

ÔNIBUS: BRT de Goiânia ganha 90 novos ônibus Volvo, articulados e biarticulados

EQUIPAMENTOS: Novo seguro permite deslocar máquinas para revisões de garantia

DESEMPENHO: Volvo Penta apresenta novo motor diesel de 400 cv para rabetas



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVI • Nº 124

De uma ideia a uma solução

Especializada na produção de peixes, Mar & Terra encontrou no Volvo VM o caminhão ideal para uma operação sem falhas



CAMINHÕES: Mar & Terra encontrou no Volvo VM o caminhão ideal para pescados

EQUIPAMENTOS: Novo seguro permite deslocar máquinas para revisões de garantia

DESEMPENHO: Volvo Penta apresenta novo motor diesel de 400 cv para rabetas



EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVI • Nº 124



Renovação articulada

BRT de Goiânia ganha 90 novos ônibus
Volvo articulados e biarticulados

ÔNIBUS: BRT de Goiânia ganha 90 novos ônibus Volvo, articulados e biarticulados
CAMINHÕES: Mar & Terra encontrou no Volvo VM o caminhão ideal para pescados
DESEMPENHO: Volvo Penta apresenta novo motor diesel de 400 cv para rabetas



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVI • Nº 124

Deslocamento garantido

Novo seguro permite deslocar equipamentos compactos para revisões de garantia





400 RAZÕES PARA ESCOLHER UM VOLVO

A Volvo Penta apresenta o **D6-400 DPH**, o sistema de propulsão centro-rabeta diesel mais potente do mundo. Com turbo e compressor, o D6-400 tem excepcionais 400hp de potência e uma curva de torque incomparável. Em conjunto com os hélices duplos, este novo motor proporciona uma aceleração incrível e uma experiência de navegação sem igual.

O novo motor está disponível com os consagrados acessórios Volvo Penta, como joystick, assistente de trim, piloto automático e muitos outros. Tudo ao alcance das suas mãos!

Revendedores no Brasil: **Amazonas:** Amazonáutica - 92 3653 0194 | **Bahia:** MEC Motors - 71 3313 0179 • SOS Náutica - 71 3322 2222 | **Distrito Federal:** Marina do Congresso - 61 3368 1105 • Villa Náutica - 61 3223 0201 | **Espírito Santo:** Delmar - 27 3237 0787 | **Minas Gerais:** Nautitec - 34 3232 3378 | **Pará:** Belém Náutica - 91 3276 2967 | **Pernambuco:** Belmar - 81 2137 8714 • Divisão - 81 3446 2828 | **Paraná:** MM Náutica - 41 3333 9011 • Nautimax - 41 3333 0410 | **Rio de Janeiro:** Danpart - 21 3346 8832 • Edtek - 24 3369 0144 • MEC Nave - 24 3361 8555 • Motomar - 21 2295 1048 • Paraty Motores - 24 3371 2296 • Ship Costa Bella - 24 3364 4229 • Shipmarine - 24 3363 1094 • Ship Pirata's - 24 3365 4322 | **Rio Grande do Sul:** Mar Náutica - 51 3476 4770 | **Santa Catarina:** Euromotores - 47 3346 6075 • JR Embarcações - 47 3369 5810 • Real Marítima - 48 3348 7885 | **São Paulo:** All-Mar - 11 5044 4699 • Boats Nautic - 11 5533 7799 • Marimar - 13 3348 4810 • Mecamar - 12 3842 1240 • Nautimar - 12 3882 2023 • Oceanica - 12 3892 4047 • Pter Boat - 13 3351 6600

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com.br



VOLVO PENTA, NAVEGAÇÃO SEGURA E PRECISA



20 Sucesso imediato

Recém-lançado, B270F tem aprovação de frotistas em todo o país. Desempenho e economia são os destaques



34 Atendimento especializado

Volvo VM ganha casa para atendimento exclusivo em Betim (MG), com profissionais e ferramental dedicados ao modelo

TAMBÉM NESTA EDIÇÃO: **4 FORÇA** A aposta da Luft Agro na elevada disponibilidade dos caminhões FH 440 **6 UMA JORNADA** Como a Volvo foi parceira na incrível história de um casal que partiu para desbravar o Norte do Brasil **8 DYNAFLEET** Novo sistema de rastreamento Volvo **12 FUNCIONA** Como economizar dinheiro investindo na segurança das pessoas **14 AO MAR** Transportar um barco de 14 toneladas e tão radical quanto as ondas da regata Volvo Ocean Race **24 CARA NOVA** 90 novos ônibus Volvo repaginam BRT de Goiânia **26 TECNOLOGIA** Como pintar cabines de caminhões respeitando altos padrões ambientais **30 COMODIDADE** Novo seguro facilita revisões de garantia em equipamentos compactos Volvo **32 IDEAL** Mar & Terra encontrou no Volvo VM caminhão certo para o transporte de pescados **36 BANCO VOLVO** Novo presidente espera manter liderança nos financiamentos da marca **38 VOLVO PENTA** Conheça o D6-400, o motor diesel mais potente do mundo para rabetas **40 INSPIRAÇÃO SUECA** O dono do zíper **42 ÁFRICA** Cargas extremas em estradas extremas **44 EXPRESSO** FH 440 foi o pesado mais vendido do Brasil em 2011

EU RODO

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 ♦ Gerente de Comunicação Corporativa: Solange Fusco ♦ Editor: Marco Greiffo ♦ Jornalista responsável: Flávio Arantes (MTB 4715) ♦ Coordenação editorial: Toda Editora ♦ Revisão: Silmara Vitta ♦ Diagramação e editoração eletrônica: SK Editora Ltda. e Tidningskompaniet ♦ Tratamento de imagem: Paulo Arazão ♦ Impressão: Gráfica e Editora Serzegrat ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filial à Aberje.

Em busca de mais produtividade

Luft Agro, operador de logística para o segmento de defensivos agrícolas, aposta na elevada disponibilidade dos caminhões FH 440 para garantir bons resultados no período de transporte da safra agrícola

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

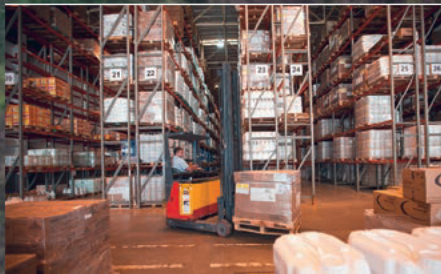


A Luft Logistics é um grande operador de logística, que prima pela capacidade inovadora de apresentar soluções de elevada eficiência e até mesmo antecipar-se às tendências do mercado. Fundada em 1975 em Santa Rosa (RS), a empresa criou, em 1982, o Serviço Expresso Noturno, que entrega na manhã seguinte as cargas embarcadas no dia anterior em todo o estado gaúcho. O serviço fez com que a Luft se desenvolvesse rapidamente. Chegou ao final dos anos 80 com cerca de 70 filiais na região Sul e na cidade de São Paulo.

A partir de 1992, começou um novo processo de renovação, que reestruturou a companhia para que adquirisse um formato ao mesmo tempo diversificado e com operações especializadas. Assim, foi criada a Luft Agro, voltada ao transporte de defensivos e insumos agrícolas. Na esteira vieram outras cinco empresas: a Food Services, especializada na cadeia de alimentos para lanchonetes; a Bomi Farma, com soluções de transporte para o mer-

cado de saúde (farmácias e produtos médico-hospitais); a Luft Solutions, para o mercado de cultura, lazer, entretenimento e eletroeletrônicos; a Luft Express, que faz transporte de cargas sensíveis e expressas nos modais aéreo e rodoviário em todo território nacional, e a Luft Transports, com soluções logísticas para os segmentos de grandes volumes: líquido, gases, combustíveis e a granel.

Hoje a empresa tem matriz em Barueri (SP) e cerca de 4.000 funcionários em 28 unidades estrategicamente localizadas em todo o país. Possui frota de mais de 2.000 equipamentos de todos os portes, desde veículos pequenos e leves até caminhões extrapesados. Só a frota de pesados e semipesados do grupo soma aproximadamente 800 veículos. As operações de embarque e desembarque geralmente são concentradas em São Paulo,



A Luft Agro é uma das cinco empresas do grupo; nas fotos acima, parte da operação da empresa e seus modernos caminhões FH

“

PRECISAMOS DE VEÍCULOS COM O MELHOR DESEMPENHO POSSÍVEL EM TODOS OS ASPECTOS, ESPECIALMENTE EM RELAÇÃO AO CUSTO OPERACIONAL E À DISPONIBILIDADE. NOS ESTUDOS QUE FIZEMOS, OS CAMINHÕES VOLVO REUNIRAM AS MELHORES CONDIÇÕES

VLADIMIR DONEGÁ, DIRETOR DA LUFT AGRO



e as rotas dos veículos são diversificadas, de trajetos curtos a transferências para os extremos do país, como o estado do Rio Grande do Sul e estados das regiões Nordeste e Norte brasileiras.

INOVAÇÃO. Em busca de cada vez mais eficiência, a empresa mantém estudos e pesquisas constantes sobre o desempenho de seus veículos. Investe fortemente também na capacitação de motoristas. “Procuramos acompanhar as novidades da indústria de veículos e manter sempre veículos de diversas marcas em operações de avaliação experimental”, afirma Vladimir Donegá, diretor da Luft Agro.

E foi a partir da busca de mais produtividade que a empresa decidiu adquirir 43 caminhões Volvo FH 440 para reforçar a operação da Luft Agro e fazer frente às

necessidades da safra 2011/2012. Os novos veículos passaram a operar no transporte de defensivos agrícolas, com rotas que partem de São Paulo com destino a diversas regiões, como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, além do interior paulista. “Apesar de procurar sempre planejar a operação para contar com cargas de retorno como pluma de algodão ou as próprias embalagens dos defensivos agrícolas, esse tipo de transporte é restritivo quanto ao tipo de carga de retorno, o que faz com que muitas vezes nossos caminhões tenham que voltar vazios”, explica Donegá.

“Por isso, necessitamos de veículos que apresentem o melhor desempenho possível em todos os aspectos, especialmente em relação ao custo operacional e à disponibilidade. Nos estudos que fizemos, os caminhões Volvo reuniram as melhores condições nesses aspectos, o que nos levou a investir na marca”, completa o executivo. Os novos modelos FH da Luft Agro possuem cabine-leito, transmissão automatizada I-Shift, freios ABS, ar-condicionado, faróis xenon e têm manutenção terceirizada com a marca por meio dos programas de manutenção Volvo. Operam com carretas de três eixos normais e três eixos espaçados (Vanderléa) graneleiras e baús para 32 e 37 toneladas.

“A operação requer elevada disponibilidade e confiabilidade, especialmente no período de pico de safra, que vai de agosto a novembro. Nessa época eu tenho que ter flexibilidade para gerenciar demandas de emergência, o que torna ainda mais importante o desempenho dos caminhões”, comenta Donegá. Apesar da frota Volvo ser relativamente nova, pois os primeiros caminhões foram entregues em maio de 2011, “podemos observar que têm apresentado resultado muito bom”, avalia. “Os motoristas elogiam muito o FH referindo-se ao elevado padrão de conforto e dirigibilidade, destacando também a qualidade do equipamento como um todo”, acrescenta. “O suporte da marca também é um ponto alto. Temos recebido apoio constante, contando com instrutores que fazem viagens assistidas para treinar nossos motoristas. Certamente isso tudo nos leva a considerar a possibilidade de continuar investindo nos veículos da marca para renovar e ampliar a frota”, enfatiza. ■

Uma aventura que passa pela Volvo



Há 25 anos, ao dar início à saga que culminou na formação de um sólido grupo empresarial em Cuiabá (MT), Altair Geier era um jovem de 23 anos que morava em Capitão Leônidas Marques, no oeste do Paraná. Tinha duas grandes paixões: sua noiva, Zélia Furini, e a vocação para o transporte. Reuniu tudo que amava e foi em busca de seus sonhos. Construiu vida nova na distante cidade de Cabixi, a 130 quilômetros de Vilhena, no estado de Rondônia.

Mais do que agora, Rondônia representava o Eldorado brasileiro. Mas aventurar-se por aquelas plagas era empreitada a que poucos se lançavam pelas dificuldades da falta de estradas, de energia elétrica, etc. Mas Altair acabara de conseguir retirar, por sorteio, no consórcio, seu primeiro caminhão Volvo, modelo N10, cabine-leito. Atento que a sorte acenava, casou-se com Zélia e partiu para a aventura no distante sertão brasileiro.

“Passamos a lua de mel no caminhão, viajando para lá. Muitos diziam que estávamos fazendo uma loucura, que aquilo não era vida para se levar, num lugar sem energia elétrica. Mas era o que queríamos”, lembra Altair. E, de fato, não faltaram estradas ruins nos períodos de chuvas e muito calor nos anos que se seguiram.

Na época transportava madeira daquela região para as indústrias de móveis do Sul, ou para exportação. “Naquele tempo ainda era abundante o transporte de madeira em conformidade com a legislação ambiental.



Altair Geier, Zélia Furini e o Volvo N10, há 25 anos: lua de mel a bordo e o começo de uma aventura



A incrível história de um casal apaixonado que partiu em busca de seus sonhos a bordo de um caminhão Volvo e prosperou

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN E ARQUIVO PESSOAL



A Marcenal Transportes, uma história de sucesso com participação da marca Volvo

“CONTINUAMOS SEMPRE COM A MARCA VOLVO. HOJE TEMOS CINCO CAMINHÕES FH 440, QUATRO DELES COM CÂMBIO I-SHIFT

ALTAIR GEIER, EMPRESÁRIO

Comecei transportando madeira daquela região para o Sul, e depois a demanda foi se diversificando, com mais procura de produtos da safra agrícola, como soja, algodão, milho”, conta. E do Sul levava ferro e diversos produtos de consumo para as novas fronteiras que se abriam na região.

Com trabalho e perseverança, os negócios prosperaram e estimularam a entrada de novos membros da família no negócio: os irmãos Airton e Adelar, com as respectivas esposas, Marlene e Lorilei. Agora se dividem na gestão do grupo de empresas, formado pela Marcenal Transportes, a loja de móveis Ypê Interiores e a fábrica de móveis Floragy Indústria e Comércio.

“Foi um desafio grande, fizemos muitas viagens difíceis, passamos por momentos de grandes emoções, mas podemos dizer que conseguimos realizar nosso sonho. Moramos em Rondônia durante dois anos, depois nos fixamos em Cuiabá. Hoje nossos filhos dividem o tempo entre os estudos na universidade e o trabalho em cargos administrativos das empresas que vão suceder. E trouxemos nossos pais para morar com a gente”, resume Altair.

MARCENAL. Com atuação em ramos diversificados, a família ainda conta com a atividade transportadora como um braço forte do negócio. A Marcenal Transportes possui frota de sete caminhões que atende as necessidades das empresas. “Continuamos sempre com a marca Volvo. Hoje temos cinco caminhões FH 440, quatro deles, os mais novos, com câmbio

I-Shift.” E curiosamente, os produtos transportados não são muito diferentes de 25 anos atrás, porém em sentido inverso: “Agora eu trago madeira das fábricas de MDF do Sul para as indústrias de móveis desta região e retorno com produtos da safra, principalmente algodão de Rondônia e Mato Grosso, para exportação”, conta o empresário.

Fã incondicional da marca, Altair diz pretender continuar investindo nos caminhões Volvo e prova que tem bons motivos para isso. “A Volvo está de parabéns por esses novos caminhões, que são ainda melhores do que os anteriores. Com os caminhões com câmbio I-Shift estamos conseguindo aumentar a média de consumo de 2,0 km/litro para 2,5 e até 2,7 km/litro, em algumas aplicações, o que dá uma economia de 25%. Isso sem falar na economia de lonas de freios, filtros e outros componentes.”

“Além disso”, acrescenta, “melhorou muito a vida dos motoristas, pelo conforto e segurança que eles têm. Os motoristas que dirigem os caminhões Volvo não querem mais voltar para outro. E isso ajuda a melhorar a produtividade deles”. ■

Dynafleet: em tempo real



Sem alterar a originalidade do veículo, novo sistema de rastreamento Volvo integra-se à eletrônica embarcada dos caminhões da marca

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTO HUMBERTO MICHALTCHUK

Os caminhões Volvo são reconhecida-mente os mais avançados, de maior eletrônica do mercado. E agora a marca lança um novo serviço que integra toda a tecnologia dos veículos num sistema de gerenciamento de frota. O Dynafleet é uma avançada ferramenta de suporte à gestão de frota com monitoramento do desempenho dos veículos em tempo real, através de um portal de internet. “O Dynafleet é mais uma solução de transporte que contribui decisivamente para aumentar a produtividade e a rentabilidade do transportador”, afirma Christiano Blume, responsável pela área de Telemática da Volvo do Brasil.

O novo recurso está disponível a partir de agora como opcional nas linhas F e VM de caminhões. O Dynafleet verifica os dados operacionais do veículo e do computador de bordo, tudo remotamente, por meio de um computador conectado à web. Esse acesso é feito por meio do navegador de internet, sem necessidade de instalação de programas específicos. “Além disso, é pos-

sível acessar o posicionamento e as rotas dos caminhões. Essa facilidade permite gerar relatórios que ajudam no gerenciamento da frota”, observa Glenio Karas, engenheiro de vendas da Volvo do Brasil.

Os transportadores podem usar essa ferramenta, entre outras tarefas, para reduzir o consumo de diesel, que é o item de maior impacto na planilha de custos no Brasil. “O transportador pode reduzir o consumo, por exemplo,

através da otimização das rotas e da melhoria na performance dos motoristas com treinamentos contínuos. Além de poder ter um melhor controle da manutenção do veículo”, destaca Blume.

“Por ser um produto genuíno da Volvo, ele é naturalmente integrado à plataforma eletrônica dos caminhões da linha F e VM. Significa que não há necessidade de instalação de componentes eletrônicos adicionais, pois usa os próprios sensores e módulos eletrônicos que já fazem parte da eletrônica embarcada dos veículos”, enfatiza Giselle Dentelo, engenheira de telemática da Volvo.

VERSÕES. O Dynafleet é oferecido em duas versões: “Gestão de Frota” e “Gestão de Frota e Posicionamento”. Ao contratar o serviço “Gestão de Frota”, o transportador tem uma importante ferramenta de telemetria. Pode coletar dados remotamente e gerar relatórios gerenciais, como consumo de combustível, informações sobre uso do motor, alarme de mudança no nível de combustível, entre outras situações.

Já na opção “Gestão de Frota e Posicionamento”, além da telemetria, o frotista pode obter os dados de posicionamento geográfico, do histórico de posições e definir as chamadas “cercas logísticas” para controle de entradas e saídas em áreas-alvo. “Com essa ferramenta, é possível agilizar a programação de carga e descarga e reduzir os tempos de espera para acesso às docas dos operadores logísticos, por exemplo, e ainda programar uma carga de retorno na sequência”, explica Giselle.

Outra funcionalidade importante é o diagnóstico remoto. Em caso de falha, o motorista pode acionar um botão, no painel, que informará instantaneamente à sua empresa e à concessionária Volvo o código de falha identificado pelo computador de bordo. Facilita e agiliza o atendimento emergencial em campo, contribuindo para aumentar a disponibilidade dos veículos e otimizar a operação logística.

Os veículos novos podem sair de fábrica com o Dynafleet já instalado, mas há também a opção de aquisição de kits para instalação na rede de concessionárias Volvo, inclusive para veículos mais antigos, a partir de caminhões da linha F equipados com motor D12D e linha VM com motor eletrônico. ■

“O TRANSPORTADOR PODE REDUZIR O CONSUMO, POR EXEMPLO, ATRAVÉS DA OTIMIZAÇÃO DAS ROTAS E DA MELHORIA NA PERFORMANCE DOS MOTORISTAS COM TREINAMENTOS CONTÍNUOS

CHRISTIANO BLUME, RESPONSÁVEL PELA ÁREA DE TELEMÁTICA DA VOLVO DO BRASIL

› SIMPLICIDADE E PRECISÃO

A SDS Transportes, de Posto da Mata, no extremo sul da Bahia, tem operação dedicada de transporte de madeira para a unidade de produção de celulose da Suzano em Mucuri, naquele estado. São dez caminhões Volvo que rodam 24 horas por dia com três motoristas cada, revezando-se em três turnos. A maior parte é de caminhões do tipo tritrem, com três semirreboques, e capacidade para 74 toneladas de PBTC. Em locais de acesso mais difícil, também são usadas composições Romeu e Julieta para 40 a 57 toneladas, conforme a necessidade.

O negócio é buscar madeira em florestas plantadas de eucalipto, em distâncias variadas, num raio de 200 quilômetros. Os trajetos são mistos, com aproximadamente 60% de trechos rodoviários e 40% de estradas de terra, que dão acesso às áreas de coleta. Todos os veículos mudam constantemente de rotas. Por exemplo: um caminhão que acabou de entregar na fábrica a madeira recolhida bem próximo dali, a dois ou três quilômetros, em seguida será escalado para buscar eucalipto em uma região muito mais distante, a 100 quilômetros de onde se encontrava. E vice-versa.

TESTADO E APROVADO. “Fazemos esse manejo propositalmente, para que todos os veículos sejam submetidos a níveis semelhantes de esforços, e assim possamos monitorar e comparar todos entre si e também o desempenho dos motoristas”, explica o gerente da SDS Transportes, Daniel Soccol. Ele é um dos transportadores que testou o Dynafleet por mais de um ano, para avaliar seu desempenho em território brasileiro. O sistema foi instalado em quatro caminhões. “Eu já usava outro sistema antes, e confesso que fiquei surpreso com a eficiência, a precisão e a simplicidade de utilização do Dynafleet”, resume o empresário. “Ele me dá todas as informações que preciso em tempo real, sem necessidade de plugar nenhum cabo, sem precisar conectar fisicamente nada para baixar os dados. As informações estão lá, é só abrir o

navegador de internet e olhar”, completa.

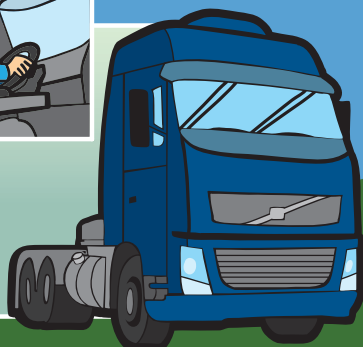
“Como tenho operação dedicada, preciso manter a eficiência no nível mais elevado que posso, algo que define meu sucesso na operação. Quanto mais eu economizar, em todos os aspectos, melhor será o meu resultado, e mais satisfeito ficará meu cliente”, destaca. “Controlamos todos os resultados dos veículos e dos motoristas, mesmo nos veículos que não estão equipados com esse sistema. Mas o Dynafleet torna essa tarefa mais fácil, mais precisa e instantânea.”

“Outro recurso importante é a definição prévia de alertas para serviços de manutenção de acordo com a quilometragem percorrida. Quando o veículo está próximo a atingir o momento de troca de óleo, por exemplo, o sistema começa a emitir alertas, o que facilita o gerenciamento das paradas e aumenta a disponibilidade da frota”, conta Soccol.

“O sistema me avisa toda vez que o veículo é abastecido e me informa o nível de combustível no tanque, a todo instante. Isso é muito bom. E também posso acompanhar em tempo real o desempenho de cada motorista quanto ao consumo, a quantidade de vezes que ele aciona o freio, o tempo que mantém o veículo na



Posição via GPS



A cada 1 h e a cada 50 km
(programável conforme a necessidade)

Rede de telefonia celular GSM/GPRS

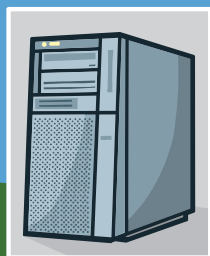




CONFESSO QUE FIQUEI
SURPRESO COM A EFICIÊNCIA, A
PRECISÃO E A SIMPLICIDADE DE
UTILIZAÇÃO DO DYNAFLEET

DANIEL SOCOL, GERENTE DA SDS TRANSPORTES

Acesso via portal
Dynafleet



Servidor

faixa verde de rotação e consumo”, descreve.

Com esses recursos, a SDS melhorou a performance de seus motoristas. “No começo, eles não sabem que estão sendo monitorados. Então eu chamo aquele que não está indo bem e mostro a média de consumo que ele faz e a dos colegas dele. E o resultado muda da água para o vinho. Depois, como já sabem que estão sendo monitorados, eles passam a fazer uma espécie de competição saudável, entre si, para ver quem consegue o melhor resultado. E a empresa incentiva os que atingem as melhores médias, estimulando a evolução constante por meio das melhores práticas entre eles”, relata.

“O sistema de localização me ajuda muito a gerenciar melhor a frota para não enfileirar veículos nem nas áreas de descarga nem nos locais onde vão buscar a madeira. E ainda tem o Botão de Assistência, que informa o código de falha. Isso agiliza o reparo para o caminhão voltar a rodar sem demora.” Ele também destacou a adequação dos veículos com tecnologia SCR para atendimento às normas Proconve P7/Euro 5: “O sistema monitora o nível e consumo de aditivo no tanque de Arla 32 e emite alerta se o veículo estiver com níveis de emissões fora dos limites determinados pela nova lei”. ■

COMO FUNCIONA

1. O sistema é composto por um módulo eletrônico e antena instalados no veículo, sem alteração de seu visual interno, utilizando os recursos e módulos eletrônicos já existentes nos caminhões Volvo.
2. Uma vez ativado o serviço, o Dynafleet passa a enviar, via GPRS/GSM, dados sobre o desempenho da frota e sua localização, obtida pelos satélites de GPS.
3. Um servidor remoto recebe os dados e os disponibiliza em um portal de internet, atualizando os dados de desempenho a cada hora e a localização do veículo conforme a necessidade.
4. Os dados são acessados de qualquer computador conectado à internet. O transportador pode monitorar dados do veículo e pode oferecer ao seu embarcador a possibilidade de monitorar a localização da mercadoria transportada.
5. Diversos relatórios gerenciais instantâneos são acessíveis no navegador de internet. Existem alarmes que são enviados automaticamente quando alguma situação é identificada, como por exemplo, a mudança no nível de combustível enquanto o veículo está parado.
6. O Botão de Assistência transmite instantaneamente a posição do veículo e o diagnóstico de falhas eletrônicas ao proprietário e ao VOAR (Volvo Atendimento Rápido), para acionamento do atendimento emergencial 24 horas com agilidade máxima.

Poupar vidas dá lucro

Aumentar a lucratividade e reduzir acidentes são metas que podem - e devem - caminhar juntas. A visão da Volvo é zero acidentes.

TEXTO DAVID WILES

FOTOGRAFIA PONTUS JOHANSSON

O aumento dos custos de combustível tem pressionado os transportadores mais do que nunca. Por isso todos buscam diversas formas de reduzir custos e economizar no que for possível. “Investimento em sistemas de segurança é uma opção inteligente para obter economia a longo prazo”, diz Carl Johan Almqvist, chefe de tráfego e segurança de produto da Volvo Trucks.

“Para um caminhão dar lucro, ele precisa estar em perfeitas condições e rodando na estrada o máximo possível”, afirma Almqvist. “Sistemas de segurança simples ajudam os motoristas a evitar acidentes, melhorando assim o tempo de atividade do veículo. Não temos dúvidas disso.”

SEGUNDO ALMQVIST, uma dúvida dos vários proprietários de caminhões quando pensam em investir em sistemas de segurança avançados é terem a sensação de que estão comprando um seguro. “Com o seguro, você investe dinheiro em algo que espera nunca precisar usar”, diz. “Mas quando alguma coisa acontece, você fica feliz por tê-lo. O mesmo acontece com os sistemas de segurança, que provam suas vantagens nos momentos mais difíceis. Se você investir em um sistema de segurança ativo e ele impedir uma batida em algum momento, provavelmente a tecnologia já terá valido a pena, por toda a sua frota, em um único instante”, assegura.

Há milhares de situações nas estradas que podem resultar em um acidente que pode manter o veículo inoperante por dias, semanas ou meses, e possivelmente o motorista, impedindo a empresa de ganhar dinheiro. Desde 1969 o Grupo de Investigações de Acidentes da Volvo tem analisado milhares de acidentes para descobrir as principais cau-

sas. Os engenheiros da Volvo desenvolveram tecnologias para ajudar a evitá-los.

Os acidentes mais comuns acontecem quando o caminhão sai da estrada. “O motorista pode pegar no sono ou não prestar a atenção devida; é aqui que o nosso sistema de Controle de Alerta ao Motorista entra para ajudar”, destaca Almqvist. “Ele monitora a direção e o comportamento para detectar se o motorista perde o foco e começa a sair da pista. Em seguida envia avisos sonoros e visuais para alertá-lo de que é necessário fazer uma parada.”

O segundo acidente mais comum é o caminhão bater na traseira de outro. Mais uma vez, a tecnologia pode ser usada para evitar essa situação, manter o caminhão fora da oficina e continuar ganhando dinheiro. “Isso normalmente acontece porque o motorista não está prestando atenção no tráfego e se aproxima muito da traseira do veículo da frente”, declara Almqvist. “É aqui que o Controle Ativo de Proximidade entra em ação. O sistema mantém você automaticamente a uma distância segura do veículo da frente”, assegura.

Um tombamento de caminhão no qual o veículo cai para o lado, geralmente em um trevo ou em uma curva na estrada, que é o terceiro tipo mais comum de acidente, pode ser evitado com o Programa Eletrônico de Estabilidade Volvo. Pelo computador de bordo, o sistema monitora diversos fatores: o movimento do volante; se uma ou mais rodas perderam o contato com a superfície da estrada e o movimento do veículo em relação à estrada, caso ele esteja deslizando para um lado ou tombando. “Os sensores registram esses parâmetros e reduzem a potência do motor ou aplicam os freios da maneira certa para estabilizar o veículo”, explica Almqvist.

A SEGURANÇA ESTÁ NO CORAÇÃO DE TUDO que a Volvo tem feito desde que a empresa foi fundada há 80 anos, e hoje essa ideia foi refinada para a visão de que nenhum caminhão Volvo deve se envolver em acidentes. Almqvist diz que essa ambição audaciosa caminha de mãos dadas com a principal preocupação dos proprietários de caminhões: manter a lucratividade de seus negócios. “Queremos evitar os acidentes dando suporte aos nossos motoristas. Fazendo isso, estamos oferecendo suporte aos embarcadores também, pois a carga chega ao seu destino intacta”, afirma. ■



MAIS DE 3.000 MORTOS EM TODO O MUNDO – TODOS OS DIAS

- Cerca de 1,2 milhão de acidentes por ano acontecem nas estradas em todo o mundo
- Mais de 3.000 pessoas morrem todos os dias nas estradas em todo o planeta.
- O Grupo de Investigações de Acidentes da Volvo tem analisado mais de 1.500 acidentes envolvendo caminhões
- A pesquisa da Volvo revela

que o fator humano desempenha um papel decisivo em nove de cada dez acidentes

- Em aproximadamente 1/3 dos acidentes, o ambiente de tráfego ou a condição da estrada está entre as causas.

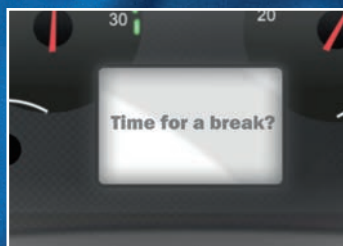
- Novos estudos indicam que manter uma velocidade baixa e constante economiza tempo e dinheiro.



BAFÔMETRO INIBIDOR DE PARTIDA



CONTROLE DE MUDANÇA DE PISTA



CONTROLE DE ALERTA AO MOTORISTA



CINTO DE SEGURANÇA



O primeiro desafio, em terra firme

A Volvo Ocean Race é uma regata cheia de desafios. Mas não são apenas as grandes tempestades ou o frio congelante que fazem dela regata radical. Transportar o barco de 14 toneladas da Volvo Ocean Race – o Groupama 4 – já foi uma aventura única, cheia de desafios para o motorista Pierrick Meslé.

TEXTO MIKAEL KARLSSON

FOTOGRAFIA JEAN-MICHEL LELIGNY





Abril de 2011. Na pequena cidade costeira de Vannes, na península francesa de Bretanha, o nível de atividade é agitado. O recém-construído barco da Volvo Ocean Race – o Groupama 4 – está prestes a ser transportado do canteiro naval em Vannes para o porto de Lorient.

“Essa espetacular tarefa de transporte do barco sinaliza o início do nosso planejamento e envolvimento na Volvo Ocean Race na França. O que nos interessa é que a regata atingirá seu ponto alto quando os barcos competidores chegarem a Lorient em 17 de junho de 2012”, diz Lionel Giraudau, chefe de comunicação de marketing da Volvo Trucks na França.

Espetacular é a palavra certa para essa tarefa. A viagem de 40 quilômetros entre Vannes e Lorient não será feita por mar. O casco do barco de 21,5 metros de comprimento, 5,7 metros de largura e 14 toneladas será transportado por terra em um caminhão, um Volvo FH 540 equipado com um motor de 13 litros e I-Shift.

O trabalho está sendo feito pela empresa de transporte especializada Meslé Manutention, e o barco está colocado em um semirreboque baixo de dois eixos

com direção em todas as rodas. Atrás do volante, está o experiente motorista de caminhão e proprietário da transportadora, Pierrick Meslé.

“O mais difícil dessa tarefa de transporte é preparar a rota de modo que ela esteja em conformidade com os requisitos de segurança nas estradas impostos pelo DDE (a administração de estradas francesa, Direction Départementale de l’Équipement) e atender à demanda do cliente, que espera que o casco chegue a Lorient dentro do prazo e em perfeitas condições”, explica.

NÃO HÁ DÚVIDAS DE QUE a habilidade do motorista é muito importante em uma missão como essa. Para manter o transporte no mais alto nível de segurança possível, Pierrick Meslé inspecionou a rota com antecedência. Cais, ruas estreitas e centros urbanos com trevos e semáforos foram estudados detalhadamente. Uma bifurcação mais



O embarque do Groupama 4 no reboque do caminhão teve que ser feito com cuidado e levou quase duas horas.



Com o casco do barco a vela avaliado em aproximadamente 10 milhões de euros, é absolutamente vital que ele chegue ao seu destino final em perfeitas condições.



Franck Cammas, capitão do Groupama 4, assiste com nervosismo seu barco ser içado para o reboque do caminhão.

“ NATURALMENTE EU QUERIA QUE O BARCO JÁ ESTIVESSE NA ÁGUA, MAS TAMBÉM SABIA QUE NÃO HAVERIA NENHUM PROBLEMA TRANSPORTAR ESSE “PESO PESADO” PELA ESTRADA USANDO O CAMINHÃO VOLVO.

FRANCK CAMMAS, CAPITÃO DO GROUPAMA 4

acentuada ou uma placa de sinalização poderia facilmente arranhar ou causar qualquer outro dano ao casco, que está avaliado em aproximadamente 10 milhões de euros.

A viagem começa de madrugada. Pierrick Meslé aumenta a rotação do motor e a composição veicular de carga começa a se mover lentamente para fora do barracão. Ele se concentra na estrada à sua frente e usa um rádio de comunicação para manter contato com os dois carros que o acompanham.

EM VÁRIOS MOMENTOS durante a viagem, a estrada é tão estreita que Pierrick precisa da ajuda de pessoas do lado de fora do caminhão para ter uma ideia das manobras que precisa fazer para seguir adiante. Ele sempre se sai bem. Três horas depois, Pierrick chega ao porto de Lorient, após concluir sua tarefa com sucesso.

“A caixa de câmbio automática permitiu que eu me

concentrasse totalmente na direção, não tirasse os olhos da estrada e mantivesse a velocidade correta o tempo todo. Além disso, a tecnologia I-Shift me deu a certeza de que o motor teria sempre a potência certa e um alto torque”, enfatiza Meslé, após estacionar o reboque no grande galpão de armazenamento onde o barco passará pelos preparativos finais.

O capitão do Groupama 4, Franck Cammas, está aliviado com o sucesso do transporte. Quando o barco foi içado para o reboque no dia anterior, ele acompanhou tudo de perto. Os cabos de içamento foram presos e o barco começou a ser elevado lentamente. Duas horas depois, ele pôde respirar aliviado. O casco finalmente foi colocado no reboque. “Naturalmente, eu queria que o barco já estivesse na água, mas também sabia que não haveria nenhum problema transportar esse “peso pesado” pela estrada usando o caminhão Volvo”, destaca.

A Meslé Manutention tem usado os caminhões Volvo por quase 30 anos. Pierrick Meslé enfatiza a confiabilidade dos veículos e a economia do transporte como dois dos motivos mais importantes que leva a empresa a continuar usando os caminhões da marca por tantos anos. “Não é preciso nem dizer que é importantíssimo ter veículos confiáveis em uma empresa como a nossa, na qual



Ruas estreitas, cais, trevos e tráfego são apenas alguns dos obstáculos que precisam ser considerados.



A tripulação deve prestar muita atenção durante toda a viagem, já que até mesmo uma pequena e acentuada bifurcação pode danificar o barco.

► transportamos cargas grandes e pesadas. Um acidente de trânsito é uma das piores coisas que pode acontecer na estrada quando você está transportando uma carga como essa. Isso não deve ser nem cogitado”, afirma.

Quando perguntamos como ele se sente ao dirigir em estradas estreitas com uma carga avaliada em cerca de 10 milhões de euros, responde: “Nunca penso em quanto vale a minha carga. Afinal de contas, somos especialistas no transporte de cargas grandes de todos os tipos. O mais importante é que a carga chegue em perfeitas condições e dentro do prazo.”

Ben Wright é comandante da tripulação costeira do Groupama 4. Entre outras tarefas, é responsável pela logística na costa. Ele concorda que surpresas imprevistas são o aspecto mais crítico na tarefa de transporte de um barco grande como esse.

“Essa foi também uma das razões pelas quais não lançamos o barco ao mar e permitimos que ele navegasse até Lorient. Ficariamos totalmente dependentes

do clima, e isso não aconteceu quando transportamos o barco no reboque. Além do mais, viajar por terra foi mais rápido e mais tranquilo”, ressalta.

A Volvo Ocean Race teve início em Alicante, na costa espanhola. Exatamente agora, Franck Cammas e sua tripulação estão a bordo do Groupama 4. A competição com os outros barcos será extenuante. Por enquanto, ninguém sabe como eles se sairão, mas Ben Wright está otimista. “Acho que esta Volvo Ocean Race será mais dura e mais difícil do que nunca, pois todas as equipes têm barcos rápidos e uma tripulação bem preparada. No entanto, Franck Cammas é um iatista altamente experiente e habilidoso; então, acho que temos grandes chances de ganhar desta vez”, declara. ■

VOLVO OCEAN RACE

A Volvo Ocean Race é uma regata mundial que acontece a cada três anos. Ela foi criada em 1973 e inicialmente era conhecida como Whitbread Round the World Race. A partir de 2001, quando o Grupo Volvo e a Volvo Cars assumiram os direitos sobre a competição, ela passou a se chamar Volvo Ocean Race.

A Volvo Ocean Race 2011–12 começou em Alicante, em 29 de outubro, e terminará em Galway, em 8 de julho de 2012. Durante esse período, ela passará por dez portos em seis continentes diferentes. Todas as equipes participantes percorrerão 39.000 milhas náuticas (72.000 km) em alguns dos percursos marítimos mais difíceis do mundo.

Cada regata é um teste extremo de habilidade em navegação e esforço humano, na qual os competidores têm que enfrentar fome, privação de sono e exaustão física. As condições climáticas podem variar de -5 a +40 graus Celsius, e cada membro da tripulação terá apenas uma muda de roupa. Amplamente conhecida como o Everest da Vela, ela é indiscutivelmente a regata mais importante do mundo e também um dos eventos esportivos em equipe mais radicais do planeta.

NÚMEROS DA VOLVO OCEAN RACE

39.000 – total de milhas náuticas percorridas.
9 – meses de duração da regata.
6.705 – milhas náuticas entre Auckland e Itajaí, o percurso mais longo da competição.
DOIS BILHÕES – telespectadores que acompanharam a Volvo Ocean Race 2008–09 em todo o mundo.

“ UM ACIDENTE DE TRÂNSITO É UMA DAS PIORRES COISAS QUE PODE ACONTECER NA ESTRADA QUANDO VOCÊ ESTÁ TRANSPORTANDO UMA CARGA PESADA COMO ESSA. ISSO NÃO DEVE SER NEM COGITADO.

PIERRICK MESLÉ, MOTORISTA E PROPRIETÁRIO DA MESLÉ MANUTENTION



■ A localização estratégica da Cidade do Cabo no Cabo da Boa Esperança não apenas a transformou em um porto vital e ponto de trânsito por mais de 350 anos, mas também a tornou o local ideal para a Volvo Ocean Race. Os competidores chegaram lá no final de novembro passado, tendo concluído apenas o percurso de 6.500 nm com partida em Alicante. Uma Pro-Am Race foi realizada em 9 de dezembro e uma In-Port Race foi realizada em 10 de dezembro, antes que todas as equipes saíssem para Abu Dhabi em 11 de dezembro.

■ As equipes chegaram em Abu Dhabi no início de janeiro. Tendo velejado 5.430 nm desde a Cidade do Cabo, os tripulantes aproveitaram um merecido descanso e recuperação no oásis de deserto, antes de participarem das regatas Pro-Am e In-Port em 12 e 13 de janeiro. Em 14 de janeiro, eles partiram para Sanya, na China.

■ As equipes chegaram em Sanya no início de fevereiro e os espectadores e competidores puderam apreciar as praias tropicais e os luxuosos balneários da cidade, que a tornaram conhecida como o “Havaí da China”. Uma Pro-Am Race foi realizada em 17 de fevereiro e uma In-Port Race foi realizada em 18 de fevereiro, antes que todas as equipes saíssem para Auckland em 19 de fevereiro.

■ Auckland foi anfitriã de vários dos maiores eventos de navegação do mundo, incluindo duas “Americas Cup”. Em março, a “Cidade das Velas” foi mais uma vez anfitriã da Volvo Ocean Race. Uma Pro-Am Race foi realizada em 16 de março, seguida, de uma In-Port Race no dia seguinte. Em 18 de março as embarcações seguiram rumo a Itajaí, no Brasil.

■ Espera-se que as equipes cheguem no porto brasileiro de Itajaí no início de abril, após terem percorrido mais de 6.700 nm desde Auckland – o percurso mais longo da regata. Na chegada, eles poderão aproveitar as várias praias da cidade e os frutos do mar da região. Uma Pro-Am Race será realizada em 20 de abril e uma In-Port Race será realizada em 21 de abril, antes que todas as equipes saiam para Miami em 22 de abril.



Já nasceu na frente

Com motor dianteiro, novo B270F mostra que força adicional garante operação mais suave para os passageiros e economia para o transportador

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

O novo ônibus B270F já conquista empresas e usuários em todo o Brasil. No transporte de passageiros de regiões metropolitanas, ou no transporte rodoviário entre cidades do interior, o veículo comprova todos os atributos anunciados pela marca. Confira, a seguir, os resultados em três empresas consultadas pela Eu Rodo.

PARA QUEM GOSTA DE INOVAR. A Metropolitana Transportes e Serviços é uma das empresas que fazem parte do sistema integrado de transporte urbano da Grande Vitória, no Espírito Santo, denominado Transcol. É um sistema moderno que integra cinco municípios da região metropolitana por meio de linhas troncais ao longo das quais dez terminais permitem aos passageiros fazer integração com ônibus alimentadores, pagando uma única passagem por todo o deslocamento. Ao todo são 1.550 ônibus que transportam aproximadamente 700 mil passageiros ao dia.

Simone Chieppe Moura, proprietária da Metropolitana, é uma empreendedora que não se limita a administrar sua empresa, compartilhando seus atributos – como a competência, o carisma e a energia que parece ter de sobra – com os demais empresários do setor, que a elegeram para presidir o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo da Grande Vitória (GVBUS). E também encontra tempo para praticar seu esporte favorito, o golfe, e dar atenção aos filhos.

“Não sabia que era impossível, então acabou fazendo”, é uma frase que se encaixa bem em seu caso. “Estou sempre em busca de inovação, gosto de quebrar paradigmas”, enfatiza, justificando algumas de suas iniciativas como a utilização de sistema de telemetria para rastreamento e

acompanhamento da performance de seus ônibus e a opção por ônibus articulados nos corredores de grande demanda.

“Em relação a custo operacional e manutenção, estamos sempre catando parafusos”, brinca, explicando sua verdadeira obsessão por manter custos operacionais no menor patamar possível. Esses foram aspectos que pesaram em sua decisão de comprar os primeiros oito ônibus Volvo B270F que passam a integrar a frota da empresa, junto com outros quatro articulados da marca. “A nossa experiência com os articulados Volvo é muito positiva. A Volvo tem os melhores articulados do mercado. Também nos sentimos seguros com o suporte que recebemos do concessionário local. E esse era o produto que o mercado esperava, pois o segmento de motor dianteiro está crescendo e faltava a alternativa da Volvo para as empresas”, resume.

As primeiras unidades adquiridas operam no transporte de passageiros entre o terminal de Campo Grande e o bairro de Laranjeiras. “É uma linha que exige bastante, pois tem topografia irregular, com muitas rampas, vari-



O novo ônibus B270F, com motor dianteiro: eficiência, força e economia

ação de tipo de piso, ponte e trechos de centro da cidade”, descreve. “E o B270F é um ônibus robusto, com motor de seis cilindros, que está me dando um resultado de consumo equivalente aos outros que têm motor de quatro cilindros, mas com a vantagem de ter muito mais torque e potência para arrancar em subidas e manter o ritmo sem cansar o motorista”, explica, com a descontração de quem não

apenas sabe administrar, mas também conhece em detalhes as demandas da operação.

“Como esbanja força, ele também é mais suave na operação, o que dá mais conforto aos passageiros”, avalia. “E o que me impressionou, também, foi o ganho de peso que, somando características do chassi mais leve do B270F com a solução do encarroçador, resultou em ganho de 1,5 tonelada, comparado aos demais. Isso equivale a 18 pessoas durante o dia todo de operação, ou seja, mais capacidade, menor custo operacional.”



NOVA OPÇÃO PARA TODO O BRASIL

A capacidade de transporte e a robustez também foram fatores apontados pela empresa Itajaí Transportes Coletivos, de Campinas (SP). Assim como a Metropolitana, a Itajaí faz parte do sistema integrado de transporte de passageiros de sua cidade, com frota de 110 ônibus que transportam cerca de 1.100.000 passageiros ao mês.

Seus veículos operam essencialmente em linhas urbanas. A empresa atende a região de Campo Grande, no corredor chamado John Boyd Dunlop, e faz a ligação entre aquele bairro e o centro da cidade. A Itajaí investe cada vez mais em ônibus da marca Volvo, que têm participação de 20% do total de sua frota.

A experiência positiva com sete articulados e um biarticulado contribuiu para a decisão de optar pela marca em suas aquisições recentes, segundo o sócio-diretor Joubert Beluomini. A empresa testa o B270F desde março de 2011, em uma de suas “linhas mais pesadas” do sistema troncal. “Optamos por essa linha porque é a que tem maior demanda e uma das que mais exigem do veículo, ao longo do dia. Significa que se for aprovado nessa operação, podemos utilizá-lo nas linhas alimentadoras que terá um bom desempenho”, destaca o empresário. Os veículos rodam de 18 a 19 horas por dia, com revezamento de motoristas.

Para a empresa, os principais resultados aparecem no consumo e na capacidade e torque superiores, com economia de consumo de até 8% em relação a veículos similares. “Os motoristas também aprovaram. Elogiam o desempenho do motor, o torque e aspectos de conforto como a posição da alavanca de câmbio, posição de dirigir e o menor ruído do motor”, relata Beluomini.



O B270F da Itajaí Transportes Coletivos, de Campinas (SP). Capacidade de transporte e robustez como qualidades

Para o empresário, a decisão da Volvo de lançar um ônibus com motor frontal “está sendo muito bem recebida no mercado. Era a opção que faltava no portfólio da



Na estrada: B270F é opção para algumas aplicações rodoviárias



Volvo. Com certeza é um veículo que vai ser muito usado no transporte urbano de todo o Brasil. É robusto, econômico e tem a confiabilidade da marca”, enfatiza.

“VAI BEM” NO RODOVIÁRIO

A empresa Expresso Nordeste, de Campo Mourão, no norte paranaense, possui frota de 250 ônibus que operam no transporte rodoviário de passageiros entre a região e as cidades de Santos e São Paulo, no estado paulista, e Ponta Grossa, no Paraná. Além disso, seus veículos fazem a ligação entre mais de 50 municípios paranaenses.

Hoje com dezenas de ônibus da marca Volvo em sua frota, a empresa usa ônibus pesados e também médios para atender suas diferentes demandas de transporte. “Apesar de ser em menor escala, existem algumas linhas em que os ônibus com motor dianteiro são mais apropriados”, afirma Teófilo Boiko, diretor-proprietário da Expresso Nordeste, com 40 ônibus com motor dianteiro na frota.

Como o veículo começou a operar há pouco tempo, no final de 2011, ao ser entrevistado, Boiko ainda não tinha informações consistentes para informar, mas disse que “nesses poucos dias em que está operando, já pudemos perceber que ele vai muito bem. É um veículo com potencial muito forte nesse tipo de operação e acho que a Volvo vai encontrar boa receptividade entre as empresas de todo o país, pois era uma opção que faltava na linha de produtos da marca”.



OS MOTORISTAS TAMBÉM APROVARAM. ELOGIAM O DESEMPENHO DO MOTOR, O TORQUE E ASPECTOS DE CONFORTO COMO A POSIÇÃO DA ALAVANCA DE CÂMBIO, POSIÇÃO DE DIRIGIR E O MENOR RUÍDO DO MOTOR

JOUBERT BELUOMINI, SÓCIO-DIRETOR DA ITAJAI TRANSPORTES COLETIVOS

O NOVO B270F: SOLUÇÃO VOLVO EM MOTOR FRONTAL

- Lançado no segundo semestre de 2011, o chassi de ônibus B270F atende ao segmento de semi-pesados 4x2 com motor frontal.
- Motor de 7 litros, com 270 cv de potência e torque de 900 Nm, com sistema de injeção Common Rail, um propulsor robusto que já demonstrou ser excelente em consumo de combustível.
- Projeto contempla molas parabólicas e chassi de aço especial, que fazem dele o mais leve de sua categoria, pesando 450 quilos menos do que similares.
- Leve e robusto, por ser inspirado na plataforma do caminhão Volvo VM, o B270 F reúne características de sofisticação e cuidado, como o posicionamento do motor, ligeiramente deslocado para a esquerda (50 mm), para baixo (50 mm) e para frente (150 mm), resultando em melhor ergonomia para acesso do motorista ao seu posto de trabalho e mais facilidade de acesso para os passageiros.
- Projeto é concebido de forma a proporcionar melhor performance com mais conforto para motorista e passageiro: o diferencial e o câmbio foram projetados para transmitir o menor nível de ruído possível ao salão de passageiros.
- Inteiramente desenvolvido no país, o B270F inaugura uma nova fase na história da marca no Brasil, e atende aos mais rigorosos padrões de qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente, que constituem os valores essenciais da Volvo.



NESSES POUCOS DIAS EM QUE ESTÁ OPERANDO, JÁ PUDEMOS PERCEBER QUE ELE VAI MUITO BEM. É UM VEÍCULO COM POTENCIAL MUITO FORTE, NESSE TIPO DE OPERAÇÃO

TEÓFILO BOIKO, DIRETOR-PROPRIETÁRIO DA EXPRESSO NORDESTE

BRT pronto para o futuro

A chegada de 90 novos ônibus Volvo – 30 biarticulados e 60 articulados – e sua integração ao sistema de gestão ITS4 Mobility coloca o transporte urbano de passageiros de Goiânia em um novo patamar tecnológico.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



O Corredor Anhanguera, de Goiânia, em Goiás, um dos mais tradicionais sistemas de BRT (Bus Rapid Transit – Sistema de Transporte Rápido por Ônibus) do país, ganhou vida nova com a introdução de uma frota de ônibus de última geração, com grande capacidade. O sistema de transporte urbano de passageiros da cidade passa por um processo de modernização para adequar-se à crescente demanda.

O investimento mais recente foi a aquisição de 60 novos ônibus articulados e 30 biarticulados Volvo, com modernas carrocerias de grande capacidade. A renovação da frota “moderniza o sistema e amplia a capacidade de transporte do corredor”, afirma Carlos Maranhão Gomes de Sá, presidente da Metrobus, operadora daquele BRT.

A aquisição é resultado de licitação vencida pela Volvo. As entregas de veículos foram concluídas no final de 2011. A reformulação confere nova vida

ao sistema. Opera com praticamente o mesmo número de veículos, graças à introdução de biarticulados e articulados de maior capacidade.

O sistema de transporte de Goiânia transporta cerca de 1,1 milhão de passageiros por dia, e o Corredor Anhanguera tem demanda diária de 23% do total. Cruza a cidade de norte a sul, possui 19 plataformas e cinco terminais de integração, onde os usuários fazem a integração com os demais ônibus da rede de transporte da cidade.

O corredor operava com 120 ônibus. Com a maior capacidade dos Articulados de 21 metros (187 passageiros) e do Biarticulado de 28 metros (270 passageiros), agora opera com apenas 90 veículos, o que reduz significativamente os custos da operação.



O Corredor Anhanguera, de Goiânia, que integra o BRT, modernizado com 90 novos ônibus Volvo – 60 articulados e 30 biarticulados

prática pela empresa para aumentar a capacidade e a qualidade do transporte no corredor.

CAPACIDADE. A solução que está sendo implantada é resultado de estudos desenvolvidos pela Metrobus, segundo o executivo: “Aliando a maior capacidade dos novos ônibus à modernização do sistema de gestão da frota, esperamos obter uma otimização tal que permitirá dar conta do crescimento de demanda previsto para os próximos cinco anos”.

O diretor operacional da empresa, Antônio Batista, explica que outras medidas, como o alargamento de estações, contribuirão significativamente para o aumento da eficiência. “Vamos criar espaço para ultrapassagem, ampliar a operação com a oferta do ônibus expresso, uma alternativa mais rápida para os passageiros que se deslocam entre os extremos do corredor, sem parar nas estações intermediárias”. Com isso, o sistema terá um aumento de capacidade, de imediato, de 150 mil para 200 mil passageiros ao dia, e a capacidade nominal deverá ser ampliada em cerca de 50%, segundo o diretor.

Já para o chefe de manutenção da Metrobus, Iron Borges, a chegada da nova frota significou “sair da zona de turbulência e passar a voar em uma brisa tranquila”. E explica: “Primeiro porque os veículos são novos, e não dão problemas, e segundo porque agora eu tenho todos com programa de manutenção da Volvo e atendimento emergencial do Voar (Volvo Atendimento Rápido)”, revela.

Ele avalia que os benefícios para a empresa são significativos. Reduziu os custos de manutenção e de combustível. Os novos articulados fazem 1,68 km/litro contra 1,33 km/litro dos anteriores. “Além disso, com a nova plataforma eletrônica, posso acompanhar aqui da oficina tudo o que acontece com cada carro, um controle mais preventivo que me confere tranquilidade e evita imprevistos no futuro”, ressalta. E conclui: “Temos carros Volvo desde o início da operação, nos anos 1980, e devo dizer que essa nova plataforma da marca tem uma tecnologia realmente muito avançada”. ■

Outra novidade é a integração do ônibus do Corredor Anhanguera ao sistema inteligente de transporte já disponível em outros 1,4 mil ônibus que rodam na capital e em 17 cidades da região metropolitana. É o ITS4 Mobility, uma avançada plataforma tecnológica desenvolvida pela Volvo. Fornece funcionalidades de controle de tráfego para os operadores e informações em tempo real aos passageiros.

“Estamos em negociação para adesão da Metrobus ao consórcio de operadores do transporte urbano de Goiânia e esperamos em breve estar integrados também por meio de uma central de controle do ITS4 Mobility”, conta o presidente da Metrobus. As modificações introduzidas integram um plano abrangente colocado em





Cores ecológicas.

Branco gelo, vermelho, amarelo... são algumas das mais de 850 cores que a fábrica de cabines da Volvo Trucks em Umeå, na Suécia, pode oferecer. No entanto, a fábrica se orgulha mesmo é de ter a unidade mais sustentável do mundo, em termos ecológicos.

TEXTO JENNY PALM

FOTOGRAFIA SÖREN HÅKANLIND

Na fábrica de Umeå, nada é impossível quando se deseja escolher uma cor. “Tivemos um cliente que trouxe a esposa para escolher a cor”, conta Denny Westerlund, do departamento de imprensa da fábrica. “Ela era motorista de caminhão. Quando perguntamos que cor ele queria, ele virou-se para a esposa. Ela ficou um pouco perplexa diante da pergunta, mas, após pensar um pouco, estendeu as mãos e nos mostrou as unhas, dizendo: ‘É esta a cor que quero para a cabine.’” Sem problemas. Eles levaram uma amostra do esmalte para que pudessem fazer o teste e chegar ao resultado final, relata o funcionário. “Ela levou uma cabine que combinava com suas unhas. Isso é um exemplo extremo, mas mostra exatamente o que somos capazes de fazer aqui”, diz.

No entanto, a fábrica se orgulha mesmo é de seu trabalho em prol do meio ambiente. Há vários anos, há um esforço dedicado à criação de uma linha de pintura de classe mundial com a preocupação de diminuir as emissões de solventes e aumentar a eficiência no uso da energia. Cada etapa do processo tem sido monitorada nos mínimos detalhes. Todos têm sido incentivados a dar ideias e sugestões, e grandes investimentos têm sido feitos.

ESSA INICIATIVA JÁ TROUXE RESULTADOS. Entre 1999 e 2008, o consumo de energia foi reduzido em 30%. Embora essa realização seja formidável por si só, ela será ainda mais notável se tivermos em mente que as operações da linha de pintura cresceram consideravelmente durante o mesmo período. Um dos motivos é que os componentes plásticos, que antes eram pintados na

FÁBRICA DE CABINES EM UMEÅ

■ Volume de produção em 2008: 62.000 cabines	■ Área total: 300.000 m²
■ Capacidade máxima: 90.000 cabines em operação de três turnos	■ Área aquecida: 163.000 m²
	■ Consumo de energia em 2008, total: 106 GWh



A LINHA DE PINTURA FOI MODERNIZADA E A PRODUÇÃO TORNOU-SE MAIS EFICIENTE EM DIVERSAS ETAPAS

HANS WENNGREN, GERENTE DE PROCESSOS PARA TRATAMENTO DE SUPERFÍCIE, VOLVO TRUCKS

➤ fábrica da Bélgica, agora são pintados em Umeå.
“Se eles não fossem pintados nas mesmas instalações, seria imensamente difícil fazer a correspondência exata do tom com o restante da cabine. É por isso que decidimos trazer essa operação para cá”, esclarece Hans Wenngren, gerente de processos para tratamento de superfície.

A ECONOMIA DE ENERGIA foi obtida reutilizando o ar de ambas as cabines de aspersão e de outras instalações. O ar de outras partes da fábrica é usado como ar de entrada na seção de processo, e cerca de 75% do ar das cabines de aspersão é reutilizado. Consequentemente, tem havido uma grande redução na necessidade de entrada de ar fresco. O melhor planejamento e o desligamento das instalações quando há interrupções operacionais ou no fluxo das cabines no sistema de produção, por exemplo, tem ajudado a reduzir o consumo de energia. Entre outras medidas de economia está a instalação de motores elétricos mais eficientes.

“Também começamos a pintar os componentes plásticos junto com o restante da cabine. Isso significa que a temperatura da estufa de polimerização precisa ser redu-

zida em mais de 50°, o que naturalmente diminui nosso consumo de energia. Como precisamos de uma temperatura mais baixa, podemos alternar o aquecimento local das estufas”, explica Hans Wenngren.

O AQUECIMENTO LOCAL também substituiu o óleo do sistema de aquecimento; agora o GLP, gás liquefeito de petróleo, também será substituído, só que por gás natural. Entretanto, uma das economias de energia mais espetaculares é, sem dúvida, o sistema de arrefecimento da fábrica. O Rio Umeälven passa pela parte externa da oficina de pintura e, abaixo dele, corre um rio de gelo subterrâneo que é frio durante o ano todo. Sua água gelada é bombeada através de um tubo de dois quilômetros para o sistema de água da fábrica.

“Usamos essa água em várias operações de resfriamento. Isso tem nos permitido substituir várias unidades de refrigeração que costumavam usar agentes de resfriamento como o fréon”, diz Hans Wenngren.

A linha de pintura foi modernizada e a produção tornou-se mais eficiente em diversas etapas. Consequentemente, o consumo de pintura e solvente, bem como as emissões no ar, foram significativamente reduzidas. Em 1998, essas emissões representavam cerca de 70 gramas por metro quadrado da superfície da cabine.

“Hoje esse número é inferior a 10 gramas. Embora ainda tenhamos muito a fazer, estamos encantados com o trabalho realizado até aqui”, enfatiza Hans Wenngren. ■

UMA NOVA CABINE PINTADA A CADA DOIS MINUTOS – SAIBA COMO ISSO É FEITO



1 O aço das cabines, que é produzido em Umeå, chega à fábrica no formato desses espirais. Depois de estampados, os painéis são soldados por robôs antes de serem finalizados manualmente. A cada 120 segundos uma cabine finalizada é automaticamente transportada para o próximo estágio do processo.



2 Para garantir que o trabalho seja conduzido do modo mais eficiente possível e ecologicamente correto, os componentes plásticos e os painéis de aço são pintados ao mesmo tempo. As peças plásticas são preparadas separadamente e, em seguida, transportadas através de dispositivos especiais até o momento do pré-tratamento e da pintura subsequente. Depois disso, o dispositivo de transporte, conhecido como “Árvore de natal”, é acoplado à cabine e tudo é pintado ao mesmo tempo.



3 Pré-tratamento. É um dos “banhos químicos” do processo, que garante que o metal estará totalmente limpo para que a pintura tenha uma aderência adequada.



4 Grande parte do trabalho realizado na fábrica de Umeå é automatizado e manipulado por robôs. Porém, depois que a pintura é aplicada, cada cabine é verificada manualmente para garantir que não haja danos, arranhões ou aplicações irregulares de pintura.

AS DEZ CORES MAIS USADAS

Embora a pintura da Volvo Trucks em Umeå ofereça mais de 850 cores, algumas são encomendadas com mais frequência do que outras. Estas são as dez cores mais populares:

1. Branco neve
2. Vermelho chinês
3. Amarelo sinal
4. Vermelho-rubi
5. Azul Volvo
6. Branco pérola
7. Azul royal
8. Branco
9. Azul violeta
10. Vermelho indiano

MONTAGEM DE CABINES

A Volvo Trucks em Umeå produz cabines para caminhões Volvo FH e FM.

41.000

Em quantos MWh a pintura da Volvo Trucks em Umeå reduziu seu consumo de energia entre 1999 e 2008.

CONSUMO DE TINTA

O consumo de tinta caiu de 34 litros por cabine em 1999 para 20,2 litros em 2008, uma redução de 41%. Agora que os componentes plásticos estão sendo pintados na fábrica de Umeå, a redução no consumo de tinta será de 44%. Isso corresponde a uma economia de 1,4 milhão de litros de tinta e solvente, materiais que não precisarão ser produzidos, transportados nem manipulados.

Deslocamento seguro

Novo seguro de equipamentos compactos Volvo cobre custos de deslocamento para revisões de garantia

TEXTO PATRÍCIA MOSKYWIN

FOTOS ITO CORNELSEN

Ter máquinas operando o máximo de tempo possível, sem paradas, é o sonho de cada operador. Os modernos equipamentos de construção Volvo oferecem elevada disponibilidade, o que garante máxima eficiência para as mais variadas operações. Mas mesmo as mais modernas máquinas precisam parar, de tempos em tempos, para manutenções preventivas. Um desafio complicado quando o canteiro de obras está muito distante do distribuidor Volvo mais próximo. No caso de equipamentos compactos, muitas vezes os custos do deslocamento para as manutenções preventivas de garantia são proporcionalmente muito altos em relação ao valor da máquina.

Foi justamente para atender a esse segmento de mercado que a Volvo Construction Equipment (VCE) e a Volvo Financial Services (VFS) desenvolveram um serviço inédito no mercado e exclusivo: o seguro de fábrica com “Assistência Manutenção”. Com ele, além das tradicionais coberturas de danos ao equipamento em sinistros, é possível deslocar as máquinas para reparos programados, sem custos adicionais. A modalidade prevê duas manutenções no período do primeiro ano de garantia do equipamento e engloba o transporte de quatro trajetos de 100 quilômetros. Podem ser duas idas e retornos ou quatro idas, se o cliente buscar o equipamento no distribuidor.

QUEM PRECISOU APROVOU. Há três anos, o empresário Gilvan Isidoro dos Santos, da GSL Transportes e Locação de Máquinas Ltda., com sede em São Paulo, trabalha com equipamentos compactos Volvo. Possui duas minicarregadeiras, modelos MC60B e MC70B, e uma miniescavadeira EC27C. “São máquinas e equipamentos muito resistentes, que não deram manutenção até hoje e que se enquadram exatamente nas necessidades da empresa”, relata. Em novembro, em um trabalho numa área acidentada, a miniescavadeira tombou. Um acidente que poderia representar gastos extras para o empresário se ele não estivesse coberto pelo seguro direto de fábrica Volvo. Bastou acionar o serviço, por meio do telefone 0800, e tudo foi rapidamente solucionado. “Destaco a agilidade da seguradora, que fez os levantamentos, confirmou os dados necessários e encaminhou o equipamento para os reparos na distribuidora Tracbel”, diz.

O serviço está disponível para quem adquire os equipamentos compactos da linha de minicarregadeiras MC60, MC70, MC80, MC90, MC110; e dos modelos de miniescavadeiras EC27 e EC35. “A cobertura foi criada a partir de pesquisas”, conta Sandro Pizza, engenheiro de suporte de produto da Volvo Construction Equipment. “Para fazer as revisões em campo, o dis-

tribuidor cobra custo de quilometragem e hora do mecânico. Então, esse custo de deslocamento pode ficar alto em comparação com o valor da máquina para essa linhas de compactos”, completa o gerente de pós-venda da VCE, Hans Ekstrom.

Seguro de fábrica cobre custos com deslocamento de equipamentos compactos Volvo para revisões de garantia



COMO FUNCIONA

O Seguro Direto de Fábrica tem como principal diferencial a “Assistência Manutenção”. Porém, oferece outras coberturas

- 1. Básica:** Equivale a 100% do valor do equipamento nos casos de colisão, furto qualificado e incêndio.
- 2. Danos Elétricos:** Cobertura 20% da Cobertura Básica.
- 3. Operações em Proximidade de Água,** em caso de eventuais sinistros em lagos, rios e canais.
- 4. Despesas de Salvamento:** Ampara um atendimento emergencial ao equipamento em situação de queda perto de um canal, por exemplo. O operador pode acionar o seguro para efetuar o resgate e minimizar o eventual sinistro.
- 5. RCF-V:** Cobertura para Danos Materiais e Danos Corporais a terceiros.
- 6. Cobertura para o transporte do equipamento entre o canteiro de obra e o distribuidor Volvo.**



A parada de emergência de um equipamento pode comprometer a receita do operador e afetar seu caixa. A cobertura para a manutenção e emergência proporciona mais flexibilidade e segurança aos proprietários dos equipamentos compactos. “A adesão dos clientes foi de 100%. Além da ‘Assistência Manutenção’, é um seguro de fábrica, com a melhor cobertura

do mercado e excelente relação custo/benefício”, ressalta Paulo Sérgio Oliveira, gerente comercial de seguros da Volvo Financial Services. Atualmente cerca de 300 equipamentos compactos Volvo estão habilitados com o seguro no Brasil. ■

Sem erros

Mar & Terra, empresa especializada na produção de peixes, confia em caminhões Volvo para operação “que não admite falhas”

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN





“ EU FUI AO
CONCES-
SIONÁRIO
VOLVO COM
UMA IDEIA, E ELES ME
DEVOLVERAM UMA
SOLUÇÃO

WEBERTON JOSÉ DE MELLO,
GERENTE DE LOGÍSTICA E SUPRIMENTO
DA MAR E TERRA

Operação da Mar & Terra conta com caminhões Volvo para a logística ideal no transporte de alevinos e peixes vivos

A Mar & Terra, de Itaporã, Mato Grosso do Sul, foi fundada em 2003 a partir da visão de que a piscicultura é uma atividade que contribui para a sustentabilidade à medida em que reduz a pressão da pesca predatória sobre os estoques naturais dos peixes nativos dos diversos rios brasileiros. E por seu esmero com a qualidade e eficiência logística, a empresa tem tido grande sucesso, um bom modelo a ser seguido.

“É a partir dessa consciência e dentro do conceito de inovação para a sustentabilidade que a gente trabalha. Na questão de energia, por exemplo, além de procurar usar fontes limpas, buscamos fazer mais com menos”, enfatiza seu presidente, Jorge Souza.

E foi pela busca de maior eficiência em sua logística de transporte que a empresa procurou a Volvo. “Eu fui ao concessionário Volvo com uma ideia, e eles me devolveram uma solução”, conta Weberton José de Mello, gerente de logística e suprimento da Mar e Terra. A empresa necessitava de uma solução para o transporte de alevinos e peixes vivos, que deve ser feito em tanques especiais com temperatura controlada durante a viagem.

A solução veio por meio de veículos especialmente configurados. Começou com dois caminhões Volvo: um VM 240 plataforma e um VM 310 na configuração Romeu e Julieta. O primeiro permite transportar cinco caixas térmicas (4 toneladas), enquanto o Romeu e Julieta transporta onze unidades, totalizando 8,8 toneladas. Cada caixa térmica possui controle de temperatura com oxigenação, para assegurar a sobrevivência de alevinos e peixes adultos.

Os alevinos são produzidos em laboratórios próprios e entregues regularmente aos produtores parceiros, em uma cadeia de suprimento contínuo, fundamental para que possa dar conta do volume atual, da ordem de 100 a 120 toneladas mensais de peixes de água doce. Pintado, pirarucu, tambaqui, pacu e tilápia são os principais peixes oferecidos pela empresa, sendo o primeiro resultado de pesquisas e desenvolvimento pioneiro da Mar e Terra, na piscicultura brasileira. “Até então, o pintado só era oferecido a partir da pesca predatória e, por isso mesmo, estava desaparecendo do mercado”, revela Mello.

ETAPAS DE TRANSPORTE. A empresa usa veículos próprios para as eta-

pas de transporte que antecedem a produção, ou seja, desde a entrega de alevinos aos produtores até o transporte de peixes vivos para seus frigoríficos de abate e processamento. A empresa mantém parceiros para criação/engorda de peixes nos estados de Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná. Além de entregar alevinos a todos eles, os veículos fazem o transporte de peixes vivos do Paraná e Mato Grosso do Sul para seu frigorífico em Itaporã.

Já o transporte dos produtos industrializados, do frigorífico para os mercados de consumo, é feito por uma cadeia que inclui modais rodoviário, aéreo e marítimo. Nessa etapa, o transporte rodoviário é terceirizado com parceiros criteriosamente escolhidos pela empresa “e temos entre eles uma maioria de frostistas que possuem caminhões Volvo”, afirma o executivo.

Hoje 87% de sua produção é para o mercado doméstico. Outros 13%, cerca de 4 toneladas semanais, são exportados para Europa e Estados Unidos. “A produção de exportação segue por caminhão até Guarulhos, de onde embarca para entrega por avião para que possa estar nas gôndolas dos países de destino em até três ou quatro dias, no máximo, como produtos frescos”, explica.

“A cadeia toda envolve uma logística em que não se admitem erros, por menores que sejam”, resume Weberton José de Mello. Por isso, o esmero e a busca constante por maior eficiência são fundamentais, em todas as etapas. “Esse cuidado começa no desenvolvimento e suporte que oferecemos aos parceiros que fazem a criação e engorda dos peixes e tem continuidade em cada etapa. O transporte é um elo essencial dessa logística, razão pela qual preferimos fazer com frota própria na etapa de produção”, completa. ■

Casa própria para o Volvo VM

Exclusiva no país e referência para que novas surjam, a Treviso criou uma concessionária só para atendimento dos modelos da Linha VM

TEXTO ADRIANA MUGNAINI

FOTOS ITO CORNELSEN

A tendimento especializado e exclusivo. Foram esses os objetivos que levaram o Grupo Treviso a criar, na cidade de Contagem (MG), uma concessionária especial, que atende somente aos caminhões Volvo VM. A “Treviso VM”, como está sendo chamada, fica no quilômetro 424 da rodovia Fernão Dias, próxima também ao município de Betim. A casa tem uma equipe exclusiva de 30 profissionais que atuam nas áreas de serviços e peças específicas do modelo VM.

“Percebemos que o cliente VM muitas vezes tem hábitos, necessidades e expectativas distintas dos clientes das linhas FH e FM. E para maximizar nossa capacidade de atendimento, tomamos a decisão de criar uma unidade exclusiva para o modelo”, explica Márcio Paschoalin, dire-



tor executivo do Grupo Treviso. São 12 boxes de atendimento e uma vala para lubrificação. Ainda segundo Paschoalin, a expectativa é aumentar em breve o número de boxes para 20.

Atualmente a concessionária atende cerca de 260 clientes por mês, entre fixos e de passagem. Para atrair ainda mais o motorista desse caminhão, a Treviso VM conta com alguns diferenciais: ferramental e estoque de peças adequados, funcionamento aos sábados das 8h às 12h, sala de motorista, refeitório próprio e dormitório. Além disso, uma equipe de soluções para transportes está sempre de prontidão para atender e cuidar dos veículos com o programa de manutenção para a linha VM.

Todos os processos da concessionária respeitam as mais altas exigências do Grupo Volvo. “Atendemos todos os pré-requisitos preconizados pela Volvo do Brasil no atendimento de pós-venda, inclusive com certificação no Programa 100% Volvo”, enfatiza Paschoalin.

CAPACITAÇÃO. Outro grande diferencial da concessionária exclusiva para o



Pátio para caminhões VM da concessionária exclusiva da marca montada pela Treviso. Um exemplo de sucesso que já vai ser ampliado

“ PERCEBEMOS QUE O CLIENTE VM MUITAS VEZES TEM HÁBITOS, NECESSIDADES E EXPECTATIVAS DISTINTAS DOS CLIENTES DO CAMINHÃO PESADO. E PARA MAXIMIZAR NOSSA CAPACIDADE DE ATENDIMENTO, TOMAMOS A DECISÃO DE CRIAR UMA UNIDADE EXCLUSIVA PARA O MODELO

MÁRCIO PASCHOALIN,
DIRETOR EXECUTIVO DO GRUPO TREVISÓ

VM da Treviso é o treinamento. Os mecânicos da unidade realizam seus aprimoramentos no Centro de Desenvolvimento de Competências do Grupo Treviso, treinados por instrutores homologados pela fábrica. A capacitação também inclui cursos de e-learning e programas especiais do grupo. “Atualmente temos quatro mecânicos participando da escola de mecatrônicos e um do projeto de formação de eletricitistas, ambos desenvolvidos pelo Grupo Treviso”, diz Márcio Paschoalin.

Igualmente importante no processo de atendimento ao frotista Volvo VM, os profissionais do segmento comercial da concessionária também passam por treinamentos específicos. O programa de formação da equipe de pós-venda capacita o profissional para orientar e auxiliar o transportador em qualquer questão relacionada ao Volvo VM. ■

A man with dark hair, wearing a dark suit, white shirt, and a striped tie, is leaning on a light-colored metal railing. He is looking directly at the camera with a slight smile. The background is a bright blue sky with some light clouds.

“ ACREDITO
QUE TENHAMOS
ATRIBUTOS
SUFICIENTES PARA
NOS MANTERMOS
NA LIDERANÇA NO
FINANCIAMENTO
AOS CLIENTES DA
MARCA NO PAÍS

MÁRCIO PEDROSO,
PRESIDENTE DA VOLVO FINANCIAL SERVICES

Parceria de resultados

Presidente da Volvo Financial Services no Brasil acredita em parceria com transportadores para manter liderança nos financiamentos da marca

TEXTO ANGELA WANKE

FOTOS SILVIO AURICHIO

Desde o segundo semestre de 2011, a Volvo Financial Services (VFS), instituição que reúne no Brasil o Banco Volvo, os Seguros Volvo e o Consórcio Volvo, está sob novo comando. O executivo Márcio Pedroso, que já havia passado pela diretoria da organização, retorna ao Brasil como presidente, depois de passagens pela VFS do México e dos Estados Unidos. Pedroso tem 43 anos, mestrado na FGV (Fundação Getúlio Vargas) e MBA na FIA (Fundação Instituto de Administração). Eu Rodo ouviu o executivo para apresentá-lo aos frotistas Volvo.

Eu Rodo – *Como e quando o senhor iniciou sua carreira no Grupo Volvo?*

Marcio Pedroso – Há 10 anos. Entrei como gerente de seguros e, em seguida, assumi a posição de diretor comercial da Volvo Financial Services. Depois de me familiarizar com toda a área comercial, desenvolvimento de produtos e marketing, fui para a Volvo Financial Services México, baseado na Cidade do México, onde fiquei mais de dois anos. Em seguida, Estados Unidos, por mais um ano, como vice-presidente para os mercados latino-americanos, baseado na matriz regional, em Greensboro (Carolina do Norte). E, agora, assumi a presidência da VFS Brasil.

Eu Rodo – *Como foi morar fora do país nesse tempo todo e como é voltar ao Brasil?*

Marcio Pedroso – Foi um período no qual adquiri muita experiência. Toda a diversidade vivenciada se transformou em conhecimento, não só de diferentes culturas e ambientes de negócios, mas também da Volvo Financial Services e do próprio Grupo Volvo. O mercado mundial passa por uma grande volatilidade, mas vejo que o Brasil tem conseguido se proteger, evitando impactos maiores. Apesar disso, precisamos ficar atentos a essa volatilidade, fazendo os ajustes necessários para fortalecer a organização. Outro ponto motivador é o crescimento acelerado pelo qual passam a Volvo do Brasil e sua rede de concessionários e distribuidores no país. É um grande

momento para liderar a organização no Brasil. Eu espero contribuir ainda mais para o sucesso já alcançado pela equipe da Volvo Financial Services Brasil e continuar a apoiar o crescimento do Grupo Volvo por intermédio de suas marcas, concessionários e clientes.

Eu Rodo – *E sobre os produtos da Volvo Financial Services (financiamento, consórcio e seguro), como o senhor os vê no cenário atual?*

Marcio Pedroso – A VFS é conhecida como o banco da montadora. E o ponto que mais destacamos é exatamente esse. Afinal, temos as vantagens de um grande banco, com soluções financeiras diferenciadas e exclusivas para aquisição e proteção dos caminhões, ônibus e equipamentos de construção da marca. A VFS atua no mercado brasileiro há 18 anos e oferece soluções em três áreas: Financiamentos, Consórcio e Seguros. E o carro-chefe da VFS é o financiamento via Finame, modalidade na qual o BNDES determina as políticas de financiamento. Inclui o Finame Procaminhoneiro, que é uma forma acessível e simples de financiamento de veículos novos e usados para quem tem uma firma individual ou é transportador autônomo. Outra facilidade que oferecemos é o atendimento do cliente dentro do concessionário ou distribuidor, realizando um estudo detalhado de suas reais necessidades. Temos um compromisso particular de apoiar o crescimento do cliente Volvo, quer dizer, sermos verdadeiramente parceiros de negócios. Com isso também temos conseguido fidelizar muitos deles. Acredito que tenhamos atributos suficientes para nos mantermos na liderança no financiamento aos clientes da marca no país.

Eu Rodo – *E a sua vida pessoal, como está nessa volta ao Brasil?*

Marcio Pedroso – Sou casado há 12 anos e tenho dois filhos. Como bons brasileiros, estamos felizes de voltar a morar no Brasil. Também me sinto orgulhoso em trabalhar na Volvo do Brasil, considerada a melhor empresa para trabalhar no Brasil, segundo a última edição da pesquisa realizada pelas revistas Você S/A – Exame, da Editora Abril. ■

D6-400

O mais potente do mundo



Chega ao mercado brasileiro o motor de centro-rabeta a diesel mais forte do mercado em seu segmento, o D6-400 DPH, da Volvo Penta

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS ITO CORNELSEN

Pensar no D6-400 DPH da Volvo Penta é pensar grande, é pensar em mais e maior. Maior torque, maior potência, mais itens opcionais, mais segurança. Mesmo com desempenho esportivo, mantém economia de combustível e uma excelente manobrabilidade em baixa velocidade. De menos, só o baixo nível de ruído e vibrações e níveis reduzidos de CO₂.

O novo motor D6-400 DPH com 400 hp e 970 Nm de torque foi lançado em outubro, na São Paulo Boat Show 2011. “Estamos trazendo um novo conjunto que veio para atender à crescente demanda de barcos maiores com sistema de propulsão de centro-rabeta”, ressalta Cristiano Conde, presidente da Volvo Penta Brasil.

A novidade já chegou agradando. Só durante o evento, foram vendidos 14 motores D6-400. Nenhuma surpresa. O motor Volvo é totalmente eletrônico, o que permite explorar ao máximo toda a tecnologia embarcada do equipamento e da embarcação, como o conjunto de softwares, o painel e o joystick, exclusivos da marca.

“Essas soluções garantem mais conforto e mais segurança para os usuários. Um exemplo é uma nova funcionalidade que o motor apresenta

para reduzir o impacto nos engates de marcha avanti e a ré. Trata-se de um software que monitora continuamente a velocidade do ativador de trocas (shift actuator speed). Consequência: engates mais suaves e no momento exato”, explica Felipe Abreu, responsável por vendas de motores de lazer da Volvo Penta Brasil. Pilotar um barco com o D6-400 também é poder contar com uma inclinação apropriada para operar em águas mais rasas, condição muito valorizada em embarcações de lazer.

Outra vantagem do D6-400 DPH é o fato de ter todo o conjunto desenvolvido, fabricado e distribuído por uma única empresa. “É um dos segredos da indiscutível liderança da Volvo Penta em tecnologia de aplicações de centro-rabeta”, acrescenta Abreu. “O D6-400 DPH oferece os mais elevados níveis de potência e torque aliados a uma unidade Duoprop (dois hélices) refinada, que permite aceleração surpreendente e inigualável prazer de pilotagem”, complementa Conde.



“ O D6-400 DPH
OFERECE OS
MAIS ELEVADOS
NÍVEIS DE
POTÊNCIA E TORQUE
ALIADOS A UMA UNIDADE
DUOPROP (DOIS HÉLICES)
REFINADA, QUE PERMITE
ACELERAÇÃO SURPREEN-
DENTE E INIGUALÁVEL
PRAZER DE PILOTAGEM

CRISTIANO CONDE, PRESIDENTE DA
VOLVO PENTA BRASIL

Da mesma forma, o sistema EVC (Electronic Vessel Control) proporciona a sincronia perfeita de todo o conjunto de controles para pilotagem, englobando a comunicação do volante às hélices. Essa tecnologia resulta em alto desempenho, performance e segurança em alto mar.

A Volvo Penta também oferece itens opcionais para essa motorização, como Joystick, Powertrim Assistant, Trip Computer, Cruise Control, Single Lever (para parelhas) e Throttle Only. Recursos inteligentes disponíveis para facilitar manobras, atracamento e tornar a navegação mais aprazível e segura. Sem dúvida as águas brasileiras nunca mais serão as mesmas com o D6-400 DPH. ■





INSPIRAÇÃO SUECA

AVANÇADO – E TÃO SIMPLES QUANTO PARECE.

É quase certo que, ao ler este artigo, a invenção de Gideon Sundbäck que conquistou o mundo estará em algum lugar bem perto de você. Vários outros inventores produziram diversos tipos de fechos para roupas antes dele, mas foi Gideon Sundbäck que aperfeiçoou e patenteou o zíper, em 1917.

Sundbäck, que nasceu perto de Jönköping, na Suécia, em 1880, e emigrou posteriormente para os Estados Unidos, aprimorou os designs anteriores incorporando mais que o dobro de “dentes” por centímetro. Ele inventou também uma máquina para a fabricação do zíper e fundou a Lightning Fastener Company em Ontário, no Canadá, na qual rapidamente centenas de metros de fechos começaram a ser fabricados todos os dias. Quando faleceu, em 1954, estava rico. Em 2006, passou a fazer parte do US National Inventors Hall of Fame.

Sua invenção trouxe novo ritmo à indústria; no mundo todo, estima-se que dez bilhões de metros de zíperes são fabricados todos os anos.

O nome “zíper” não partiu de Sundbäck, mas da empresa BF Goodrich, que usou os fechos em um novo tipo de bota de borracha. Cerca de 20 anos mais tarde, a invenção de Sundbäck começou a ser usada na indústria de roupas,

e seu desenvolvimento continuou em aplicações mais exigentes. Agora os zíperes podem ser encontrados em trajes de mergulho para vedar a passagem de água e em roupas espaciais e de alta altitude para reter a pressão do ar.

Embora o zíper geralmente não seja uma das peças mais caras de uma roupa, se ele quebrar, possivelmente a roupa inteira precisará ser substituída. Portanto, uma equivalência perfeita entre os dentes em ambos os lados do zíper é de suma importância.

Conseguir essa equivalência perfeita também é crucial quando falamos das peças do caminhão Volvo. São caminhões famosos no mundo todo por sua alta qualidade e pelo seu desempenho confiável. A melhor maneira de manter esse desempenho é usar apenas Peças Genuínas Volvo. Somente elas são produzidas de acordo com as especificações originais, garantindo que essas substituições serão uma equivalência exata para as necessidades do caminhão.

Os mesmos conceitos suecos de pensamento inovador e atenção aos detalhes que ajudaram Sundbäck a aperfeiçoar naturalmente a sua invenção são aplicados aos componentes Volvo, ajudando a maximizar seu tempo de vida e o valor dos caminhões. ■



Transporte radical

Com estradas em péssimas condições, infraestrutura precária e agentes de fronteira impacientes, poucos motoristas de caminhão no mundo acham a vida tão penosa quanto aqueles que fazem as longas, árduas e, às vezes, perigosas viagens pelas rodovias da África.

TEXTO NIC TOWNSEND

FOTOGRAFIA CLAUDE BARUTEL



A Mercor Transport é uma das transportadoras que levam regularmente cargas anormais, como a desta foto (material de construção, da Zâmbia), dos portos da África do Sul para as minas de cobre da África Central. Essas cargas especiais precisam de uma permissão em cada país por onde passam. Devido à largura e altura excessivas das cargas, que interferem no tráfego, são necessários veículos de escolta para acompanhar o caminhão. As condições precárias das estradas não apenas aumentam os custos

de manutenção, mas também diminuem muito a velocidade dos veículos, fazendo com que as viagens durem de 12 a 20 dias.

“É preciso contar com pessoas especializadas e comprometidas para fazer esse tipo de trabalho. Devido ao excelente desempenho dos caminhões Volvo, eles são os únicos que eu uso”, diz um representante da Mercor Transport. “Graças ao seu excelente desempenho, usamos apenas caminhões Volvo. Eles são os mais adequados para transportar cargas indivisíveis.” ■



FH 440 é o pesado mais vendido do Brasil pelo terceiro ano consecutivo

De acordo com levantamento da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), em 2011 a Volvo vendeu 8.203 unidades do modelo; em 2010, 6.526 unidades; e em 2009, 3.935



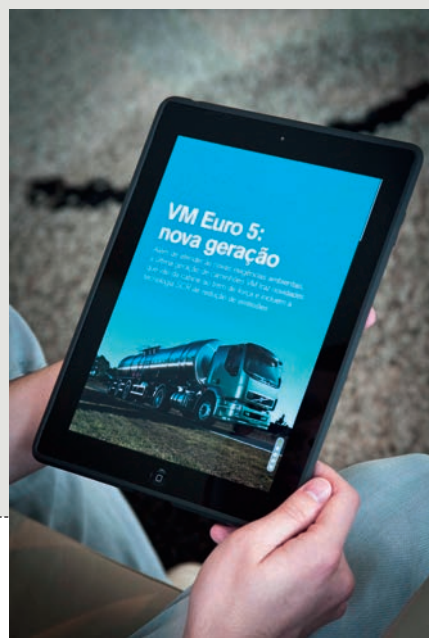
O FH 440 conquistou o transportador brasileiro por seu baixo consumo de combustível, alta performance e grande disponibilidade. O elevado torque de seu motor garante maior velocidade média, produtividade e, consequentemente, rentabilidade ao transportador. “Nosso compromisso é oferecer caminhões robustos, de baixo consumo de combustível e alta tecnologia, que ofereçam mais eficiência e o que há de mais inovador no mercado”, declara Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil. Em sua versão Euro 5, comercializada a partir de janeiro de 2012, o modelo ganhou mais 20 cv de potência, tornou-se o FH460 cv.

Com o recorde de vendas em sua categoria, o FH440 será agraciado em abril com o “Prêmio Lotus”, um dos mais tradicionais do setor de transportes, concedido pela revista Frota&Cia aos líderes de mercado em transporte comercial. Em 2011 e 2010, o FH440 já havia conquistado as edições anteriores do mesmo prêmio, além de ter sido considerado “O caminhão pesado do ano” por seu desempenho em vendas em 2010.

EU RODO ESPECIAL “EURO 5” NO IPAD

Está disponível para download na Apple Store uma edição especial da Eu Rodo, a primeira da revista para tablets. O conteúdo traz as matérias de lançamento dos novos caminhões Euro 5 Volvo, as mesmas publicadas na edição impressa (Eu Rodo 123), mas com conteúdos extras, como vídeos sobre os novos veículos, filmes e animações sobre a tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction), utilizada pelos novos motores para reduzir a emissão de gases. “Foi nossa primeira experiência em versão para tablets. Agora, com base nas críticas e sugestões, pretendemos consolidar a ideia e passar a ter todas as edições futuras disponíveis também nesse formato”, informa Marco Greiffo, editor da publicação.

A Eu Rodo, cujo nome é a tradução literal para o português da palavra latina Volvo, foi uma das primeiras publicações especializadas em transporte de carga publicada no Brasil. A revista foi lançada pela Volvo em 1981 e já está em 124ª edição.



PREMIAÇÃO EM CANNES

No dia 13 de outubro, a Volvo Construction Equipment foi premiada no Festival de Cannes pelo seu novo filme institucional **"The Master Builder" (O Mestre Construtor)**. A produção recebeu o troféu Delfim, na cor prata, numa cerimônia em Palm Beach Cannes.

O filme competiu com outros 410 candidatos de 27 países. O roteiro destaca a história dos 175 anos de construção e inovação na Volvo CE, com o ator de Hollywood, Philip Barantini. O vídeo foi produzido pela Volvo CE Corporate Communications, com o auxílio da agência de criação belga, Poetry in Motion. Para assistir, acesse youtube.com/globalvolvoce.



VOAR CRIA NÚMERO EXCLUSIVO PARA ÔNIBUS

0800 647 4747 é o novo número do VOAR (Volvo Atendimento Rápido) exclusivo para ônibus. O VOAR é o



serviço de atendimento da Volvo para veículos em situação de emergência em todo o continente sul-americano. De dentro da própria fábrica, uma equipe téc-

nica altamente especializada atende aos frotistas 24h por dia, 365 dias por ano. "No novo número, o frotista é atendido por um especialista em ônibus, que conhece profundamente a mecânica e a eletrônica embarcada dos chassis Volvo", enfatiza Edson Gnap, do VOAR. O técnico de atendimento pode fazer diagnósticos a distância e até mesmo acionar uma equipe de socorro mecânico da concessionária Volvo mais próxima, se necessário. O número do VOAR para caminhões permanece o mesmo: **0800 41 1050**.



Volvo introduz na Europa o novo FH16 750 cv

A Volvo já está comercializando no mercado europeu o FH16, com motor de 750 cv e torque de 3.550 Nm, o caminhão mais forte da marca e um dos mais potentes do mundo

O novo veículo chega para atender às exigências do transporte de cargas mais pesadas com muito mais eficiência, tecnologia e menor consumo de combustível, nas mais intensas condições de clima e tráfego. Vendido exclusivamente na Europa, o Volvo FH16 750 cv é um caminhão com desempenho absolutamente top de linha, associado a baixo consumo de combustível e emissões extremamente baixas.

O motor do novo FH16 750 cv mantém a plataforma mecânica de seu antecessor, com seis cilindros em linha e quatro válvulas por cilindro. O aumento de potência e de torque com um consumo inalterado de combustível é o grande diferencial do novo modelo. O motor 750 cv tem duas versões: uma Euro 5 e outra Enhanced Environmentally-friendly Vehicle (EEV), com emissões ainda mais baixas de materiais particulados e fumaça.

Há 25 anos, a Volvo lançava no mercado europeu o F16, o primeiro com motor de 16 litros e 470 cv de potência, um caminhão extremamente inovador para a época. Já em 1993, uma nova geração de caminhões Volvo de alta capacidade entrava no mercado: o FH16, com 520 cv. Dez anos mais tarde, a Volvo lançava o FH16 com um motor completamente novo e 610 cv de potência. Em 2008, a empresa se consagra mundialmente como o primeiro fabricante a atingir 700 cv. Agora em 2012, o motor Volvo de 16 litros está disponível nas versões de 540, 600, 700 e 750cv.





VCE Palhoça



VCE Aracaju

Novos distribuidores Volvo

Inaugurações fazem parte do plano de expansão da marca em todo o país

A Volvo Construction Equipment Latin America e seus distribuidores vêm investindo fortemente na expansão da rede de atendimento. Nos últimos meses, três novas casas foram inauguradas. A primeira delas foi a Motiva Máquinas, que abriu uma nova filial em Aracaju (SE). A nova estrutura, que contou com R\$ 700 mil em investimentos, servirá aos estados de Sergipe e Alagoas.

Logo depois, foi a vez da Entrepasto Comércio de Máquinas e Serviços, que abriu nova casa em São Luis (MA). A unidade contou com um investimento de R\$ 3 milhões. A nova filial traz para o estado a estrutura encontrada nas casas do Ceará e Piauí, com serviços de venda, pós-venda, assistência técnica especializada e pneus industriais.

Fechando o ciclo de inaugurações, o Grupo Linck inaugurou uma nova filial em Palhoça (SC). A nova filial recebeu investimentos de R\$ 2 milhões e tem faturamento previsto de R\$ 45 milhões.

“Nosso plano de expansão de rede em 2011 foi 100% maior do que no ano anterior”, afirma Yoshio Kawakami, presidente da Volvo Construction Equipment Latin América. “E nossa meta é melhorar continuamente a cobertura de atendimento e nossa capilaridade em todo o país”, diz o executivo.



VCE São Luis

PASSOU DE 1 MILHÃO

A Transprata, de Porto Alegre (RS), é frotista Volvo desde 1997, ano em que comprou um FH12 380 que em 2011 chegou à marca de 2 milhões de quilômetros rodados sem abrir o motor. Para o proprietário da empresa, Volnei Machado, “essa performance do veículo pode ser atribuída à manutenção e troca de óleo e filtro no tempo certo”.

Com uma frota de três veículos Volvo, sendo 2 FH 380 e 1 EDC 360, a Transprata faz o transporte de diferentes cargas nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Minas Gerais. Juntos, os veículos rodam 40 mil quilômetros por mês. “Além de todos os atributos do caminhão, como a alta qualidade, a gente pode confiar e viajar com tranquilidade, pois sabe que sempre terá a cobertura de uma concessionária por perto.”



Crescimento também na rede de caminhões e ônibus

Após várias inaugurações ao longo do ano passado, a rede Volvo começou o ano de 2012 com mais de 80 casas em todo o país. As mais recentes estão situadas em três regiões distintas: Nordeste, Sudeste e Sul

Na região Nordeste, São Luís (MA) ganhou uma nova casa do grupo Apavel. Instalada em uma área de escoamento de importantes produtos para a economia da região, a nova concessionária recebeu investimentos de R\$ 3,5 milhões. Está instalada num terreno de 20 mil m², com uma área construída de 5 mil m². Com a sede de São Luís, o Grupo Apavel expande sua operação no Maranhão, que já contava com a Apavel Imperatriz, no outro extremo do estado. A Apavel São Luís é a oitava casa do Grupo Apavel, que conta ainda com casas em Manaus, Fortaleza, Teresina, Belém, Imperatriz, Paragominas e Marabá.

No Sul, a casa recém-inaugurada é a Rivesa Cruzeiro do Oeste, no Paraná. Instalada no quilômetro 285 da rodovia PR 323, a nova unidade recebeu investimentos de R\$ 2 milhões. Tem um total de 3.240 m² de área construída em um terreno de 24.000 m². A concessionária de Cruzeiro do Oeste é quinta do Grupo Ribeiro, revendedora de caminhões e ônibus Volvo para o norte do Paraná e todo o Mato Grosso do Sul. As outras unidades estão localizadas em Londrina (PR), Maringá (PR), Campo Grande (MS) e Dourados (MS).

Já no Sudeste, a nova casa Volvo pertence ao grupo Treviso, que inaugurou em novembro uma nova loja em Patos de Minas (MG). Localizada no quilômetro 408 da BR 365, a nova filial da Treviso fica na região do Alto Paranaíba, no entroncamento da rodovia com a BR 352.



Cruzeiro do Oeste (PR)



Patos de Minas (MG)

O investimento foi de R\$ 900 mil, em um terreno 3,5 mil m², sendo 1,7 mil m² de área construída. Além da loja de Patos de Minas, a Treviso possui mais sete concessionárias em Minas Gerais e três no Rio de Janeiro.

OUTUBRO ROSA NAS ESTRADAS

A Viação Garcia, de Londrina (PR), e a Transmagna Transportes, de Guaramirim (SC), aderiram ao Outubro Rosa, a mobilização mundial contra o câncer de mama. As duas empresas colocaram veículos de sua frota para rodar pintados na cor rosa e com o símbolo da campanha, um laço rosa.



Em todo o mundo, no mês de outubro, várias organizações se dedicam ao Outubro Rosa, que tem como objetivo fazer um alerta para a importância do diagnóstico precoce na luta contra o câncer de mama, que tem o maior índice de mortalidade entre as mulheres.

Na Viação Garcia, dois ônibus Volvo B12 R 380 com as cores da campanha rodaram nas principais linhas da empresa, a partir de Londrina e Maringá. O uniforme dos colaboradores da Viação Garcia também acompanhou a mobilização. Os passageiros recebem ainda um impresso com explicações sobre os riscos desse tipo de câncer e um alerta para a realização de

exames médicos preventivos. Os ônibus rosa são os modernos Marcopolo G7, modelo Low Drive, com DVD e internet a bordo. Em Londrina e Maringá, houve eventos de apresentação para a imprensa, autoridades e convidados. Os veículos ainda continuam participando de outros eventos relacionados ao tema.

Já na Transmagna Transportes, que atua no transporte de produtos da linha branca, alimentos e bebidas, entre outros segmentos, o veículo customizado foi um caminhão Volvo FH12 400. Uma curiosidade: o caminhão é dirigido por uma mulher, a motorista Sônia Maria Monte, que está há três anos na empresa. O FH12 rosa percorre cerca de 12 mil quilômetros por mês em rotas do Sul e Sudeste do Brasil. A iniciativa da Garcia e da Transmagna teve grande repercussão na imprensa.



Cinto de segurança salva vidas.

C/ENC



TRANSPORTAR CONFIANÇA

É por isso que o Brasil vai com a Volvo

O Brasil produz cada vez mais. E a Volvo transporta a economia do país pelos caminhos da prosperidade.

www.volvo.com.br

VOLVO



Cinto de segurança salva vidas.



EMBARCAR EM UMA VIDA MELHOR.

É por isso que o Brasil vai com a Volvo.

A oferta de trabalho cresceu. E a quantidade de pessoas que anda de Volvo também.

www.volvo.com.br

VOLVO



FAZER A PONTE PARA O FUTURO

É por isso que o Brasil vai com a Volvo

Muitas obras estão mudando a vida dos brasileiros.
E a Volvo faz parte da construção desse novo país.