

LANÇAMENTO: B450R – novo ônibus rodoviário da Volvo é o mais potente do mercado

NO CINEMA: Volvo VM é estrela do filme “À Beira do Caminho”

EQUIPAMENTOS: Novas minicarregadeiras, retroescavadeiras e escavadeiras Volvo



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVII • Nº 125

Confiabilidade e desempenho

Caminhões Volvo mostram sua eficácia atuando na complexa cadeia de álcool e açúcar



CANA: Caminhões Volvo mostram eficiência na cadeia do álcool e do açúcar

NO CINEMA: Volvo VM é estrela do filme "À Beira do Caminho"

EQUIPAMENTOS: Novas minicarregadeiras, retroescavadeiras e escavadeiras Volvo



EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVII • Nº 125

Caravana Euro 5

Volvo percorre o Brasil para
apresentar sua renovada linha de
ônibus urbanos e rodoviários



CANA: Caminhões Volvo mostram eficiência na cadeia do álcool e do açúcar

NO CINEMA: Volvo VM é estrela do filme "À Beira do Caminho"

LANÇAMENTO: B450R – novo ônibus rodoviário da Volvo é o mais potente do mercado



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2012 • ANO XXVII • Nº 125



Linhas renovadas

Novas minicarregadeiras, retroescavadeiras e escavadeiras aliam melhor desempenho a maior produtividade

Velocidade e álcool: combinação fatal.

GTBC



SEGUIR A TRILHA DA PROSPERIDADE

É por isso que o Brasil vai com a Volvo

O Brasil produz *cada vez* mais. E a Volvo transporta as riquezas do país pelos caminhos do desenvolvimento.

www.volvo.com.br

VOLVO



4 Transporte colossal

Flecha de Prata transporta indivisíveis com caminhões Volvo FH 440, 480 e 520

12 Seminovos Viking

Casal adquire caminhão FH 380 e realiza um antigo sonho

8 APOSTA Caminhões Volvo em diversas etapas da indústria de açúcar e álcool **16 CONFORTO** Recursos ergonômicos de uma cabine Volvo podem fazer toda a diferença **18 SIMPLES** Logística de cruzar o rio Amazonas não é problema para a Transportes Bertolini **22 VITRINE** Caravana Volvo apresenta soluções para transporte de passageiros **26 TECNOLOGIA** B450R – ônibus rodoviário da Volvo é o mais potente do mercado **28 MEIO AMBIENTE** Em prol da sustentabilidade, motores Volvo têm emissões cada vez mais reduzidas **32 EQUIPAMENTOS** Volvo apresenta linha renovada e ampliada na M&T Expo 2012 **34 NOVIDADE** Novas minicarregadeiras, retroescavadeiras e escavadeiras Volvo **38 CONFIABILIDADE** Distribuição de combustíveis com conforto e economia é com o VM **42 NA TELA** Volvo VM é protagonista do filme “À Beira do Caminho”, já nos cinemas **44 BANCO VOLVO** conta com equipe própria de atendimento na rede de concessionárias **46 EXPERIÊNCIA** Roger Alm, presidente da Volvo, vai para a estrada novamente **48 CRIATIVIDADE** Inventado no século 19, o hélice naval foi criado por um sueco **50 JORNADA** Planície de Nullarbor, na Austrália, tem estrada com 146 quilômetros de reta **52 EXPRESSO** Groupama é o vencedor da regata Volvo Ocean Race

EURODO

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 Serzegraf ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.



Tropa de elite para uma tarefa colossal

Para transportar componentes da maior fábrica de celulose em linha única do mundo – a Eldorado Celulose –, a Flecha de Prata Logística, de Piracicaba (SP), realizou cerca de 1.200 viagens entre os meses de setembro de 2011 e junho de 2012.

Os protagonistas dessa operação, que só podia ser feita pela “tropa de elite” da empresa, foram os caminhões Volvo da linha F

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN





transporte de cargas indivisíveis é sempre impressionante, mas esta operação realizada pela Flecha de Prata, de Piracicaba (SP), é o que se pode chamar de tarefa colossal: transportar os componentes de nada menos que a maior fábrica de celulose em linha, de todo mundo, a Eldorado Celulose e Papel (veja box/destaque) que está sendo construída no município de Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, na fronteira

com o estado de São Paulo.

A tarefa é tão grandiosa que foi definido um contrato de trabalho prevendo 1.200 viagens no período entre setembro de 2011 e julho de 2012. Na verdade, a maior parte é composta por cargas “comuns”, e aproximadamente 40% – o que vale dizer, cerca de 480 – são cargas especiais, como as das fotos desta reportagem.

Todo o trabalho obedeceu a um cronograma envolvendo contatos em diversas partes do mundo, desde os países onde os componentes foram fabricados até as autoridades locais como do Porto de Paranaguá (PR), autoridades de trânsito municipais, estaduais e federais responsáveis pelas rodovias nos trajetos a serem percorridos, e também prefeituras e companhias de energia elétrica dos municípios por onde a carga deveria passar.

“É uma operação complexa, extremamente desafiadora, e que não permite erros. É preciso estar sempre preparado para administrar imprevistos, como as intempéries do clima, as dificuldades de travessias de centros urbanos ou trechos críticos de estradas, quando há interdições não programadas à frente”, descreve o diretor comercial da Flecha de Prata, Jhon Ferrazza. “Mas o que nos move é justamente o prazer de realizar o que para muitos pode parecer impossível. Lidar com desafios grandiosos faz parte do nosso cotidiano”, resume.

O empresário faz questão de destacar que “o sucesso não é apenas nosso, pois a tarefa é uma conjugação de esforços de todos, de toda a comunidade, as instituições, empresas públicas, autoridades, etc., e até dos usuários das estradas envolvidos ao longo do trajeto”. Estes últimos, por sinal, são alvo de preocupação prioritária na hora de planejar o transporte de cargas indivisíveis. “Procuramos evitar ao máximo a interrupção do tráfego por onde passamos com essas cargas superpesadas, mas muitas vezes é preciso fechar pistas parcial ou totalmente, por algum tempo. Estudamos todas as possibilidades para minimizar tanto quanto possível esses transtornos, mas muitas vezes não há outra saída. Nesses casos, procuramos operar em horários de menor movimento, e as autoridades locais informam antecipadamente à população sobre as alterações no tráfego”, relata.

Quando a carga tem mais de cinco metros de altura, há necessidade de intervenção na rede elétrica ao passar sob linhas de transmissão de energia que cruzam as vias. Desviar pontes ou obras de arte cujas dimensões ou capacidade estejam aquém dos limites da carga também é outra necessidade que se impõe com frequência.

TRAJETO. A maior parte dos componentes para a nova fábrica de celulose partiu de Paranaguá, com destino a Três Lagoas, um trajeto de aproximadamente 850 km cruzando os estados do Paraná e São Paulo. Porém, em alguns casos, houve necessidade de criar rotas alternativas que aumentaram a distância para até 1.500 km, como aconteceu com uma peça de 54 metros de comprimento que teve de seguir até Campo Grande e depois voltar para Três Lagoas porque era impossível fazer a curva

As cargas indivisíveis correspondem a 40% do volume transportado pela Flecha de Prata, que utiliza caminhões Volvo FH para a tarefa complexa e desafiadora



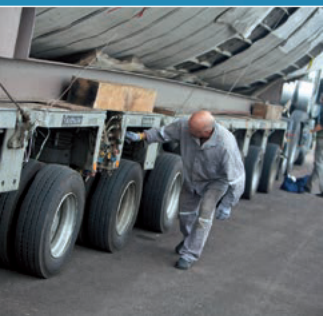
de entrada para acessar uma determinada ponte, no trajeto convencional.

Para essa operação, a transportadora manteve 30 caminhões Volvo dos modelos FH 440, 480 e 520. Ferrazza explica que a empresa divide-se em três áreas conforme o tipo de transporte: carga seca, pesado e superpesado. “No superpesado optamos por padronizar a frota com Volvo, porque preciso de um suporte de pós-venda que seja extremamente confiável, em que possamos ser atendidos em qualquer parte do país com a maior agilidade possível. É verdade que fazemos uma manutenção rigorosa e os caminhões são muito resistentes, então geralmente não precisamos usar esse serviço. Mas é preciso ter certeza de que podemos contar com ele, caso seja necessário”, destaca.

Ele define a área de superpesados da empresa como “uma tropa de elite que não pode cometer erros, pois, além da carga do cliente, envolve o respeito ao usuário da rodovia em que trafegamos, muitas vezes interrompendo e atrasando sua viagem”. Para essa atividade, especificamente, a empresa mantém constantemente mobilizada uma equipe de pelo menos 20 funcionários.

O trabalho começa pela área de Engenharia de Estudos de Viabilidade, que faz simulação das viagens e trajetos possíveis com a maior carga prevista. Equipes percorrem o trajeto todo antes das primeiras viagens e reuniões são feitas com antecedência com empresas de energia, telefonia e TV a cabo, concessionárias de rodovias, polícias rodoviárias estaduais e federal e autoridades de trânsito municipais das cidades ao longo do trajeto. “A imprensa tem um papel importante, ao noticiar a operação, e também são usadas as redes sociais na internet para comunicar aos usuários as intervenções feitas nas vias e estradas”, revela o empresário. “Somente com o apoio de todos os envolvidos na operação um projeto desse porte pode ser conduzido e finalizado com êxito.” ■





ELDORADO, A MAIOR FÁBRICA DE CELULOSE EM LINHA ÚNICA DO MUNDO

A Eldorado Celulose e Papel é uma empresa brasileira que está construindo a maior fábrica de celulose em linha única do mundo. Com investimentos de R\$ 6,2 bilhões, a indústria terá capacidade para produzir 1,5 milhão de toneladas por ano de celulose branqueada.

Utilizará eucalipto de florestas plantadas – uma fonte 100% renovável – e exportará sua produção para países da América do Sul, América do Norte, Europa e Ásia.

A fábrica está sendo construída no município de Três Lagoas e proporcionará a criação de até 8 mil empregos durante a fase de construção. Estudos indicam que, após o início das atividades, uma indústria desse porte responde por até 30 mil empregos diretos e indiretos.

O conceito da fábrica está baseado na utilização dos mais avançados sistemas e soluções disponíveis (BAT – Best Available Technology) e terá processo de produção que supera as exigências do mercado mundial. A planta industrial foi projetada para otimizar sua matriz energética: a fábrica será autossuficiente em energia elétrica produzida a partir de biomassa e contribuirá para o uso consciente dos recursos naturais, melhorando também o custo de produção, que será um dos mais competitivos do mercado.

As características do município de Três Lagoas –

relevo, solo, clima, infraestrutura e logística –, aliada à receptividade da população e apoio do primeiro setor, contribuíram para a escolha do local na qual a fábrica será instalada. Situada no km 231 da Rodovia BR 158, a unidade industrial tem uma logística única para recebimento de matéria-prima e escoamento de sua produção. Esse transporte é favorecido pela presença de rodovias, ferrovias e a hidrovía Tietê-Paraná, modais que permitem escoar a produção até o Porto de Santos, no estado de São Paulo. ■

A ELDORADO EM NÚMEROS

- Com produção de 1,5 milhão de toneladas anuais e receita estimada em US\$ 1 bilhão/ano, a nova fábrica responderá por 20% das exportações brasileiras do setor.
- O complexo tem área total de 8,92 milhões de m² e inclui área preservada de 3,22 milhões de m² com unidade industrial de 5,7 milhões de m².
- O viveiro está instalado em uma área de 159 mil m² e tem capacidade para produzir 35 milhões de mudas por ano. A empresa mantém a meta de preservação de 20% da área com espécies nativas.



Dos **canaviais** ao mercado de consumo

Dedicada à produção de açúcar, etanol e energia, a Usina Colombo, dona da famosa marca de açúcar Caravelas, aposta na confiabilidade e desempenho dos caminhões Volvo para diversas etapas da cadeia, da produção à distribuição do produto no mercado

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

O grupo Colombo é um dos mais importantes produtores de açúcar e álcool do Brasil, tendo sido pioneiro na produção do combustível em sua primeira fase de implantação no país, quando foi criado o Proálcool, na década de 1980. É dele uma marca bastante conhecida de todos os brasileiros, que pode ser facilmente encontrada nas despensas e cozinhas de lares e restaurantes: o açúcar Caravelas.

Com 8.000 funcionários, em suas três unidades de produção, nos municípios de Ariranha, Palestina e Santa Albertina, em São Paulo, a Usina Colombo pode processar até 9 milhões de toneladas anuais para produção de açúcar, álcool e energia elétrica, mantendo para isso uma área plantada de 126 mil hectares.

Por sua complexidade e dimensão, a produção de açúcar e etanol é verticalizada e a gestão eficaz de toda estrutura é crucial para que o produto final chegue ao mercado consumidor no prazo certo, com preços competitivos e qualidade impecável – tanto no caso do álcool como do açúcar.







Do plantio à produção, e das usinas ao mercado consumidor, há diversas etapas de transporte, com variados tipos de veículos e equipamentos que compõem uma incrível frota de mais de 1.300 equipamentos motorizados, segundo o engenheiro Sidinei Augusto Colombo, diretor e gerente de manutenção da Usina Colombo. “Manter todos esses equipamentos requer uma estrutura razoável, o que faz com que a gestão interna e uso de frota própria se torne uma alternativa mais econômica no processo, tanto internamente quanto nas transferências e entregas rodoviárias”, explica o empresário.

Para isso, as tarefas são distribuídas, na gestão da empresa. Enquanto José Osmar Colombo coordena tudo que diz respeito ao Corte, Carregamento e Transporte (CCT), o engenheiro Sidinei Augusto Colombo gerencia a manutenção automotiva e Javel Colombo dirige a área comercial.

Desde 1991, quando comprou seu primeiro Volvo, um NL10, a empresa passou a investir cada vez mais em veículos da marca, contando hoje com mais de 240 unidades na frota de 400 caminhões. São 18 ônibus – para transporte de funcionários –, 70 caminhões Volvo VM e outros 150 caminhões da linha F, sendo mais de 100 rodotrens FM 440, 20 FM 370 e dois modelos da linha FH. E há ainda três motores da Volvo Penta usados no sistema de irrigação e ferti-irrigação (aplicação de vinhaça, resíduo da cana utilizado como fertilizante).

Um dos trabalhos mais impressionantes é o dos rodotrens, que na época de safra rodam 24 horas por dia, fazendo o transporte da cana das diversas frentes de colheita, da lavoura, até a unidade de produção, ou seja, a usina. São trajetos relativamente curtos, mas em sistema bate-e-volta: há sempre uma composição de carretas carregadas no ponto de coleta, pronta para ser engatada e seguir viagem. A usina depende do trabalho desses veículos para manter-se em funcionamento.

Os caminhões Volvo também fazem o trabalho na outra ponta da cadeia, transportando os produtos já industrializados para o mercado de consumo. “Como temos a estrutura de transporte dentro da empresa, conseguimos tirar o máximo proveito possível de toda a frota, tanto para uso interno como no transporte rodoviário, pois há uniformidade em peças e serviços, que executamos rigorosamente conforme as recomendações da fábrica. E isso faz uma grande diferença no resultado final”, avalia Sidinei. Neste caso, a frota própria de 65 caminhões – 43 dos quais da marca Volvo – responde por 30% da distribuição de açúcar



Criada em 1979, a Usina Colombo, que fica no interior de São Paulo, gera mais de 8.000 empregos diretos e 16.000 indiretos, atuando com responsabilidade ambiental



para o mercado, tarefa que conta com transportadores contratados para os 70% restantes.

“Nossa experiência com a marca é positiva, como se pode notar pelo uso em diversas aplicações, desde motores estacionários até caminhões e ônibus. Isso porque os produtos são robustos, econômicos, trazem bons resultados, e também devido ao suporte de pós-venda eficaz: sempre que precisamos somos prontamente atendidos pelos concessionários Volvo. Isso é importante em nossa operação, pois há casos em que o socorro é necessário a qualquer hora, à noite ou em fins de semana, quando a operação não pode sofrer interrupções”, afirma.

O GRUPO COLOMBO. O grupo Colombo nasceu na década de 1940, às margens do rio da Onça, município de Ariranha (SP), quando a família Colombo construiu o seu primeiro engenho e iniciou a produção da aguardente “Caninha Jacaré”. Mais tarde o engenho foi transferido para a fazenda Bela Vista, onde permanece até hoje, e tornou-se um dos maiores produtores de aguardente do país.

Em 1979 foi criada a Companhia Agrícola Colombo, voltada para explorações agrícolas: aquisição de terras, práticas de conservação, análises, correção e preparo do solo, plantio de cana-de-açúcar, controle de pragas e doenças, colheita e fornecimento para a produção industrial. Até hoje ela é a única fornecedora de cana da Usina Colombo S/A.

Na década de 80, descontinuou a produção de aguardente e iniciou a produção de álcool com recursos próprios, passando a integrar o Proálcool, tornando-se a primeira destilataria autônoma do Brasil na produção de álcool combustível. Em 1993 mudou sua razão social para Usina Colombo S/A Açúcar e Alcool e passou a produzir açúcar cristal. Em 1995 começou a produzir o açúcar refinado Caravelas.

Investimentos constantes em pesquisas, produtividade e gestão permitiram que se transformasse em uma das maiores do Brasil, gerando mais de 8.000 empregos diretos e 16.000 empregos indiretos, dispondo de uma avançada tecnologia que alia produtividade e respeito ao meio ambiente.

É política da empresa “preservar as estruturas física, química e biológica do solo, os cursos d’água, a fauna e a flora, a fim de manter um perfeito equilíbrio entre a produção e a preservação, garantindo assim a continuidade e a melhora de vida de todos os seres vivos”.

ADOÇANDO A EUROPA. A cana-de-açúcar mudou a história do Brasil e o comportamento do Ocidente, a partir do final do século XV. Apesar de ser conhecido há milênios pelos chineses, que há 6 mil anos dominavam o processo de produção do açúcar a partir da cana, até então ele era um produto raro no Ocidente, que usava mel como adoçante. O açúcar era comercializado como produto de luxo em boticas e usado basicamente como remédio.

Houve tentativas de plantar cana na Europa, mas fracassaram devido ao clima desfavorável. Em Veneza foram construídas as primeiras refinarias de açúcar, para processar o produto trazido do Oriente. No final do século XV, o Infante D. Henrique introduziu a cultura da cana na Ilha da Madeira e Portugal começou a vender o produto para toda a Europa. A partir da descoberta do Cabo da Boa Esperança, em 1497, os portugueses começaram a trazer o produto da Índia, e Lisboa tornou-se a capital do refino e comercialização do açúcar.

Algum tempo após a descoberta do Brasil, em 1500, a cultura da cana foi a grande responsável pelo início da colonização sistemática do Brasil, onde o açúcar passou a ser produzido em escala cada vez maior. Em sua forma mais primitiva, ou seja, nas caixas de “pão de açúcar”, ele era exportado para Portugal e Holanda, onde era refinado para comercialização. Primeiro ciclo econômico do país, o ciclo da cana-de-açúcar definiu as bases da economia e da sociedade brasileira, como os latifúndios e a economia agroexportadora.

Atualmente, com a perspectiva de escassez do petróleo e a busca por fontes alternativas de energia, o álcool volta a ocupar posição de destaque no cenário nacional e internacional, e mais uma vez a cana se torna protagonista de uma grande transformação da economia brasileira no cenário internacional.



“ EU NÃO IMAGINAVA
QUE IA SER UM
NEGÓCIO TÃO BOM.
SIM, PORQUE, NA VERDADE,
COMPRAMOS UM CAMINHÃO
ZERADO PELO PREÇO
DE UM USADO!

ROSELI FERNANDES,
DE JOINVILLE, SANTA CATARINA

Um casal feliz

Com os Seminovos Viking, o casal Jamir e Roseli conseguiu realizar o sonho de ter seu primeiro caminhão Volvo. “Ele é chique demais”, comemora ela, concluindo: “Se fôssemos comprar outro agora, seria Volvo”

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Roseli e Jamir José Fernandes, de Joinville, Santa Catarina, formam um casal especial, que trabalha dedicando-se ao mesmo negócio, o transporte rodoviário de cargas. Após aposentar-se como operador de caldeira, há dois anos, Jamir logo viu que não poderia ficar parado, e passou a trabalhar como transportador autônomo.

A esposa Roseli, que sempre gostou de caminhão, deu a maior força. Apesar de saber dirigi-los, não tem carteira profissional, mas isso não é problema, pois prefere mesmo dedicar-se à manutenção. “Coloco o macacão e vou pra baixo do caminhão que, para mim, não tem segredo. Troco óleo, troco pneu, faço o que for preciso”, conta Roseli.

Ter um Volvo era um sonho para os dois. E o sonho realizou-se em novembro de 2010, quando conseguiram adquirir o primeiro Volvo FH 380, “um Seminovo Viking, financiado pelo Pró-Caminhoneiro através do Banco Volvo”, conta Roseli. “Eu não imaginava que ia ser um negócio tão bom. Sim, porque, na verdade, compramos um caminhão zerado pelo preço de um usado!”, exclama.

“Ele é todo zerado, com garantia de fábrica de um ano e sete trocas de óleos e filtros gratuitas. Não é brin-

cadeira, não. É um caminhão 2010, apesar de ter sido fabricado em 2004. Só o chassi, mesmo, é de 2004, pois a cabine, o motor, os pneus, tudo é zero! O velocímetro marca 380.000 quilômetros, mas isto é porque eles não podem alterar, zerar a quilometragem, mas é o que menos importa”, afirma Roseli.

O caminhão é pilotado pelo marido, Jamir: “O caminhão é chique demais pra deixarmos na mão de outro motorista. Tem de ser dirigido pelo dono, mesmo”, resume a esposa. Eles fazem transporte de refrigeradores e outros produtos da “linha branca” de Santa Catarina para o Nordeste. “Só fazemos Nordeste. E desde que o pegamos é só alegria. É econômico e muito confortável. Já até viajei junto, uma vez, para experimentar”, conta Roseli.

Jamir estava em Fortaleza, quando a reportagem de Eu Rodo entrevistou sua esposa. Tranquila por saber que o esposo roda em um veículo seguro e confortável, ela garante: “A gente está bem feliz com esse caminhão. Se fôssemos comprar outro agora, seria outro Volvo.”

“Os Seminovos Viking são uma excelente alternativa para transportadores que querem adquirir seu primeiro Volvo, pois ele lhes proporciona segurança e desempenho para crescer e continuar investindo no negócio”, ressalta o gerente de Seminovos Viking da Volvo do Brasil, João Domingos Milano. “Por suas vantagens, vem sendo procurado tanto por transportadores de pequeno como de médio porte, como empresas terceirizadas que buscam opções de aquisição a preços mais acessíveis e não abrem mão da qualidade ou querem experimentar seu primeiro veículo da marca.”

Os Vikings tornaram-se uma “grife” cada vez mais valorizada no mercado de caminhões. São veículos seminovos que passam por uma revisão completa, de fábrica, em que são restauradas suas condições ideais de qualidade para uma operação eficaz.

Com os Seminovos Viking é possível obter condições especiais, com valores e formas de pagamento mais adequados ao perfil de cada transportador, como planos exclusivos do Consórcio Volvo, e opções de financiamento pela Volvo Financial Services, também conhecida como Banco Volvo.

A Garantia Viking inclui a garantia de procedência, ou seja, o comprador não precisa se preocupar com a documentação do veículo, pois a Volvo assegura sua procedência. Também está incluída nesse pacote a abrangente garantia nacional Volvo, em toda rede de concessionárias, para o trem de força (motor, caixa de câmbio e eixo traseiro) de seis meses, desde que o veículo não tenha ro-

dado mais de 80.000 quilômetros.

Além disso, o frotista terá segurança de rodar em qualquer parte do Brasil e contar com a assistência técnica da Rede Volvo. Ao comprar um Seminovo Viking, ele tem direito a um atendimento gratuito do Volvo Atendimento Rápido (VOAR), em caso de pane na estrada. ■





Ergonomia: conforto, segurança e produtividade

TEXTO DAVID WILES

FOTOGRAFIA VOLVO TRUCKS

Um bom ambiente de trabalho tem tudo a ver com a produtividade. Um motorista satisfeito e saudável trabalha com mais segurança e eficiência. Os recursos ergonômicos da cabine Volvo podem fazer toda a diferença

O DEGRAU IDEAL

A boa ergonomia começa antes mesmo de entrar na cabine. A maioria dos caminhões Volvo tem apenas dois ou três degraus para acesso, enquanto alguns modelos de outras marcas possuem quatro. Menos degraus, menos esforço. Um apoio de cada lado – um na coluna “A” e outro na parte traseira da porta – torna o embarque mais fácil e seguro, em conjunto com a iluminação e a superfície antiderrapante dos degraus.

ESTÁ CONFORTÁVEL?

Não existem motoristas iguais quando se trata de forma, tamanho, peso e posição favorita para dirigir. Por isso, a Volvo desenvolveu assentos que podem ser ajustados com total precisão. Controlados de modo eletrônico ou manual, eles oferecem apoio lombar, um encosto dividido que pode ser colocado exatamente na posição correta, ventilação para afastar o calor e a umidade em climas quentes e aquecimento para climas frios. A opção de um banco com suspensão a ar proporciona mais conforto em rodovias irregulares.



PRATICIDADE

O ajuste de volante patenteado da Volvo permite encontrar a posição perfeita para dirigir, mesmo durante um longo percurso. O motorista pode facilmente adotar uma postura mais ereta ou mais relaxada dependendo das condições da rodovia e do tráfego ou das necessidades do próprio corpo. Os botões no volante permitem operar o rádio sem precisar tirar as mãos da direção nem os olhos da pista. E, claro, o volante propriamente dito é ergonomicamente elaborado para o máximo conforto e controle.

CONFORTO AOS SEUS PÉS

Ao desenvolver pedais para os caminhões Volvo, nossos engenheiros não consideraram apenas a variação de altura e tamanho dos pés dos motoristas. Uma característica importante dos pedais Volvo é que são macios, sem bordas afiadas, para serem usados de modo confortável. Eles proporcionam ainda controle seguro, mesmo com sapatos molhados. Além disso, o acelerador, o freio e a embreagem foram projetados para responder de acordo com a pressão aplicada.

TUDO À MÃO

A função de um painel é fornecer ao motorista informações importantes sobre o caminhão e os controles para operá-lo. Os engenheiros da Volvo dedicaram atenção especial no desenvolvimento de painéis ergonômicos, lógicos e práticos. O painel é curvado para evitar reflexo e proporcionar uma visão geral clara sem a necessidade de movimentação ou inclinação do motorista. As funções mais importantes estão ao alcance das mãos. Existe ainda um compartimento para guardar itens como moedas, canetas, garrafas de água e telefones celulares. O posicionamento de certos botões pode ser personalizado e recursos como um porta-garrafas extra podem ser adicionados.

COMO EM CASA

A ergonomia é importante também depois de um longo dia de trabalho. As camas contam com uma função de reclinio para conforto extra para relaxar depois de um dia de estrada. Um painel de controle permite operar a iluminação, o aquecedor, o rádio e outras funções deitado na cama. O motorista pode dormir melhor do que nunca graças aos colchões feitos sob medida para que ele se sinta como em sua casa. Tudo contribui para que comece o dia sempre bem-disposto, descansado, mantendo-se concentrado e alerta durante toda a viagem.

Logística integrada

Para levar e trazer produtos de Manaus, é preciso viajar mais de cinco dias pelo rio Amazonas. A Transportes Bertolini, pioneira e maior operadora logística da região, realiza essa tarefa como ninguém. Todos os dias

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOGRAFIA ITO CORNELSEN E PABLO DE SOUSA







A Transportes Bertolini
prefere a caixa de câmbio
I-Shift da Volvo

As cinco horas da manhã, na cidade de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, o sol ainda não raiou, mas tudo está bem claro para o motorista Adolfo Eskelsen, da Transportes Bertolini, sediada naquela cidade: a documentação de viagem está pronta e ele faz as últimas verificações de rotina antes de partir com o FH 400 rumo a Belém, no Pará, a mais de 3.000 quilômetros ao norte, na Amazônia brasileira.

Belém é passagem estratégica para quase toda mercadoria que precisa chegar a Manaus, singrando o Amazonas, ou a qualquer outro estado ao norte do maior rio do planeta em volume de água. O Grupo Bertolini começou a operar naquela região em meados dos anos 1970, e se tornou líder nessa logística, contando hoje com diversas empresas e um grande número de veículos e equipamentos especialmente dedicados à tarefa. Além da frota de 160 caminhões pesados – 98% dos quais Volvo –, possui veículos médios e leves para distribuição e suporte.

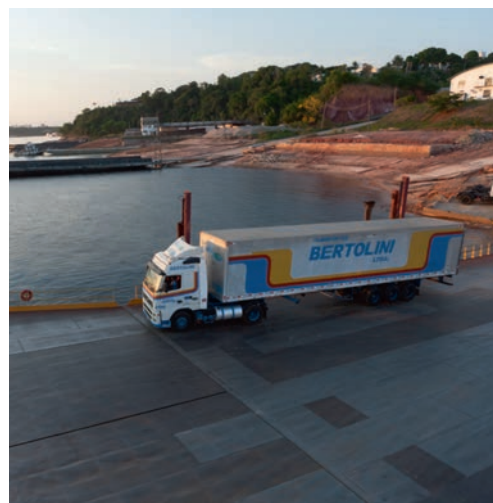
O transporte fluvial é rota obrigatória para o fluxo de mercadorias entre Be-

lém e Manaus e outras localidades ao norte do rio. A Bertolini fabrica e opera barcos especiais capazes de transportar de 35 a 40 carrocerias com baú por 870 km entre Belém e Manaus. “Hoje as coisas estão muito mais fáceis”, conta Paulo César Bertolini, diretor da empresa. “Mas quando meu pai começou a fazer transporte rodoviário para a região amazônica, não havia quase nada de infraestrutura e as rodovias eram muito piores. Era praticamente impossível viajar na época das chuvas. Era muito difícil e levava muito tempo.”

“CRIAMOS a empresa em 1978 porque acreditamos no progresso da região Norte do Brasil”, recorda Irani Bertolini, pai de Paulo e fundador da empresa. “Desde então, temos investido continuamente e confirmamos nossas expectativas, o que nos tornou líderes no desenvolvimento da região amazônica.”



Como o motorista mais experiente da Transportes Bertolini, Adolfo Eskelsen ajuda a avaliar novos veículos antes de a empresa comprá-los



Para ir de Belém a Manaus é necessário viajar pelo rio Amazonas. A Transportes Bertolini também opera embarcações especiais para percorrer os 870 quilômetros entre as duas cidades

“ COM O VOLVO FH, CHEGO AO PONTO DE PARADA PARA JANTAR E AINDA ESTOU DISPOSTO A DIRIGIR POR MAIS DUAS OU TRÊS HORAS

ADOLFO ESKELSEN, MOTORISTA DE CAMINHÃO HÁ 14 ANOS

Nas últimas décadas, a região Norte do Brasil se desenvolveu muito, com a transformação de Manaus em polo industrial. Motocicletas, computadores, celulares, e eletro-eletrônicos são fabricados lá, mas a região ainda carece de muitos itens produzidos apenas em outras partes do país, como móveis, vestuário, pneus e muitos componentes usados pelas fábricas ali instaladas.

Por essa razão, o transporte de produtos entre o Norte

e as outras regiões do Brasil passou por uma grande transformação. Há poucas décadas, a tarefa principal era simplesmente transportar produtos da Amazônia, como madeira nativa, quando ainda era permitido e não havia nenhum ou pouco controle das autoridades. Hoje já não se veem caminhões transportando madeira. O controle das agências governamentais tornou-se muito mais rigoroso e o fluxo de transporte entre as regiões aumentou consideravelmente. Agora é praticamente impossível listar todos os produtos que são transportados diariamente do Sul para o Norte e vice-versa.

SOBRE O GRUPO BERTOLINI

Funcionários: 3.260

Frota de caminhões pesados: 160

Veículos de distribuição e suporte: 179

Reboques: 1.750

Distância total percorrida cada mês pelos veículos da empresa: 5.850.000 km

Número de viagens: 3.200 por mês

A ROBUSTEZ e a produtividade dos caminhões Volvo, especialmente no período inicial, em que as dificuldades eram bem maiores, foram os principais fatores que levaram a empresa a investir preferencialmente nos veículos da marca.

“Seguimos as recomendações da fábrica para a manutenção e optamos por programas de manutenção ao comprar veículos novos. A principal vantagem é que conseguimos reduzir o tempo de paradas em oficinas e



A frota da Transportes Bertolini é composta por caminhões pesados, médios e leves, bem como embarcações especiais para transporte fluvial. Praticamente todos os caminhões pesados são Volvo

► aumentar a produtividade dos caminhões”, avalia Paulo Cesar.

Trabalhando na Transportes Bertolini há 14 anos, Adolfo Eskelsen é um dos motoristas mais experientes da empresa. Por essa razão, atua como instrutor, ajudando novatos em suas primeiras viagens. Ele também ajuda a avaliar novos veículos e o consumo de combustível antes de a empresa comprá-los. “Devido à minha experiência, sei como obter as melhores médias de consumo. Então, quando a empresa quer estabelecer quanto um caminhão consome e quanto ele rende, eles sempre me pedem para que eu o teste em uma viagem”, explica. “Também me pedem para experimentar veículos de outras marcas, quando há lançamentos.”

DE ACORDO COM ADOLFO ESKELSEN, a melhor forma de descobrir se um caminhão é bom é ver como o motorista se sente depois de um dia na estrada. “Com o FH, chego ao ponto de parada para jantar às 20h e estou disposto a dirigir por outras duas ou três horas. Com o melhor modelo de outra marca, que foi lançado recentemente, quase tive que tomar analgésico para dor nas costas no final do dia. Com relação ao consumo, nem vou comentar. Os Volvos são muito melhores, especialmente os novos, equipados com a caixa de câmbio I-Shift.”

“Em recentes aquisições, sempre escolhemos caminhões com I-Shift, pois eles são muito melhores para o motorista e a empresa”, diz Paulo César Bertolini. “São mais confortáveis e proporcionam os melhores resultados em economia de combustível e outros componentes, porque todo o veículo opera de um modo mais eficiente.”

Às 23h, depois de percorrer 800 quilômetros, Adolfo Eskelsen estaciona seu caminhão em um posto de combustíveis usado como ponto de parada durante a noite por caminhoneiros que rodam nessa rota. “Com esse caminhão, chego em um horário bom e em boas condições, o que me permite dormir bem durante a noite toda”, afirma. “Isso é importante porque se nos sentirmos bem, também dormiremos bem, e se dormirmos bem,

sempre levantaremos prontos para um novo dia. É uma espécie de engrenagem contínua, em que uma coisa está sempre conectada à outra: ter um bom dia, para ter uma boa noite, que resulta em um novo bom dia... e assim por diante”, resume.

Após quatro dias de viagem – em condições ideais: sem chuvas intensas nem estradas danificadas ou imprevistos pelo caminho – ele chega a Belém. Lá, deixa o semirreboque baú de seu caminhão no terminal portuário da Bertolini e, após um dia e uma noite de descanso, acopla outro semirreboque vindo de Manaus, para levá-lo até o Sul. “Faço quatro, cinco viagens ao mês. Em média, rodo cerca de 18 mil quilômetros todos os meses.”

Adolfo Eskelsen tem cinco filhos e oito netos, dirige caminhão há 36 anos, mas nem pensa em se aposentar. “Parar de trabalhar? Só quando eu parar de respirar”, brinca. ■

EMPRESAS DO GRUPO BERTOLINI

Transportes Bertolini: empresa de transporte rodoviário de cargas, com sede em Bento Gonçalves (RS). Bertolini Construção Naval da Amazônia: indústria de embarcações de grande porte, empurra-dores, flutuantes, balsas e iates, com instalações próprias em Manaus (AM).

Bertolini da Amazônia Indústria e Comércio: fabricação de carrocerias e de semirreboques, com sede em Manaus. Bertolini Transportes por Navegação: prestação de serviço de transporte por navegação que inclui o transporte de granéis e minério.



“ QUANDO MEU PAI COMEÇOU
A FAZER TRANSPORTE
RODOVIÁRIO PARA A REGIÃO
AMAZÔNICA, NÃO HAVIA NADA DE
INFRAESTRUTURA.

PAULO CÉSAR BERTOLINI, DIRETOR DA EMPRESA

Para o Brasil todo ver de perto

Apresentando o maior lançamento de chassis de ônibus da história da Volvo no país, uma caravana com os novos rodoviários e urbanos Euro 5 percorre 54 cidades envolvendo empresários de transporte e também a comunidade, com ações voltadas ao meio ambiente.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

“

TEMOS O MAIOR E MAIS COMPLETO PORTFÓLIO DE PRODUTOS, E NOSSOS VEÍCULOS, QUE JÁ ERAM UMA REFERÊNCIA NO MERCADO PELA SEGURANÇA E ALTO GRAU DE TECNOLOGIA EMBARCADA, ESTÃO AINDA MAIS SEGUROS E EFICIENTES

LUIS CARLOS PIMENTA, PRESIDENTE DA VOLVO BUS LATIN AMERICA

Começou em abril a “Caravana de Soluções Volvo”, que percorrerá praticamente todo o território brasileiro apresentando as soluções da marca para o mercado de transporte de passageiros. Os astros principais são os ônibus da nova linha de rodoviários e urbanos com tecnologia SCR, adequada à legislação de emissões Proconve P7/Euro 5, em vigor a partir deste ano.

“Estamos percorrendo o país para que os transportadores tenham a oportunidade de conhecer de perto toda a nossa linha de produtos, nossos diferenciais e soluções de transporte”, conta Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

Até outubro a caravana vai percorrer 54 cidades brasileiras. Para dar conta de tal cobertura nesse prazo, na verdade há duas caravanas acontecendo ao mesmo tempo: uma com roteiro Sul e outra com destino Norte. Cada uma é composta por um comboio de seis ônibus completos e dois chassis, além de profissionais da empresa que estarão disponíveis para fornecer informações e tirar dúvidas dos operadores do transporte. Em algumas cidades haverá ainda ônibus extras, dos modelos articulado e híbrido. Um caminhão VM faz parte do comboio, transportando material de apoio para a realização dos eventos.

“Hoje a Volvo é a montadora com o maior portfólio de produtos do mercado”, destaca o presidente da Volvo Bus Latin America. Na linha de rodoviários, a Volvo disponibiliza ao mercado chassis pesados e semi-pesados com uma variada gama de potências, para diferentes tipos de aplicação. “Todo nosso portfólio estará na caravana. Será um momento para que os operadores, mais do que conhecer nossos produtos e soluções de transporte de perto, tenham a oportunidade de ter uma ex-

periência com a marca”, diz José Luis Gonçalves, gerente da linha de ônibus rodoviários da Volvo Bus Latin America.

A caravana vai ficar de um a quatro dias em cada cidade e os eventos em cada uma das paradas serão realizados em conjunto com a rede de concessionários da marca Volvo. Os eventos, além de envolver empresários da área de transporte urbano e rodoviário, também envolvem a comunidade. Em algumas cidades haverá ações especiais em escolas do ensino fundamental com o objetivo de estimular o cuidado com o meio ambiente, um dos valores fundamentais da marca. Os alunos dessas escolas receberão informações sobre meio ambiente e um papel semente para plantar, acompanhar a germinação da planta e o seu crescimento. “Tem sido uma agradável surpresa o interesse da comunidade nessa parte do programa da caravana, com diversas escolas e envolvimento de um grande número de alunos”, afirma Viviane Lula, responsável pelo marketing da Volvo Bus Latin America.

As atividades da “Caravana de Soluções Volvo” podem ser acompanhadas em tempo real pelas redes sociais como Facebook, Twitter, You Tube, Pinterest e Flickr. “A cada semana são postados vídeos mostrando as diferentes regiões por onde a caravana estiver passando”, revela Viviane. Todo o conteúdo pode ser acessado no endereço volvo.com.br/onibus ■



“ NOSSOS VEÍCULOS
SÃO VERSÁTEIS E
OFERECEM UMA
SOLUÇÃO COMPLETA PARA A
MOBILIDADE URBANA

EUCLIDES CASTRO, GERENTE DA LINHA DE
URBANOS DA VOLVO BUS LATIN AMERICA



Novos modelos da Volvo Bus Latin America receberam uma série de avanços tecnológicos que os tornaram mais econômicos e seguros

➤ O MAIOR LANÇAMENTO DA HISTÓRIA DA VOLVO BUS

A apresentação da nova linha de ônibus rodoviários e urbanos é o maior lançamento de produtos da história da Volvo Bus no país

“Temos o maior e mais completo portfólio de produtos, e nossos veículos, que já eram uma referência no mercado pela segurança e alto grau de tecnologia embarcada, estão ainda mais seguros e eficientes”, declara Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. A linha de ônibus da marca é composta por 15 modelos, sendo nove urbanos e seis rodoviários.

URBANOS. A linha de chassis urbanos da Volvo foi renovada com a introdução dos modelos Euro 5. A marca oferece chassis semipesados e pesados, articulados e biarticulados, além de opções com piso alto e baixo e do ônibus híbrido. “Nossos veículos são ver-



A caravana está percorrendo 54 cidades brasileiras, apresentando o portfólio de produtos da marca para o mercado de transporte de passageiros e despertando a curiosidade da comunidade



Ônibus estão equipados com tecnologia SCR, que atende à legislação Proconve P7/Euro 5



sátéis e oferecem uma solução completa para a mobilidade urbana”, destaca Euclides Castro, gerente da linha de urbanos da Volvo Bus Latin America.

Além da tecnologia de emissões mais baixas, os modelos articulados, biarticulados e o B290R receberam uma nova caixa de transmissão automática, a Ecolife, e um novo sistema de controle de aceleração. Só a caixa Ecolife reduz o consumo de combustível em até 6%, além de outros custos operacionais do transporte, já que há menor desgaste de componentes internos, permitindo que os períodos de troca de óleo e manutenção sejam prolongados.

“Os ônibus urbanos Euro 5 também vêm equipados

com um controle de aceleração inteligente, exclusivo da Volvo, tanto na Ecolife quanto na Voith Diwa 5, cuja função é garantir que só a potência necessária seja empregada nos arranques e retomadas de velocidade, otimizando a eficiência do veículo e reduzindo o consumo de combustível”, observa Euclides.

RODOVIÁRIOS. No segmento rodoviário, os novos chassis estão disponíveis nas versões 4x2, nos modelos B340R e B380R; na versão 6x2 com os modelos B380R, B420R e B450R; e na versão 8x2 com os modelos B420R e B450R. Leia mais sobre o B450R e os novos rodoviários Volvo nas páginas seguintes. ■

B450R o ônibus mais potente do Brasil

A nova linha de ônibus rodoviários da Volvo mantém a liderança da marca em tecnologia e segurança. Bafômetro Alcolock e o potente B450R são algumas das novidades

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Ao lançar sua nova linha de ônibus, a Volvo apresenta o ônibus rodoviário mais potente do mercado: o B450R, com motor de 450 cv, com elevada eficiência aliada ao baixo consumo de combustível. “É um veículo completo. O mais sofisticado e potente do mercado, produzido com o que há de mais avançado em termos de tecnologia”, ressalta Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus

Latin América.

O B450R é adequado para aplicações severas, viagens longas ou por estradas que cortam serras e apropriado para carrocerias double deck e leito. “Com ele, ampliamos a nossa oferta de soluções de transporte rodoviário, atendendo diferentes necessidades em toda a América Latina”, declara José Luis Gonçalves, gerente da linha de ônibus rodoviários da Volvo Bus Latin America.

Com maior potência e torque, oferece melhor dirigibilidade e excelente desempenho. “É um modelo robusto, que mantém a velocidade média em subidas e oferece uma nova opção para aplicações mais específicas do segmento rodoviário”, afirma Gonçalves.

Possui a moderna caixa de câmbio I-Shift da Volvo, consagrada pela maior eficiência no consumo e menor desgaste das peças, e o sistema de freios a disco inteligentes ABS/EBS, que aumenta o desempenho em freadas de emergência, evita a patinação dos eixos de tração e proporciona mais estabilidade ao veículo. Esse sistema, aliado ao VEB, o freio motor Volvo, resulta na maior potência de frenagem do mercado.

Exclusividade da Volvo no mercado brasileiro, a versão 8x2 também tem, de série, o Electronic Stability Program (ESP), que reduz o risco de derrapagens e capotagem em curvas.

Como opcionais há o terceiro eixo direcional para o 6x2, que facilita a manobra do veículo em áreas urbanas e reduz o desgaste de pneus, e também o exclusivo bafômetro Alcolock (veja detalhes na próxima página) – também disponíveis para todos os novos rodoviários.

Os modelos de 340, 380, 420 e 450 cv estão equipados com um novo propulsor de 11 litros. “O motor MD11, produzido no Brasil, já é consagrado no mercado de caminhões e recebeu adaptações exclusivas para a aplicação em ônibus”, informa Fábio Lorençon, engenheiro de vendas da Volvo Bus Latin America. Testes apontaram uma redução de até 12% no consumo em re-

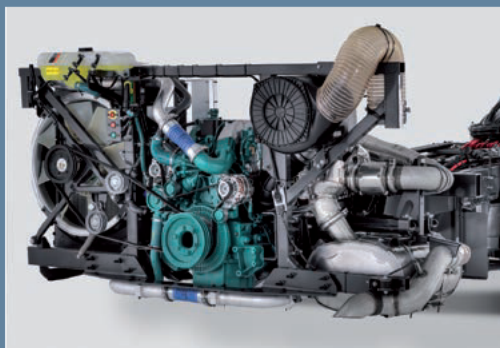
lação aos modelos anteriores com tecnologia Euro3.

Um novo sistema de suspensão garante mais conforto e estabilidade aos veículos e amplia o espaço útil das versões 6x2 e 8x2 em um metro cúbico, permitindo maior volume de bagageiro.

ITENS DE SÉRIE. Todos os veículos da faixa de 340 a 450 cv são equipados com a caixa de câmbio eletrônica da Volvo, a I-Shift, consagrada no mercado, que garante mais conforto e maior produtividade, por reduzir o consumo e o desgaste de outros componentes. Também possuem freios ABS/EBS, que proporcionam frenagens mais seguras, evitam patinação e aumentam a estabilidade.

Como opcionais há o terceiro eixo direcional, o Alcolock (bafômetro) e o ESP. ■





Bafômetro
Alcolock, câmbio
I-Shift, ESP, freios
eletrônicos
EBS/ABS, motor
MD11 340 a 450
cv: detalhes dos
novos rodoviários
Volvo

ALCOLOCK E ESP: MAIS SEGURANÇA NAS ESTRADAS

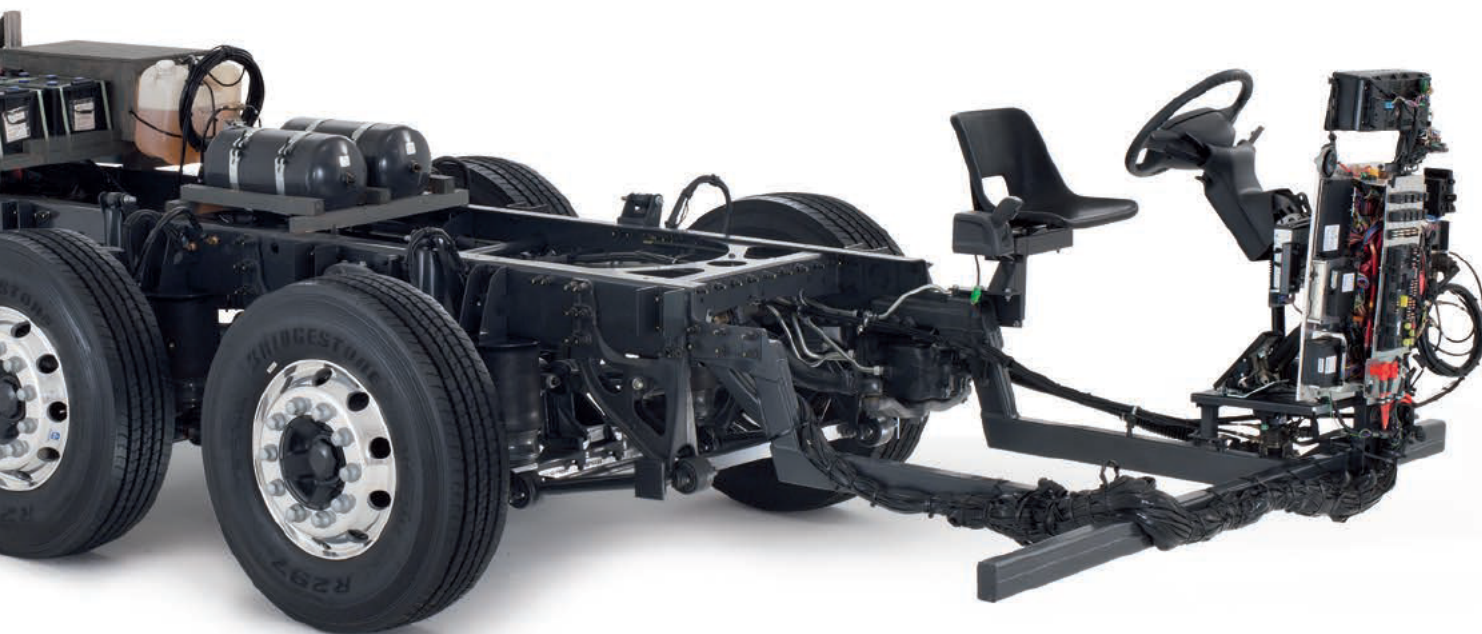
O Alcolock é um sistema com sensor de teor alcoólico que funciona como bafômetro e impede a condução do veículo caso o motorista esteja sob a influência de álcool. Para dar a partida é preciso ativar o Alcolock e, em seguida, soprar no bocal. Se o hálito estiver com traços de álcool, o sistema impedirá que o motor seja ligado.

O ESP é um sistema de segurança ativa que controla a estabilidade e evita derrapagens e capotagens em curvas. É equipamento de série nos 8x2 e opcional nas outras versões.

PLATAFORMA GLOBAL DESENVOLVIDA NO BRASIL

A nova linha de ônibus rodoviários foi desenvolvida em projeto liderado pela engenharia brasileira da Volvo, dentro de uma plataforma global da marca, que envolveu engenheiros da Volvo no Brasil, Suécia e França. Por isso, atende necessidades específicas do mercado latino-americano, tendo como um dos destaques a possibilidade de várias configurações de eixo e potência, que vai de 340 cv a 450 cv.

A nova plataforma global segue um conceito de chassis mais leves – as alterações reduziram em quilos os chassis 6x2 e 8x2, mesmo com a incorporação da tecnologia para atender às normas do Proconve P7/Euro5 – o que resulta em maior capacidade de transporte.



MOTORES VOLVO

Mais potência com menos emissões

Nos últimos anos, os engenheiros da Volvo solucionaram equações que pareciam impossíveis, ao desenvolver motores mais limpos, para atender novas exigências ambientais, mas consumindo menos e com melhor desempenho

TEXTO HENRIK MOBERGER

FOTOGRAFIA CHRISTER EHRLING E LEE KEARNEY

S seja nas florestas do Norte da Escandinávia, na Rússia ou nos desertos da Austrália, dirigir composições que podem transportar de 90 a 180 toneladas por viagem significa optar por veículos com o melhor desempenho possível. Nem é preciso dizer que pilotar um veículo desses gera um prazer indescritível, mas obter o melhor retorno para cada gota de combustível é ainda mais importante.

O motor mais poderoso também precisa ser benéfico para o meio ambiente. Isso explica por que a versão de 750 cv do motor de 16 litros da Volvo Trucks, recentemente lançada na Europa, tem uma importante missão a cumprir. O motor é desenvolvido para permitir que o caminhão percorra mais quilômetros e reduza as emissões para cada tonelada de mercadoria transportada.

Essa é uma história de sucesso que, na verdade, começou no início de 1954, quando a Volvo apresentou o primeiro motor a diesel com turbopropulsor fabricado em série do mundo. Ele se tornou um sucesso entre os clientes cada vez mais exigentes e estimulou os engenheiros automotivos a continuar desenvolvendo a tecnologia turbo.

NA DÉCADA DE 1960, os motores com intercooler foram lançados para conferir maior potência aos caminhões. Apesar do trabalho pioneiro bem-sucedido, outras grandes mudanças ainda estariam por vir.

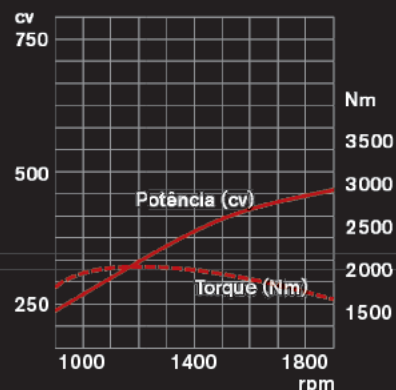
No início da década de 1970, foi feita uma análise em

OS EFEITOS DOS 25 ANOS DE DESENVOLVIMENTO

■ Com seus 470 cv e o torque de 2015 Nm, o Volvo F16 470 foi um dos caminhões com melhor desempenho do mercado em 1987. Poucos acreditavam que um motor mais potente seria um dia necessário. Hoje, 25 anos mais tarde, o FH16 750 tem o motor mais potente em sua categoria, projetado para transporte extrapesado e velocidades médias mais altas.



VOLVO F16 470



motores de grande capacidade, comparando um motor de seis cilindros em linha e motores V com seis e oito cilindros.

Esse estudo resultou na escolha do motor de seis cilindros em linha e havia várias razões para isso. “O motor de seis cilindros em linha é mais bem-adaptado às cargas de alta pressão, permitindo assim maior pressão média e menor velocidade do motor. Ele gera alta potência e menor consumo de combustível. Um motor de seis cilindros é mais fácil de instalar do que um V8, caso ele tenha um turbopropulsor e um intercooler. “São menos tubos”, explica Sören Udd, que participou do departamento de desenvolvimento de motores como um jovem engenheiro em 1972. Sua experiência fez dele um respeitado especialista em motores, frequentemente consultado, especialmente por sua visão de futuro.

LENNART LANGERVIK ENTROU NA VOLVO em 1977 e foi imediatamente envolvido no projeto de 16 litros. “Naquela época, o conceito era obter um motor que pudesse ser utilizado da mesma forma que as principais séries de motor TD100/120”, ele comenta. “A capacidade do cilindro foi alterada de 16,3 para 16,1 litros e ficou decidido que o turbopropulsor seria introduzido.”

Em meados da década de 1970, o estado da Califórnia, nos Estados Unidos, introduziu as primeiras exigências quanto ao controle de emissões. Isso representou o início de um novo ciclo de desenvolvimento que prossegue por quase quatro décadas e vem tendo grande impacto na evolução do motor a diesel durante seus quase 120 anos de história. Os resultados são impressionantes. A emissão de óxido de nitrogênio, NOx, e de partículas foi reduzida em mais de 50 vezes.

A LEI QUE REGE A emissão de ruído também foi introduzida em 1976. Um motor-conceito chamado Volvo Quiet Engine (VQE), foi desenvolvido no início dos anos 80. Esse foi o primeiro motor da marca com a transmissão inteira localizada na parte traseira da unidade, uma configuração que agora é padrão para a plataforma de motores HD do Grupo Volvo. Ele também apresentou uma injeção-piloto para reduzir o ruído da

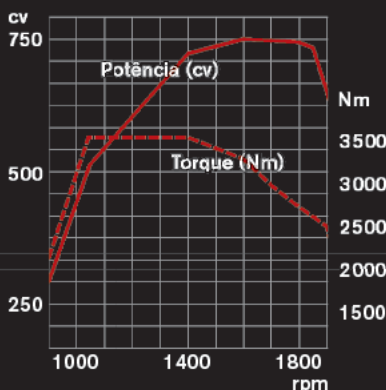


“FOI ÓTIMO TER TANTAS NOVAS TECNOLOGIAS, E OS PADRÕES MAIS RIGOROSOS DE EMISSÕES NATURALMENTE NOS EXPUSERAM A UM GRANDE DESAFIO.

SÖREN UDD, VOLVO TRUCKS



VOLVO FH16 750





“O PESO BRUTO MAIOR DA COMPOSIÇÃO, COMBINADO A UM TREM DE FORÇA POTENTE, ESTÁ GERANDO EXCELENTE APRIMORAMENTO EM RECURSOS AMBIENTAIS.

LENNART LANGERVIK, VOLVO TRUCKS

combustão, além de uma série de medidas de redução de ruídos, como placas de absorção acústica no cárter.

Em 1985 Sören Udd foi indicado para diretor do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento de Motores. “Naquela época, começamos a planejar o motor D12 que foi lançado em 1993. Ele foi lançado para se tornar nosso motor de maior volume e foi um sucesso real por muitos anos”, acrescenta.

“Desenvolvemos um protótipo com unidade injetora controlada eletronicamente, tecnologia de comandos de quatro válvulas na parte superior e um cabeçote de seis cilindros. A localização dos comandos de válvula ajudou a aprimorar a injeção de combustível como resultado do aumento na precisão comparado a um motor com vareta de comando. Essa foi uma combinação absolutamente perfeita para o Volvo Engine Brake (VEB), desenvolvida ao mesmo tempo e com um sucesso fantástico, tanto técnica quanto comercialmente.”

DURANTE VÁRIOS anos em que novas exigências foram introduzidas em intervalos regulares, a indústria automotiva às vezes dizia “provavelmente não conseguiremos fazer isso”. Apesar disso, estamos em um nível hoje em que as emissões de veículos são quase mais limpas do que o ar. Qual etapa foi mais difícil? Sören Udd responde: “Mesmo que as etapas mais recentes tenham sido maiores e os níveis de emissão estejam sendo constantemente reduzidos, me arrisco a dizer que as primeiras etapas foram as mais difíceis. Naquela época, o conhecimento, as ferramentas de desenvolvimento e a tecnologia eram limitadas. Lembro da US91, que exigia a redução de partículas de 0,6 g/bhph (gramas por potência por hora) para 0,25 g/bhph em motores antigos de bomba injetora em linha. O então diretor de desenvolvimento de motores, Per-Sune Berg, perguntou:

SÉRIE DE MOTORES DA VOLVO TRUCKS

D7

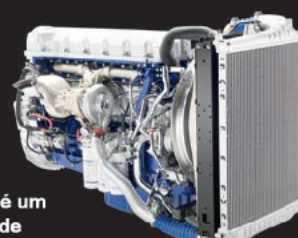
■ Com tecnologia *common-rail* e controle eletrônico do motor, o Volvo D7F europeu oferece injeção de combustível extremamente precisa, resultando em uma combustão altamente eficiente.



- Motor diesel de seis cilindros
- Disponível para Volvo FL, FE
- 7,2 litros de cilindrada
- 240, 260, 290, 300 ou 340 cv
- Torque de 940, 1010, 1070, 1160 ou 1300 Nm
- Atende a Euro 5.

D11

O motor D11 é um motor diesel de seis cilindros em linha com capacidade para 10,8 litros, com turbopropulsor e intercooler. Disponível em quatro opções de potência.



- Disponível para Volvo FM e FMX
- 10,8 litros de cilindrada
- 370 cv
- Torque de 1770 Nm
- Atende a Euro 5.

‘Você acha que podemos fazer isso?’ Apesar de parecer impossível, nós fizemos. Nem precisa dizer que não tínhamos outra alternativa.”

“O desafio de hoje não é apenas estar em conformidade com as exigências de emissão. É preciso cumpri-las e reduzir o consumo de combustível ao mesmo tempo. Tudo isso por um custo adicional razoável. Em 2013 a Europa terá uma nova norma de emissões, a Euro 6, que também incluirá contagem de partículas poluentes. E além disso, o NO_x tem que ser reduzido em 80%, diminuindo ao mesmo tempo o consumo de combustível. Esse é realmente um enorme desafio”, diz Sören Udd.

Em 1987, depois de um longo período de desenvolvimento, o primeiro motor de 16 litros, o TD162F, foi apresentado no novo modelo de caminhões, o Volvo F16. Pela primeira vez, a Volvo tinha um motor de caminhão com potência de 470 cv.

O ano de 1993 viu a introdução do D16A com uma potência de 520 cv no Volvo FH16. Ele foi projetado para manter a posição de liderança da Volvo em aplicações mais pesadas, como transporte de madeira no Norte da Europa e caminhões com vários reboques na Austrália, além de aplicações em que uma alta velocidade média é uma prioridade.

EM 2003 A BARREIRA DOS 600 cv foi superada pelo novo motor D16C, que tinha seu nível de potência mais alto, a 610 cv na versão Euro 3. Esse motor tinha a mesma arquitetura que o motor D12 básico, mas a experiência do VQE. Tudo isso por um custo adicional razoável e com ruído, peso e motor menores.

Em 2008 o nível de 700 cv foi alcançado com a introdução da Euro 5. A adição mais recente é uma variante

de 750 cv das versões Euro 5 e EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle). Também é preciso destacar que a Volvo se mantém na posição de liderança no segmento de pesados por 25 anos.

Numa era em que as demandas ambientais estão cada vez maiores, muitos se perguntam: não seria mais importante se concentrar em soluções híbridas e elétricas ou em biocombustíveis em vez de tentar sempre ser o mais potente do mundo? Lennart e Sören discordam: “O Grupo Volvo está investindo enormes quantias no desenvolvimento de seus motores a diesel, mas também a vários combustíveis alternativos, bem como em veículos híbridos”, ressalta Sören Udd. Lennart Langervik explica por que um grande motor é tão bom para o ambiente. “O peso bruto maior da composição, combinado a um trem de força de alto desempenho, está gerando excelente aprimoramento em recursos ambientais”, afirma.

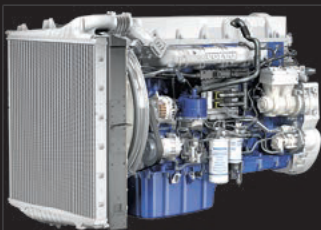
“No momento, um projeto intitulado *En trave till*, (ETT) - que significa ‘uma pilha a mais’ -, está sendo realizado na Suécia. Com uma carroceria extra, o que dá à composição do veículo um peso bruto de 90 toneladas e um comprimento de 32 metros, a quantidade de madeira transportada pode aumentar em mais de 50%. Comparado a uma composição de veículo padrão de transporte de madeira, o caminhão ETT consome 22% menos de combustível e tem uma redução de 20% nas emissões de partículas de NO_x e dióxido de carbono por tonelada/quilômetro. Isso significa que três caminhões podem ser substituídos por dois, reduzindo assim o desgaste nas rodovias”, informa Lennart Langervik.

Outro exemplo pode ser encontrado na Austrália, onde os caminhões com até cinco carrocerias e peso de 180 toneladas são dirigidos a velocidades constantes, com baixo consumo de combustível e baixa emissão por tonelada/quilômetro.

Essas são questões nas quais os projetistas de motores estão profundamente envolvidos. “No Grupo Volvo, existem produtos e conhecimento. É responsabilidade das autoridades tomar as decisões certas se estiverem realmente interessadas em reduzir o impacto ambiental e aumentar a economia com transportes”, enfatiza Sören Udd. ■

D13

■ O motor D13 é um motor a diesel de seis cilindros em linha com capacidade para 12,8 litros, com turbopropulsor e intercooler. Todas as versões atendem aos padrões de emissão da Euro 5.



- Motor a diesel de seis cilindros
- Disponível para Volvo FMX e FH
- 12,8 litros de cilindrada
- 420, 460, 500 ou 540 cv
- Torque de 2100, 2300, 2500 ou 2600 Nm
- Atende a Euro 5.

D16

■ O novo motor D16, disponível na Europa, oferece melhor desempenho e maior torque, tornando o FH16 incomparável no setor de transporte pesado.



- Motor a diesel de seis cilindros
- Disponível para Volvo FH 16
- 16,1 litros de cilindrada
- 540, 600, 700 ou 750 cv
- Torque de 2650, 2800, 3150 ou 3550 Nm
- Atende a Euro 5.

Novidades na M&T 2012

Renovação e ampliação de suas linhas de equipamentos. Esse foi um dos grandes chamarizes da Volvo Construction Equipment Latin America durante a M&T Expo 2012, realizada em junho, em São Paulo

TEXTO **ULAMAR RIBAS**

FOTOS **HUMBERTO MICHALTCHUK**

A presença da Volvo Construction Equipment Latin America na M&T Expo 2012 pode ser resumida em uma única expressão: “Foi uma verdadeira quebra de recordes.” Os números de fato impressionam. O estande ocupou 5.500 m², 24 máquinas foram expostas, 405 profissionais envolvidos e nada menos que 13 mil clientes atendidos durante a feira que é considerada a maior da América Latina para o segmento de construção e mineração. Como resultado, a venda de 339 máquinas, um recorde histórico, já que na última edição do evento foram comercializados cerca de 100 equipamentos. Fundamental na efetivação dos negócios foi a presença da Volvo Financial Services (VFS).

Nesta edição, a equipe comemorou também a venda da primeira máquina certificada “Approved Used”, um programa inovador da Volvo CE para recuperação de máquinas usadas, que depois de um check-up completo recebem o selo de garantia Volvo.

Com equipamen-

tos e soluções adequadas para todas as aplicações que o mercado demanda, a Volvo Construction Equipment Latin America chamou a atenção mais uma vez também por sua qualidade, alta tecnologia e grande versatilidade. Entre os modelos apresentados, as minicarregadeiras série C, as retroescavadeiras série B e as escavadeiras série D (veja detalhes nas próximas páginas), além das carregadeiras sobre rodas série G e os caminhões articulados série F.

As minicarregadeiras apresentadas na feira, por exemplo, são o que há de mais avançado em seu segmento, uma revolução em segurança e com tecnologia de ponta. As retroescavadeiras têm uma cabine 15% maior. Já as escavadeiras de esteiras têm um novo motor 9% mais potente e um tempo de ciclo 15% menor, oferecendo mais produtividade. Os caminhões da série F continuam com sua já reconhecida capacidade de





Volvo CE mostrou na M&T Expo 2012 seus equipamentos e soluções para todas as aplicações



manobra, locomoção e descarga eficiente e segura, com alta eficiência de combustível. A série G de carregadeiras de rodas foi outra linha de sucesso mostrada no evento. As máquinas têm 20% a mais de força hidráulica de elevação e uma força de desagregação 10% superior em relação à série anterior.

TELEMÁTICA E TREINAMENTO. A Volvo ainda apresentou nesta edição da M&T Expo o Care Track, seu avançado sistema de telemática que monitora 24 horas por dia e em tempo real as operações de uma máquina ou de uma frota. Outra novidade foi o Eco Operator, um treinamento que tem como objetivo melhorar o desempenho dos operadores da marca. Além disso, os visitantes puderam ver os compactadores de solo de asfalto – a chamada linha Road Machinery da Volvo. Também estiverem presentes todos os serviços atrelados aos produtos Volvo CE, além de veículos da Volvo Caminhões.

A PONTE PARA UM NOVO TEMPO. O estande da Volvo Construction Equipment Latin America adotou o conceito “A ponte para um novo tempo”. A ponte foi escolhida para mostrar a relação da Volvo com os seus clientes porque simboliza união, é indicativo de um novo caminho e um meio para atravessar obstáculos e superar as adversidades. A caracterização do estande dentro do conceito também reforçou os valores essenciais da Volvo, que são a qualidade, a segurança e o respeito ao meio ambiente. Os equipamentos e máquinas da Volvo CE são reconhecidos no mercado por sua alta disponibilidade e eficiência para encarar desde as operações mais simples, como deslocamento de materiais, até as mais pesadas, como o trabalho em minas.

Outras atrações da marca ficaram por conta da possibilidade de operar algumas máquinas num avançado simulador, permitindo uma experiência no comando de um caminhão articulado, uma carregadeira ou uma escavadeira. Ainda no campo virtual, foi criado um hot site para o período do evento e lançado um aplicativo para iPad e um canal no Facebook, onde estão informações, fotos e vídeos: www.facebook.com/VolvoCEBrasil). ■



Linhas renovadas

Novas linhas de minicarregadeiras, retroescavadeiras e escavadeiras Volvo ganham mais conforto, segurança e design inovador

TEXTO PATRÍCIA MOSKYWIN

FOTOS VOLVO CE



“ SÃO NOVOS
PRODUTOS
QUE OFERECEM
MAIOR SEGURANÇA –
UM DOS VALORES
FUNDAMENTAIS DA
MARCA –, MELHOR
DESEMPENHO NO
TRABALHO, E QUE
PROPICIAM MAIOR
PRODUTIVIDADE
DENTRO DA CATEGORIA

YOSHIO KAWAKAMI, PRESIDENTE DA VOLVO
CONSTRUCTION EQUIPMENT LATIN AMERICA



Miniescavadeira
de esteiras, um
dos novos equipa-
mentos Volvo

Um dos maiores fabricantes mundiais de equipamentos de construção, a Volvo Construction Equipment, renova e amplia sua linha de equipamentos e apresenta ao mercado novas minicarregadeiras, retroescavadeiras e escavadeiras. Os modelos estiveram expostos durante a M&T Expo 2012 – 8ª Feira Internacional de Equipamentos para Construção e 6ª Feira Internacional de Equipamentos para Mineração, realizada entre 29 de maio e 2 de junho, no Centro de Exposições Imigrantes, em São Paulo.

O evento é considerado um dos cinco maiores do mundo nos setores de construção e mineração e vem crescendo a cada edição, atraindo mais de 45 mil visitantes. A importância da feira é um dos motivos para elegê-la o local de apresentação das linhas renovadas aos empresários da área. “São novos produtos que oferecem maior segurança – um dos valores fundamentais da marca – melhor desempenho no trabalho, e que propiciam maior produtividade dentro da categoria”, comenta o presidente da Volvo Construction Equipment Latin America, Yoshio Kawakami.

Os novos modelos são uma evolução da geração já existente. E para chegar à configuração ideal foi preciso um trabalho multidisciplinar. “São necessários de quatro a cinco anos para o desenvolvimento de uma nova geração, dentro de um processo chamado Global Development Process”, explica Boris Sanchez, gerente de suporte a vendas e aplicações da Volvo Construction Equipment America Latina. “Nele são levados em conta critérios como desempenho, tendências, necessidades dos clientes, legislações dos diversos mercados, tecnologia e posicionamento da concorrência”, conta o gerente.

MINICARREGADEIRAS DA SÉRIE C. São máquinas compactas nas dimensões, mas com grande diversidade de aplicações. As minicarregadeiras da série C têm como marca a versatilidade, sendo voltadas a segmentos que vão da construção civil à mineração, passando pela agricultura e demolição, por exemplo. Os novos equipamentos, uma evolução da série B, são apresentados em versões com rodas ou com esteiras.

No Brasil serão comercializados os modelos MC60C, MC70C, MC85C, MC95C, MC110C, MC115C, MC125C, todos com rodas, além dos modelos MCT70C e MCT125C, com esteiras. Todos eles oferecem um desempenho superior de carregamento, durabilidade, maior visibilidade, segurança e facilidade de acesso do operador à cabine, que está 27% maior que na série anterior. “As minicarregadeiras de rodas são mais rápidas no deslocamento, cobrindo distâncias longas com um custo reduzido. Já as de esteiras oferecem maior estabilidade, tração para vencer terrenos difíceis e menor pressão sobre o solo”, revela Sanchez.

As minicarregadeiras da série C trazem uma novidade ao mercado brasileiro. Elas agora apresentam a carregadeira com braço único, que permite o acesso à cabine pela lateral, tornando-o mais fácil e seguro. Os



Equipamentos Volvo CE se destacam pela ampla gama de aplicações com maior eficiência, segurança e conforto



Minicarregadeiras Volvo garantem diversidade de uso em várias cadeias produtivas, oferecendo desempenho superior



operadores entram e saem por meio de uma porta, eliminando a necessidade de escalar e passar sobre a caçamba ou o implemento. Nas máquinas de rodas, um degrau antiderrapante debaixo do piso reforça ainda mais a segurança ao entrar e sair do equipamento.

A cabine também ganhou um novo projeto para aumentar o espaço, o conforto e a ergonomia, sempre atendendo as normas ROPS (Roll Over Protective Structure, ou seja, estrutura protetora contra capotamento) e FOPS (Falling Objects Protective Structure, que significa estrutura com proteção contra queda de objetos). Tudo isso para proporcionar segurança e tranquilidade ao operador, que responde com maior produtividade.

A capacidade do tanque de combustível das minicarregadeiras é a maior da categoria, garantindo turnos de operação mais longos, graças à maior autonomia. A manutenção está ainda mais fácil, com amplo acesso aos sistemas hidráulicos embaixo da cabine e também aos componentes do motor, pela traseira. Os pontos de lubrificação foram significativamente reduzidos, diminuindo também o tempo de manutenção diária.

RETROESCAVADEIRAS BL60B E BL70B. As retroescavadeiras Volvo BL60B-BL70B se destacam em uma ampla gama de aplicações: do carregamento, construção de valas e manuseio de materiais ao içamento, elevação pesada e à escavação de fundações.

O foco dos novos projetos foi oferecer maior desempenho, facilidade de manutenção, de operação e mais conforto, assim como espaço ao operador. A cabine é 15% maior e apresenta mais área envidraçada, o que permite visibilidade em todas as direções, aumentando a produtividade e a segurança. O maior espaço interno facilita a movimentação de quem a opera, especialmente no giro de carregadeira para escavadeira.

Os modelos BL60B e BL70B aliam robustez, potência e economia. São

equipados com motor Volvo D5D de 4,8 litros, turboalimentado e com injeção direta. A lança da escavadeira é estreita, permitindo melhor visualização do local de trabalho, tem formato curvo e estrutura do tipo caixa para assegurar durabilidade e desempenho. A articulação da carregadeira e o potente sistema hidráulico proporcionam desempenho de carregamento forte e confiável. “Entre as vantagens dos novos modelos estão o conforto e a possibilidade de utilização de mais implementos”, frisa Boris Sanchez.

A BL70B é equipada com uma alavanca joystick multifuncional para a carregadeira. Ela permite controlar a elevação e a inclinação do implemento e também outras funções, como a direção da máquina, a neutralização da transmissão e o controle de flutuação. O que significa um controle total do equipamento, sem precisar tirar a mão da alavanca. Ela incorpora um sistema hidráulico sensível à carga que melhora o desempenho e fluxo hidráulico compartilhado, que permite movimentos simultâneos, aumentando a produtividade e a economia. Já a BL60B está equipada com uma confiável bomba de deslocamento fixo.

O circuito hidráulico auxiliar combinado permite o uso de implementos de ação simples ou dupla, como fixadores de carga ou rompedores hidráulicos, o que aumenta a versatilidade do equipamento. E para ganhar mais autonomia, os novos modelos apresentam



Novas escavadeiras sobre esteiras EC380D e EC480D têm maior desempenho e eficiência no uso de combustível



Retroescavadeiras Volvo BL60B-BL70B se destacam pela ampla gama de aplicações: do carregamento, construção e manuseio de materiais ao içamento, elevação pesada e escavação



um tanque de combustível 20% maior, agora com capacidade para 150 litros. Além disso, a ampla abertura do capô permite acesso rápido e fácil aos pontos de manutenção e de serviço agrupados.

ESCAVADEIRAS SOBRE ESTEIRAS EC380D E EC480D. As escavadeiras de esteira EC380D e EC480D foram desenvolvidas para substituir as escavadeiras EC360B Prime e EC460B Prime respectivamente. O foco do projeto também foi o aumento no desempenho, na eficiência no uso do combustível e na durabilidade, tudo isso aliado a um novo design e a uma gama de novos opcionais.

Voltadas ao trabalho em pedreiras, construção de estradas, mineração e escavação, as novas escavadeiras superaram os modelos anteriores em quesitos como potência líquida e velocidade de deslocamento. Ambas ganharam maior eficiência de combustível graças à combinação do motor diesel Volvo D13, do sistema hidráulico melhorado e de um novo conceito de modos de trabalho. “As escavadeiras EC380D e EC480D fazem mais em menos tempo com custo operacional menor. Prezam pelo design não apenas externamente, mas na adoção do painel com sistema eletrônico a bordo que leva o operador a permanecer mais alerta e mais produtivo”, destaca Sanchez.

A cabine também foi renovada. Além de ter ampliado o espaço interno, ganhou mais funções, controles er-

gonômicos, isolamento contra ruídos e vibrações e ampla visibilidade em todas as direções.

O sistema hidráulico das escavadeiras da série D foi melhorado para fornecer maiores velocidades de escavação e, portanto, menores tempos de ciclo. A velocidade de abaixamento da lança aumentou em até 15%. O aprimoramento do sistema hidráulico também trouxe outros benefícios, como a melhora nos movimentos simultâneos de levantamento da lança, de giro e de recuo do braço, facilitando o nivelamento de terrenos e o carregamento de caminhões. As operações acontecem de maneira suave mesmo com a caçamba cheia. Tudo isso resulta em menores tempos de ciclo e maior produtividade.

As escavadeiras EC380D e EC480D também apresentam um novo conceito de modo de trabalho, denominado ECO. Ele integra a série D e garante melhor eficiência de combustível, sem sacrificar o desempenho. Um botão no painel de instrumentos lateral permite eventual desativação do sistema. O modo ECO reduz em 100 rpm a rotação do motor, resultando em aumento do torque em 5%, em ambos os modelos. “Nos modelos EC380D e EC480D, bem como nos outros lançamentos de equipamentos para construção, a Volvo avança em produtividade, confiabilidade e menor impacto ambiental, atendendo aos diversos segmentos com o que há de mais moderno em tecnologia”, informa Boris Sanchez. ■

Economia **Total** e conforto a toda **Hora**

VM mostra que é ideal para a distribuição de combustíveis, tanto em operações regionais, como é o caso da Hora Distribuidora, como também para a Total Distribuidora, que atua em quase todo o território brasileiro

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

O transporte é um elo vital na cadeia de distribuição de combustíveis, em que a segurança, o prazo e a qualidade são fatores que não comportam margem de erros. Tudo deve funcionar com precisão absoluta para que o líquido precioso não falte ao consumidor na hora de abastecer seu veículo, seja carro de passeio ou veículo comercial.

Para isso, gasolina, etanol e diesel trafegam sem parar em frotas rigorosamente controladas pelos distribuidores que, por razões estratégicas, preferem manter boa parte da demanda realizando esse trabalho com veículos próprios e motoristas contratados. E o mesmo rigor é seguido pelos seus fornecedores de transporte terceirizados que complementam esse trabalho. São empresas previamente selecionadas e cadastradas apenas após comprovarem capacitação para cumprir uma extensa lista de exigências.

O mercado brasileiro de combustíveis vem passando por modificações, ao longo dos últimos anos, com o crescimento da participação dos distribuidores independentes, que ganham a confiança dos consumidores à

medida que cumprem as exigências da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), conferindo maior competitividade ao setor.

Após a fusão de grandes marcas e a entrada no mercado de novos players globais, agora são eles que vêm mudando a paisagem das estradas e cidades, com as chamadas “bandeiras brancas” (postos sem bandeira definida, que comercializam combustíveis de diferentes marcas) e também as bandeiras próprias ou independentes, com atuação regional ou até nacional. Estima-se que a participação desses empreendedores na distribuição de combustíveis, atualmente, seja superior a 20% do mercado brasileiro, com tendência a continuar crescendo.

Para alguns deles, ser regional é uma estratégia a ser mantida, mesmo considerando a possibilidade de crescimento para além de seu estado de origem. Este é o caso, por exemplo, da Hora Distribuidora, que tem





VM auxilia na precisão para cumprimento de itens fundamentais para a Hora Distribuidora no transporte de combustíveis, como segurança, prazo e qualidade



presença consolidada no estado da Bahia, mas admite estar interessada em operar também nos estados vizinhos. Muitos começam atuando regionalmente e crescem com o propósito de conquistar o país todo, como acontece com a Total, de Pernambuco, que já está presente em praticamente todas as regiões brasileiras, faltando uns poucos estados onde logo pretende fincar sua bandeira.

Em comum, elas têm a obsessão pela qualidade e competitividade, que as induz a buscar a melhor solução de transporte: veículos que atendam sua demanda de alta qualidade, segurança impecável e disponibilidade alta para elevada produtividade ao menor custo possível. Esses requisitos as empresas encontraram nos caminhões Volvo VM, que se mostraram mais econômicos e, de quebra, oferecem mais conforto, sendo os preferidos pelos motoristas.

ENTREGAS EM TODA A BAHIA. Para Fernando Lopes Chagas, diretor da Hora Distribuidora, manter frota própria nessa operação, além de estratégico, “é uma questão de equilíbrio”. De sua base localizada em Candeias, na região metropolitana de Salvador, distribui combustíveis para toda a Bahia, em um raio de 800 quilômetros. A Hora Distribuidora faz parte de um grupo de empresas que inclui, ainda, outras duas marcas: a Trevo e a Central, que englobam redes de postos de combustíveis.

“Hoje distribuimos também para postos bandeira branca e para os postos do nosso grupo (Hora, Trevo e Central)”, explica Chagas, que gerencia uma carteira de 250 clientes, sendo 40 postos da rede Hora e o restante de bandeira branca.

Ao todo as empresas do grupo movimentam aproximadamente 1,5 milhão de litros. A Hora utiliza frota de 35 caminhões, sendo 17 de frota própria, 13 dos quais Volvo VM 260. A Trevo tem outras 18 unidades de transporte, sendo 8 Volvo dos modelos FH e VM. A Central

tem 2 cavalos mecânicos VM 310. “Os números e modelos de veículos da marca vêm crescendo. Até a revista ser publicada provavelmente haverá mais”, avisa, “pois há encomendas com previsão de entregas em andamento”, declara Fernando.

“Nosso diferencial competitivo é

manter um padrão de qualidade elevado e chegar também em lugares onde as grandes não conseguem ou não têm interesse. Nossos caminhões vão para o interior, rodando bastante em estradas de terra, e oferecemos suporte para os clientes com venda de equipamentos como bombas, tanques, calibradores, etc”. Com 48 funcionários e operando em duas bases de distribuição – uma em Candeias e outra em Jequié (BA) – a Hora Distribuidora prepara-se para crescer em direção aos estados vizinhos. “O plano é expandir para novos mercados”, revela o empresário.

CONFORTO EM TODO TERRENO. A Total Distribuidora, de Recife (PE), atua em quatro das cinco regiões do território nacional. “Atuamos em 14 estados brasileiros e, até 2014, estaremos em mais 4, totalizando 18 estados”, avisa o gerente de frota Haendel Araújo. A empresa começou a operar em 1996, a partir do Porto de Suape, em Pernambuco, tendo como meta garantir abastecimento regular de

Hora Distribuidora utiliza frota de 35 caminhões, que movimentam 1,5 milhão de litros de combustíveis



combustíveis com qualidade e segurança aos postos médios e pequenos, situados principalmente nas cidades do interior e periferias das grandes cidades.

Passados 16 anos, a empresa já figura entre as 10 maiores distribuidoras do país. Com 300 colaboradores, a empresa distribui combustíveis para uma rede de aproximadamente 1.700 postos revendedores. Para isso conta com bases de armazenamento e distribuição nos estados do Maranhão, Piauí, Goiás, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Paraíba e no Distrito Federal.

Além da distribuição, também faz a coleta de biodiesel e etanol, das usinas para as bases de armazenamento. A Total começou a utilizar caminhões Volvo em 2011 e já conta com nove unidades na frota distribuição. As primeiras quatro unidades começaram a operar em dezembro. Os bons resultados motivaram a aquisição de novas unidades. “Os caminhões Volvo VM apresentam uma boa média de consumo em nossa operação, que envolve rotas mistas – estradas pavimentadas e não pavimentadas – e o bom atendimento de pós-venda da marca também contou pontos na hora de avaliar as novas compras”, relata o gerente de frota.

Os veículos operam em rotas variadas, com raio variável de 25 a 700 km. Além do consumo e resistência, o conforto é um requisito indispensável, pois seus motoristas devem cumprir à risca a recomendação de dirigir sempre com as janelas fechadas “o que é praticamente im-

possível, aqui no Nordeste, por exemplo, se o caminhão não tiver ar-condicionado”, comenta Araújo.

“Mantemos motoristas fixos para cada caminhão. Os motoristas gostam dos VMs não só pelo conforto, em que eles são superiores, mas também pelo bom desempenho em qualquer condição de operação”, resume o gestor. A Total Distribuidora mantém uma frota própria de nove veículos na distribuição, que considera “segurança estratégica”, mas a maior parte da distribuição é feita por transportadores “integrados”, ou seja, com cadastro previamente aprovado – e apenas transportadores com pessoa jurídica registrada e verificada. Também conta com outras sete unidades dedicadas à coleta de biodiesel e etanol nas usinas.

“Estamos comprando novos VM para a frota de distribuição. Com as próximas entregas de duas encomendas de cinco unidades, estaremos com 14 unidades em meados deste ano, com tendência de continuar crescendo”, afirma. ■



"À Beira do Caminho", longa
metragem patrocinado pela Volvo:
o reencontro de um motorista
com sua própria história



A VIDA NOS LEVA,
O CORAÇÃO NOS GUIA.



À BEIRA DO CAMINHO

VM, um astro de cinema

Em agosto estreou nos cinemas o filme “À Beira do Caminho”, patrocinado pela Volvo. Em destaque um astro das estradas: o Volvo VM

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK / DIVULGAÇÃO

Qfilme começa e não deixa dúvidas, o Volvo VM 6x2 é um dos astros de “À Beira do Caminho”, longa-metragem de Breno Silveira, mesmo diretor de um dos maiores líderes de bilheteria no Brasil, o filme “2 Filhos de Francisco”, que retrata a vida dos cantores Zezé Di Camargo e Luciano. “À Beira do Caminho” é um dos projetos patrocinados pela Volvo, por meio da Lei Federal de Incentivo à Cultura. “Decidimos patrocinar o filme pela excelente oportunidade de visibilidade da marca, sendo o VM um dos destaques do filme, e também por valorizar um público tão importante para nós que é o motorista de caminhão”, destaca Solange Fusco, gerente de Comunicação Corporativa da Volvo.

Além de um lançamento especial para a imprensa especializada no segmento de transporte, mais de 4.500 clientes Volvo de 18 cidades brasileiras puderam assistir ao filme em sessões fechadas de pré-estreia. Em algumas dessas cidades, o próprio diretor Breno Silveira e os atores João Miguel e Dira Paes, protagonistas da história, estiveram presentes. “Em Marketing vimos a oportunidade de uma grande plataforma de comunicação da linha VM, fazendo isso de uma forma grandiosa numa história comovente, e a chance de poder levar o filme a milhares de clientes”, afirma Daniel Mello, gerente de Comunicação de Marketing da Volvo.

do VM e da direção de Breno Silveira, o longa conta com a atuação de renomados atores como João Miguel, Dira Paes e Ângelo Antonio, além da apresentação do pequeno Vinicius Nascimento, no papel de Duda. Soma-se a isso uma trilha sonora emocionante, com grandes clássicos de Roberto Carlos, incluindo sucessos como “Nossa Canção”, na voz de Vanessa da Mata e uma gravação inédita de “Esqueça”, interpretada por Nina Becker com exclusividade para o longa. Além disso, a história é tão simples quanto comovente. O VM é a casa de João, personagem principal que se refugiou no veículo, e está presente o tempo todo nesta história sobre o resgate da vida, da esperança e do amor. “Já tinha dirigido um caminhão no meu primeiro trabalho no cinema, mas não durante tanto tempo. O caminhão é um personagem importantíssimo no filme. A gente se deslocou muito, tive que dirigir bastante, vivendo o cotidiano dos motoristas. O filme tem essa metáfora com a estrada, ela vai te levando”, conta o ator João Miguel. Nas filmagens foram usados dois Volvo VM 6x2 vermelhos, com cabine leito. Um deles para as filmagens internas de cabine e transporte dos equipamentos e outro dirigido pelo ator.

PRODUÇÃO PREMIADA. “À Beira do Caminho” é uma produção da Conspiração Filmes em coprodução com Fox International Productions e Teleimage e distribuição Fox Film do Brasil. Antes mesmo de sua estreia, o filme foi o grande vencedor do Cine PE (Pernambuco) – Festival do Audiovisual, recebendo os prêmios de melhor filme; melhor ator; melhor ator coadjuvante; melhor roteiro; melhor filme pelo júri popular e o Troféu Gilberto Freyre, destinado a longas que valorizam a identidade nacional. “À Beira do Caminho” também abriu a mostra “Premiere Brazil”, evento organizado anualmente pelo MoMA (Museu de Arte Moderna de Nova York) em parceria com o Festival do Rio. A Premiere Brazil revela ao público nova-iorquino bons filmes brasileiros que podem viajar pelo mundo. ■



Volvo VM em ação nas cenas rodadas pelo Brasil

IRRESISTÍVEL PARA O PÚBLICO. O filme tem irresistíveis atrativos para o público. Além da participação

Especialistas em transporte

Focada em financiamentos, seguros e consórcio para o mercado de transportes, a Volvo Financial Services conta com uma equipe especializada nas concessionárias e distribuidores da marca

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS ITO CORNELSEN

O ferecer produtos e serviços financeiros específicos para o setor de transporte comercial sempre foi um diferencial da Volvo Financial Services (VFS). Ao longo de sua história, a instituição financeira do Grupo Volvo inovou ao criar produtos que nenhum outro banco oferecia. Do primeiro consórcio exclusivo para caminhões e ônibus do país ao financiamento sazonal, modalidade em que o transportador programa o pagamento das parcelas de acordo com a variação do fluxo de caixa anual da empresa, são muitos os exemplos de pioneirismo e conhecimento profundo do mercado.

A oferta de serviços pensados para a realidade do transportador brasileiro só é possível porque a VFS tem uma equipe altamente capacitada, que conhece em detalhes toda a cadeia do transporte e suas necessidades. E, para reforçar ainda mais esse time, a empresa está ampliando seus quadros de frente, contratando novos profissionais para atuação direta dentro das concessionárias Volvo. “Foram dezenas de contratações em todo o país para formarmos uma equipe própria, com representantes em todos os grupos econômicos que compõem a rede de concessionárias Volvo”, explica Agner Corrêa, diretora comercial da Volvo Financial Services. “Muitas dessas pessoas já trabalhavam com financiamentos na concessionária e agora foram incorporadas pela VFS, como forma de aproveitarmos seu conhecimento”, acrescenta.

CONHECIMENTO REFORÇADO. Todos os novos funcionários passaram por um intenso treinamento na matriz da empresa, dentro da fábrica da Volvo em Curitiba. Mesmo aqueles que há anos já atuavam no mercado tiveram a oportunidade de reciclar conhecimentos e entender o modelo de negócios VFS, focado no transportador. “Além de nos valorizar como profissionais da área financeira, essa mudança nos permite oferecer sempre o melhor para os clientes Volvo. Somos parte de uma grande organização, que pensa diferente de outros bancos e é especialista em transportes”, afirma um dos novos contratados, Hipólito Sartor da Silva, que atua na

concessionária Dicave de Içara (SC).

A decisão de transformar as equipes de atendimento em funcionários diretos teve impulso na determinação da organização de ampliar cada vez mais o suporte aos clientes, bem como atender a nova legislação do Conselho Monetário Nacional. “Um funcionário certificado é que fica responsável pela operação. Para assumirmos essa responsabilidade em



Funcionários da VFS foram treinados para prestar atendimento direto na rede de concessionárias



lugar da nossa rede de concessionários optamos por formar uma equipe própria”, completa Agner. A Rede Volvo é formada por grupos econômicos para comercialização de caminhões, ônibus e também equipamentos de construção, somando mais de 120 pontos de venda em todo país.

OPORTUNIDADE. Mais do que uma determinação legal,

a contratação e treinamento de novos profissionais foi entendida como uma oportunidade de reforçar um diferencial da marca. “Sempre nos destacamos por oferecer serviços únicos. Temos muito orgulho do nosso conhecimento de mercado. Nada mais natural do que investir ainda mais no crescimento da nossa equipe e capacitação dos nossos profissionais”, enfatiza Márcio Pedroso, presidente da Volvo Financial Services no Brasil. ■



No trecho com Roger Alm

Pelo segundo ano consecutivo, Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil, faz uma viagem de caminhão para ver de perto a rotina dos motoristas profissionais brasileiros

TEXTO ANGELA WANKE

FOTOS SILVIO AURICHIO

De fato, não é todo dia que se vê o presidente de uma montadora a bordo de um caminhão, vivendo o dia a dia de milhares de motoristas e seus caminhões. Por isso mesmo, a surpresa de motoristas, frentistas, policiais rodoviários e outros profissionais era evidente. “Mas é ele mesmo?”, perguntavam desconfiados alguns incrédulos. E logo se convenciam quando ouviam o sotaque e se deparavam com a simpatia de quem estava ali para ser mais um entre tantos na rotina das estradas. A viagem aconteceu no início de junho, quando o presidente da Volvo do Brasil, o sueco Roger Alm, pôs o pé na estrada para vivenciar a experiência diária dos clientes da marca em seu próprio ambiente de trabalho.

A bordo de um Volvo FH 540, Alm viajou pela rodovia BR 364, no trecho que liga Rondonópolis a Cuiabá, o principal eixo de escoamento de soja do Mato Grosso. Esta é a segunda vez que o presidente da Volvo aceitou o convite do jornalista Pedro Trucão, dos programas Globo Estrada (Rádio Globo) e Pé na Estrada (Rede TV!), para fazer parte dessa experiência prática. No ano passado, também a convite de Trucão, Alm participou de uma viagem similar na

BR 153, no trecho de Goiânia a Itumbiara (GO). “É uma experiência indescritível”, diz Roger Alm. “Uma grande oportunidade para conhecer de perto a realidade dos motoristas e ouvir a opinião de quem faz da estrada sua vida. Aproveito para conhecer ainda mais suas necessidades e fazer um caminhão cada vez melhor e mais seguro”, destaca sobre sua experiência.

UMA VIVÊNCIA ENRIQUECEDORA. A viagem teve o sabor da realidade. Foram cerca de 300 km, por uma via de tráfego intenso de caminhões, em uma das principais rotas de escoamento da safra de grãos do país. “O presidente estava sempre atento ao movimento da estrada e mostrando muita preocupação com a segurança e a precariedade de alguns trechos da rodovia”, contou Vanio Albino, de Desenvolvimento de Motoristas da Volvo, que pilotou o caminhão. O ponto



“

ADMIRO MUITO O ROGER PELO TRABALHO E A DISPOSIÇÃO QUE ELE TEM. PARA QUEM CHEGA A UM PAÍS, PRATICAMENTE DESCONHECIDO, E RESOLVE SAIR PARA O CAMPO E CONHECER POR ONDE ANDAM SEUS VEÍCULOS E CONHECER AS NECESSIDADES DE QUEM OS CONDUZ, É PARA ADMIRAR

PEDRO TRUCÃO

de partida foi a concessionária Auto Sueco, em Rondonópolis, onde ele realizou todos os procedimentos necessários antes de colocar o veículo na estrada, sob o olhar surpreso de motoristas e funcionários da concessionária. “O Roger é um executivo muito preocupado com os clientes e em conhecer a realidade do país. A visita dele aos locais de concentração de motoristas permite uma noção mais exata da dimensão do país e o quanto nossas realidades são diferentes, exigindo posturas e abordagens diferentes em cada região”, enfatiza Paulo Cunha, um dos principais executivos do grupo Auto Sueco, no Brasil. O grupo econômico Auto Sueco possui 12 concessionárias distribuídas nos estados de Mato Grosso, Rondônia e São Paulo.

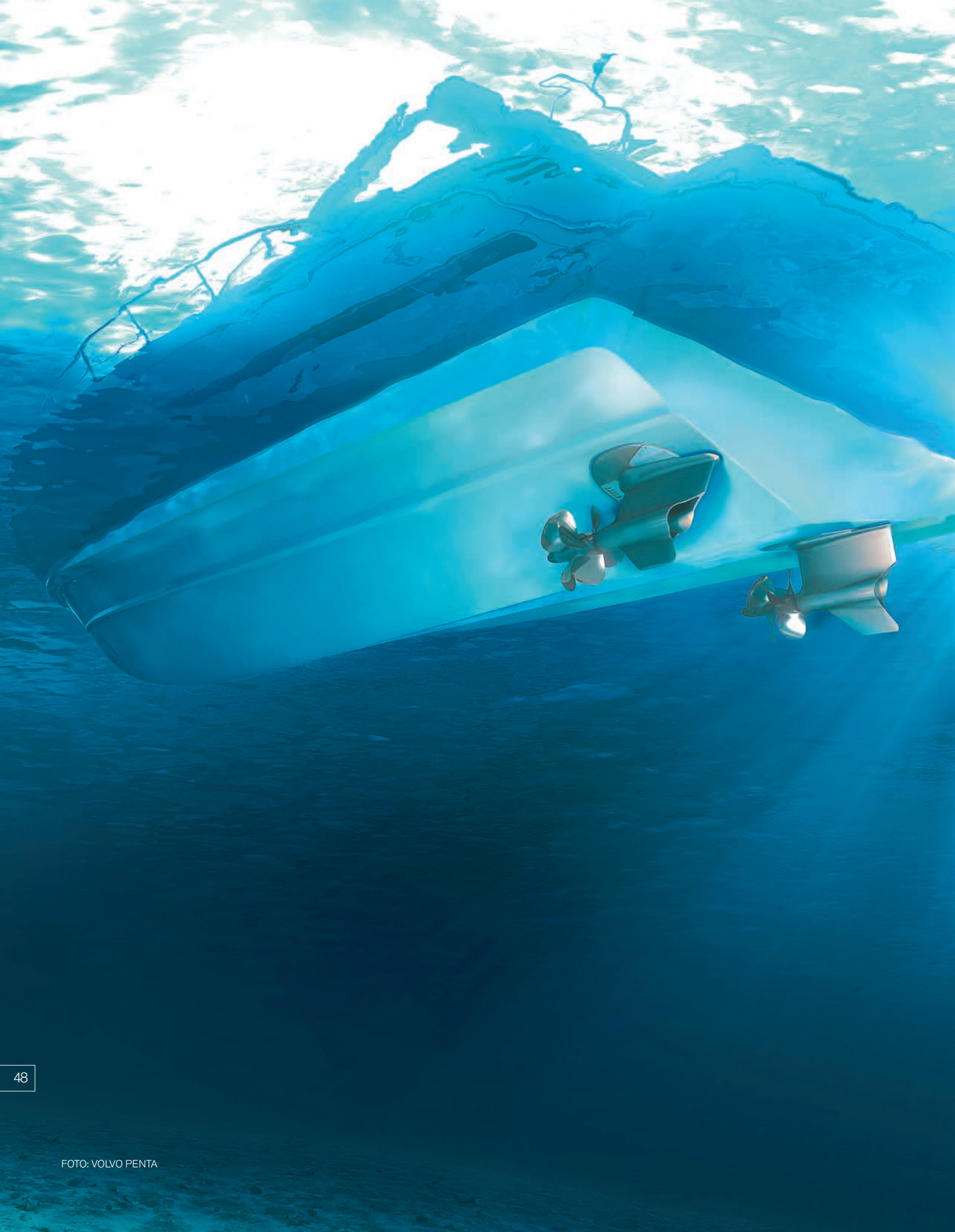
No trajeto, Alm parou em alguns postos de combustível para fazer as refeições, conversar com motoristas e descobrir seus anseios. Até que chegou ao Posto Locatelli, onde fez a parada da noite. Hotel? Imagine! Nada melhor que a cabine de um Volvo para descansar as horas da estrada. E foi assim que o presidente passou a noite, em meio a centenas de outros caminhoneiros que utilizam a estrutura do posto, em Cuiabá, para se restabelecer da viagem. Ainda de madrugada, o presidente já estava participando do programa “Pé na Estrada” do jornalista Pedrão Trucão, na Rádio Globo. O programa televisivo, gravado ao longo da viagem, foi ao ar no dia 17 de junho, pela Rede TV. A repercussão foi excelente, segundo Pedro Trucão, que tem recebido muitos comentários e elogios dos transportadores e motoristas sobre a disposição do presidente da Volvo em encarar o trecho, como atesta Fransuilton Alves de Sousa: “Ele está no lugar certo e buscando sempre o melhor para quem realmente interessa... o motorista de caminhão.”

Para Pedro Trucão, líder em audiência dos motoris-

tas de caminhão, e com mais de 20 anos de experiência em levar informações sobre o setor para quem está na estrada, a experiência é única. “Admiro muito o Roger pelo trabalho e a disposição que ele tem. Para quem chega a um país, praticamente desconhecido, e resolve sair para o campo e conhecer por onde andam seus veículos e conhecer as necessidades de quem os conduz, é para admirar”, reforça.

PÉ NA ESTRADA DE TERRA E NA BOLEIA DO CAMINHÃO. Como o trecho da canção notória de Milton Nascimento – de que o artista deve ir aonde o povo está – e dentro do propósito de conhecer melhor o mercado, Roger também dirigiu um rodotrem da Volvo numa das fazendas de cana-de-açúcar que abastece a Usina Santa Terezinha nas proximidades de Maringá (PR). A Usina Santa Terezinha faz parte do maior grupo sulcroenergético da região Sul do Brasil e um dos maiores exportadores de açúcar do país, com produção destinada principalmente ao Oriente Médio e Leste Europeu. São 10 usinas e cerca de 22 mil funcionários focados no plantio e processamento de cana-de-açúcar para produção de açúcar, etanol, bioeletricidade e subprodutos como bagaço, vinhaça e levedura. A frota 100% Volvo conta atualmente com 400 veículos, mas já tem crescimento assegurado para os próximos meses. “Fomos os primeiros a adquirir os novos Volvos Euro 5 e foram 100 em um único lote”, orgulha-se Paulo Meneguetti, diretor da usina.

O convite para conhecer a operação partiu da família Meneguetti, proprietária da usina, que teve origem na década de 60. Alm visitou a produção e pôde ver de perto todo o fluxo logístico da operação. “Nunca imaginei que iria dirigir um caminhão de 40 metros de comprimento”, exclamava ao dirigir o Volvo no canavial. ■



INSPIRAÇÃO SUECA

UM PROPULSOR INOVADOR

Sua invenção ainda hoje é usada em navios do mundo todo, 173 anos depois de tê-la patenteado. Uma versão modificada também foi usada para levantar o primeiro avião do solo. John Ericsson, o inventor sueco do hélice naval, foi um dos mais criativos e profícuos engenheiros do século 19.

A importância de Ericsson como um mecânico pioneiro pode ser vista no grande volume de monumentos erguidos em sua homenagem no mundo todo. Existem, entre outros: o Memorial Nacional de John Ericsson no The Mall, em Washington, DC; um monumento no Battery Park, em Nova York; monumentos em Estocolmo e Gotemburgo; uma rua com seu nome na Filadélfia; o bairro de Ericsson, em Minneapolis; além de três navios da marinha americana com o nome de USS Ericsson.

Ericsson nasceu em Långbanshyttan, Värmland (Suécia), em 1803. Trabalhava como inspetor aos 14 anos e, no final de sua adolescência, inventou um motor que usava a fumaça do fogo, em vez de vapor, como propulsor.

A lista das invenções de Ericsson é longa e inclui uma das primeiras locomotivas, o condensador de superfície e uma máquina solar que usava espelhos côncavos para captar radiação do sol para o funcionamento de um motor a vapor – mas a invenção de maior impacto foi certamente o hélice naval. Patenteado em 1838, ela foi um aprimoramento de designs anteriores de outros engenheiros. Sua solução ainda compõe a base dos sistemas de propulsão em navios e submarinos em funcionamento hoje e foi

um grande aprimoramento das tecnologias existentes em velocidade e eficiência.

O Grupo Volvo continua seguindo com orgulho os passos desse grande inventor sueco. A Volvo Penta é a líder mundial no setor naval, desenvolvendo motores comerciais e de lazer de alta qualidade e sistemas de energia completos que lideram o setor em desempenho e eficiência. Ao mesmo tempo, os engenheiros da Volvo Trucks estão desafiando os limites da tecnologia automotiva com esforços para desenvolver o melhor sistema de transmissão para equipar grandes veículos de carga que consumam cada vez menos combustível.

Embora os motores Volvo tenham se tornado mais potentes – um motor de 16 litros atualmente é líder na faixa dos 750 cv – eles também vêm se tornando mais eficientes em consumo. Nos últimos 30 anos, o consumo dos motores diesel já foi reduzido em quase 40%.

Um engenheiro mecânico do nível de Ericsson ficaria impressionado com essa conquista. ■

DAVID WILES





A maior reta do mundo

Com 146 km de asfalto sem uma única inclinação, curva ou desvio, a 90 Mile Straight é uma das estradas pavimentadas em linha reta mais longas do mundo. Localizada na Austrália, ela faz parte da Eyre Highway, de 1.657 km, que transpõe a enorme distância entre Perth e Adelaide

TEXTO NIC TOWNSEND

FOTO JASON EDWARDS

A 90 Mile Straight fica no coração da Planície de Nullarbor, que ocupa uma área de 200 mil quilômetros quadrados na costa sudoeste da Austrália. A palavra “Nullarbor” vem do latim e significa “sem árvores”, que é uma descrição precisa de sua paisagem plana e árida. As “cidades” raramente são compostas por mais do que uma simples estalagem e normalmente estão a mais de 200 a 300 km de distância uma das outras. Na verdade, a região era tão pouco povoada que, na década de 1950, o governo britânico costumava usá-la para testes com armas nucleares.

Sem cidades, sem árvores, sem curvas, não é de se estranhar que o lugar é considerado um tanto tedioso.

Há mais de um século a Eyre Highway é a principal ligação entre o Leste e o Oeste da Austrália. Ela ganhou o nome do explorador John Eyre, que cruzou a Planície de Nullarbor a pé em 1841.

O primeiro carro fez a rota completa em 1912, mas só na década de 1970 a rodovia foi totalmente pavimentada.

HOJE, ATRAVESSAR A Planície de Nullarbor não é nem de longe tão perigoso ou arriscado como era antes da década de 1950, mas ainda é considerado uma experiência australiana clássica. As estalagens e os postos de combustíveis vendem camisetas, adesivos e outras lembrancinhas com a frase “Atravessei a Planície de Nullarbor”. Completar a jornada é considerado uma conquista em si.

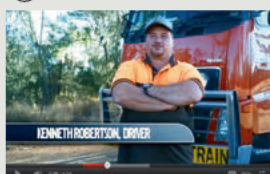
Centenas de caminhoneiros completam rotineiramente essa jornada, o que a torna uma rota de transporte essencial ao país. O que mais se vê são até quatro carrocerias em um caminhão. Para completar a 90 Mile Straight e atravessar a Planície de Nullarbor normalmente, você não precisa apenas de um veículo potente e confiável, mas também de habilidade para vencer o tédio e manter-se concentrado. ■



90 MILE STRAIGHT
AUSTRALIA'S LONGEST STRAIGHT ROAD
146.6 km



WEB TV: SIGA UM CAMINHÃO NA AUSTRÁLIA



A Volvo colocou uma câmera de vídeo sobre um caminhão Volvo FH16 que percorre uma rota de longa distância na Austrália. Assista ao filme no canal da Volvo Trucks no You Tube: www.youtube.com/user/VolvoTrucks



FH ganha série especial VOR

São 100 unidades que marcaram a passagem da regata pelo Brasil



Volvo Ocean Race do caminhão FH. A produção foi de apenas 100 unidades, com cabine Globetrotter e motor nas opções de 460 cv e 540 cv. "Essa é a mais difícil e importante regata mundial da atualidade. Superação de limites, respeito ao meio ambiente e desafios são temas diários na vida dos velejadores e também estão presentes na Volvo", diz Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil. "Fizemos a série especial do FH para celebrar esses valores", destaca o presidente. Os veículos Volvo Ocean Race têm suspensão pneumática, rodas de alumínio, freio motor VEB500, faróis de xenon, geladeira, mesa para trabalho, preparação para televisão, rádio com CD player, MP3, Bluetooth, controles no volante, saída USB, ar-condicionado com controle de temperatura e volante revestido com couro. Para completar, pacote completo de dispositivos de segurança da marca: ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade); ACC (Piloto Automático Inteligente); LKS (Monitoramento da Faixa de Rodagem) e o LCS (Sensor de Ponto Cego). No mesmo pacote estão incluídos o EBS (Freio Eletrônico), o ABS (Freios Antitravamento) e o DAS (Detector de Atenção).

Para marcar a passagem pelo Brasil da Volvo Ocean Race (VOR), a maior regata mundial da atualidade, que no mês de abril movimentou a cidade de Itajaí (SC) e atraiu cerca de 250 mil espectadores, a Volvo lançou uma série especial

COSTA SUL: MAIS UM VOLVO

A empresa Costa Sul Transportes e Turismo, de Florianópolis (SC), já está contando com mais um ônibus Volvo em sua frota. É um B 420R 8x2. Esse é o quinto ônibus da marca adquirido pela Costa Sul, que começou comprando ônibus usados em 2000 e zero quilômetro a partir de 2007. "Um dos grandes atributos dos veículos da marca Volvo é a tecnologia embarcada e a segurança oferecida em itens como o EBS (freio eletrônico) e o ABS (freios antitravamento). Outro ponto alto para mim é a facilidade de negociação e a assistência prestada pela concessionária", comenta o proprietário da empresa, Andrey Coelho Schmidt. O ônibus foi encarregado pela empresa gaúcha Comil, o modelo Campione HD 4.05, que tem o lugar dos passageiros em um nível superior ao do embarque e do motorista.

A Costa Sul faz serviços de turismo em todo o Brasil e para países do Mercosul. Os veículos da empresa rodam em média 12 mil quilômetros por mês.





Groupama vence Volvo Ocean Race 2011/2012

A equipe do veleiro francês Groupama foi a grande vencedora da regata Volvo Ocean Race 2011/2012, finalizada em julho em Galway, na Irlanda, após oito meses da aventura de volta ao mundo

Os campeões desta edição comemoram muito o título. "Foi uma grande surpresa, mas o segredo foi simples: como estávamos atrás desde o começo, conseguimos aprender e corrigir os erros para

chegar em Galway com a vitória no geral", re-velou Frank Cammas, comandante do veleiro. A classificação final ficou assim: Groupama (253 pontos); Camper (231 pontos); Puma (226 pontos); Telefônica (213 pontos); Abu Dhabi (131 pontos) e Sanya (51 pontos).



Glenn Suba, Jandir Bellini e Paulo Bornhausen

TROFÉU PARA ITAJAÍ

A etapa brasileira da regata de volta ao mundo deste ano se destacou pelas ações de sustentabilidade e engajamento da sociedade no projeto Itajaí Stopover Sustentável. A cidade recebeu o troféu de melhor programa de sustentabilidade "Certificado Volvo de Conscientização Ambiental" da edição 2011/2012, em reconhecimento aos projetos desenvolvidos na parada brasileira, de 4 a 22 de abril. A premiação foi entregue pelo CEO da Volvo Ocean Race, Knut Frostad, ao prefeito de Itajaí, Jandir Bellini, e ao coordenador do Itajaí Stopover Sustentável, Glenn Suba, em Galway, na Irlanda, no encerramento da Volvo Ocean Race. "O prêmio é um dos mais cobiçados entre as cidades-sede da regata de volta ao mundo", diz Suba. Para os coordenadores da Parada de Itajaí, essa premiação é o reconhecimento ao trabalho de toda uma comunidade que acreditou no projeto ambiental desenvolvido no município e não mediu esforços para que ele se concretizasse.

TRANSMISSÃO DE JOGOS E SHOWS EM CAMINHÃO VM

Dois caminhões Volvo VM, um 6x2 de 260 cv e um 4x2 de 210 cv, foram transformados em uma grande unidade móvel de captação e transmissão de imagens em alta definição (HD) pelo Grupo Paranaense de Comunicação (GRPCOM), o maior grupo de comunicação do Paraná, com oito emissoras afiliadas à Rede Globo.

Trata-se da HDView, a primeira unidade móvel do Sul, equipada com o que há de melhor em tecnologia embarcada. A HDView é uma produtora sobre rodas. O caminhão adaptado roda por todo o país atendendo o mercado de produção de eventos esportivos, shows, congressos, teleconferências e festas.

O VM 260 foi equipado com o que há de melhor em



tecnologia embarcada e tem 17 câmeras de alta definição, sendo uma robótica telecomandada, quatro microcâmeras, exibidores de replay, geradores de caracteres e consoles de áudio digital de última geração para captação de imagens e vai funcionar como uma grande produtora. O sistema tem ainda captação de áudio surround 5.1. Já o caminhão VM 210 é um veículo caminhão de apoio com grupo gerador de energia próprio e baú para transporte seguro e orga-

nizado dos equipamentos (câmeras, tripés, microfones, cabos e acessórios). "Este modelo de caminhão foi o que apresentou a eficiência que procurávamos para colocar toda a estrutura necessária para montar a HDView e rodar por todo o país", diz Eduardo Fontana, diretor de novos negócios do GRPCOM.

VM percorre o Brasil na “Caravana Fest Drive”

Promovida pela Volvo em parceria com a revista Caminhoneiro, caravana oferece oportunidade para divulgação dos veículos VM

Desde o mês de março, e até setembro deste ano, está rodando pelas estradas brasileiras a “Caravana Fest Drive”, que é promovida pela Volvo em parceria com a revista Caminhoneiro. “Esta é uma ótima oportunidade para motoristas e clientes que não conhecem nossos veículos dirigirem um VM e ainda receber informações sobre a nova geração de caminhões Euro5”, diz Orli Tafner, da Comunicação de Marketing da Volvo e coordenador da caravana.

Ao todo, a caravana fará 17 paradas em postos de combustível com grande fluxo de motoristas. Cada uma das paradas será de três dias, incluindo confraternização para motoristas e clientes da região, informações sobre a tecnologia Euro5 e o abastecimento com o diesel S50 e com o aditivo Arla 32 e, ainda, treinamento com instrutores da marca sobre direção econômica e defensiva. Atividades de entretenimento e fotos dos participantes serão publicadas em redes sociais. A caravana percorrerá 12 estados brasileiros. A partida foi no dia 23 de março,



de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, e terminará em Cuiabá, no Mato Grosso, em 14 de setembro. As paradas serão nas cidades de Caxias do Sul (RS); Xanxerê e Joinville (SC); Fazenda Rio Grande e Londrina (PR); São Carlos, Presidente Prudente e Guarulhos (SP); Pouso Alegre (MG); Cachoeiro do Itapemirim (ES); Seropédica (RJ); Fortaleza (CE); João Pessoa (PA); Juazeiro (BA) e Aparecida de Goiânia (GO).

DICAVE, AGORA EM CAÇADOR

A Dicave atua no mercado catarinense desde 1979 e tem revendas distribuídas em todo o estado: Itajaí, Araquari (Joinville), Içara (Criciúma), Rio do Sul, Lages, Videira, Concórdia, Chapecó e Mafra. Todas contam com estrutura completa para venda de veículos novos e usados, peças e serviços genuínos, além de serviços financeiros. “Com a filial em Caçador, ficaremos ainda mais próximos de todos os clientes da cidade e da região, possibilitando assim, um atendimento ainda melhor e mais eficiente”, conta Lourival Fiedler, do conselho diretor do Grupo Dicave.

A Dicave Caçador está localizada às margens da rodovia SC 302, que faz ligação com a BR 116 e a BR 153. A rodovia é um importante corredor de transporte e serve de escoamento para toda a produção industrial e agropecuária da região. “Além de atender aos motoristas de passagem, temos muitos clientes na região, que serão atendidos com mais comodidade e eficiência”, completa Fiedler.



Para Carlos Pacheco, diretor de desenvolvimento de concessionárias da Volvo na América Latina, “esta nova casa aumenta a capilaridade de atendimento da Volvo na região. Junto com os nossos concessionários, estamos investindo para ampliar nossa capacidade de atendimento e encurtar distâncias para fazer frente ao crescimento da frota de caminhões da marca no país”.

No primeiro semestre do ano houve investimentos em sete casas Volvo, contando com ampliações, modernizações e novas concessionárias.

PASSOU DE 26 MIL HORAS

Cliente do distribuidor Linck desde da época das máquinas Michigan (marca comprada pela Volvo), a empresa Argamassa Guaporé Ltda., de Porto Alegre (RS), começou suas atividades com uma pequena carregadeira usada 55C, em 1992. Depois de mais alguns equipamentos desse tipo, em 1997 adquiriu a L 90C, ano 1998, que já passou de 26 mil horas de operação sem qualquer reparo (foto).

A empresa tem ainda uma L90D, ano 2001, com quase 20 mil horas totalmente original e uma L90F, ano 2009. “Sempre tivemos um alto nível de satisfação com as máquinas Michigan e, agora, com a Volvo, isso em função da longevidade dos equipamentos e produtividade”, afirma Marco Antonio Silveira Dias, responsável pela manutenção dos equipamentos e também sócio de Eli Inácio Dias e Euclides Inácio Dias, os outros dois proprietários da Guaporé.



As sensações do agronegócio

Volvo apresentou na Agrishow completa linha de produtos e serviços para utilização no agronegócio

Agrishow 2012, a maior feira de agrobusiness da América Latina e a segunda maior do mundo, aconteceu de 30 de abril a 4 de maio, em Ribeirão Preto (SP). Ao lado de mais de 750 expositores nacionais e internacionais, a Volvo apresentou na feira uma completa linha de produtos e serviços que contribuem para aumentar a produtividade e a eficiência das operações ligadas ao agronegócio. São caminhões, máquinas, equipamentos, motores industriais e soluções financeiras que atendem às mais diferentes necessidades do setor e contribuem para aumentar a eficiência e a competitividade do agrobusiness brasileiro.

Em uma área de 600 m², contou com quatro salas de negócios, ilha de Pós-venda – divulgando peças Reman e um programa de manutenção completo –, ilha Volvo Penta e área de convivência externa. A Volvo promoveu uma forte sinergia entre suas áreas de negócios ao unir no mesmo espaço as áreas comerciais da Volvo Caminhões, Volvo Construction Equipment, Volvo Penta e Volvo Financial Services, além da concessionária Lapônia e do distribuidor Tracbel.

A Volvo Construction Equipment esteve presente com máquinas e equipamentos como motoniveladoras, carregadeiras, minicarregadeiras e retroescavadeiras, miniescavadeiras e escavadeiras.

Já na área de caminhões, a marca apresentou seus modelos da linha F e VM, além do modelo fora de estrada FMX. A Volvo Penta divulgou sua ampla gama



de modelos de motores industriais que equipam geradores de energia, motobombas, bombas de irrigação, máquinas colheitadeiras e equipamentos usados no processamento industrial da cana-de-açúcar. Para completar, a Volvo Financial Services levou para a Agrishow algumas condições especiais, como um consórcio exclusivo para equipamentos.



NOVO VOLVO VM POTÊNCIA E ECONOMIA NA MESMA ESTRADA

**MAIS CONFORTO
E SEGURANÇA:**

Cabines com célula de sobrevivência de série. Maior segurança do motorista. Computador de bordo de última geração.

**MAIS FORÇA
QUANDO VOCÊ
MAIS PRECISA:**

Motor inteligente com extra torque de acionamento automático, disponível no VM 270 de 9 marchas.

**NOVA OPÇÃO DE
FREIO MOTOR:**

60% mais potente, maior eficiência nas frenagens e menor consumo de combustível.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESSwww.volvo.com.br



VAI PEGAR UM ÔNIBUS? ENTÃO ESCOLHA QUALIDADE DE VIDA

Ônibus Volvo.
Soluções completas em
transporte de passageiros



HÍBRIDO

Eficiência de um transporte economicamente viável e ecologicamente responsável. Menores emissões, menor ruído e menor consumo de combustível.

RODOVIÁRIOS

Os mais seguros, com a tecnologia mais avançada do mercado, aliando economia e desempenho.

BRT

Só quem inventou o ônibus biarticulado pode oferecer tantas soluções em transporte urbano.

URBANOS

Os mais versáteis que têm a solução completa para mobilidade urbana.

SOLUÇÕES EM SERVIÇOS

- Treinamento de motoristas.
- Programas de manutenção.
- VOAR: Exclusivo Ônibus Volvo - **0800 647 47 47**
- Sistemas integrados e on-line para acompanhamento de frota.

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/ônibus



Velocidade e álcool: combinação fatal.



CNPAC

ESCAVADEIRAS VOLVO. TRABALHO SIMPLIFICADO, PRODUTIVIDADE GARANTIDA.

As Escavadeiras Volvo combinam produtividade, conforto, confiabilidade e facilidade de operação. O motor Volvo apresenta alto desempenho e maior eficiência no consumo de combustível e o sistema hidráulico oferece excelente resposta ao operador. Todas as máquinas são projetadas para simplificar a manutenção de rotina, obtendo mais produtividade no trabalho. Com a qualidade Volvo, seu trabalho vai render ainda mais.

www.volvoce.com



VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

