Técnica na fábrica, um programa de treinamento de um dia inteiro, com aulas teóricas e práticas sobre o uso do caminhão e a maneira mais adequada e segura de conduzi-lo. Uma visita às linhas de produção, com direito a almoço na fábrica fecha o programa.

“Quem está tendo contato com

a marca Volvo pela primeira vez faz também um *test drive* e todos saem daqui com o caminhão limpo e revisado”, explica Mônica Di Giuseppe, coordenadora do Centro de Entrega da Volvo do Brasil.

“Esse processo é importante para nós, porque o treinamento agrega mais valor a um produto de alta qualidade e permite aumentar o retorno do investimento”, afirma Lucimari Stocco, gerente de Suporte a Vendas & Marketing.

De tão importante, o Centro de Entrega Volvo – CEV ganhou recentemente um novo prédio, anexo

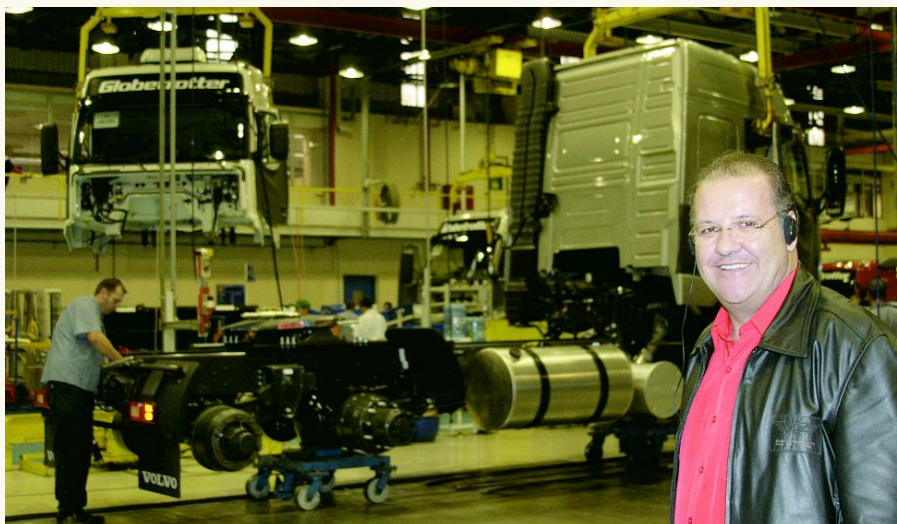
à fábrica, com estrutura ampla e confortável para os treinamentos. O investimento foi de R\$ 600 mil. “Melhorarmos o atendimento aos motoristas que buscam seus veículos e também aos transportadores que visitam a fábrica por outras razões”, diz Lucimari.

Em média 1.300 pessoas por ano participam da entrega técnica – 60% motoristas e 40% proprietários – que é a primeira fase do treinamento. O processo continua nas concessionárias, onde é feita a revisão de quatro semanas de uso, ou 10.000 km.



Fotos Silvio Aurichio

NOVA VISITA
O transportador João Luiz Maciel Machado na linha de produção da Volvo, em Curitiba: "É interessante ver como o caminhão é fabricado"



NOVIDADE

Transportador já visitou a fábrica quatro vezes

Visita é emocionante

O empresário João Luiz Maciel Machado, de Uruguaiana (RS), que atua no transporte internacional de carga seca e fracionada, optou pela marca Volvo em 1999. Hoje tem 14 modelos FH e um VM. Ele participou quatro vezes da Entrega Técnica no Centro de Entrega Volvo. "É inte-

ressante ver como o caminhão é fabricado e a qualidade da matéria prima", diz ele. "O que me atrai no Volvo é o computador de bordo, que tira relatórios completos de como o motorista conduz, a rotação, o consumo, quanto põe no tanque e quanto vai na nota."

Para Cleucio Bernardi, da AB Transportes, que transporta grãos com três modelos Volvo com bitrens, na região de Maringá, a visita à fábrica permitiu tirar todas as dúvidas. Foi três vezes e até levou o pai. "Nunca conheci outra fábrica. Era tudo novidade: os robôs, os componentes, o padrão de qualidade", conta. "Não é à toa que o caminhão é bom. Fiquei mais apaixonado."

"Ouço vários depoimentos de profissionais que visitam a fábrica e ficam emocionados com o carinho e atenção que recebem", conta Antonio Carlos S. Paes, diretor Comercial da concessionária Rivesa, de Maringá. "A oportunidade de conhecer a tecnologia aplicada no produto com o qual ele vai trabalhar é única. Ela aumenta a confiança e a valorização do profissional, porque desperta o interesse de aprender a usar melhor o veículo", completa.

CASA NOVA

Conheça a estrutura do novo prédio do CEV

- ▶▶ O Centro de Entrega Volvo está instalado num prédio de 400 m², dentro da fábrica da Volvo, em Curitiba.
- ▶▶ Possui salas para treinamento, sala de convivência, de reuniões e uma minicozinha.
- ▶▶ Está equipado com computadores, projetores multimídia e mesas de trabalho.
- ▶▶ O treinamento com um consultor técnico engloba itens como parte técnica, garantia e cuidados com manutenção.
- ▶▶ O foco principal é tecnologia embarcada, para que o motorista possa tirar a máxima produtividade com uma maior disponibilidade do caminhão.



MAIS FORÇA

Tendência entre transportadores é preferir caminhões com potência cada vez maior. Nova legislação altera configurações de implementos, que deverão se diversificar ainda mais

O mercado de caminhões passou por grandes transformações nas últimas décadas, acompanhando a evolução da economia e o processo de industrialização nacional. Quando a Volvo instalou-se no Brasil, por exemplo, precisou desenvolver uma campanha ("A Batalha dos Pesados") para convencer autoridades e transportadores das vantagens dos pesados e semipesados sobre os médios e leves, que predominavam na época – final dos anos 70 e início dos 80.

Em quase 30 anos, os pesados e semipesados assumiram seu devido lugar. Ocupam praticamente metade do mercado total de caminhões e tiveram também uma evolução nas faixas de potência. Os pesados subiram da faixa dos 200 cv de potência para 300 a quase 500 cv de potência atual. Por que isso aconteceu?

Não há um fator único que explique essa evolução. São vários. As sucessivas altas do preço do petróleo levaram os transportadores a buscar veículos mais econômicos em termos de tonelada/km transportada. A legislação ambiental tornou-se mais rigorosa. A economia evoluiu no sentido de se produzir bens com maior valor agregado. Os produtos industrializados para o consumidor final, como eletrodomésticos,

entre outros, hoje ocupam maior volume do que peso em um caminhão. Tudo isso levando em conta um ambiente logístico muito profissional que precisa atender a pontualidade e a rapidez na entrega.

As distâncias "continentais" brasileiras e a extensa malha rodoviária também favoreceram o desenvolvimento de veículos com maior potência, para superar as variações topográficas e manter elevadas velocidades médias, com menor consumo de combustível possível.

São algumas das razões que levaram ao desenvolvimento de veículos cada vez mais sofisticados – com eletrônica embarcada e potência cada vez maior – em atenção às tendências do mercado. Ficou claro, por exemplo, com o surgimento dos bitrens, hoje predominantes no transporte da safra agrícola. Eles chegaram a participar em 65% das vendas de implementos rodoviários em 2004, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários – ANFIR. Leia nas páginas seguintes como essas e outras mudanças afetam transportadores e implementadores.

MAIS CAPACIDADE

Modelo FH 420 da Transportadora N. S. do Caravaggio, de Colombo (PR): para aumentar a capacidade de carga, empresa combina cavalos mecânicos de maior potência com implementos como carretas de três eixos distanciados





MUITO MAIS

Medida legal permite grande variedade de combinações

Resolução vira revolução

O Governo Federal publicou no final de 2005 a Resolução 184/05, que definiu novos parâmetros para as Combinações de Veículos de Carga (CVC). O texto atendia solicitações do setor para dispensar os bitrens das Autorizações Especiais de Trânsito (AET). No segundo parágrafo da medida está a afirmação que revolucionou as possibilidades de configurações para os veículos rodoviários de carga do País.

O texto em questão diz: “Para a combinação de Veículos de Carga –

CVC, ‘com duas ou mais unidades’, incluída a unidade tratora, o peso bruto total poderá ser de até 57 toneladas, desde que atenda...”.

Na prática, a resolução aumentou o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) do conjunto caminhão com semi-reboque, de 45 toneladas para até 53 toneladas, dependendo da configuração de eixos do cavalo-mecânico, bem como do semi-reboque. A tabela ao lado mostra os limites para as diversas configurações.

“O grande número de opções

possíveis após a resolução criou especulação no mercado de implementos, em princípio, mas agora já se percebem as novas tendências”, diz Lauro Pastre Júnior, presidente da ANFIR. Segundo ele, a predominância dos bitrens é certa, com espaço assegurado principalmente no transporte de grãos/safrá e nas configurações de cavalos mecânicos com três eixos + semi-reboques com três eixos (o primeiro mais espaçado dos dois últimos) e semi-reboques com três eixos espaçados.





“Economia é fundamental”

Transportador diz que já sente economia de usar modelos de potência maior, como o Volvo FH460

Uma empresa que vem apostando nos veículos de maior potência é a Transportadora Irmãos Rombaldi, de Canoas (RS), especializada no transporte de produtos químicos em tanques e que atua em todo o País (com ênfase para o Sul e Sudeste) e no Mercosul. A frota de 80 pesados conta com 23 Volvo FH460, que rodam 750 mil quilômetros mensais. Há diversas configurações: carretas três eixos convencionais, bitrens (7 eixos) e rodotrens (9 eixos).

Os novos FH460 são usados basicamente em aplicações com bitrens e rodotrens com tanques de fabricação própria. “É cedo para uma avaliação mais precisa, mas podemos dizer que é realmente mais econômico”, afirma o gerente de frota Gerson Luis Storck, da Rombaldi, sem mencionar percentuais precisos. “Em nosso negócio, economia é fundamental”, diz o gerente.

Outra empresa que está analisando as opções abertas pela resolução

184/04 é a Jaloto Transportes, de Maringá (PR), especializada no transporte de óleos vegetais e outras cargas líquidas como álcool industrial, bebidas a granel e açúcar líquido para indústrias de alimentos. As principais rotas são entre o Pará (traz óleo vegetal) e as regiões Sul e Sudeste. Possui carretas de aço inox isotérmico e de aço-carbono. A diversificação de implementos é grande: bitrens, carretas três eixos convencionais e carretas de três eixos distanciados.

A maior parte da frota é composta por caminhões FH380, mas possui cinco Volvo FH420 utilizados no transporte de açúcar líquido em carretas convencionais. “Estudamos as possibilidades abertas com a resolução 184, mas ainda não definimos qual configuração será mais adequada para nosso tipo de atividade”, afirma Joel Jaloto, diretor da empresa. “Para as futuras compras, estamos pensando nos FH460”.

CARGAS LÍQUIDAS

Acima, veículo da Jaloto Transportes, de Maringá (PR), especializada em cargas líquidas, que usa implementos de tipos variados, e ao lado um caminhão da Irmãos Rombaldi, de Canoas (RS), puxa bitrem: combinação ideal

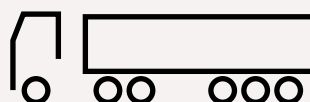
QUANTO PESA

Confira a carga máxima com a nova resolução

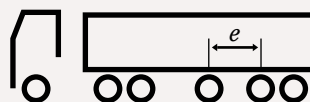
Fonte:
ANFIR –
Associação
Nacional dos
Fabricantes de
Implementos
Rodoviários

Resolução 184/05

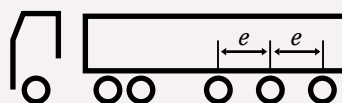
PBTC



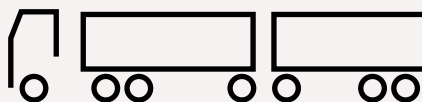
Até 48,5 ton



Até 50 ton



Até 53 ton



Até 57 ton



Transportadores aderem às maiores potências

Redução de custo

Tração de bitrens com modelo FH460 proporciona sensível economia em combustível na Seka

Muitos transportadores ainda estão indecisos quanto aos tipos de implementos permitidos pela legislação, mas a tendência por maiores potências nos cavalos mecânicos é clara. Este é o caso da Seka Comércio de Importação, Exportação e Transportes, de Rio Negrinho (SC). A empresa oferece logística integrada através de modais como o marítimo, rodoviário e ferroviário

em segmentos diversos, como o setor florestal, madeireiro, moveleiro, metalúrgico, metalmecânico, automobilístico e cerâmico, entre outros.

A frota de 150 veículos movimenta cerca de 120 mil toneladas mensais, principalmente nas regiões Sul e Sudeste. Um terço da frota é composto por caminhões Volvo. Recentemente decidiu investir em

cinco novas unidades dos FH460, para tracionar bitrens no transporte de bobinas de aço.

Segundo Sérgio Klaumann, diretor da Seka, a empresa gostou do resultado obtido com os novos Volvo FH460 com bitrens. Com eles tem obtido economia de combustível da ordem de 5 a 6% em relação aos modelos 380 da marca e também aos caminhões de outras marcas.

LOGÍSTICA

Economia de combustível é a principal vantagem apontada pela Seka Comércio de Importação, Exportação e Transportes, de Rio Negrinho (SC), que adquiriu modelos FH460 para o transporte de bobinas de aço em bitrens



Eixo espaçado avança

Procura por implementos de três eixos distanciados acompanha a demanda por cavalos mais potentes

Fabricantes de implementos também identificaram outras possibilidades decorrentes da resolução 184. “Entre as novidades, os implementos do tipo três eixos, com o primeiro eixo mais distanciado (que possa ser elevado, para manobras ou rodar vazio), devem ficar entre os preferidos”, afirma Lauro Pastre Júnior, da ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários. Em segundo lugar fica o de três eixos distanciados.

“Utilizamos esse tipo de implemento desde 1998”, revela Jovino Darci Gasparin Júnior, diretor da transportadora N. S. do Caravaggio, de Colombo (PR). A empresa possui uma frota de 100 caminhões Volvo e dez carretas com três eixos distanciados, usados principalmente no transporte de combustíveis e líquidos. A configuração é bastante apropriada aos seis FH420 recém-adquiridos pela empresa. “Com elas, podemos transportar até 35 mil litros, contra 30 mil litros nas carretas

de três eixos convencionais”, conta o diretor da empresa.

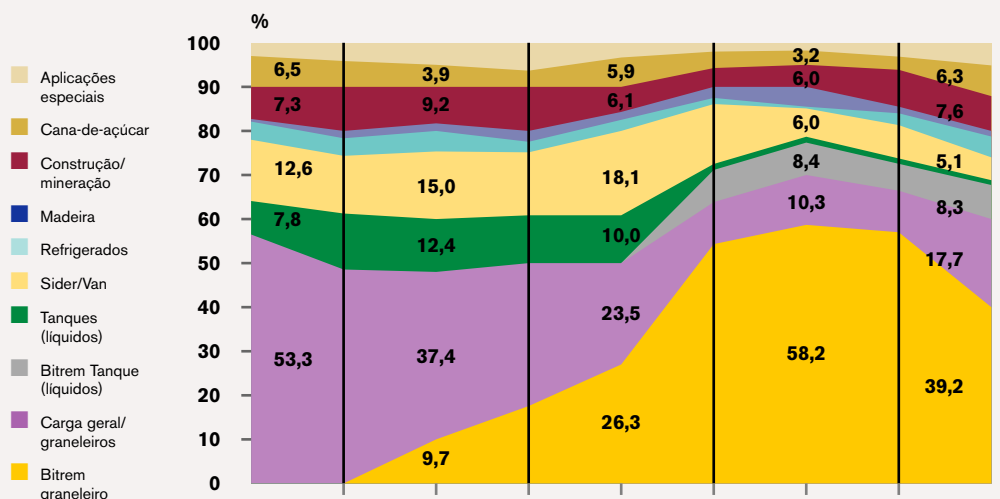
Com a nova legislação, “a tendência é ampliar o uso desse tipo de equipamento e aumentar a potência dos cavalos mecânicos”, diz Gasparin Júnior. Os combustíveis respondem por 80% dos negócios da empresa, com o transporte de cerca de 90 milhões de litros mensais. Os 20% restantes são cargas frigoríficas ou refrigeradas.

O diretor comercial da Randon Implementos e Participações, Marcos Zanotti, aposta também no semi-reboque de três eixos distanciados, sendo o primeiro direcional. Ele acredita que a tendência será por “soluções cada vez mais específicas, de acordo com as operações de cada transportador”, em termos de semi-reboques.

Como o mercado de transporte está cada vez mais especializado e competitivo, novas soluções específicas são esperadas para atender às diferentes necessidades do segmento.

EVOLUÇÃO

Desenvolvimento do mercado e caminhões por segmento



Fonte: ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários

Volvo Eu Rodo | 2006

17



UM NOVO SALTO TECNOLÓGICO

Primeira a adotar o sistema Bus Rapid Transit, nos anos 80, Curitiba vai renovar a frota com articulados e biarticulados B12M. Ônibus Volvo melhoram eficiência no transporte de passageiros mundo afora



Fotos Ito Cornelien

O sistema de transporte urbano de passageiros de Curitiba está ganhando 64 novos e modernos ônibus Volvo. São 40 biarticulados e 24 articulados que integrarão o sistema, dando início a um processo de substituição da frota de veículos que comprovaram sua eficiência em mais de onze anos de operação.

Quando foi criada, nos anos 70, a rede de transporte de passageiros de Curitiba — com alta eficiência e elevado nível de conforto — era um sistema inovador, baseado em corredores troncais apoiados por linhas alimentadoras

complementares. “Ônibus Expresso” foi o primeiro nome atribuído aos veículos pesados que circulavam em corredores exclusivos. Na década seguinte o sistema foi ampliado e formou a Rede Integrada de Transporte – RIT, que atende cidades da Região Metropolitana de Curitiba.

O sistema aumentou sua capacidade e agilidade com a introdução dos biarticulados Volvo, nos anos 90, lançados com exclusividade no Brasil. Esse tipo de sistema foi batizado internacionalmente com o nome de BRT – Bus Rapid Transit, e vem sendo utilizado em cidades como Bogotá (Colômbia) e

Santiago (Chile), entre outras.

A capital paranaense tornou-se pioneira mundial em BRT e em lançamentos arrojados como o biarticulado, graças à parceria estabelecida com a Volvo desde que começou a planejar seu sistema de transporte de passageiros. A Volvo forneceu a maior parte dos ônibus de alta capacidade que rodam em Curitiba desde os anos 80. Os primeiros 33 biarticulados foram introduzidos em 1992, hoje são 175. Dos 380 articulados e biarticulados da frota, 364 (95,8%) são Volvo – os biarticulados são todos (100%) Volvo.



Biarticulado e articulado são mais eficientes

O biarticulado B12M tem 27 metros de comprimento e capacidade para 270 passageiros. Foi apresentado pela Volvo do Brasil em 2004. As primeiras unidades começaram a circular em um dos corredores de maior demanda da cidade de São Paulo, a Avenida 9 de julho. Em Curitiba os novos ônibus vão circular no corredor Norte-Sul do sistema integrado de transporte coletivo.

“Ônibus com alto grau de tecnologia embarcada como os oferecidos pela Volvo são muito importantes para cidades como Curitiba, que têm grande concentração de veículos e precisam priorizar os espaços urbanos”, afirma Miguel Arrata, gerente de Desenvolvimento de Negócios Ônibus e responsável na Volvo pela área de Sistemas Organizados de Transporte Coletivo. “Os ônibus biarticulados e/ou articulados são uma excelente opção para ampliar o atendimento ao usuário. O tempo de deslocamento é menor, aumenta o volume de passageiros transportados e contribui para a redução das emissões de poluentes ao transportar o mesmo número de passageiros com menos veículos”, completa o executivo.



Com os B12M da nova aquisição, a cidade passará a utilizar a mais avançada tecnologia em ônibus urbanos. É um novo salto tecnológico em relação a seus antecessores, os B10M. Possuem o moderno motor Volvo D12D, de 12 litros e 340 cv e mantêm as tradicionais vantagens dos chassis articulados da marca: motor horizontal localizado na parte central do veículo, alta tecnologia (motor eletrônico, computador de bordo, Trip Manager, etc), elevada capacidade de transporte, menor custo e menor emissão de poluentes por passageiro transportado.

GRANDE CAPACIDADE

Ônibus biarticulado em estação tubo no centro de Curitiba, cidade onde nasceu o sistema Bus Rapid Transit

LINHA DO TEMPO

Evolução da implantação do BRT

- **1980** Início do Sistema “Expresso” de Curitiba
- **1992** Primeiros biarticulados começam a operar em Curitiba
- **2001** TransMilenio — mais de 300 ônibus Volvo começam a circular no BRT de Bogotá (Colômbia)
- **2003** Manaus (AM) introduz sistema de articulados com ar-condicionado
- **2004** Maior ônibus do mundo chega a São Paulo, com posto do motorista na parte central dianteira
- **2005** TranSantiago — a maior venda de ônibus do mundo: 1779 Volvo
- **2006** Caracas compra 220 ônibus B7RLE para complementar sistema de metrô venezuelano



Sucesso em toda parte



Frances Hung

QUALIDADE DE VIDA

A implantação do TransMilenio em Bogotá, na Colômbia, organizou e atraiu mais passageiros ao transporte coletivo. Solução parecida foi adotada por Caracas, na Venezuela

Capital colombiana começou em 2001

TransMilenio chega a 1 milhão de usuários

A capital da Colômbia, Bogotá, aderiu ao BRT no início de 2001, quando implantou o Transmilenio, com 432 ônibus Volvo. O sistema de transporte da quarta cidade mais populosa da América do Sul, com 7,5 milhões de habitantes, também é baseado em corredores troncais. O acesso aos bairros distantes dos eixos principais é feito com ônibus alimentadores.

“O TransMilenio é um grande exemplo de que sistemas organizados de transporte coletivo urbano melhoram a qualidade de vida e atraem um número de passageiros maior que o previsto originalmente”, declara Per Gabell, presidente da Volvo Buses Latin América. Em 2003, o sistema transpor-

tava cerca de 350 mil pessoas. Hoje chega a quase 1 milhão de passageiros por dia.

“Transportar mais passageiros em um único veículo significa menos consumo de combustível e menor índice de emissões de poluentes”, completa Per Gabell, que comemora a venda de 118 novos articulados para Bogotá.

Adquiridos pelas empresas Conexión Móvil, Express del Futuro e Metrobus, os novos veículos elevam a participação da marca Volvo para mais de 50% no sistema. Os ônibus serão enviados em forma de kits CKD de Curitiba para Bogotá, onde serão montados pela Colmotores e encarroçados pela Superpolo e Busscar.

220 B7RLE rodam na capital venezuelana

Caracas integra rotas de ônibus com metrô

► A segunda maior venda de ônibus da Volvo na América do Sul aconteceu na Venezuela. São 220 ônibus B7RLE para a capital do país, Caracas. São veículos piso baixo, com motor de 7 litros e configuração de eixos 4x2. Eles servirão como alimentadores para o sistema de metrô da cidade, que atualmente transporta cerca de 1,5 milhão de pessoas por dia.

► Catorze ônibus já estão rodando em Caracas. A frota toda vai operar em 24 rotas, 20 delas na capital e outras quatro em cidades circunvizinhas da região metropolitana. As 24 rotas somam 424 quilômetros de extensão.



A experiência iniciada por Curitiba com o BRT – Bus Rapid Transit inspirou diversas cidades brasileiras e de outros países



Sistema organizou transporte no Chile

TranSantiago foi a maior venda de ônibus

Santiago, capital do Chile, com 6,5 milhões de habitantes, também adotou ônibus de grande capacidade Volvo em 2005 e resolveu de uma vez dois problemas. A cidade está situada num vale e sofre com a poluição retida pelas inversões térmicas. O antigo sistema, sem regulamentação, também facilitava a entrada de operadores não profissionais no transporte de passageiros, com veículos de tipos e idades variadas.

Um grande esforço dos administradores locais e dos empresários de ônibus, que formaram cooperativas de transporte para habilitar-se às licitações, definiu novas condições para o transporte urbano da cidade. Surgiu o TranSantiago, que interage com o sistema de metrô.

A criação do TranSantiago tornou-se a maior venda de ônibus Volvo da história da empresa no mundo: 1.779 ônibus (1.159 B9 SALF e 620 ônibus B7 RLE convencionais).

A operação trouxe mais qualidade de vida aos habitantes de Santiago. A implantação de um sistema organizado, onde antes circulavam 8 mil ônibus de 3,5 mil operadores independentes, reduziu o número de ônibus em circulação, baixando também as emissões de poluentes.

Em agosto a Volvo do Brasil assinou um contrato para a venda de mais 499 ônibus para a Buses Metropolitana, um dos operadores do TranSantiago. São 171 articulados B9 SALF e 328 unidades do B7RLE. Os ônibus rodarão no Troncal 5, um dos cinco corredores que passam pelos principais eixos urbanos da capital chilena.

AMPLIAÇÃO

O sistema TranSantiago, do Chile, que está comprando mais 499 ônibus Volvo: qualidade dos veículos e o rigoroso cumprimento dos prazos e condições da primeira venda impulsionaram negócio

Pacote inclui ônibus, peças e treinamento

Volvo oferece solução completa

Sistemas como os de Bogotá e Santiago utilizam não apenas os ônibus Volvo, mas toda a parte de peças de reposição, ferramentas especiais e treinamento técnico para mecânicos e motoristas. Um dos fatores que pesaram para a decisão da C.A. Metro de Caracas, empresa que adquiriu os 200 ônibus para a cidade, foi justamente o fato de a Volvo “oferecer uma solução total de transporte”, explica Luiz Miguel Pichardo, um dos responsáveis pelo projeto em Caracas.

“A Volvo é líder mundial em

vendas de biarticulados e líder absoluta em vendas de articulados na América do Sul. Mas não é apenas por fornecer os produtos mais adequados e com melhor tecnologia. É por oferecer soluções completas, que vão desde a fase de planejamento até a implantação e o pós-venda, garantindo serviços de alta qualidade, segurança para operadores e usuários e preservação do meio ambiente através da redução do nível de emissões por passageiros transportados”, completa Per Gabell.

NO MUNDO Cidades que utilizam articulados e biarticulados

Cascavel (PR) → Porto Alegre (RS) → Florianópolis (SC) → Salvador (BA) → Goiânia (GO) → Campinas (SP) → São Paulo (SP) → Manaus (AM) → Los Angeles (EUA) → Paris (França) → Moscou (Rússia)



OPERAÇÕES MÚLTIPLAS

Transportando autopeças com o VM trator, ou hortifrutigrangeiros apanhados na lavoura com o modelo rígido, os novos modelos Volvo VM vão ganhando espaço em operações de transporte variadas



RENOVAÇÃO

O grupo Sibra aumentou a participação de veículos Volvo na frota: relação custo-benefício pesou na escolha por modelos VM

A STR e a Braf Transportes, que atuavam há mais de 15 anos no mercado de transportes, decidiram unir-se e a partir de 2005 formaram o Grupo Sibra. O propósito é melhor atender aos embarcadores, oferecendo serviços mais ágeis, tecnologia de ponta, equipe altamente especializada e custos competitivos.

Recentemente o grupo deu início a uma renovação de parte de sua frota de 70 caminhões e optou por incrementar a participação da marca Volvo. Bastou experimentar os modelos VM 6x2. “Constatamos a qualidade e o atendimento exemplar no concessionário” (Nórdica Curitiba), diz o diretor comercial, Siderlei Antonio Borges.

Foram fatores que contaram pontos também na hora de escolher outro lançamento recente da marca: o Volvo VM 310 cavalo mecânico 4x2. A empresa adquiriu quatro unidades, que operam basicamente no transporte de autopeças entre Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro. Rodando desde o início de fevereiro, mostraram como principais características “uma boa relação custo-benefício em todos os aspectos, além do conforto para o motorista, que merece destaque em sua categoria”, explica Borges.

A Sibra faz transferências rodoviárias de produtos acabados, serviço de armazenagem, distribuição metropolitana, *just-in-time*, *milk-run*, *cross-docking* e oferece veículos dedicados e padronizados de acordo com as necessidades dos embarcadores. Atua predominantemente nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do País, atendendo a indústria automotiva, fabricantes de linha branca (geladeiras e fogões) e também atacadistas de produtos de consumo.

Fotos: Ito Cornelisen



VM 260 rígido saiu-se bem em estradas de terra

Verduras mais fresquinhas

Estradas vicinais não pavimentadas são os caminhos alternativos enfrentados pelo Volvo VM 260 da Comércio e Transportes Rio Sul, empresa que comercializa hortifrutigrangeiros no Ceasa de Curitiba. A Rio Sul transporta produtos como manga e melancia da Bahia para Curitiba e São Paulo e tomate de São Paulo para o Paraná, além de comercializar diversos tipos de frutas e legumes.

“A opção pelo rígido é porque ele é mais adequado para estradas vicinais, pois vamos até os produtores para obter os melhores produtos com os melhores preços”, conta Maurício Pessaia, proprietário da empresa. “Havíamos experimentado o VM 240, que era ótimo. O VM

260 eletrônico ficou melhor ainda”, avalia.

Em sua atividade, manter uma boa velocidade média é fundamental, principalmente nas viagens de longa distância – como é a rota Bahia-Paraná. As viagens são feitas durante a noite, para que os produtos cheguem ao destino “ainda fresquinhos”.

Com carrocerias tipo carga geral de 8,60 m, transportando de 13,5 a 15 toneladas por viagem, seus caminhões fazem entre 3,1 e 3,4 quilômetros por litro, médias consideradas muito boas. “O VM eletrônico é um caminhão ainda mais seguro. Com a entrega técnica, os motoristas logo se adaptaram a ele, sem dificuldades. O conforto é simplesmente fantástico”, diz Pessaia.

NO CAMPO

Modelo VM 260 rígido mostrou-se a melhor escolha para atender o transporte de hortigranjeiros em estradas de terra para a Rio Sul



Volvo VM 6x4 transporta cargas indivisíveis

Quando a carga é especial

Transuíça utiliza Volvo VM 310 rígidos com mesa de guindaste para o transporte de equipamentos especiais

Batedores, caminhões especiais, pranchas com incontáveis linhas de eixos, técnicos especializados acompanhando a operação – estas são algumas das características que mais chamam atenção no chamado transporte de cargas indivisíveis ou “cargas especiais”. Sempre despertam curiosidade dos leigos: são peças de tamanho grande ou formato exótico, geralmente usadas como componentes de grandes indústrias, hidrelétricas ou plataformas e poços de petróleo e outras aplicações.

Logística nem era um termo tão difundido quando esse tipo de transporte surgiu. Mas a atividade requer cuidadoso estudo logístico para cada tipo de produto transportado, seja

grande, pequeno, pesado ou leve. É grande a variedade de veículos e implementos específicos para cada caso. Do carregamento à entrega, tudo deve ser rigorosamente controlado.

Exigência elevada

Essa é uma das especialidades da Transuíça Transportes e Guindastes, de Carapina (ES). A empresa atua nos portos da Grande Vitória e em todo o Brasil, atendendo empresas como Petrobras, Companhia Vale do Rio Doce, Siderúrgica Tubarão, Brasflex, Aracruz Celulose, Shell, Samarco Mineração e outras. Sua frota tem mais de 80 caminhões e cerca de 200 implementos de tipos diversos: de pranchas baixas para cargas indivisíveis a linhas de eixos,

pranchas hidropneumáticas e semi-reboques para carga seca.

Com vasta experiência, a Transuíça está habituada ao elevado nível de exigência desse segmento. “Atender aos requisitos de normas e certificações como ISO 9000 e 14000, entre outras, é o mínimo que esses clientes esperam de nós”, explica o diretor comercial, Juliano Almeida Martins.

A Transuíça atua em conjunto com a Sistermi – empresa do mesmo grupo – para operar em todo o Brasil. “Muitas vezes transportamos equipamentos da Petrobras do Rio Grande do Sul para a Bahia ou outro estado do Nordeste onde ela atua”, explica Moisés Boechat Martins, diretor Comercial da Sistermi.

Custo operacional, transmissão e conforto dos modelos são atrativos

Transportadores destacam qualidades

Transuíça e Sistermi utilizam diversos modelos de caminhões Volvo em suas frotas. Em março de 2005, as empresas adquiriram os primeiros sete Volvo VM 6x2 240. “A experiência com os VM foi muito positiva, o que nos levou a continuar comprando esses modelos”, revela Moisés Boechat, da Sistermi. Em fevereiro de 2006, foram adquiridos mais três VM 310 6x4 rígidos e em março outros sete VM 310 versão cavalo mecânico 4x2.

“A experiência com as primeiras unidades foi ótima, com destaque para o custo operacional e a transmissão Volvo, que é muito boa, especial-

mente para nosso tipo de trabalho”, avalia Juliano Almeida Martins, da Transuíça. “O conforto da cabine é outro atributo em que os Volvo VM se destacam.”

“Os modelos novos têm essas vantagens aprimoradas, principalmente por serem eletrônicos, o que nos permite um melhor controle de consumo e custos de manutenção”, completa Moisés. Os três VM 6x4 rígidos mostraram-se perfeitos para a aplicação escolhida: operam com mesa de guindaste com lança telescópica de 30 toneladas. Os 310 hp de potência nesse tipo de operação con-

ferem aos veículos agilidade e capacidade ideais para sua atividade, segundo os diretores.

“Os caminhões Volvo VM nos atendem bem nos requisitos de custo competitivo, qualidade e segurança, e também quanto à preservação ambiental, especialmente agora com os motores eletrônicos”, afirma Boechat. “Isso nos dá tranquilidade quando nossos clientes fazem inspeções de qualidade”. Nas inspeções semestrais são cuidadosamente conferidos aspectos como níveis de emissões, manutenção, segurança e idade média dos veículos, segundo o diretor.





CARGA ESPECIAL

Transporte de peças de tamanho grande ou formato exótico para grandes indústrias são a especialidade da Transuça e da Sistermi: exigência elevada



SHOW DE TECNOLOGIA

Em terra e no mar, novidades da Volvo Penta conquistam visitantes do Rio Boat Show, o maior evento náutico do País

Fotos Ito Cornelien

Uma das grandes atrações do Rio Boat Show 2006, realizado em maio deste ano na Marina da Glória, no Rio de Janeiro, foi a embarcação SunFish 385, que ficou à disposição para demonstração em *test-drives* para os participantes da feira. A passagem pelo Brasil da Volvo Ocean Race – a Regata Volta ao Mundo –, despertou

grande interesse da maioria dos visitantes nos produtos da Volvo Penta, tanto dos expostos em estandes como dos instalados nas diversas embarcações disponíveis nos piers, para demonstrações em *test-drive*.

Apresentada pela Intermarine, a lancha SunFish 385, equipada com o revolucionário sistema, IPS tornou-se uma verdadeira sensação durante o

evento. “Ainda bem que o consumo dos motores é baixo, pois quase não tivemos tempo de abastecer a lancha durante os dez dias do evento, devido à grande quantidade de *test-drives*. Todos ficaram impressionados com a performance do IPS 500 e também na eficiência do *boat trim*”, conta Alamiir Araújo, piloto responsável pela embarcação durante os testes.

IMPACTO

Produtos da Volvo Penta podiam ser vistos em estandes de diversos construtores

▶▶ Os lançamentos mais importantes da marca foram a extensão da linha Volvo Penta IPS, com os novos IPS 350 e IPS 600, aumentando a gama de aplicação desse sistema de propulsão para lanchas de 32 a 60 pés.

▶▶ Outra novidade foi o D3-190/DP-S, motor a diesel de cinco cilindros baseado no motor automotivo SUV XC90, esportivo utilitário campeão de vendas deste ano.

▶▶ Também atraiu atenção o D6-435, de 435 hp a 3.500 rpm. Esse motor compacto substitui o TAMD 744L. Tem menor peso, menores dimensões e carrega grandes inovações em injeção e tecnologia – além de preço competitivo.

▶▶ “Foi possível aumentar em muitos clientes e projetistas a certeza de que a Volvo Penta está na vanguarda quanto à propulsão para embarcações como líder em seu segmento”, avalia Eli Werneck, diretor superintendente da Volvo Penta Brasil.





Sistema permite manobras iguais às de um carro

IPS deve se tornar padrão para embarcações

Considerado a maior novidade desde o lançamento do sistema Aquamatic, em 1959, o Volvo IPS (sigla para Inboard Performance System, ou Sistema de Propulsão de Centro), é um novo sistema de propulsão para embarcações de 35 a 50 pés que traz hélices direcionadas para o sentido no qual a embarcação está navegando.

O sistema conta com hélices traçadoras contra-rotantes instaladas no fundo do casco, o que aumenta significativamente a performance das embarcações em comparação ao sistema

tradicional de eixo e hélice. Proporciona mais conforto, manobrabilidade e redução de níveis de emissões de poluentes das embarcações.

O Volvo Penta IPS foi lançado em duas versões: IPS 400 and IPS 500, baseados nos motores diesel desenvolvidos pela Volvo Penta. Ele deve se tornar o padrão para as embarcações do futuro, que a partir de agora passam a ser mais rápidas, ágeis, silenciosas e limpas – com a vantagem de serem manobráveis como um carro de passeio. O sistema foi criado para aplicações de lazer,

mas também pode ser utilizado em embarcações de trabalho rápidas.

A Volvo Penta foi a única companhia a apresentar grande quantidade de embarcações tanto “em seco” (dentro dos estandes) como “na água” (lanchas para *test-drive*) durante o evento. “Nem mesmo a chuva, que caiu quase todos os dias do evento, prejudicou o movimento da feira, que recebeu grande quantidade de interessados em fechar negócios e experimentar as embarcações”, relata Jorge Werneck, da área de marítimos de lazer da Volvo Penta.

ATRAÇÃO

A lancha SunFish 385, equipada com o revolucionário sistema IPS, foi a sensação do Rio Boat Show 2006



NOVOS GIGANTES

Volvo Construction Equipment lança dois novos produtos. A escavadeira EC700B LC, de 70 toneladas, é a maior da marca. As motoniveladoras da série G900 oferecem a maior força de corte do mercado

A Volvo Construction Equipment acaba de apresentar ao mercado uma série de novos equipamentos para a área de construção. Entre eles estão uma nova escavadeira, a EC700B LC, de 70 toneladas, a nova geração de motoniveladoras da série G900 e a pá-carregadeira L150E, além de linhas já consagradas de pás-carregadeiras, caminhões articulados e escavadeiras.

“São equipamentos que trazem soluções avançadas para todos os tipos de aplicações, com tecnologia, segurança e cuidado com o meio ambiente”, afirma Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE Latin America. “Tudo isso se traduz no melhor aproveitamento do equipamento, aumento da produtividade e redução de custos para o usuário”.

Confira nas páginas seguintes os detalhes dos novos equipamentos.



TRÊS VERSÕES

EC700B LC está disponível nas versões Standard, Quarry e Mass Excavation

- ▶▶ O motor de 16 litros é o maior disponível no grupo Volvo e um dos maiores na categoria.
- ▶▶ A configuração do braço e da lança curtos e com cilindro reforçado tornam o equipamento ideal para escavação massiva.
- ▶▶ A cabine oferece grande visibilidade, tem um banco ajustável de nove posições e controles ergonômicos.
- ▶▶ Oferece isolamento acústico e antivibratório e sistema de controle climático.
- ▶▶ Amplos degraus facilitam o acesso para manutenção de filtros e outros componentes.
- ▶▶ A eletrônica embarcada informa consumo de combustível, níveis de fluidos dos reservatórios, temperatura e pressão, horas trabalhadas e alertas de possíveis falhas.
- ▶▶ Permite obter tempos em marcha lenta, em carga e de ciclo e possibilita fazer diagnose.

EC700B LC foi lançada há um ano na Europa

Serviço pesado

Com a maior capacidade de escavação do mercado na classe de 70 toneladas, equipamento é ideal para o setor de mineração

A nova escavadeira EC700B LC foi criada e testada para aplicações pesadas em serviços de construção civil, mineração, grandes pontes, escavação de massa, movimentação de cargas e elevação em pedreiras. Graças ao avançado sistema hidráulico, ao motor eletrônico e à boa distribuição de peso, a EC700B é dotada de grande rapidez, elevada força de escavação e desagregação, e tem impressionante capacidade de elevação de carga, com excelente estabilidade.

Poucos meses depois de ter sido lançada, já acumula perto de 100 pedidos de empresas de diferentes partes do mundo. "Nossos clientes brasileiros e latino-americanos têm a possibilidade de adquirir o que há de mais avançado em termos de equipamento de construção da Volvo. A tecnologia está chegando cada vez mais rápido", declara o presi-

dente da Volvo CE Latin América, Yoshio Kawakami.

A EC700B LC é ideal, por exemplo, para o setor de mineração, um dos mais importantes segmentos da economia nacional, que tem duas das cinco maiores mineradoras de ferro do mundo. O País consome apenas 20% da produção anual de 195 milhões de toneladas de minério e exporta 150 milhões de toneladas.

A nova escavadeira é caracterizada pela alta produtividade com baixo consumo de combustível, proporcionando excelente custo por tonelada. Graças ao avançado sistema hidráulico, ao motor eletrônico e à boa distribuição de peso, a EC700B é dotada de grande rapidez, elevada força de escavação e desagregação e tem impressionante capacidade de elevação de carga, com estabilidade.

NOVIDADE

A nova escavadeira Volvo EC700B LC em ação: grande força de escavação e desagregação e alta capacidade de elevação de carga, com estabilidade



Motoniveladoras têm a maior força de corte do mercado

Força e precisão

Novas motoniveladoras da série G900 são as únicas a oferecer onze velocidades à frente

A nova série de motoniveladoras G900 da Volvo Construction Equipment Latin America é composta de sete modelos, dois deles dispõem de tração em todas as rodas.

As motoniveladoras da série G900 têm a maior força de corte do mercado e são as únicas a oferecer onze velocidades à frente, garantindo maior precisão no trabalho executado em diferentes obras. “É, certamente, a melhor linha de motoniveladoras do mercado”, declara Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE Latin America.

Os sete modelos da série G900 combinam produtividade mais elevada com crescente facilidade de uso. “A linha G900 foi projetada com o objetivo de ter no mesmo pacote de qualidade os atributos de produtividade, operacionalidade e conforto, confiabilidade e facilidade de manutenção”, afirma Leonilson Rossi, diretor de Marketing da Volvo CE Latin America.

Os motores desenvolvem elevados torques a baixas rotações, aliando agilidade de resposta e economia de combustível.

MAIS SEGURANÇA

Compartimento do operador atende aos requisitos de segurança, conforto e facilidade operacional dos produtos Volvo

- ▶▶ As colunas traseiras da cabine da série G900 são posicionadas de forma a eliminar pontos cegos.
- ▶▶ Áreas envidraçadas e seis retrovisores asseguram total controle da zona ao redor da máquina.
- ▶▶ Degraus e corrimãos se iluminam assim que se abre a porta.
- ▶▶ Isolamento acústico, baixa vibração, pressurização e filtros de alta capacidade garantem conforto na cabine.
- ▶▶ Controles essenciais estão montados sobre um pedestal central deslizante e inclinável.
- ▶▶ Pedais e alavancas que requerem pouco esforço e cursos curtos minimizam a fadiga do operador.
- ▶▶ Os sete modelos da série são as máquinas G930 (15.554 kg), G940 (15.957 kg), G946 (16.650 kg), G960 (16.678 kg), G970 (17.702 kg), G976 (18.395 kg) e G990 (20.993 kg).
- ▶▶ Os primeiros quatro modelos são equipados com o motor Volvo D7 de 7,2 litros e os três últimos com o Volvo D9 de 9,4 litros.
- ▶▶ Os dois tipos de motores atendem às normas de emissões Estágio IIIA da UE e Tier 3 dos EUA, que usam a tecnologia V-ACT (Volvo Advanced Combustion Technology).

NOVA SÉRIE

Motoniveladora G900: maior força de corte do mercado e as únicas a oferecer onze velocidades à frente



NACIONALIZAÇÃO

Nova linha é montada no Brasil

A fábrica da Volvo Construction Equipment Latin America, sediada em Pederneiras (SP), vai passar a montar a linha de escavadeiras Volvo, que eram trazidas completas da unidade fabril da Volvo localizada na cidade de Changwon, na Coreia. A unidade recebeu investimentos de aproximadamente US\$ 1 milhão para adequar as instalações e infra-estrutura.

A montagem na fábrica brasileira reduz a complexidade logística da importação e diminuirá o prazo de entrega de equipamentos em configurações específicas e não *standard*. O projeto prevê ainda a nacionalização de alguns componentes a partir de 2007.

“O ingresso de novos produtos na linha de montagem, como a montagem das novas escavadeiras e a fabricação das motoniveladoras G900 nos deixa bastante otimistas. Temos investido muito na tecnologia e capacidade da planta ao longo dos últimos anos para atender a demanda que temos agora”, destaca Fernando Arruda, diretor da unidade industrial de Pederneiras.

Serão montados inicialmente em Pederneiras os modelos:

- EC140B
- EC210B
- EC240B
- EC360B
- EC460B

Troca de marchas é adequada ao terreno

Pá-carregadeira filtra ar da cabine duas vezes

Uma nova pá-carregadeira, a Volvo L150E, da classe de 24 toneladas de peso operacional, agora complementa a já diversificada linha da série “E” oferecida no Brasil, que possui nove modelos – de 9 a 52 toneladas. “A L150E é a máquina ideal nos segmentos de construção pesada e de extração”, informa Leonilson Rossi, de Marketing da Volvo CE Latin America.

Seguindo a tradicional preocupação da marca com a segurança e o conforto do operador, o ar que entra na cabine é filtrado em dois estágios, função apropriada para ambientes onde o operador está exposto a material em suspensão, como poeira, ou produtos tóxicos.

O volante tem direção ajustável e as janelas da cabine são amplas e com isolamento acústico. “Isso faz das cabines Volvo as mais confortáveis e silenciosas do mercado”, observa João

Luiz Zarpelão, de engenharia de vendas da Volvo CE Latin America.

Um *display* na cabine informa, a todo o instante, a performance do equipamento na operação, indica as próximas revisões e um “check” eletrônico dos níveis de fluidos, garantindo a produtividade.

O chassi da L150E, de aço de alta resistência, permite perfeita montagem dos componentes e maior vida útil. Mais de 95% dos materiais utilizados nas carregadeiras podem ser reciclados. Equipada com o motor D12D com tecnologia V-ACT, a L150E usa o APS 3.0, recurso que adequa automaticamente a troca de marchas para as condições do terreno durante o transporte.

Outro recurso é o *kick-down* automático, que reduz automaticamente para a primeira marcha no momento em que o equipamento inicia a operação.

MEIO AMBIENTE

A pá-carregadeira Volvo L150E: mais de 95% dos materiais utilizados no equipamento podem ser reciclados



NO TEMPO CERTO

**Financiamento Sazonal, exclusividade da Volvo
Serviços Financeiros, reduz valores das parcelas no
período de menor rentabilidade do transportador**

Claudio Maitos

A safra de cana-de-açúcar está em pleno pico. Até novembro, os quatro caminhões Volvo da Agrícola São João, de Lençóis Paulista, a 300 km de São Paulo (SP) rodam sem parar. Cada um faz em média oito viagens por dia até duas usinas, a 17 km da propriedade. Dois caminhões modelo FH420

foram adquiridos recentemente por meio do Financiamento Sazonal, modalidade de crédito diferenciado oferecido pela Volvo Serviços Financeiros.

O financiamento dos caminhões foi feito em 36 vezes. O valor das parcelas é dividido: 80% concentram-se no período de safra

(maio a novembro) e 20% de dezembro a abril. "As parcelas acompanham nosso fluxo de caixa, que é mais ou menos nessa proporção", conta Nelson Antunes, um dos sócios da Agrícola São João. "É uma linha de crédito que acompanha a sazonalidade do setor. Isso beneficiou a todos."

PICO DE SAFRA

A Agrícola São João, de Lençóis Paulista (SP), aproveitou o financiamento sazonal para adquirir dois caminhões Volvo FH420: parcelas acompanham fluxo de caixa da empresa



Há quase três anos, Antunes trocou um cargo administrativo em uma empresa ligada à produção de cana-de-açúcar e fundou a empresa Agrícola São João, com dois sócios. A empresa produz entre 250 e 300 mil toneladas por ano de cana-de-açúcar em uma área de 4,5 mil hectares, na divisa entre Lençóis Paulista e Borebi.

Otimista, ele acredita que o boom da cana-de-açúcar não é apenas momentâneo. "Houve uma grande evolução do setor. Os produtores aprenderam com os erros do passado, com programas como o Proálcool. Depois, veio o tabelamento de preços pelo governo federal, em 95, e o pessoal se acomodou. Mas nos últimos anos houve uma profissionalização do setor e um grande investimento, que juntos demonstram que as pessoas estão acreditando no cenário que se desenha", arrematou.

NA ENTRESSAFRA

Entenda o Financiamento Sazonal

- ▶▶ A modalidade foi criada em 2000, para adequar o valor das prestações ao fluxo de caixa do transportador ou frotista.
- ▶▶ A Volvo Serviços Financeiros percebeu a dificuldade dos clientes em pagar as parcelas na entressafra e, conhecendo o setor, apresentou uma alternativa.
- ▶▶ As prestações são maiores quando aumenta o faturamento e menores quando diminui.
- ▶▶ A modalidade de financiamento é via Crédito Direto ao Consumidor (CDC).
- ▶▶ O prazo máximo de pagamento é 48 meses.
- ▶▶ As prestações são mensais, com valores adequados ao faturamento da empresa.
- ▶▶ Usinas de álcool e seus prestadores de serviço (90% das operações) são os maiores usuários desse tipo de financiamento.
- ▶▶ Pode ser usado por pessoas físicas e jurídicas, desde que o setor de atuação tenha sazonalidade comprovada.
- ▶▶ É exigida entrada mínima de 20% do valor do veículo.

BOA PERSPECTIVA

A cana-de-açúcar em números

- ▶▶ **469,8 milhões** de toneladas é a previsão de produção para a safra 2006/2007 – **8,9%** a mais que a safra passada.
- ▶▶ **50,5%** são transformados em açúcar, **39,6%** em álcool e os **9,9%** restantes são destinados à produção de cachaça, rapadura, ração animal e sementes para plantio.
- ▶▶ A área plantada na safra atual cresceu **5,4%** – de **5,8 milhões** de hectares em 2005/2006 para **6,2 milhões de hectares**.
- ▶▶ A região Centro-Sul responde por **86,8%** da produção de cana no País. O estado de São Paulo é o maior produtor, com **282,2 milhões** de toneladas (60,1% da colheita nacional).



A CASA DOS VIKINGS

Volvo cria estrutura exclusiva para atender ao mercado de caminhões seminovos da marca. Primeiro Viking Center fica em Santa Catarina

Funciona desde março, junto à concessionária Dicave, em Itajaí (SC), o primeiro Viking Center do Brasil, um exclusivo espaço para a comercialização de caminhões seminovos e usados Viking, peças DEX, pneus e óleos Volvo. O objetivo é reunir e oferecer uma gama considerável de veículos seminovos em regiões estratégicas. “Desde que iniciamos a venda de seminovos, em 1999, havia intenção de estruturar centrais de venda, o que hoje é realidade com o Viking Center. Nosso objetivo é centralizar determinadas linhas de produtos, criando uma referência regional”, comenta o gerente de seminovos da Volvo, Celso Castro.

A idéia ganhou força e maior interesse da rede de concessionários da marca a partir do sucesso das vendas de seminovos Viking, que superaram a marca de 2.000 unidades em 2005. “Comercializamos em média 60 veículos seminovos por mês. Cerca de 20% saem do Viking Center de Itajaí. É praticamente o dobro do que a casa comercializava antes da inauguração, em março”, conta Castro.

“Sentíamos falta de um centro de negócios direcionado a um público que não costuma freqüentar a concessionária, que é por natureza sinônimo de veículo novo”, diz o gerente de seminovos do Viking Cen-

ter de Itajaí, Ricardo Fiedler. “Por isso, esta é a solução ideal para atingir esse segmento do mercado de veículos de transporte.”

Os Viking Centers são administrados pelas concessionárias, mas mantêm estrutura própria, com espaço físico e equipes de trabalho separados. Em Itajaí, o local dispõe de uma área de três mil metros quadrados, com pátio, *showroom*, galpão e escritório. O estoque atual varia entre 30 e 40 veículos, resultado da soma de todos os veículos seminovos das outras seis casas do Grupo Dicave.

Ainda neste ano devem ser inaugurados outros três Viking Centers: no Nordeste (Recife/Gotemburgo), Centro-Oeste (Goiânia/Suécia/) e Sudeste (Belo Horizonte/Treviso).



Viking Center pretende ser referência

“É bom ter várias opções para escolher”

A grande novidade dos Viking Centers é concentrar em um único local os seminovos Volvo Viking e os veículos usados, além das peças DEX e outros. Desde que foi iniciado o projeto, em 1999, a disponibilidade desses veículos para comercialização era distribuída em vários pontos da rede de concessionários ou por meio do endereço da Volvo na internet (www.volvo.com), que continua disponível.

“Gostei bastante da novidade. É muito bom ter várias opções para escolher. Tenho certeza que ficará melhor ainda quando começarem também os serviços”, avalia o encarregado de frota da transportadora Transcunha Ltda., de Itajaí, Rubens Souza Soares. A empresa tem 22 veículos Volvo na

frota. Dez deles são seminovos Viking. O mais recente é um modelo FH380 6x2, ano 2004.

A idéia é que os Viking's Centers passem a oferecer também outros serviços, de forma que se tornem referências regionais, como já ocorre em relação à qualidade e à garantia de fábrica.

A Volvo do Brasil se responsabiliza e coordena todos os veículos seminovos, mas os concessionários têm participação decisiva na comercialização.

Eles participam da aquisição dos caminhões – devem assegurar que estejam em excelentes condições (rigorosa revisão segundo padrões definidos pela fábrica) – efetuam a comercialização e trabalham o pós-venda, dando suporte aos transportadores.

Foto: Silvio Aurichio



SEMINOVOS
O transportador Rubens Soares, que aprovou o Viking Center de Itajaí (SC): várias opções

BOM NEGÓCIO

As vantagens de um seminovo Viking Volvo

- ▶ **QUALIDADE** do Serviço e Reforma. Avaliação e reforma que obedecem a padrões de qualidade determinados pela fábrica
- ▶ **EXCLUSIVA** Garantia Nacional Volvo, na Rede de Concessionárias, para o trem-de-força (motor, caixa de câmbio e eixo traseiro). São seis meses desde que a quilometragem total percorrida não ultrapasse 80 mil km.
- ▶ **PROCEDÊNCIA**. O proprietário do veículo é a Volvo do Brasil – o que significa que você sabe de quem está comprando – e total segurança na transferência, com a documentação correta e atualizada.
- ▶ **MANUTENÇÕES**. Além dos seis pneus novos para veículos 4x2 ou dez pneus novos para veículos 6x2 / 6x4, o novo proprietário tem direito a duas trocas de óleo e filtro do motor grátis (para 15 mil km e 30 mil km).
- ▶ **PREÇOS**. A Volvo procura oferecer condições especiais, buscando o valor e a forma de pagamento mais adequados, com planos especiais e opções de financiamento.
- ▶ **SEGURANÇA**. O comprador tem direito a um deslocamento gratuito da unidade do VAS – Volvo Action Service – para atendimento do caminhão em caso de pane na estrada.



IDÉIAS E BOAS AÇÕES



Conheça os vencedores nacionais entre 215 trabalhos inscritos nas seis categorias no 16º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito

GERAL

Empenho de alunos premia Dracena



ILSINEY ROSA BARBOSA, Dracena/SP – Com um alto índice de acidentes de trânsito, a cidade de Dracena, em São Paulo, desenvolveu uma ação importante de educação viária. Sob coordenação da professora Ilsiney Rosa Barbosa, os alunos da Escola Estadual Professora Julieta Guedes de Mendonça foram convidados a descobrir e refletir sobre a diversidade dos elementos que compõem o trânsito de uma cidade.

Além de entrevistas com motoristas e pedestres, os alunos participaram de palestras e visitas a departamentos municipais ligados ao assunto. Os professores da escola trabalharam o assunto em todas as disciplinas. Numa fase seguinte, os alunos desenvolveram várias ações e materiais para conscientizar a população.

Entre os resultados do trabalho, estão a sinalização horizontal, faixas de pedestre e uma frase com pedido de atenção aos condutores de veículos nas ruas ao redor da escola.

CIDADE

SET reduz acidentes na capital baiana



PREFEITURA DE SALVADOR/BA — A Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET) de Salvador, na Bahia, vem desenvolvendo uma série de programas de planejamento urbano, sinalização e controle de tráfego como forma de tornar o trânsito mais seguro. Com um uni-

verso de 2,5 milhões de habitantes, além dos turistas na alta temporada, a cidade de Salvador conta com um alto índice de vítimas de acidentes de trânsito com algum nível alcoólico no sangue.

O fato tem merecido uma série de ações especiais da SET, como campanhas educativas e implementação de sinalização turística e trilingüe. De janeiro a outubro de 2005, houve uma redução de 9% no número de mortes em acidentes de trânsito em relação ao mesmo período no ano anterior. Os segmentos que apresentaram uma redução maior foram: acidentes envolvendo ônibus urbanos (47%) e ciclistas (63%).



MOTORISTA PROFISSIONAL

Trânsito próximo a escolas pode melhorar

NELSON NEREU HORTA, Belo Horizonte/MG — Ao observar o trânsito na porta das escolas nos horários de entrada e saída dos alunos, o motorista profissional Nelson Nereu Horta decidiu colaborar para a prevenção de acidentes e a melhoria do trânsito nessas localidades. Nelson desenvolveu uma proposta que visa a conscientização dos pais e motoristas de transporte escolar, a conscientização dos alunos e a cooperação entre as escolas localizadas no mesmo bairro.

Uma das sugestões é a divisão de horários para a saída dos alunos, bem como para o tráfego de vans ou ônibus escolares. Horta sugere ainda, mudança no tempo dos semáforos e a presença de guardas de trânsito nos horários de pico.

IMPRENSA

Série discutiu efeitos do álcool no trânsito

RENATA LACERDA, Diário de Pernambuco, Recife/PE — Em comemoração à Semana Nacional de Trânsito, o Diário de Pernambuco publicou uma série de reportagens, intitulada “Evite essa Dor”, sobre os efeitos do álcool no trânsito. Foram abordados temas como a dor das famílias, a impunidade e os custos para o País. Os temas serviram como preparação para os seminários do “I Fórum Para o Consumo Responsável de Bebidas Alcoólicas”, realizado no ano passado em Re-

cife/PE, pelo Detran/PE e pelo Diário de Pernambuco.

O encontro reuniu especialistas e gestores nas áreas de educação, fiscalização de trânsito, justiça e legislação. Em pauta a discussão de soluções para o crescente número de acidentes de trânsito relacionados com o consumo de bebidas alcoólicas. Cerca de 130 pessoas ligadas a diversas entidades civis e governamentais participaram do evento. A ideia do fórum despertou interesse e foi enviada para outros estados.



ESTUDANTE UNIVERSITÁRIO

Kit dá mais segurança para motociclistas

REVERSON G. A. FERNANDES, Brasília/DF — Motociclista há mais de 10 anos e ciente do alto número de acidentes envolvendo pilotos de moto, Reverson Fernandes desenvolveu um kit de segurança para usuários de motocicletas Honda CG 125 Titan, campeã de vendas no Brasil.

O kit conta com um encosto para a cabeça, um cinto de segurança e barras de proteção lateral para ombros e joelhos. Uma invenção que tem a finalidade de minimizar os danos causados por pequenos choques e quedas, protegendo o usuário contra lançamentos em caso de impactos frontais.

Os acessórios podem ser retirados quando o piloto desejar, pois eles aproveitam pontos de fixação já disponíveis no chassi da motocicleta. Os motoboys também são usuários em potencial do equipamento, já que estão ainda mais propensos a acidentes de trânsito. O kit ainda não está à venda.



EMPRESA

Campanha da Unimed ataca a embriaguez



UNIMED CURITIBA, Curitiba/PR — A cooperativa médica Unimed Curitiba desenvolveu um trabalho em parceria com a Prefeitura Municipal de Curitiba para minimizar o número de acidentes de trânsito provocados por motoristas embriagados. A campanha intitulada “Se beber, não dirija” utilizou várias mídias em peças publicitárias e foi embasada em três conceitos: valorização da vida,



consciência de que cada pessoa é importante para outras e que é possível fazer a escolha entre dirigir e não beber.

Para ampliar a campanha, a Unimed Curitiba envolveu toda a sua rede de relacionamento e firmou parcerias para campanhas locais com o Detran-PR, BPTan-PR e Diretran. Algumas escolas e faculdades, além de artistas nacionais, se engajaram na campanha.

RECONHECIMENTO

Prêmio motiva e reconhece iniciativas para promover a segurança no trânsito no País desde 1987

O Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito foi criado em 1987 como forma de motivar e reconhecer iniciativas empenhadas em buscar soluções para promover a segurança no trânsito. Os vencedores receberão o Troféu Volvo de Segurança no

Trânsito. Os premiados nacionalmente ganharão ainda uma viagem à Suécia, país modelo em segurança, para conhecer os programas governamentais de prevenção de acidentes de trânsito e a sede mundial do Grupo Volvo.

O **16º PVST** recebeu **215** trabalhos de **92** municípios de **15** estados.

Os ganhadores regionais podem ser conhecidos no endereço www.volvo.com.br/pvst



NA TERRA DO LIBERTADOR

Mar e montanha fazem de Caracas um lugar indiscutivelmente belo. A dualidade é comum no país, que tem no petróleo a fonte de riqueza, mas não esconde na paisagem as diferenças sociais

Conhecer Caracas é mergulhar num mundo de dualidades. De um lado, a capital de um país com economia baseada em petróleo e a sensação de prosperidade iminente. Seus restaurantes oferecem o melhor da gastronomia mundial e grandes centros comerciais fazem a alegria dos visitantes com jóias de ouro e sapatos finos, consequência da imigração italiana na década de 50.

Do outro lado, a cidade mais populosa da Venezuela, com aproximadamente 5 milhões de habitantes, não consegue esconder os sinais de pobreza na paisagem. Pequenos vilarejos escondem sonhos de quem

deseja vencer na vida, como um de seus filhos mais conhecidos, Simon Bolívar. Considerado o responsável pela libertação de cinco países sul-americanos do domínio espanhol (Venezuela, Colômbia, Bolívia, Peru e Equador), é um herói nacional. Há referências a “El Libertador” por toda a parte.

A paisagem repete a dualidade. Um olhar mais atento sobre o horizonte revela um roteiro turístico pouco conhecido, mas com muito a oferecer. Localizada aos pés de Ávila, uma montanha de 2.600 metros, Caracas exhibe os contornos de um estreito vale montanhoso como destino para quem gosta de ver o

mundo do alto. O acesso a Ávila é por teleférico, um dos grandes atrativos locais.

Outro passeio popular entre os caraquenhos é a visita à Colônia Tovar, um povoado alemão em pleno trópico. Quem prefere o mar como destino, tem em Caracas uma rota para chegar ao Pacífico. Localizada perto da orla marítima, em 30 minutos é possível alcançar belas praias no Mar do Caribe, com cenários deslumbrantes. Choroni, Chuao, Cuyagua e Ocumare da Costa, ou a zona de Barlovento, com praias e lagoas, são destinos procurados durante o ano todo. De tantas opções, o risco é sair de Caracas duplamente encantado.

John Madpre/Corbis/Latin Stock



TADOR

Marca tem 60 anos de história no País

Mack representa Volvo na Venezuela

Na Venezuela, a principal marca do Grupo Volvo em caminhões é a Mack. Uma das marcas mais conhecidas no País, com uma trajetória de mais de 60 anos. Dois modelos fazem um grande sucesso: Granite e Vision.

A subsidiária Mack no País é responsável pela concentração dos negócios do Grupo, o que a torna res-

ponsável também por todo o trabalho de divulgação, venda e assistência técnica dos caminhões e ônibus Volvo e caminhões Renault, outra marca do Grupo.

A capital venezuelana acaba de adquirir um lote de 200 ônibus Volvo B7RLE, de piso baixo, que vão alimentar o sistema de metrô (leia na página 18).

ROTA

Veja o que conhecer em Caracas

»» CAPITÓLIO NACIONAL

O Capitólio Nacional ocupa todo um quarteirão. Com seus domos dourados e arranjos neoclássicos, parece ainda maior.

»» PARQUE DEL ESTE

É um paraíso verde no meio da cidade. Animais típicos da região podem ser vistos num pequeno zoológico. Na parte sul há uma réplica do navio guiado por Cristóvão Colombo, o Santa Maria.

»» CASA DE BOLÍVAR

Nascido em 24 de julho de 1783, Simon Bolívar é um dos grandes nomes da cena histórica venezuelana. A casa onde Bolívar nasceu foi reconstruída e pode ser visitada. O local oferece um pouco da história da cidade e da América Latina.

»» PANTEÃO NACIONAL

Um dos mais imponentes prédios da cidade, o Panteão Nacional merece ser visto de perto. O prédio localizado ao norte da Praça Bolívar era originalmente uma igreja. Foi remodelado em 1874 para abrigar a história do herói nacional e até mesmo seu corpo, que se encontra num sarcófago de bronze, numa das principais salas do Panteão. Destaque para a cerimônia da troca da guarda, que acontece várias vezes ao dia.

»» PARQUE CENTRAL

O Parque Central é um grande conglomerado artístico e cultural. Ladeado por museus, cinemas e um Complexo Cultural, é a indicação adequada para quem quer conhecer a Caracas da atualidade. Lá pode-se visitar o Mirante da Torre Oeste, onde se tem uma visão privilegiada da cidade, do alto dos seus 52 andares.

»» EL HATILLO

É uma cidade colonial localizada no subúrbio de Caracas. O lugar é preservado de forma que o visitante possa fazer um mergulho na história da Venezuela colonial. Tudo remete ao passado. As casas, a Igreja. Até bancos e lojas mantêm a tradição secular.

»» ESPORTE

A cidade possui dois grandes estádios de futebol. O Olímpico, com capacidade para 35 mil pessoas, e o Brígido Iriarte, com capacidade para 25 mil pessoas. Jogos de beisebol, outro esporte muito popular na Venezuela, acontecem no Estádio Universitário, com capacidade para 33 mil espectadores.



VOR

CORAGEM E SUPERAÇÃO

Primeira participação de um barco brasileiro na Volvo Ocean Race termina com pódio da equipe liderada por Torben Grael. Tripulação foi duramente testada na maior regata de volta ao mundo



Foram oito meses navegando pelos mares de diferentes continentes. Depois de percorrer mais de 57 mil quilômetros alternando trechos de tempestades, frio enregelante e calor escaldante, a primeira representação brasileira na Volvo Ocean Race terminou com um lugar no pódio. A equipe comandada pelo bicampeão olímpico Torben Grael ficou em terceiro lugar na maior regata de volta ao mundo, concluída em 17 de junho, em Gotemburgo, na Suécia.

“A equipe brasileira enfrentou este monumental desafio com muita perseverança, desprendimento, coragem e a garra que somente os vencedores têm”, declarou Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil.

Com orçamento limitado e meta-de da tripulação sem experiência nesse tipo de regata, o barco Brasil 1 precisou superar todo tipo de obstáculos. Ainda na segunda perna, entre Cidade do Cabo (África do Sul) e Melbourne (Austrália), o veleiro teve o mastro quebrado. Usando o motor de emergência Volvo Penta, o Brasil 1 chegou à costa oeste australiana e teve de ser transportado de caminhão por quase 3.000 km de deserto até o porto de Melbourne, na costa leste, a tempo de ser consertado para a regata local. O mastro reserva estava guardado num

aeroporto na Inglaterra, exigindo mais um esforço de logística. A embarcação teve ainda uma avaria na quilha – peça estrutural básica num barco – e três tripulantes tiveram problemas de saúde ao longo da competição.

Depois da quinta perna, entre o Rio de Janeiro e Nova York, na qual chegou em terceiro, a embarcação ficou fora do pódio somente uma vez. O melhor resultado foi a vitória na penúltima perna, entre Portsmouth (Inglaterra) e Roterdã (Holanda).

A Volvo Ocean Race, segundo Solange Fusco, da comunicação corporativa da Volvo do Brasil, buscou estimular e reconhecer o iatismo brasileiro, que tem alguns dos maiores nomes da vela. “A Volvo tem tradição em patrocinar modalidades como tênis e golf e nos últimos anos tem dado ênfase ao iatismo, um esporte ambientalmente correto, em linha com os valores da marca”, afirma Solange. “E a regata é uma modalidade que exige altíssima tecnologia nos barcos, planejamento, ousadia, espírito de equipe, indo ao encontro dos princípios da Companhia.”

O projeto do Brasil 1 custou cerca de US\$ 15 milhões e foi construído em Indaiatuba (SP). É grande a expectativa de que o Brasil venha a contar com dois barcos na próxima edição da regata.

Fotos divulgação VOR



3º LUGAR
Torben Grael e equipe posam para exibir troféu da VOR

NO PÓDIO

Pontuação por equipe na Volvo Ocean Race

- 1º** ABN AMRO 1 (Holanda)
96
- 2º** Piratas do Caribe (EUA)
73
- 3º** **Brasil 1 (Brasil)**
67
- 4º** ABN AMRO 2 (Holanda)
58,5
- 5º** Ericsson Racing Team (Suécia)
55
- 6º** Movistar (Espanha)
48
- 7º** Brunel (Austrália)
15,5

- » **COMANDANTE**
Torben Grael (cinco medalhas olímpicas e participações na America's Cup)
- » **DESTAQUES DA EQUIPE**
Marcelo Ferreira e Kiko Pelicano (medalhistas olímpicos); Adrienne Cahalan (australiana, única mulher da flotilha)
- » **GERENTE DE TERRA**
Alan Adler (campeão mundial da classe star em 1989)
- » **PROJETO**
Farr Yacht Design
- » **INVESTIMENTO**
US\$ 15 milhões

Nova rota pode incluir Ásia e oeste dos EUA

Regata será realizada a cada três anos

A próxima edição da Volvo Ocean Race está agendada. Será realizada entre 2008 e 2009. A largada será no porto de Alicante, na região de Valência, na Espanha. O presidente do Grupo Volvo, Leif Johansson, anunciou a redução de quatro para três anos do intervalo entre as competições e uma nova rota em estudo, que poderá abranger o Oriente Médio, cidades da Ásia e a costa oeste dos Estados Unidos.

A mudança consolida a maior competição náutica do planeta como um espetáculo esportivo global, o equivalente à “Fórmula 1 das águas”.

A Volvo Ocean Race 2005-2006, iniciada em Vigo (Espanha), em 12 de novembro de 2005, foi vista por um público estimado em aproximadamente dois bilhões de pessoas. O recorde de audiência televisiva da prova era de 800 milhões de telespectadores, na edição 2001-2002.

A regata surgiu em 1973 como Whitbread Round the World Race. A Volvo entrou como patrocinadora na edição 1997-1998 quando o troféu levava seu nome. A partir da edição de 2001-2002 assumiu também a organização e a competição passou a se chamar Volvo Ocean Race.





NOS ANDES
Equipamento Volvo substituiu duas outras máquinas: redução de custos

DESAPARECIDOS

Empresa divulga fotos de crianças em seus contratos

A Lubiani Transportes, que atende a fábrica da Volvo Construction Equipment, em Pederneiras/SP, iniciou um trabalho de responsabilidade social em parceria com a Associação Brasileira de Busca e Defesa de Crianças Desaparecidas – Mães da Sé.

A empresa divulga no verso dos contratos de transporte fotos de crianças desaparecidas. Os documentos circulam por todo o Brasil, passando pelas mãos de mais de 100 mil pessoas.

A empresa espera aumentar as chances de trazer essas pessoas de volta ao convívio familiar.

Operações na neve

Escavadeira Volvo EC 240 remove gelo e neve em grandes altitudes nos Andes argentinos

Escavadeiras Volvo estão operando nos Andes argentinos. A companhia Oscar Menin Construcciones adquiriu a primeira escavadeira Volvo, uma EC240, para remover gelo e neve em altitudes superiores a quatro mil metros e para carregamento e armazenamento na construção de uma estrada.

Nessa operação a escavadeira Volvo substituiu duas outras máquinas, um trator de esteiras para empilhamento de material e uma carregadeira de rodas,

para a alimentação da peneira do britador. A operação é feita agora somente pela escavadeira Volvo, reduzindo custos de operação.

A Oscar Menin é a primeira empresa privada a comprar uma escavadeira Volvo na Argentina. Suas atividades principais envolvem construção de estradas e manutenção na região de Cuyo – províncias de San Juan, San Luis e Mendoza. A companhia também possui carregadeiras e motoniveladoras Volvo em sua frota.

Economia de até 35% no consumo de combustível

Volvo apresenta motor híbrido na Europa

I-SAM (Integrated Starter Alternator Motor) é o protótipo da nova motorização híbrida para ônibus e caminhão apresentado pelo Grupo Volvo na Europa este ano. O sistema tem um motor de arranque, um motor de acionamento e um alternador combinados, além de uma unidade de controle eletrônico.

O motor elétrico funciona em baixas velocidades, auxiliando o motor a diesel na medida em que a velocidade aumenta. Essa solução possibilita a aceleração do veículo apenas com a energia elétrica, representando menor consumo

de combustível, menor emissão de gases e menor ruído.

O motor diesel pode ser ainda desligado automaticamente durante as paradas ou no sinal vermelho, o que pode gerar uma economia de combustível de até 35%. Em três ou quatro anos, a nova tecnologia poderá ser uma realidade no mercado mundial.



+ d e 1 m i l h ã o d e k m

TRANSPORTADORA FADEL

Caminhão Volvo FH 380 ultrapassa marca sem abrir o motor

Um caminhão Volvo FH 12 380, ano 2003, da Transportadora Turística Fadel Itupeva, alcançou em julho a marca de 1.001.950.000 quilômetros rodados sem nunca ter aberto o motor.

O FH — um dos 35 Volvo da frota da empresa — roda mais de sete mil quilômetros por semana na rota entre Vitória (ES) e Rio de Janeiro (RJ).

A Fadel Itupeva atua desde 1998 no transporte de bebidas e refrigerados. Tem sede em Tatui (SP) e filiais no Rio de Janeiro (RJ), Campos (RJ), Vitória (ES), Uberlândia (MG), Uberaba (MG), Recife (PE) e Anápolis (GO).



B7TL PISO BAIXO

Dublin compra mais 100 Double Deckers

O novo lote para a capital da República da Irlanda terá chassi B7TL piso baixo e motores de 7 litros e 215 hp. Serão produzidos pela unidade da Volvo em Borås, Suécia, e encarroçados no Reino Unido, pela Alexander Dennis. "Analisamos fatores como custos totais ao longo do tempo de uso, segurança e pós-venda e a Volvo foi muito bem sucedida neste rígido processo. Em particular destacamos acessórios, treinamento, termos de garantia e o excelente serviço de apoio", informou a Dublin Bus.

"Ficamos contentes em receber este novo pedido de compra tão rápido e vamos trabalhar de perto com a Dublin Bus para garantir que serão mantidos nosso forte relacionamento e os altos padrões que eles esperam da Volvo", disse o diretor comercial da Volvo Bus Limited's, Steve Dewhurst.

Conforto e desempenho influenciaram na opção

Vinte novos Volvo VM reforçam frota da DSR

Vinte novos caminhões Volvo VM 310 foram acrescentados à frota da DSR Transportes Rodoviários, de Cascavel (PR). Os veículos serão utilizados nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste.

"O conforto, o desempenho dos veículos e outras características que atendem às nossas necessidades, além da boa negociação com a concessionária Nórdica, foram determinantes na opção pelo VM", diz o gerente operacional da DSR, Lucio Fernandes.

Fundada em 1993, a DSR atua no segmento de transporte e logística no Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Nordeste e Mercosul. São 14 filiais em nove es-



tados e no Distrito Federal. A frota é de 131 caminhões, entre eles um Volvo EDC 360 e três FH 420.

LOGÍSTICA

Novos caminhões Volvo da DSR: conforto, desempenho e boa negociação

Araçatuba ganha unidade da Lapônia

A concessionária Lapônia inaugurou em maio uma unidade em Araçatuba/SP. É a oitava casa do Grupo, já presente em Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Ourinhos, Regente Feijó, São Manuel, Araraquara e Sorocaba.

A unidade tem 25 boxes e está instalada na Rodovia Marechal Rondon, no km 527.

A oficina é estruturada com mecânicos treinados para atender às necessidades de manutenção preventiva e reparos.

Os departamentos de Vendas e Pós-venda possuem equipe de consultores de vendas de veículos novos, seminovos, peças e pneus. Líder de mercado, a Lapônia comercializou mais de seis mil caminhões e chassis de ônibus em 25 anos.



NOVO CONCESSIONÁRIO

A nova unidade da Lapônia em Araçatuba (SP): serviços de qualidade

NO URUGUAI

B58 de 92 ainda circulam em Montevidéu

Como em outras cidades do mundo, em Montevidéu (Uruguai) também circulam ônibus articulados Volvo. Duas unidades B58 (1992), adquiridas neste ano pela empresa Cutcsa, originalmente adquiridos para operação turística em Punta Del Este, foram direcionados este ano ao transporte urbano.



BIARTICULADOS

Campinas tem seis B12M em circulação

A cidade de Campinas/SP colocou em operação 118 novos ônibus urbanos este ano.

Seis deles são os modernos biarticulados Volvo B12M, adquiridos pela Itajai Transportes Coletivos - Viação Morumbi. Foram comercializados pela concessionária Vocal.



VOLVO

BRASIL 1. MAIS QUE UM BARCO, UM SONHO BRASILEIRO.

A Volvo Ocean Race é muito mais do que uma aventura em alto mar, em que os limites do homem são testados contra a natureza. É a mais importante regata de volta ao mundo e exige técnica, espírito de equipe, resistência, perseverança e, acima de tudo, paixão por um ideal. E é por se identificar com todos esses valores que a Volvo dá seu nome a essa competição. Parabéns à equipe do Brasil 1 pela garra, ousadia e coragem que levaram o iatismo brasileiro mais uma vez ao pódio, ao lado dos melhores do mundo.

**VOLVO
OCEAN
RACE**

2005-2006

VOLVO OCEAN RACE. VIDA AO EXTREMO

www.volvooceanrace.com.br

