

TRANSMILÊNIO: BRT de Bogotá se renova com biarticulados Volvo

CERTIFICAÇÃO: Máquinas Seminovas Volvo CE ganham selo de garantia da marca

EXCELÊNCIA: Volvo é a bicampeã do Prêmio Nacional da Qualidade



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2013 • ANO XXVIII • Nº 127

A marcha da inteligência

Em dez anos, a transmissão eletrônica I-Shift transformou o mercado e está em 90% dos caminhões pesados Volvo

CERTIFICAÇÃO: Máquinas Seminovas Volvo CE ganham selo de garantia da marca

EXCELÊNCIA: Volvo é a bicampeã do Prêmio Nacional da Qualidade

INTELIGÊNCIA: Em 10 anos, transmissão I-Shift equipa 90% dos pesados Volvo



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2013 • ANO XXVIII • Nº 127

O tempo todo à frente

Mais avançado sistema de BRT do mundo, Transmilenio, de Bogotá, Colômbia, se renova com biarticulados Volvo



TRANSMILÊNIO: BRT de Bogotá se renova com biarticulados Volvo

EXCELÊNCIA: Volvo é a bicampeã do Prêmio Nacional da Qualidade

INTELIGÊNCIA: Em 10 anos, transmissão I-Shift equipa 90% dos pesados Volvo



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2013 • ANO XXVIII • Nº 127



Certificados pela Volvo

Equipamentos seminovos da marca
ganham selo de qualidade e garantia
de seis meses de fábrica

MOVENDO PESSOAS,
MOVENDO MÁQUINAS,
MOVENDO SONHOS.



Há 35 anos os motores industriais e marítimos
Volvo Penta movem o Brasil para um novo horizonte.

www.volvopenta.com.br

**VOLVO
PENTA**



10 Célula de sobrevivência

Cabines Volvo dão proteção máxima aos ocupantes. Mas reparos exigem conhecimento técnico



26 Exclusividade

Grupo Nórdica abre concessionária dedicada a ônibus na cidade de Curitiba (PR)



16 Frutas frescas na Arábia Saudita



28 Consórcio Volvo, 20 anos de sucesso



34 Afrânio Chueire: Volvo CE tem novo presidente

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 Spoon ♦ Tratamento de imagem: Paulo Arazão ♦ Impressão: Gráfica e Editora Serzegrat ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.

Marcha histórica

Há dez anos começava uma revolução no transporte rodoviário de cargas no Brasil. Hoje a transmissão eletrônica I-Shift equipa 90% dos caminhões Volvo, incluindo o pesado mais vendido do país

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN





Após o lançamento das caixas de câmbio, há pouco mais de um século, a evolução dessa tecnologia foi marcada por poucos episódios significativos. O avanço tecnológico seguinte de importância foi a sincronização, em meados do século passado. Depois, a automação. Mas o desenvolvimento das caixas de marchas automáticas para caminhões progrediu muito lentamente.

O grande salto tecnológico posterior aconteceu com o lançamento da caixa de câmbio I-Shift, pela Volvo, em 2002, que chegou ao Brasil no ano seguinte. Provocou uma verdadeira revolução na história do transporte rodoviário. No ano em que foi lançada, teve uma participação tímida nas vendas, mas os empresários logo perceberam seus benefícios e os volumes aumentaram progressivamente. Hoje representam espetaculares 90% das vendas de caminhões pesados da Volvo e são, de longe, as preferidas pelos motoristas e frotistas.

TECNOLOGIA REVOLUCIONÁRIA. A primeira transmissão automática da Volvo Trucks – a Powertronic – chegou em 1992. Nove anos mais tarde, a Volvo deu outro salto decisivo na tecnologia com a introdução da primeira geração da I-Shift. “Houve um aumento na funcionalidade, confiabilidade, dirigibilidade e eficiência do combustível, algo inteiramente novo no mercado”, explica Sérgio Gomes, diretor de estratégia e desenvolvimento de negócios da Volvo no Brasil.

A I-Shift se comunica com o motor. Por exemplo, ativa o freio motor (o VEB – Volvo Engine Brake) de acordo com a necessidade. Desacelera o motor e otimiza cada troca de marcha de uma maneira que nenhum motorista conseguiria igualar com um câmbio manual. A mais recente geração da I-Shift chegou em 2009. Com uma série de atualizações de software, ela está otimizada para diferentes condições operacionais, de usos em estrada a canteiros de obras.

HISTÓRIA DE SUCESSO. “Fomos pioneiros no mercado brasileiro na introdução neste segmento de veículos comerciais de uma caixa de câmbio eletrônica, muito avançada tecnicamente, mas muito simples de ser usada”, lembra Sérgio Gomes, um dos principais responsáveis pela vinda do equipamento para o país.

“No ano em que foi lançada, a I-Shift representou menos de 3% das vendas de veículos. A partir daí, veio uma escalada espetacular”, diz Bernardo Fedalto, diretor de vendas de caminhões da Volvo no Brasil.

“O mercado é sábio e o transportador sabe fazer contas”, observa Fedalto, referência à substancial economia de combustível, entre outros benefícios, proporcionada pela caixa eletrônica. Em 2007, 8% dos caminhões FH tinham esse sistema e, no ano seguinte, a taxa já havia dobrado. O sucesso era evidente, justamente por causa dos enormes benefícios que o equipamento garantia: redução do consumo de combustível de até 5% e do custo operacional da operação. Em 2009, as vendas novamente dobraram no espaço de 12 meses. Alcançaram a taxa de 40% dos veículos da marca. No final de 2010, os números eram surpreendentes: a I-Shift representava 56% da produção da linha F.

Em 2011, a curva de vendas continuou ascendente. Saltou para praticamente três quartos da produção. Atualmente, mais de 90% dos caminhões Volvo saem da fábrica equipados com essa transmissão.



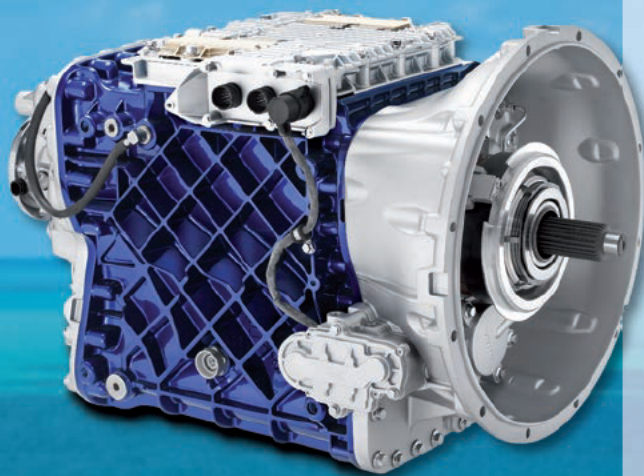
> A HORA BRASILEIRA

O sucesso ímpar da I-Shift no Brasil levou a Volvo a trazer sua produção para o país, um programa de R\$ 25 milhões de investimentos, que incluiu os motores de 11 litros

A notável trajetória de sucesso da transmissão eletrônica I-Shift levou naturalmente à decisão estratégica de iniciar a produção local desse componente, o que foi possível com o programa de investimentos de R\$ 25 milhões, que também traria para o país a produção dos motores de 11 litros. O projeto para a nacionalização da I-Shift durou cerca de dois anos e envolveu engenheiros brasileiros e suecos.

O Brasil passou a ser o primeiro país a ter uma fábrica de caixas de câmbio I-Shift, depois da Suécia, sede mundial do Grupo Volvo. O processo de manufatura da Volvo em Curitiba e também o Brasil tiveram muitos ganhos, como o desenvolvimento de novas competências locais e a incorporação de tecnologias avançadas





RANKING
Países que mais compram
caminhões com I-Shift

- Brasil
- Alemanha
- França

"Já comprei 60 caminhões da marca e não tenho do que reclamar", diz Sebastião Dantas, da Novo Nordeste

PONTO A PONTO, A MARCHA DE BENEFÍCIOS

- A I-Shift permite a otimização das trocas de marcha durante todo o tempo de percurso da viagem. Ela elimina, por exemplo, aquelas variações na condução dos veículos provocadas pelo cansaço do motorista, que geram perdas de performance e maior consumo de combustível durante a viagem.
- Sem pedal de embreagem, o trabalho do motorista é bastante facilitado. No modo automático, basta acelerar e frear. No manual, um simples toque em um botão libera a troca das marchas. O motorista não precisa fazer nenhum esforço para trocar as marchas. O manuseio é extremamente fácil e um amplo e bem posicionado visor no painel mostra em que marcha o veículo está.
- A opção entre o modo automático e o manual é feita em uma pequena alavanca ao lado do banco. O motorista pode ainda escolher a melhor forma de conduzir: em modo econômico ou utilizando máxima potência.
- O sistema ajusta o trabalho da caixa à forma de condução. Garante, assim, menor consumo e também inibe trocas indevidas de marchas para que o caminhão rode sempre com o motor em condição otimizada.
- "Sem trocas erradas de marchas, o sistema permite maior durabilidade do trem de força e menor desgaste de peças dos sistemas de transmissão, como cardã e eixos. Poupa, inclusive, os freios", comenta Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo.
- Como o acionamento da embreagem e as mudanças de marchas são totalmente automatizados, o motorista pode se concentrar no trânsito e estar mais alerta na condução do veículo, garantia de uma operação mais segura e confiável.
- Sem ter pedal de embreagem para pisar e sem precisar trocar manualmente as marchas, o esforço na condução é muito menor e o motorista chega ao fim da jornada muito menos cansado.
- Um dos produtos da Volvo Trucks mais admirados em todo o mundo, a I-Shift equipa atualmente 90% dos caminhões FH e FM que saem da linha de produção, fazendo da I-Shift virtualmente um item de série.

› “OPERAÇÃO SEM FALHAS”

A Transportes Novo Nordeste, de Natal, no Rio Grande do Norte, completa 42 anos em 2013. Atua desde 1971 no transporte de cargas para as fábricas da Coats Corrente. “No início, os caminhões levavam algodão e linhas para São Paulo”, lembra o proprietário, Sebastião Segundo Dantas.

A empresa possui filial em São Paulo, onde mantém rotas regulares com seus 13 caminhões Volvo. São 12 FH 440 com semirreboques baú de três eixos e um FH 540 bitrem, o primeiro Euro 5 da frota. “Só fazemos a rota Natal-São Paulo-Natal”, explica. Hoje não transporta mais exclusivamente produtos para a Coats Corrente, que responde por 45% de sua demanda, mas também carga fracionada.

“Usamos semirreboques de três eixos do tipo baú rebaixado de 15,6 metros, capacidade para 110 metros cúbicos e 27 toneladas, porque nossa carga geralmente é mais volume do que peso”, afirma. “Os veículos rodam sempre carregados, e respeitam os limites da nova lei do motorista”, destaca.

Com frota de 13 caminhões, a Novo Nordeste procura mantê-la sempre com idade média de três anos, renovada constantemente. “Desde 1994, quando comecei a comprar Volvo, já comprei 60 caminhões da marca e não tenho do que reclamar. A cada ano compro dois ou três caminhões e só uso a Volvo Financial Services para financiar. O caminhão se paga rodando”, conta.

A partir de 2009, começou a adquirir os caminhões com caixa eletrônica I-Shift. E desde então todas as aquisições incluíram a opção por esse tipo de transmissão. “Só faço manutenção no concessionário Volvo”, afirma Dantas. “O primeiro está com 610 mil quilômetros e não foi trocado nada, nem as escovas do alternador”, completa.

“ OS PRIMEIROS CAMINHÕES COM I-SHIFT COMPREI EM 2009 E ATÉ AGORA NÃO DERAM OFICINA. O PRIMEIRO ESTÁ COM 610 MIL QUILOMETROS E NÃO FOI TROCADO NADA, NEM AS ESCOVAS DO ALTERNADOR

SEBASTIÃO SEGUNDO DANTAS,
PROPRIETÁRIO DA TRANSPORTES
NOVO NORDESTE

“ OS MOTORISTAS GOSTAM MUITO. E QUEM NÃO GOSTA? OS PRIMEIROS CAMINHÕES COM I-SHIFT SÃO DE 2010, E NÃO PRECISARAM DE NADA ALÉM DAS MANUTENÇÕES DE ROTINA

JOSÉ DE ALMEIDA CORDEIRO,
PROPRIETÁRIO DA GRANJA ALMEIDA

“Os primeiros caminhões com I-Shift são de 2010, e não precisaram de nada além das manutenções de rotina”, afirma José de Almeida Cordeiro, proprietário da Granja Almeida



“E QUEM NÃO GOSTA?”

O empresário José de Almeida Cordeiro, proprietário da Granja Almeida, de São Bento do Una, Pernambuco, conta com frota de 100 caminhões Volvo da linha E, que utiliza basicamente no transporte de sua produção e também de insumos como milho, soja e algodão.

A Granja Almeida produz e comercializa 150 mil frangos por semana e 1 milhão e 700 mil ovos por dia, o que gera movimentação de 3 mil toneladas semanais de matérias-primas e mercadorias. A produção de ovos é distribuída em todos os estados do Nordeste, enquanto a de frangos (vivos) abastece principalmente Alagoas e Pernambuco.

Nos últimos anos, a empresa passou a optar por caminhões com transmissão eletrônica e hoje conta com 30 veículos equipados com a caixa I-Shift. Fazem o transporte de insumos de São Bento do Una para os estados produtores, o que varia conforme as safras regionais.

“Às vezes levamos adubo de Sergipe, mas a maior parte das viagens é com o caminhão vazio na ida e carregado na volta. Nosso maior volume é de milho para ração e as viagens podem variar entre os estados da Bahia, Goiás, Piauí, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Maranhão. Rodam direto. Chegam, descarregam e saem para nova viagem”, relata José de Almeida.

“Os motoristas gostam muito. E quem não gosta?”, resume o empresário, sobre os caminhões com caixa I-Shift, que operam em configurações bitrem de sete eixos, nos modelos FH 400, 420 e 440, e bitrem de nove eixos, nos modelos FH 520. Ele também se diz satisfeito com o desempenho dos veículos em relação aos custos de manutenção por causa da operação mais eficaz durante as viagens. “Os primeiros caminhões com I-Shift são de 2010 e não precisaram de nada além das manutenções de rotina.” ■

O DESENVOLVIMENTO

A história das caixas de marchas Volvo

Anos 20 e 30

Caixas manuais, não sincronizadas, com poucas relações.

Anos 40

Com o crescimento dos pesos brutos, aumento da potência do motor e maior exigência em economia de combustível, o número de marchas sobe para quatro e depois cinco. As caixas ainda são manuais e sem sincronização.

Anos 50

A sincronização (synchromesh) é gradualmente introduzida em todas as caixas de marchas.

Anos 60

Lançamento das caixas com mudanças de faixas (range-change). Introdução das revolucionárias caixas de marchas R50 e R60 com trocas todas sincronizadas.

Anos 70

Surge a SR61, caixa manual, com 16 marchas em mudança de faixa e divisor.

Anos 80

A próxima geração de caixas com mudança de faixa e divisor. As R1400, R1700, SR1400 e SR1700 tinham oito e doze relações, todas sincronizadas, e uma ou duas velocidades de marcha lenta (crawler ratios).

Anos 90

Introdução das caixas Powertronic e Geartronic, as primeiras automáticas da Volvo Trucks. A Powertronic é uma transmissão automática totalmente nova com conversor de torque. A Geartronic é uma caixa tradicional de mudança de faixa com controle eletrônico de trocas de marchas. Tinham a vantagem de ambas as formas de operação – automática e manual.

2000

Volvo lança a I-Shift, o mais recente sistema de trocas de marchas automatizado com controle eletrônico.

2001

I-Shift é transmissão automatizada para transporte na Europa, com combinações de peso bruto até 44 toneladas e torque de 2400 Nm. O sistema era composto de uma unidade de transmissão básica não sincronizada totalmente nova, com três velocidades e uma unidade de controle integral, a GCU (Gear Control Unit).

As trocas de marchas eram controladas por um sistema eletrônico que recebia informação de software otimizada especificamente para transporte de longa distância. Atrás e na frente da transmissão básica, ainda havia o divisor (splitter) prévio e uma faixa de transmissões da caixa manual.

2011

I-Shift agora tem aplicativos para a maioria dos tipos de transporte e motores com alto torque. Significa que também funciona em veículos projetados para aplicações em transporte pesado em condições de difícil acesso em florestas ou minas de brita, por exemplo.

A transmissão básica foi refinada ainda mais e foi acrescentado um novo “splitter”, junto com um novo sistema de embreagem. A faixa de transmissão traseira também foi redesenhada e encurtada. Como resultado, toda a transmissão ficou mais leve e compacta. Portanto, o I-Shift agora funciona para todas as configurações de eixo, exceto a tração em todas as rodas (all-wheel drive).





Anjo da guarda invisível

Só as concessionárias Volvo podem garantir a segurança ao realizar serviços de reparo ou substituição da cabine dos caminhões Volvo

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ARQUIVO VOLVO

Os detalhes estruturais de uma cabine não podem ser vistos, mas são cuidadosamente projetados para fazer dos caminhões Volvo os mais seguros do mundo. E serviços de reparo realizados sem o devido cuidado podem comprometer a segurança e a funcionalidade da cabine cuja sofisticada tecnologia faz dela uma célula de sobrevivência.

O gerente comercial de pós-venda da Volvo do Brasil, Reinaldo Serafim, destaca a importância desse tipo de serviço ser feito exclusivamente na rede de concessionárias Volvo. “Após uma eventual colisão, existe a opção de substituição da cabine, parte dela ou seu reparo. Só as concessionárias Volvo possuem ferramenta e capacidade técnica para dizer qual é a melhor opção em cada caso”, explica o executivo.

RESISTÊNCIA ESTRUTURAL. As cabines Volvo são feitas de aço estampado de alta performance. A resistência estrutural é um fator de segurança muito importante. Todos os aspectos do desenho da cabine, incluindo posicionamento de uma chapa em relação a outra, interagem para proporcionar a melhor proteção possível na eventualidade de uma colisão. Há muitos detalhes “invisíveis”, como o emprego de rebites – em vez de pontos de solda – em junções estratégicas. Permitem que a cabine “trabalhe”, movimentando-se em diversos sentidos durante a operação, sem ser danificada.

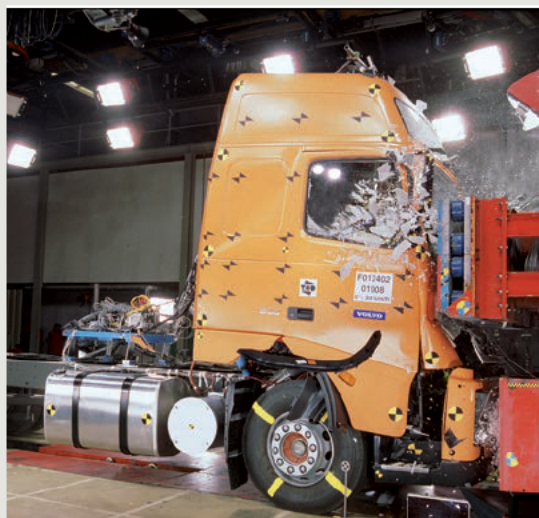
O desenho e a composição das chapas foram ela-

borados para oferecer um coeficiente de deformação eficaz. Existem traços aplicados em baixo relevo em pontos específicos para gerar deformações “programadas”. Essas ranhuras funcionam como áreas predefinidas de deformação e são desenhadas para absorver grande parte da energia do impacto de uma colisão e minimizar as avarias. Em caso de acidente, elas evitam deformações aleatórias, que poderiam atingir o motorista ou o passageiro.

PRECISÃO GEOMÉTRICA. A cabine Volvo possui desenho e geometria precisamente calculados nos mínimos detalhes. É o que garante o maior nível de eficiência e funcionalidade em todos os aspectos. Além dos testes em simuladores virtuais realizados com os softwares mais avançados, ainda na fase de projeto, ela também é submetida a testes práticos de resistência em regime de operação severa e aos famosos *crash-tests*, realizados em três estágios (leia mais no destaque).

O projeto da cabine tem número específico de pontos de solda. O material empregado, a intensidade da aplicação, o tamanho e a precisão da solda-ponto feita por robôs, na fábrica, simplesmente não podem ser reproduzidos em outro ambiente.

Para que a funcionalidade da célula de sobrevivência não seja comprometida, o recomendado é sempre realizar quaisquer reparos numa concessionária Volvo, pois só ali estão as ferramentas, peças e pessoal capacitado para realizar essas tarefas. ■



OS TRÊS ESTÁGIOS DO TESTE DE IMPACTO

O teste de impacto das cabines Volvo foi desenvolvido e refinado por décadas. São três estágios:

1. Primeiro, o teto da cabine é submetido a uma pressão de 15 toneladas.
2. Depois, um pêndulo cilíndrico é lançado contra a parte dianteira e superior esquerda da cabine.
3. Por último, o pêndulo, que pesa uma tonelada, é solto de uma altura de três metros sobre a parte traseira da cabine.

Ao final dos testes, o resultado da deformação não pode comprometer a área do motorista e demais passageiros. A cabine deve manter sua estrutura genuína, a função de uma célula de sobrevivência.

Cabines Volvo são projetadas e testadas com rigor. Reparos mal executados podem comprometer segurança



Crescer e se reinventar

Caminhões de maior capacidade, com Planos de Manutenção Ouro Volvo, mudam o rumo dos negócios da Estrela Grande, da Bahia



Os caminhões Volvo da Estrela Grande: eficiência, garantia e qualidade

A Volvo começou a fazer parte da vida da Estrela Grande, em Simões Filho, na região metropolitana de Salvador (BA), em um momento fundamental para o rumo dos negócios. Especializada no transporte de bebidas (água, suco, refrigerante, cerveja) dos fabricantes até o ponto de venda, a empresa foi obrigada a mudar sua estratégia de atuação a partir de 2010. Naquele ano, leis municipais proibiram a entrada nos limites urbanos de caminhões com mais de 3,5 toneladas. “Reestruturei todo o meu negócio. E a eficiência que os caminhões da família F da Volvo me proporcionaram foi muito importante para garantir a rentabilidade”, conta Marcus Vinícius Guedes

“ COM O TEMPO QUE GANHO SABENDO QUE O CAMINHÃO ESTÁ BEM CUIDADO PELA VOLVO, POSSO PENSAR NO MEU NEGÓCIO, PARA CRESCER AINDA MAIS

**MARCUS VINÍCIUS GUEDES E GUEDES,
SÓCIO-GERENTE DA TRANSPORTADORA ESTRELA GRANDE**

e Guedes, sócio-gerente da transportadora. Hoje o transporte das bebidas é feito pela Estrela Grande com uma frota de 10 caminhões pesados. Nas rodovias, transportam a partir de quatro fábricas para 10 centros de distribuição (CDs). Sete dos veículos são Volvo: dois FH 440 e cinco FM 370.

Quando Guedes percebeu que teria que mudar o foco do negócio, reduziu pela metade a frota de 30 caminhões pequenos que possuía para entrega urbana. Com o dinheiro da venda dos veículos, iniciou sua frota de pesados. “Meu forte era caminhão menor para rodar dentro da cidade, mas percebi que minha empresa iria morrer se não mudasse o perfil”, conta. Quando entrou no nicho de transporte de bebidas das fábricas para os CDs, Guedes procurou logo uma maneira de se diferenciar no mercado. Optou pela carreta trucada Volvo com uma carroceria que leva até 36 toneladas de carga. Com isso, otimizou o espaço e passou a transportar, ao invés de 24 paletes de bebidas, 28. “Esses quatro paletes a mais por viagem melhoraram o custo benefício tanto para o meu cliente quanto para mim.”

O FH e FM Volvo fazem o transporte nas rodovias e os 15 caminhões pequenos que Guedes manteve em sua frota entregam o produto ao ponto de venda final, dentro das cidades. Para esse trabalho, a empresa conta com uma equipe de 33 motoristas e cinco pessoas responsáveis pela administração.

PROGRAMA DE MANUTENÇÃO. O cumprimento do prazo para que não falte o produto no mercado é uma das principais preocupações da Estrela Grande. Por isso, assim que fez a compra de sua frota Volvo, Guedes fez questão de ter para todos os caminhões o Programa de Manutenção Ouro. “O Plano Ouro foi a melhor coisa que fiz nos últimos dez anos”, empolga-se o empresário. Ele conta que, com a manutenção preventiva, reduziu os custos com troca de peças, quebra de veículo, além de não precisar manter na empresa um funcionário dedicado exclusivamente a verificar a manutenção.

“Meus próprios motoristas são os gerentes de manutenção dos carros deles e vão à concessionária nos prazos corretos”, conta Guedes. A Estrela Grande é cliente da concessionária Gotemburgo e a equipe de Guedes normalmente leva os caminhões para manutenção (preventiva ou corretiva) nas unidades de Salvador e de Feira de Santana. “Com o tempo que ganho sabendo que o caminhão está bem cuidado pela Volvo, posso pensar no meu negócio, para crescer ainda mais.”

Crescer e se reinventar continua nos planos da Estrela Grande, que existe desde o ano 2000, sempre focada na logística do transporte de bebidas. Hoje os caminhões da frota da empresa rodam cerca de 100 mil km por mês, nas imediações de Simões Filho, Salvador, Feira de Santana, além do oeste da Bahia, transportando, em média, 90 mil caixas de refrigerante, cerveja, água e suco. Nas férias de verão, esse número cresce cerca de 30%. Agora Guedes pensa em começar a colocar em prática uma nova ideia, a de transporte de antenas para celulares. “É um novo ramo dentro da logística. E vou precisar dos caminhões da Volvo para me auxiliar de novo”, planeja o empresário. Seja na área de transporte de bebidas ou no novo ramo de negócio, Guedes decidiu que qualquer caminhão da sua frota terá cobertura completa do Plano Ouro Volvo. ■

Ideias brilhantes

Um sistema de iluminação eficiente é fundamental para a segurança do caminhão e contribui para a produtividade do motorista. Confira alguns dos recursos inteligentes de iluminação dos caminhões Volvo

TEXTO DAVID WILES

FOTOGRAFIA ROBIN OLSSON

FARÓIS DIANTEIROS

■ As lanternas em forma de V integradas aos faróis dianteiros permitem identificar, à noite, que é um caminhão Volvo que vem à sua frente. Essas luzes exclusivas tornam o veículo mais visível para os outros usuários da estrada em todas as condições de luminosidade.

■ Os refletores desempenham um papel importante nos faróis, difundindo e direcionando a luz para a área desejada na estrada. Refletores atuando em conjunto ou separadamente otimizam a iluminação, direcionando os feixes de acordo

com as necessidades. O resultado é a melhor visibilidade possível para o motorista.

■ Trocar as lâmpadas dos faróis era uma tarefa complexa e demorada. Agora não é mais. A Volvo desenvolveu uma nova solução: os faróis dianteiros possuem um mecanismo que permite acesso rápido e fácil a todas as lâmpadas. Assim, a troca pode ser feita em segundos. E com as luzes de xenônio de longa duração HID (High Intensity Discharge, Descarga de Alta Intensidade), a necessidade de troca de lâmpadas é rara.





LUZES TRASEIRAS

■ Em caminhões que operam em estradas irregulares ou em condições difíceis que geram muita vibração, um problema comum é a quebra de lâmpadas. A Volvo criou sistemas que oferecem proteção contra esse problema. Dependendo da configuração, as lanternas são isoladas com coxins de borracha ou montadas de modo que as vibrações sejam minimizadas e as lâmpadas tenham o período de vida útil mais longo possível.

■ Os acidentes em que um carro bate na traseira de um caminhão são responsáveis por cerca de 6% das fatalidades envolvendo veículos pesados, de acordo com pesquisas do Grupo

de Investigações de Acidentes da Volvo. Para melhorar a segurança nas estradas e reduzir esse tipo de acidente, a Volvo projetou as luzes de freio traseiras mais visíveis para os outros usuários da via. As luzes de alta intensidade, que podem ser claramente distinguidas das lanternas, ajudam os motoristas dos veículos que vêm atrás a perceberem que o caminhão está freando.

■ Se qualquer uma das luzes dianteiras ou traseiras do caminhão parar de funcionar, o motorista será alertado por uma luz de aviso no painel de instrumentos, para que o problema seja corrigido imediatamente.





Frescor no deserto

A importadora de frutas Sharbatly, na Arábia Saudita, tem como base de suas operações um princípio importante: a cadeia de transporte nunca deve ser interrompida. Caminhões Volvo e reboques frigoríficos avançados são a solução na luta contra o sol e o calor impiedoso do deserto

TEXTO CHRISTOFER ÅHMAN E PER GREHN
FOTOGRAFIA BRETT ELOFF

A Arábia Saudita é um extremo de condições climáticas. Para que os produtos da Sharbatly se mantenham frescos, os caminhões têm que funcionar perfeitamente, em seus mínimos detalhes



O sol lança seus primeiros raios entre os edifícios da segunda maior cidade da Arábia Saudita, Jeddah. Bem cedo, logo após as 8 horas, a temperatura já atinge 30 graus Celsius. A localização da cidade, à beira do Mar Vermelho, deixa o ar úmido.

“O calor não me incomoda, pois tenho ar-condicionado no caminhão”, diz Reynaldo Garcia, sorrindo, enquanto sobe na cabine do seu Volvo FH com motor de 13 litros e 440 cavalos. Ele dá partida no caminhão e o ar fresco que sai das aberturas é um alívio!

Reynaldo é motorista da Arabian Transportation Company Ltd, uma empresa associada da maior importadora de frutas e legumes da Arábia Saudita, Mohammed Abdallah Sharbatly Co. Ltd. Seu trabalho é transportar as cargas para todo o país. “Meu percurso mais longo é para Dammam. São 1.400 quilômetros, só de ida”, conta.

Dammam está situada no Golfo Pérsico e, para chegar lá, Reynaldo

tem que atravessar o país, dirigindo pela vasta paisagem desértica. As estradas são tão retas e longas como são quentes os raios do sol. Durante o verão, a temperatura na Arábia Saudita pode ultrapassar os 60 graus Celsius. “Isso não é problema. Desde que o caminhão funcione bem, as mercadorias não sofrem”, afirma o motorista.

SEU REBOQUE É EQUIPADO com um sistema avançado de refrigeração no qual a temperatura pode ser ajustada de acordo com o tipo de mercadoria que está sendo transportada. As bananas precisam de 13 graus Celsius, as maçãs precisam de dois graus, e as laranjas, de cinco graus. É fácil para Reynaldo Garcia ajustar a temperatura em um painel de controle.



MOHAMMED ABDALLAH SHARBATLY CO. LTD
 Fundação: 1933
 Número de funcionários: aproximadamente 1.500
 Matriz: Jeddah, Arábia Saudita
 Caminhões pesados na frota: a maioria Volvo FH com motor de 13 litros e 440 cv

“MEU PERCURSO MAIS LONGO É PARA DAMMAM. SÃO 1.400 QUILÔMETROS, EM UMA ÚNICA DIREÇÃO

REYNALDO GARCIA, MOTORISTA

› Transportar alimentos frescos em um país como a Arábia Saudita é um desafio. Porém, a Sharbatly tem a experiência e a especialização necessárias para dominar o clima quente. “Mantemos as frutas e os legumes frescos desde o país de origem. Os produtos são entregues em contêineres refrigerados que desembarcam no porto de Jeddah. Nossos caminhões coletam esses contêineres e os trazem para nossa câmara frigorífica, onde são descarregados. As frutas praticamente não sentem o clima quente”, explica Hashim M. Sharbatly, subgerente geral da Mohammed Abdallah Sharbatly Co. Ltd.

Junto com seus dois irmãos, Hashim M. Sharbatly é a terceira geração a administrar a empresa. Todos os anos, a Sharbatly importa cerca de 30 milhões de pacotes de frutas e legumes congelados – bananas das Filipinas, maçãs da Itália, França e Chile, peras do Chile e frutas cítricas do Egito. A lista de países onde as frutas e legumes da Sharbatly são cultivados é muito longa. O clima quente e seco dificulta o crescimento das frutas e legumes na Arábia Saudita. Por isso, a demanda é alta. Atualmente, a Sharbatly tem aproximadamente 1.500 funcionários. O objetivo da empresa é manter a alta qualidade: entregar frutas frescas e legumes congelados livres de qualquer adversidade. Portanto, o transporte tem que ser perfeito. “Vinte e oito anos atrás, decidimos comprar caminhões Volvo. Descobrimos que eles realmente davam conta do recado, eram seguros e duráveis, e tinham um alto valor de revenda. Foi por isso que decidimos pela marca”, afirma Hashim M. Sharbatly.

“No momento, a frota de caminhões da Arabian Transportation Company é composta por aproximadamente 350 caminhões leves e médios usados para distribuição diária, além de mais de 100 caminhões pesados. Setenta por cento deles são Volvo, sendo o modelo mais comum o Volvo FH com motor de 13 litros e 440 cavalos. Os caminhões mais recentes são equipados com I-Shift”, comenta Franco Negro, gerente da Arabian Transportation Company. “Os caminhões Volvo são perfeitamente projetados para atender aos requisitos exigidos nesta parte do mundo”, acrescenta Alberto Bianconi, gerente de transporte da Arabian Transportation Company. “Obviamente, durante o verão, é difícil transportar as frutas sem enfrentar problemas com a carga. É por isso que equipamos nossa frota com mais de 30 conjuntos com reboques refrigerados. Assim podemos transportar as frutas para qualquer lugar do país, sem alterar a qualidade original do produto”, acrescenta.

A Sharbatly tem uma relação estreita com a Zahid Tractor, a distribuidora da Volvo Trucks na Arábia Saudita. O Plano de Manutenção Ouro firmado entre as empresas é fundamental para a Sharbatly, pois os veículos não podem parar, senão as mercadorias ficam danificadas. “Nosso principal objetivo é garantir que os caminhões



As operações na oficina da Sharbatly em Jeddah são executadas por Danie Zaayman. A oficina usa somente Peças Genuínas Volvo, e os mecânicos foram treinados pela Volvo através da Zahid Tractor

ZAHID TRACTOR

O Grupo Zahid é uma importadora privada e a única distribuidora da Volvo Trucks na Arábia Saudita. A parceria entre a Volvo Trucks e a Zahid Tractor tem mais de 30 anos. Em 1998, foi fundada, em Jeddah, a Arabian Vehicles and Trucks Industry (AVI), uma joint-venture. A Volvo Trucks tem participação de 25% no mercado de caminhões pesados da Arábia Saudita.





Seifallah Sharbatly e Hashim Sharbatly no escritório central da Mohammed Abdallah Sharbatly. A empresa foi fundada pelo avô deles



REINO DA ARÁBIA SAUDITA

Capital: Riad

Área: 2,1 milhões de quilômetros quadrados

Número de habitantes: 29 milhões

Regime de governo: monarquia

Histórico: o país está situado na Península Arábica, entre o Mar Vermelho e o Golfo Pérsico. Foi aqui que começou o Islã; seus dois lugares mais sagrados, Meca e Medina, ficam nesse local.

Economia: o petróleo é o produto de exportação mais importante da Arábia Saudita. O país tem cerca de 25% dos recursos petrolíferos do mundo.

- estejam funcionando e rodando, para que a Sharbatly possa se concentrar na sua atividade principal e fornecer seus produtos dentro do prazo”, explica Nasser Bayram, da Zahid Tractor.

QUANDO A ZAHID TRACTOR FORNECE UM NOVO CAMINHÃO para a Sharbatly, ela se responsabiliza pela manutenção regular por cinco anos. A manutenção é feita por técnicos treinados pela Volvo, garantindo assim que funcionem sem problemas. Se algum caminhão da Sharbatly tiver problemas na estrada, os técnicos da equipe de serviço de campo da Zahid Tractor são enviados para realizar os reparos necessários no local.

Em Jeddah, a Sharbatly tem também sua própria oficina para fazer a manutenção dos caminhões mais antigos, que não estão mais cobertos pelo programa de manutenção. Há oficinas também em Dammam e na capital da Arábia Saudita, Riad. Danie Zaayman, o gerente da oficina, enxuga o suor do rosto e inspeciona o trabalho que está sendo realizado no sistema de lubrificação de um Volvo FH13. Apesar do clima inóspito, que algumas vezes força os motoristas a dirigir em tempestades de areia que castigam impiedosamente os veículos, Danie Zaayman ressalta que os caminhões Volvo suportam perfeitamente o clima implacável da Arábia Saudita. “Até o momento, não tivemos problemas com os Volvos. Temos caminhões com um milhão de quilômetros percorridos sem exigir nenhuma troca ou vistoria. Isso inclui o motor e a embreagem.”

A EQUIPE DE MECÂNICOS que trabalha nas oficinas da Sharbatly foi treinada no Centro de Desenvolvimento de Competências da Zahid Tractor. Danie Zaayman explica que eles usam somente Peças Genuínas Volvo. Na oficina, há um estoque das peças mais utilizadas, como pastilhas de freio e filtros. “Elas estão sempre disponíveis, e com qualidade; usar peças Volvo é a melhor opção.”

Danie Zaayman também é responsável por assegurar que os novos motoristas saibam dirigir os caminhões Volvo. Quando vê que os motoristas estão prontos, ele entra em contato com a Zahid Tractor, que faz uma avaliação final sobre habilidades e conhecimentos específicos para obter o melhor resultado dos caminhões Volvo.

Na rodovia de cinco faixas que atravessa Jeddah, Reynaldo Garcia dirige com tranquilidade e segurança. Essa estrada é uma das rotas de transporte mais importantes entre as cidades sagradas de Meca e Medina. O tráfego é intenso e os carros têm dificuldade para mudar de faixa, “criando” às vezes uma faixa que não existe.

“A CAUSA MAIS COMUM de um acidente entre um caminhão e um carro é o motorista do caminhão não ver o carro, quando ele se posiciona inesperadamente em um ponto cego”, declara Reynaldo Garcia, um dos muitos trabalhadores estrangeiros na Arábia Saudita, vindo das Filipinas. Nos últimos 12 anos, ele tem transportado as frutas da Sharbatly e é considerado um dos motoristas mais experientes da empresa. Reynaldo Garcia estaciona seu caminhão fora das câmaras frigoríficas da Sharbatly. “Na estrada, é importante manter cuidado e atenção com o que fazem os outros motoristas. As coisas geralmente funcionam bem”, diz ele com um sorriso.

Em breve, o reboque de Reynaldo Garcia estará carregado de frutas e ele começará a jornada de 1.400 quilômetros pelo deserto até chegar a Dammam. ■



Há um estoque das peças mais utilizadas. A equipe de mecânicos que trabalha nas oficinas da Sharbatly foi treinada no Centro de Desenvolvimento de Competências da Zahid Tractor para oferecer o melhor atendimento aos caminhões Volvo



Sempre um passo à frente

Quase 13 anos após sua inauguração, o Transmilenio, de Bogotá, um dos maiores BRTs do mundo, ainda é referência internacional como solução para o transporte público

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Considerado o mais moderno e avançado sistema de BRT do mundo, o Transmilenio, de Bogotá, Colômbia, não para de se modernizar e crescer para atender a demanda da cidade. A mais recente aquisição foi de 120 chassis biarticulados Volvo, encomendados pelo Consorcio Express S.A.S, operador que em 2011 já havia comprado outros 67 chassis articulados da marca.

O negócio, no valor de US\$ 25 milhões, “reforça a liderança absoluta da Volvo em ônibus para BRT, não só na Colômbia, mas em toda a América Latina, e demonstra a imbatível qualidade e adequação dos nossos veículos a esse tipo de sistema”, destaca Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. Com essa venda, a Volvo alcança 75% de participação no Transmilenio.

Metade dos veículos foi entregue em 2012 e o restante, em 2013. Os novos ônibus são do modelo B340M biarticulado, com capacidade para mais de 250 passageiros, e vão circular pelos eixos troncais da terceira fase de expansão do Transmilenio. Os eixos troncais são canaletas exclusivas para linhas expressas de ônibus de grande capacidade de transporte (articulados e biarticulados).

A incorporação dos ônibus ao sistema vai aumentar o número de linhas disponíveis e a capacidade de transporte. Os novos ônibus possuem tecnologia SCR, que atende às normas de emissões Euro 5, o que significa



O Transmilênio, em Bogotá. Mais 120 biarticulados Volvo se integram ao sistema que é referência mundial em transporte público de qualidade

“ O NEGÓCIO REFORÇA A LIDERANÇA ABSOLUTA DA VOLVO EM ÔNIBUS PARA BRT, NÃO SÓ NA COLÔMBIA, MAS EM TODA A AMÉRICA LATINA, E DEMONSTRA A IMBATÍVEL QUALIDADE E ADEQUAÇÃO DOS NOSSOS VEÍCULOS A ESSE TIPO DE SISTEMA

LUÍS CARLOS PIMENTA,
PRESIDENTE DA VOLVO BUS LATIN AMERICA

menos emissões e um ar mais limpo na cidade. “Os novos ônibus vão melhorar a qualidade do transporte e, consequentemente, a qualidade de vida da população de Bogotá”, enfatiza Pimenta.

HISTÓRIA. Quase treze anos após o início de operações, em janeiro de 2000, “o Transmilênio continua sendo uma referência mundial em BRT, por sua elevada capacidade e pelos benefícios que trouxe à população da cidade”, afirma Alexandre Selski, responsável pela operação da Volvo Buses na Colômbia.

Antes do Transmilênio, o transporte público em

Bogotá era desordenado e caótico, feito por milhares de pequenos ônibus que não apenas estavam além do limite de sua capacidade como também eram agentes poluidores da atmosfera, com elevado índice de emissões devido à quantidade e baixa qualidade.

Inspirada no pioneiro e bem-sucedido modelo de BRT de Curitiba, no Brasil, a prefeitura de Bogotá investiu no planejamento e construção de um sistema troncal inaugurado em dezembro de 2000. Assim como na capital paranaense, o sistema é baseado em corredores troncais com vias exclusivas para operação de ônibus de grande capacidade e ônibus alimentadores



que ligam os principais pontos às regiões intermediárias.

“A inauguração do sistema foi no último 18 de dezembro e, depois de 185 dias, tem 201 ônibus articulados circulando e que param em 37 estações. Percorrem em 12 minutos percursos que antes só podiam ser feitos em mais de uma hora. Na última medição, a velocidade média foi de 26 km por hora, quando menos de um ano atrás era de 12 quilômetros por hora”, escreveu na época o jornal local “El Tiempo”.

Além de contribuir para reduzir drasticamente os níveis de poluição atmosférica e sonora da cidade, o sistema logo conquistou a população, e novos investimentos foram feitos para acompanhar a evolução da demanda. A partir da implantação, a evolução foi surpreendente. Logo após ser inaugurado, o sistema transportava 800 mil passageiros por dia. Em 2006, já era 1,05 milhão. Três anos depois, 1,4 milhão e, hoje, aproximadamente 1,6 milhão de passageiros ao dia.

A partir de 2006 começou uma nova etapa de expansão e, em 2009, os primeiros ônibus biarticulados operavam nas vias exclusivas dos corredores troncais.

DESENVOLVIMENTO E MOBILIDADE. Em recente entrevista a um jornal local, o gerente geral do Transmilenio, Fernando Paez, disse que o maior desafio do sistema é que, “de tão eficiente, ele rapidamente conquistou a preferência da população, que passou a usá-lo demais, aumentando a demanda em um ritmo muito maior do que o esperado inicialmente”.

Entre os benefícios ele conta: “O primeiro destaque é a mudança na forma de prestação do serviço de transporte público. O Transmilenio impacta o desenvolvimento da cidade ao induzir o crescimento urbano, com geração de empreendimentos ao longo dos corredores troncais, como investimentos em habitação, shoppings, espaço público e, claro, uma melho-

“ O TRANSMILÊNIO
IMPACTA O DESENVOLVI-
MENTO DA CIDADE
AO INDUZIR O CRESCIMENTO
URBANO, COM GERAÇÃO DE
EMPREENHIMENTOS AO LONGO
DOS CORREDORES TRONCAIS,
COMO INVESTIMENTOS EM
HABITAÇÃO, SHOPPINGS,
ESPAÇO PÚBLICO E, CLARO,
UMA MELHORIA NO ASPECTO
DA CIDADE

FERNANDO PAEZ,
GERENTE GERAL DO TRANSMILÊNIO



Os ônibus Volvo garantem conforto e segurança aos motoristas e passageiros



Estacionamento de bicicletas, outra característica do Transmilenio



O Transmilenio trouxe ainda mobilidade a deficientes físicos, pessoas que antes não tinham acesso ao sistema de transporte



ria no aspecto da cidade”. “Ele também contribuiu para a cultura cívica. As pessoas viram que têm um sistema de transporte com pontos de parada fixos, serviços tecnologicamente programados e controlados, e passaram a apresentar uma forma diferente de comportamento. Trouxe ainda mobilidade a deficientes físicos, pessoas que antes não tinham acesso ao sistema de transporte”, observa Páez.

“O Transmilenio foi o primeiro projeto aprovado como mecanismo de desenvolvimento sustentável, pelas Nações Unidas. Hoje podemos vender certificados de redução de emissões e obter recursos que são reinvestidos em infraestrutura”, revela.

O SISTEMA HOJE. Desde sua inauguração, o sistema passou por três fases de ampliação que continua, segundo Páez, com novas frentes de expansão em andamento. Com a estrutura atual, que inclui mais de 80 quilômetros de vias exclusivas, ele acredita que pode atender até 2 milhões de passageiros ao dia, porém com investimentos adicionais.

Hoje o sistema, que começou com 200 ônibus, tem frota de mais de 1.300 ônibus de grande capacidade, entre articulados e biarticulados, além de mais de 550 ônibus convencionais que operam em linhas alimentadoras. “A Volvo já vendeu mais de 900 ônibus para o Transmilenio. É líder absoluta em participação no sistema”, destaca Alexandre Selski.

Uma das características singulares de Bogotá é o uso massivo de bicicletas. Estima-se que cerca de 5% dos deslocamentos da população sejam feitos com o veículo. Para acompanhar essa peculiaridade, o Transmilenio conta com grandes bicicletários nas estações terminais. Ali as pessoas deixam suas bicicletas para retirá-las ao final do dia ou ao retornarem do destino final para onde seguiram de ônibus.

O sistema tem 11 linhas em vias exclusivas que percorrem 115 estações ao

longo de 87 quilômetros, por onde trafegam os mais de 1.300 articulados e biarticulados. Todas as estações são elevadas, para embarques ao nível do piso dos ônibus, e com acesso para deficientes físicos. Possuem painéis eletrônicos informando os horários de chegada dos próximos ônibus. O sistema conta ainda com outras 90 rotas alimentadoras com 574 ônibus que percorrem 660 quilômetros que atendem 318 bairros.

As autoridades estimam que, após a introdução do sistema, em 15 anos deixarão de ser emitidas mais de 5 milhões de toneladas de CO₂ na atmosfera de Bogotá, além de se ter reduzido o nível de ruídos e também os acidentes de trânsito, que eram corriqueiros no transporte público local antes da introdução do Transmilenio.

O FUTURO. O grande desafio agora é a integração de todo o transporte da cidade com o Transmilenio. Para isso, está em andamento o projeto SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), em que os remanescentes pequenos ônibus poluidores sonoros e da atmosfera devem ser substituídos por novos ônibus modernos, confortáveis, seguros, silenciosos e com níveis de emissões compatíveis com padrões internacionais. Vão alimentar e integrar o Transmilenio. Além desse projeto, iniciativas com ônibus híbridos Volvo estão em estudo pelo bem-estar da população de Bogotá, com substanciais reduções de emissão de poluentes. ■

Espaço único

Nórdica Veículos tem a primeira concessionária do Brasil exclusiva para atendimento aos ônibus Volvo

TEXTO ADRIANA TAQUES MUSSI ENDRES

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

O aumento da frota de ônibus Volvo de Curitiba e região metropolitana e o início de circulação dos veículos híbridos fizeram com que a Nórdica Veículos tomasse uma decisão inédita entre todas as concessionárias da marca no país: abrir uma unidade exclusiva para o atendimento a ônibus. “Fizemos uma grande venda de ônibus em Curitiba e, com isso, o trabalho quintuplicou. Também há os híbridos, com tecnologia específica, e o aumento do tamanho dos carros biarticulados da cidade, o que exige um pátio muito maior”, explica o diretor da Nórdica, Paulo Pizani.

Com 25 funcionários exclusivos, a Nórdica Ônibus completou em janeiro dois meses. Equipe e estrutura estão preparadas para o atendimento com qualidade e comodidade da frota de 853 ônibus Volvo que circulam na capital paranaense. Desses, 150 são carros que rodam na região metropolitana e 703 (dos quais 30 híbridos, movidos a óleo diesel e a energia elétrica) em Curitiba.

Do total de ônibus Volvo circulando na cidade, 500 foram vendidos pela Nórdica entre 2011 e 2012, incluindo os híbridos. A Nórdica já possuía, dentro das suas instalações, áreas separadas para atendimento de caminhões e de ônibus. Mas, após o aumento da frota de ônibus, a estrutura precisou crescer. “Eram mais coletivos chegando ao mesmo tempo, com tamanhos bem maiores, o que exigia mais espaço”, lembra Pizani. Os ônibus urbanos, que no passado tinham de 10 m a 12 m de comprimento, hoje, com os articulados e biarticulados, ficam entre 18 m e 28 m, uma diferença significativa no espaço ocupado no pátio da concessionária.

“Com a nova concessionária, estamos reforçando nosso compromisso de oferecer soluções completas e únicas aos empresários de transporte de passageiros”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. A Nórdica Ônibus fica em um terreno de 35,6 mil m² próximo à matriz da Nórdica Veículos, na CIC (Cidade Industrial de Curitiba). A partir do momento em que a empresa encontrou o terreno para a construção das novas instalações, a equipe da Volvo participou de todo o processo de concepção da área de ônibus. “Foi um passo muito importante a mesma rede de concessionárias criar soluções específicas para atendimento ao negócio de ônibus. A tendência daqui pra frente é todo mundo pensar nessa alternativa”, comenta o diretor de desenvolvimento de concessionárias do Grupo Volvo América Latina, Carlos Pacheco.





Oficina da Nórdica Ônibus: capacidade para atender 33 veículos simultaneamente



“ A NÓRDICA ÔNIBUS TEM 11 ESTAÇÕES DE TRABALHO COM 40 METROS DE COMPRIMENTO CADA E CAPACIDADE PARA ATENDER ATÉ 33 VEÍCULOS SIMULTANEAMENTE

Concessionárias Volvo de outros estados, como Minas Gerais, São Paulo e Amazonas, também criaram soluções personalizadas para atendimento aos frotistas de ônibus. Um exemplo são as oficinas móveis, que têm equipes dedicadas e que vão até as garagens das empresas para fazer a manutenção dos veículos. “Essa é outra boa opção de atendimento para o cliente ônibus”, ressalta Pacheco. “Em Curitiba, o parque veicular urbano muito grande e a facilidade de deslocamento justificava a abertura de uma concessionária exclusiva”. De qualquer forma, para os serviços e demandas de média complexidade, a Nórdica mantém ainda três oficinas móveis, o Nórdica Express, que vai até a garagem dos transportadores.

O NOVO ESPAÇO. Com investimento de R\$ 3,8 milhões, a Nórdica Ônibus conta, em seus 4,2 mil m² de área construída, com toda a estrutura de peças, ferramentas especiais, estacionamento, pátio de manobra. São 11 estações de trabalho com 40 metros de comprimento cada e capacidade para atender até 33 veículos simultaneamente. As oficinas são modernas e equipadas

com um conjunto de elevadores para suspender ônibus, inclusive articulados e biarticulados. Oferece melhor visualização da parte mecânica do chassi e melhor ergonomia para o trabalho. Outro diferencial é uma oficina exclusiva para os ônibus híbridos.

Os funcionários são treinados para o atendimento aos ônibus articulados e biarticulados e, agora, aos híbridos, os chamados “hibribus”. Os 30 ônibus híbridos da Volvo que circulam até agora em Curitiba têm o Plano de Manutenção Ouro, com 100% de manutenção preventiva. “Isso exige uma estrutura dedicada e independente, porque a mecânica desses veículos é totalmente diferente”, explica o diretor da Nórdica, Paulo Pizani. No caso dos hibribus, está incluída no Plano Ouro inclusive a bateria que gera energia para os veículos.

Com a nova concessionária em plena operação, a intenção, agora, é que os frotistas de veículos convencionais também usem o Programa de Manutenção Ouro. “Assim, trabalhamos na manutenção preventiva, não apenas nas revisões e na manutenção corretiva”, afirma Pizani. A nova concessionária fica na Rua Mário Dymas, 801, Contorno Sul, no km 598 da BR 376. ■

Duas décadas de respeito

Em 2013, o Consórcio Volvo completa 20 anos de bons números, aprovação e apreço dos transportadores.

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS ITO CORNELSEN

O Consórcio Volvo nasceu no início nos anos 80, como o primeiro consórcio de caminhões ligado à indústria. Nessa época era administrado por uma empresa independente. Em 1993, há 20 anos, foi incorporado aos negócios da marca. Ao lado do Banco Volvo, daria origem à Volvo Financial Services, que conta ainda com a Volvo Corretora de Seguros.

Com planos para todos os produtos da marca, entre caminhões, ônibus e equipamentos de construção, o Consórcio Volvo tem bons motivos para comemorar suas duas décadas em atuação. “Até agora, vendemos mais de 35 mil cotas, contemplando mais de 25 mil clientes e movimentamos cerca de R\$ 5 bilhões em créditos”, diz Márcio Pedroso, presidente da Volvo Financial Services América Latina.

Números tão expressivos têm como base uma série de vantagens oferecidas aos transportadores, como 1) prazos longos para pagamento, uma vez que o consórcio oferece planos de até 100 meses com vantagens e garantias exclusivas, incluindo parcelas reduzidas até a contemplação e melhor taxa de administração do mercado; 2) contemplações por lance e sorteio; 3)

carta de crédito atualizada; 4) grupos com 300 participantes e 5) garantia da marca Volvo, que está há mais de 80 anos no mercado mundial.

“Sem dúvida, o Consórcio Volvo vem ajudando muitos clientes a realizarem seus sonhos. Com esse leque de vantagens, como parcelas menores, o cliente consegue manter um bom fluxo de caixa para desenvolver o seu negócio e construir o seu patrimônio. O consórcio também é um grande aliado para o planejamento de médio e longo prazo, mostrando-se como uma importante ferramenta para planejar o futuro”, enfatiza Valter Viapiana, gerente comercial e de marketing da Volvo Financial Services. “Outra vantagem é que o cliente consolida um histórico de crédito no mercado financeiro, o que permite a ele acesso a outras formas de crédito”, ressalta.

Para a companhia, o consórcio também é uma



Transmissão de assembleia do Consórcio Volvo. Momento aguardado mensalmente com expectativa por transportadores e concessionárias da marca

opção importante nos negócios. É uma ferramenta de prospecção de novos clientes que permite aumentar a venda de produtos e assegura a manutenção de um fluxo constante de entregas mesmo em períodos de crise econômica. Além disso, pela confiança e qualidade dos serviços oferecidos, o consórcio fortalece o relacionamento com os frotistas.

MOTIVADOR DE ENCONTROS. As assembleias do Consórcio Volvo são realizadas mensalmente e transmitidas via satélite e via internet para toda a rede de concessionárias e todos os consorciados interessados em assisti-la diretamente de seus computadores. Eventos que acabam se transformando em motivadores de encontros com frotistas e contribuem para a manutenção da qualidade do relacionamento da marca com seus usuários.

Sempre que pode, Altemiro Sigrist, sócio majoritário da Transpallet Transporte e Logística Ltda., de Guarulhos (SP), assiste as assembleias.

“Acompanho quando estou muito interessado em ser sorteado ou pretendo dar um lance. Mas mesmo se não estiver com nenhuma dessas duas intenções, gosto de ver, pois é sempre um momento interessante de se acompanhar, principalmente quando vamos assistir na concessionária”, afirma. Especializada no transporte aduaneiro, a Transpallet está há 22 anos no mercado, quase o mesmo tempo que se tornou cliente Volvo. “Cerca de 40% da nossa frota atual de 186 veículos é da marca Volvo. E, desse total Volvo, 60% foram adquiridos pelo Consórcio Volvo”, destaca. “Além de gostarmos e confiarmos muito na marca, o Consórcio Volvo oferece outras vantagens, como boas condições de pagamento, taxa de administração baixa e facilidade para retirada do veículo.”

Alfredo Rachid, proprietário da empresa Rachid e

“AS VANTAGENS QUE VEJO NO CONSÓRCIO VOLVO SÃO A FACILIDADE PARA AQUISIÇÃO DOS VEÍCULOS, A CONFIANÇA NA EMPRESA E O EXCELENTE RELACIONAMENTO COM A CONCESSIONÁRIA. SEM DÚVIDA, TUDO ISSO JUNTO ESTÁ FAZENDO A DIFERENÇA PARA O SUCESSO DA MINHA EMPRESA

ALFREDO RACHID, PROPRIETÁRIO DA EMPRESA RACHID E RACHID

Rachid, em Curitiba (PR), também foi contemplado várias vezes no Consórcio Volvo. “Da minha atual frota de seis veículos, metade é Volvo e adquirida pelo consórcio”, enfatiza. Com uma equipe de 25 funcionários, a Rachid e Rachid atua no transporte de hortifrutigranjeiros nos estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo e Minas Gerais, além do Paraná. “As vantagens que vejo no Consórcio Volvo são a facilidade para aquisição dos veículos, a confiança na empresa e o excelente relacionamento com a concessionária. Sem dúvida, tudo isso junto está fazendo a diferença para o sucesso da minha empresa”, acrescenta.

Dados de 2010 mostram que o sistema de consórcios reúne mais de 5 milhões de participantes, que movimentam aproximadamente R\$ 45 bilhões ao ano, cerca de 1,5% do PIB brasileiro. Segundo a ABAC (Associação Brasileira das Administradoras de Consórcio), as vendas de novas cotas de consórcio vêm aumentando e sinalizam o contínuo interesse do brasileiro pelo consumo responsável, pelo planejamento financeiro. E com consciência de que o consórcio nada mais é que uma poupança com objetivo definido, ideal para quem, de forma econômica, quer formar ou ampliar seu patrimônio. ■

O motorista em primeiro lugar...

“O motorista é sempre nosso foco principal”, afirma Roger Brorsson, gerente de produtos da Volvo Trucks. Para criar veículos que atendam às necessidades desses profissionais, a Volvo reúne contribuições dos motoristas em todas as etapas do processo de desenvolvimento dos caminhões, desde a fase de design até os testes de campo antes do lançamento

TEXTO DAVID WILES

ILUSTRAÇÃO KJELL THORSSON

DESEMPENHO

É por levar em conta a opinião de quem mais entende de caminhão – o motorista – que a Volvo é reconhecida como fabricante de veículos que têm bom desempenho e são fáceis de dirigir. “Um caminhão com bom desempenho permite que o motorista centre a atenção no tráfego e no ambiente ao redor, contribuindo para que dirija melhor”, enfatiza Roger Brorsson.

Ao longo dos anos, a Volvo incorporou uma vasta gama de tecnologias e soluções para criar as características de desempenho ideais exigidas pelos motoristas e adaptadas a um trabalho específico, quer seja veículos de construção, distribuição pela cidade ou uso em rodovias.

Os freios antibloqueio, as barras estabilizadoras, a suspensão por molas e os amortecedores contribuem para criar as características de desempenho ideais em um caminhão Volvo. O Sistema Eletrônico de Frenagem (EBS) e a tecnologia de freio a disco proporcionam alto grau de segurança na hora de parar o veículo. O Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP) ajuda o motorista, antecipando-se caso o caminhão esteja prestes a perder o controle e derrapar ou capotar na estrada. Os sensores do caminhão medem o ângulo de inclinação, a aceleração lateral e a posição do volante. Uma unidade central monitora as leituras e os freios são ativados em uma ou mais rodas, conforme a necessidade. Ao mesmo tempo, o torque do motor é reduzido a fim de diminuir a velocidade até a retomada do equilíbrio.



“ AO LONGO DE VÁRIOS ANOS DE PESQUISAS COM OS MOTORISTAS, APRENDEMOS O QUE É IMPORTANTE PARA ELES

ROGER BRORSSON, GERENTE DE PRODUTOS DA VOLVO TRUCKS





... depois o caminhão

VISIBILIDADE

O motorista do caminhão precisa de boa visibilidade para identificar e evitar situações perigosas. "Como motorista de caminhão, ele tem a grande responsabilidade de zelar pelos usuários desprotegidos na estrada, como pedestres, ciclistas ou motociclistas", diz Roger Brorsson. "Portanto, a capacidade do motorista de ver tudo o que está à sua volta é o nosso principal pensamento quando desenvolvemos os veículos."

As cabines Volvo são projetadas para oferecer máxima visibilidade ao redor. Elas contam com grandes áreas envidraçadas, limpadores de para-brisa eficazes e grandes retrovisores com espelhos laterais que minimizam os pontos cegos. A tecnologia de controle de mudança de pista da Volvo, ativada pelo indicador de seta, monitora o ponto cego ao lado do motorista e o alerta por meio de luzes e avisos sonoros se surgir um veículo ao lado.



ESPAÇO

A cabine do caminhão é, para muitos motoristas, sua casa na estrada, e a Volvo investe fortemente para saber o que os motoristas esperam do ambiente interno da cabine. "Queremos oferecer uma boa ergonomia para trabalhar, além de facilidade para se mover dentro da cabine e uma área de descanso confortável e bem planejada", salienta Roger Brorsson. "Após vários anos de pesquisas com os motoristas, aprendemos o que é importante para eles. Oferecemos a cabine padrão, a cabine Globetrotter e a cabine Globetrotter XL, permitindo aos condutores encontrar o caminhão ideal para cada tipo de trabalho. Eles terão bastante espaço, como precisam."

Os assentos são, evidentemente, fundamentais e podem ser ajustados perfeitamente nos mínimos detalhes, enquanto as várias opções de cama proporcionam um bom sono à noite e um motorista relaxado, seguro e eficiente no dia seguinte.

A coluna de direção é totalmente ajustável, podendo ser facilmente movida para cima e para fora, a fim de facilitar a entrada e saída da cabine. A alavanca da caixa automatizada I-Shift é afixada no assento, facilitando o alcance das mãos enquanto o motorista dirige, e não fica no caminho quando o motorista vai para a área de descanso, resultando em melhor acesso e movimentação se comparada a uma alavanca de câmbio convencional.

PAINEL DE INSTRUMENTOS

O painel de instrumentos deve fornecer ao motorista informações importantes sobre o veículo e os controles para operá-lo, sem distraí-lo ou obstruir sua visibilidade. "Desenvolvemos painéis de instrumentos ergonômicos, lógicos e práticos", diz Roger Brorsson.

O painel é curvado para evitar reflexos e proporcionar uma visão geral clara sem necessidade de movimentação ou inclinação do motorista para ler um comando ou tocar um botão. "Nossos botões são grandes e fáceis de operar, e estão situados nos lugares mais convenientes. Os mais usados são os mais fáceis de acessar", enfatiza Brorsson.

Um display personalizado permite que o motorista selecione quais informações deseja ver, enquanto as informações sobre temperatura do óleo, por exemplo, são apresentadas somente quando há algum problema. "Em condições normais, o motorista pode se concentrar na direção", afirma Brorsson. "Pode-se dizer que nossos painéis de instrumento atuais são inteligentes; o motorista vê somente o que precisa ou quer ver."

O armazenamento de itens como moedas, canetas, garrafas d'água e telefones celulares foi aprimorado conforme solicitado pelos motoristas.





À frente da máquina

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Novo presidente da Volvo Construction Equipment Latin America diz quais seus planos frente à marca que cresce sem parar

Afrânio Chueire assumiu no final de 2012 o cargo de presidente da Volvo Construction Equipment Latin America. Chueire está na Volvo CE desde 2000, quando assumiu o cargo de CFO (Chief Financial Officer – Diretor Financeiro). Engenheiro civil de formação, o novo presidente tem larga experiência no setor

industrial. Nesta entrevista à Eu Rodo, ele fala sobre o presente e o futuro da Volvo CE Latin America, que vem apresentando um crescimento contínuo há mais de 10 anos e é um dos principais provedores de máquinas do Brasil.

EU RODO - A América Latina tem ocupado lugar de destaque diante de uma economia mundial cautelosa com a crise na Europa. Como isso se reflete nos negócios de equipamentos de construção?

AFRÂNIO - Realmente existe uma preocupação forte com a economia mundial, principalmente no que diz respeito à Europa. Já a América Latina como um todo e alguns países da Ásia estão sofrendo menos essas atribulações econômicas atuais e, com isso, estão sendo alvo de grupos que buscam novas oportunidades de investimento.

E, com certeza, nós temos essas oportunidades, uma delas diz respeito aos investimentos em infraestrutura. O próprio governo brasileiro está se movimentando para suprir uma carência antiga no que se refere a isso. Para se ter uma ideia, por aqui se investe apenas 2% do Produto



“ UM PONTO BASTANTE IMPORTANTE DIZ RESPEITO AOS SERVIÇOS OFERECIDOS. SEM DÚVIDA, ESSA DOBRADINHA ENTRE UM MIX INTERESSANTE DE PRODUTOS E OS SERVIÇOS DE ALTA QUALIDADE É A CHAVE DO NOSSO NEGÓCIO. SABEMOS QUE O CLIENTE SEMPRE REALIZA SUA SEGUNDA COMPRA COM QUEM OFERECEU BONS SERVIÇOS NA PRIMEIRA

AFRÂNIO CHUEIRE, PRESIDENTE DA VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT LATIN AMERICA

Interno Bruto (PIB) em infraestrutura, quando o ideal deveria ser, ao menos, o dobro disso. Em uma iniciativa recente, o governo criou o Programa de Investimento em Logística, que conta com um investimento total de mais de R\$ 130 bilhões, sendo R\$ 79,5 bilhões num prazo de cinco anos. A meta é restabelecer a capacidade de planejamento integrado do sistema de transporte; promover a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos e articular com as cadeias produtivas. Tudo coordenado pela também recém-criada EPL (Empresa de Planejamento e Logística). E, o mais importante, trata-se de um programa aberto à iniciativa privada. O que nos deixa otimistas não só em nosso segmento, mas em relação ao Brasil como um todo.

Aliás, outros países da América Latina, como Peru e Colômbia, também contam com iniciativas semelhantes a essa. Em países como a Argentina, Colômbia e Chile, outro segmento bastante forte é a mineração

EU RODO - No Brasil, as obras da Copa do Mundo, Olimpíadas e outras de infraestrutura têm demandado máquinas. Como isso está se refletindo nos negócios Volvo?

AFRÂNIO - Temos participado ativamente de Norte a Sul do país de toda movimentação ligada a esses grandes eventos que acontecerão em breve

no Brasil. Dois exemplos mais “clássicos” são nossa participação na reestruturação do estádio do Maracanã, no Rio de Janeiro, na qual marcamos presença com escavadeiras de esteiras e escavadeiras compactas. Já nas obras de melhoria do Aeroporto Internacional Afonso Pena, a 18 quilômetros de Curitiba, a empresa responsável pela execução da obra adquiriu escavadeiras, rolos compactadores, retroescavadeira, minicarregadeira, pá carregadeira e motoniveladoras da marca Volvo. A própria rede de distribuidores também passou a sentir esses reflexos e se preparar para atender à demanda desses eventos mundiais em solo brasileiro.

EU RODO - E depois da Copa e das Olimpíadas, temos um cenário sustentável?

AFRÂNIO - Sim, temos um cenário sustentável até porque já estamos experimentando um cenário crescente de vendas, independentemente desses dois eventos. Claro que, como houve um forte crescimento nos últimos 8, 10 anos, não podemos contar com um crescimento tão acentuado a médio prazo. Para se ter uma ideia, há cerca de 8 anos, o segmento comercializava cerca de 7 mil máquinas/ano, hoje são cerca de 28 mil. Mas mesmo que o crescimento seja conservador daqui para frente, ainda será muito bom para todos nós. Além do mais, toda essa movimentação traz um efeito cascata, desenvolvendo atividades paralelas, que dão suporte a todas essas obras. Lembrando também que o próprio governo está se movimentando.

EU RODO - Nos últimos anos, a Volvo diversificou para crescer, com equipamentos compactos e outros. Quais os próximos passos dessa estratégia?

AFRÂNIO - Em primeiro lugar, queremos consolidar o que já conquistamos e queremos crescer mais na linha de compactos, especificamente em relação a escavadeiras e minicarregadeiras. Crescimento esperado também em relação aos nossos novos modelos de escavadeiras, carregadeiras e motoniveladoras.

Mas, além de todo esse mix de produtos que oferecemos, temos ainda novos espaços para trabalhar, com ênfase em pavimentação e compactação. Na linha de pavimentação, especificamente, pensamos em aumentar nosso portfólio global, aumentando a oferta para nossos clientes latino-americanos. Também anunciamos a produção no Brasil das escavadeiras SDLG, marca que pertence ao Grupo Volvo e tem como proposta a comercialização de equipamentos robustos e com tecnologia simplificada. Outro ponto bastante importante diz respeito aos serviços oferecidos. Sem dúvida, essa dobradinha entre um mix interessante de produtos e os serviços de alta qualidade é a chave do nosso negócio. Sabemos que o cliente sempre realiza sua segunda compra com quem ofereceu bons serviços na primeira.

EU RODO - Uma das razões do sucesso recente da Volvo é o fortalecimento da rede de distribuidores. Quais seus planos para a rede?

AFRÂNIO - Temos grande interesse no desenvolvimento da rede e estamos direcionando esforços e recursos para que isso ocorra. Um dos exemplos desses esforços é o deslocamento de recursos internos e a criação da área de Dealer Development dentro da Volvo CE, com plano estratégico voltado especificamente ao atendimento das necessidades da rede. Queremos uma rede cada vez mais forte e ainda mais capacitada para atender os nossos clientes.

EU RODO - A Volvo CE Latin America cresceu muito nos últimos 10 anos, o que ainda falta para a companhia conquistar aqui?

AFRÂNIO - O principal objetivo é aumentar ainda mais a nossa participação de mercado. Para isso, contamos com estratégias como a introdução de produtos que ainda não temos aqui no mercado latino-americano e a consolidação da rede de distribuidores, conforme abordamos acima. Em resumo, já conquistamos muito, mas queremos e podemos conquistar ainda mais. ■

Seminovos com selo Volvo

Com equipamentos de construção seminovos certificados pela Volvo, mercado ganha máquinas com selo de qualidade e garantia de fábrica

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Escavadeira seminova Volvo
em operação no MS.
Garantia de seis meses agradou
à Construtora Alvorada





Em uma economia com o setor de construção aquecido e investimentos programados para setores de infraestrutura como energia, transporte e mobilidade urbana, o segmento de equipamentos de construção vive um dos melhores momentos em toda sua história no Brasil.

O país tem uma característica singular nesse mercado em relação aos demais países da América Latina. Aqui é grande a restrição para importar equipamentos usados. “E esse é um segmento de mercado importante, que há alguns anos movimentava um volume muito maior que o de equipamentos novos”, observa Luciano Suetugo, de Rental & Remarketing da Volvo Construction Equipment Latin America. “Hoje é difícil quantificar o tamanho desse mercado de máquinas usadas, já que quase não há importação. Os equipamentos comercializados no Brasil foram ‘produzidos aqui’”, declara Suetugo. Ele arrisca dizer que o subsídio ao crédito do programa PSI-FI-NAME para equipamentos novos pode ter reduzido a participação dos usados no mercado. “Mas, ainda sim, segue sendo um segmento muito aquecido e com demanda crescente”, completa.

Para oferecer equipamentos de qualidade também em usados, a Volvo Construction Equipment lança o programa “Volvo Approved Used – Seminovos Certificados Volvo”, em que oferece equipamentos usados certificados pela fábrica e com garantia de seis meses.

Para receber o certificado, o equipamento passa por uma rigorosa revisão, que segue critérios definidos pela fábrica. É feita a troca de óleos e filtros e são substituídos componentes que não estiverem em conformidade com os padrões exigidos pela fábrica.

“Dos pneus ou material rodante até os principais componentes, tudo é cuidadosamente verificado para assegurar que o produto estará pronto para a operação”, ressalta Suetugo. “Ao adquirir o produto, o cliente recebe um certificado com o termo de garantia de seis meses sem limite de horas, um diferencial da Volvo CE no mercado”, acrescenta.

O executivo explica que a maior parte dos equipamentos oferecidos no programa é original da frota de Rental da Volvo Construction Equipment. São equipamentos que, desde novos, e durante todo o período em que estiveram locados, sua manutenção foi realizada exclusivamente pelos distribuidores da Volvo CE. Assim, trazem a garantia de procedência e só contêm peças e componentes originais. “Os produtos da Volvo CE são reconhecidos no mercado por sua qualidade, economia e durabilidade de seus componentes. Queremos que nossos clientes possam continuar contando com essas vantagens ao adquirir um equipamento seminovo da marca”, destaca.

A CERTIFICAÇÃO DE EQUIPAMENTOS seminovos Volvo é uma prática da marca em todo o mundo e segue critérios globais definidos pela Volvo Construction Equipment. Significa que o produto com o selo “Volvo Approved Used – Seminovos Certificados Volvo” vendido em todo o Brasil tem o mesmo padrão de qualidade de uma máquina seminova sueca, alemã ou italiana, por exemplo, certificada pela Volvo naqueles países.

Os “Seminovos Certificados Volvo” podem ser encontrados pela internet, no endereço <http://www.volvoce.com/usadosbr>, e exclusivamente na rede de distribuidores da marca em todo o país. ■

A FAMÍLIA CRESCE

COM SEMINOVOS CERTIFICADOS VOLVO, CONSTRUTORA ALVORADA AMPLIA A FROTA DA MARCA

A Construtora Alvorada, de Paranaíba, Mato Grosso do Sul, foi uma das primeiras a optar pelos Seminovos Certificados Volvo. Adquiriu sua primeira escavadeira EC 210 BLC Prime em outubro de 2012. “Eu tinha uma necessidade imediata e encontrei nessa máquina uma opção interessante pelo preço e gostei muito da garantia de seis meses sem limite de horas”, relata o diretor Rafael Antonio Giroto.

O equipamento opera na escavação em áreas de construção de um trevo em uma das rodovias da região e é o mais novo membro da família Volvo na empresa, que conta com uma pá carregadeira e uma motoniveladora da marca, adquiridos há cerca de um ano. “A experiência positiva com os outros produtos da marca também contribuiu para a decisão de compra”, diz o empresário.

Sem atraso e com imponente

Para entregas pontuais às mais de 1.000 lojas de materiais de construção que atende em todo o Mato Grosso do Sul, a Mécari Distribuidora confia em seus caminhões Volvo VM

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A Mécari Distribuidora, de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, é uma das maiores distribuidoras de material de construção do estado. Oferece mais de 3.500 itens de mais de 100 fornecedores e representa grandes marcas do segmento. Sua equipe de televendas e vendedores externos atende mais de 1.000 clientes ativos, lojas e revendedores de materiais de construção de todos os 79 municípios do Mato Grosso do Sul.

É uma empresa jovem e moderna, com foco nítido em qualidade, desde princípios éticos e cuidado com o meio ambiente até as instalações e a pontualidade nas entregas. “Em respeito e compromisso com nossos clientes, não atendemos consumidores finais, pessoa física, jurídica ou mesmo construtoras. Preferimos ser distribuidores e fazer isso com excelência”, destaca Neodi Vicari, diretor e proprietário da Mécari.

Um importante traço de modernidade é a preocupação com o meio ambiente, que a empresa pratica e estimula seus parceiros. “Não se trata apenas de cumprir a legislação ambiental. Ser ecologicamente correto é bom para todos, para o nosso futuro”, acrescenta Vicari. Assim, a Mécari não hesitou em comprar caminhões Euro 5 nas compras de 2012.

Para entregar as encomendas, a empresa movimentou em média 2.500 toneladas mensais de mercadorias, em trajetos que variam de entregas na capital até viagens de 1.200 quilômetros (ida e volta). Toda a logística de transporte é feita com frota própria. Frota 100% Volvo na faixa de pesados e semipesados, com 11 semipesados VM e dois FH. Os pesados da linha F – rodotrens sider de 9 eixos – fazem exclusivamente o transporte dos produtos adquiridos dos fornecedores, basicamente em São Bernardo do Campo e arredores, em São Paulo.

Aos caminhões Volvo VM rígidos com carrocerias do tipo sider cabe a tarefa de entregar com pontualidade as mercadorias em todo o Estado. “Nos trajetos mais curtos a operação é basicamente bate e volta, com retorno no mesmo dia. Nas viagens mais longas, que totalizam 1.000 ou 1.200 quilômetros entre ida e volta, os motoristas dormem no destino final e voltam após concluir as entregas”, explica o empresário.



Volvo da Mécari, no Centro de Distribuição da empresa no Mato Grosso do Sul: 2.500 toneladas mensais de mercadorias

A MÉCARI usa os planos de manutenção Volvo. O serviço é feito nas concessionárias da marca. Toda a frota é rastreada. Em suas últimas aquisições, a Mécari optou pelo Dynafleet, serviço da Volvo que acompanha a performance do veículo e do motorista, tudo pela internet.

Os caminhões possuem ar-condicionado, para conforto e segurança dos motoristas. O conforto, aliás, tem peso forte entre as razões da escolha da marca para padronizar a frota de semipesados. “O VM é o melhor em conforto, preferido pelos motoristas e, também, um caminhão bonito, imponente, o que contribui fortemente para a boa imagem da empresa”, ressalta o empresário.

“É um caminhão econômico e robusto que não dá oficina – prossegue – e que os motoristas gostam também por causa do bom motor: não fica atrás de



Mécari opera modelos FH em rota até o Sudeste e VM para trajetos de distribuição local

ninguém na estrada”, completa. Após adquirir os modelos Euro 5, Vicari optou por abastecer também os modelos anteriores com o combustível S50. “Temos tanque de combustível com bomba própria, na empresa. Acredito que com o uso de um combustível de melhor qualidade vou obter melhores resultados também nos demais veículos, não apenas em consumo, mas também com menor desgaste e maior durabilidade dos componentes”, avalia. “Apostamos no Euro 5 sem receio. É natural que haja alguma resistência no começo, mas quem opera com transporte logo perceberá que é melhor para todos”, completa.

Com essa visão arrojada e foco em qualidade, a Mécari só colhe bons resultados. A empresa cresce a taxas de 30% a 40% nos últimos anos e 35% ao final de 2012. “E esperamos manter esse ritmo nos próximos anos”, revela. ■

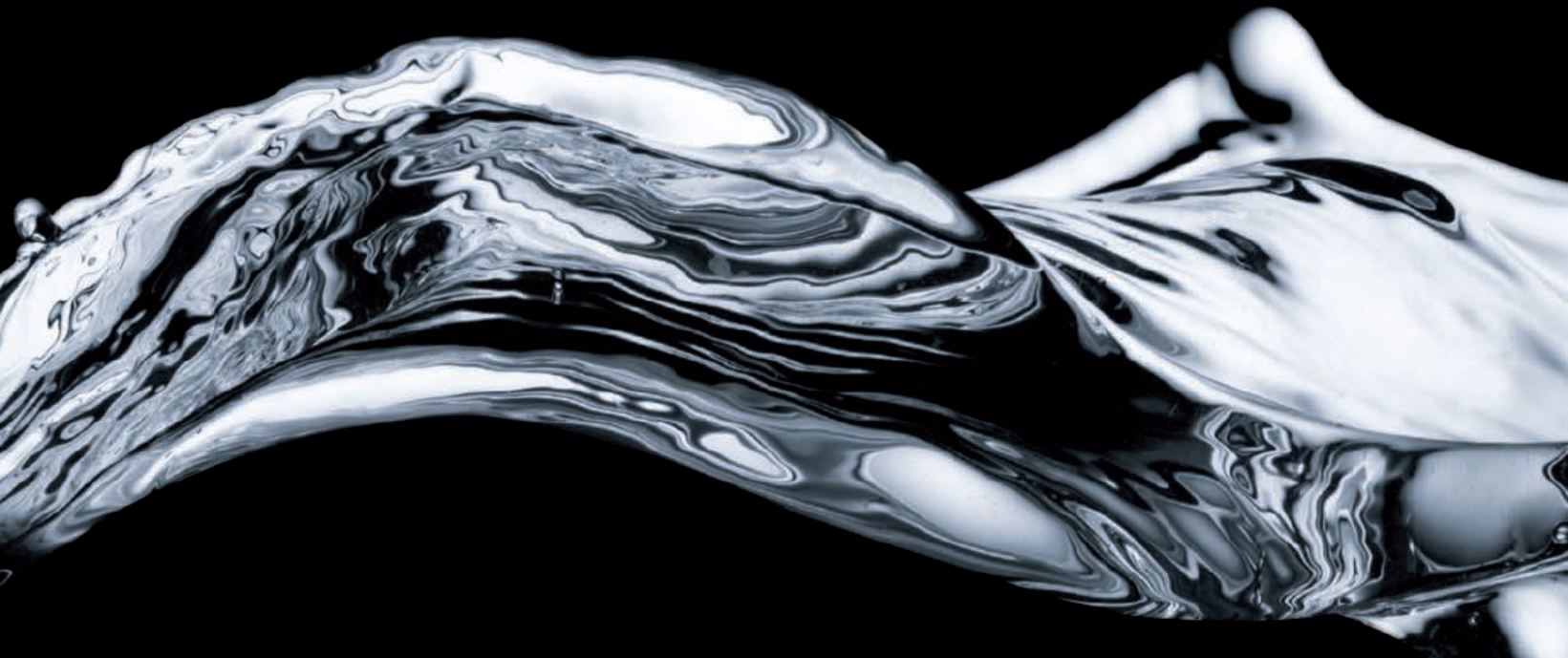
De vento em popa



Ao começar a produção local de motores marítimos em um galpão no Rio de Janeiro, em 1978, a Volvo Penta, que chega aos 35 anos, marcava o começo de mais uma história de sucesso da marca no país

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTO VOLVO PENTA



LINHA DO TEMPO

A Volvo Penta no Brasil

1930

Começam a ser importados os primeiros motores marítimos da marca, juntamente com os primeiros caminhões e ônibus que aqui desembarcavam.

1956

Marlo Sierca, proprietário da Carbrasa, cria a Cabrasmar e inicia a produção de embarcações de recreio equipadas com motores Penta. Lidera o mercado até os anos 1970.

1977

Nasce oficialmente a Volvo Penta do Brasil, com escritório na Avenida Rio Branco, no centro do Rio de Janeiro.

1978

A sede é transferida para o bairro de Ramos, onde começa a produzir os primeiros motores marítimos, como forma de contornar as restrições à importação impostas pelo governo brasileiro.

1982

Lança o motor ABQ 25, acompanhado do primeiro motor marítimo a etanol, o AQE 25.

1983

Lança os motores MD13, de 36 cv, e o MD 16, de 48 cv, para embarcações pequenas.

1985

Lança VP 229, de 170 cv, para uso como motor de centro e de rabeta.

1989

Lança TAMD 122, a partir do motor de 12 litros fabricado pela Volvo do Brasil, com 380 cv para o mercado de pesca e 480 cv para embarcações de lazer.

A história da Volvo Penta no Brasil confunde-se com a da indústria náutica brasileira. Começou bem antes da inauguração oficial de um galpão, no bairro de Ramos, no Rio de Janeiro, em 1978. A produção local dos motores AQB 41 de 160 cv era uma forma de contornar as dificuldades de importação impostas pelo governo brasileiro e estimular o desenvolvimento da indústria local, estratégia da marca para o país.

Na verdade, os primeiros motores marítimos chegaram ao Brasil com os primeiros lotes de caminhões e ônibus. Começaram a ser importados a partir de meados dos anos 1930. Mario Slerca, proprietário da Carbrasa, que fabricava carrocerias de ônibus, seguiu o conselho de Harald Viklund, presidente da Volvo Penta, e começou a produzir barcos a partir de 1956. Assim, nos fundos do terreno da Carbrasa surgiu a Cabrasmar, primeira indústria de embarcações de recreio do país, que produziu e comercializou barcos de lazer e liderou o mercado brasileiro até os anos 1970.

A robustez e a confiabilidade dos motores Penta conquistaram o país. A marca se consolidou como a melhor opção para embarcações de lazer, de trabalho e também para aplicações industriais com a produção de motores para grupos geradores, entre outros. Em 1993, conclui-se o processo de transferência de propriedade da Volvo Penta do Brasil, da AB Volvo Penta para a Volvo do Brasil, e a companhia passou a ser dirigida pelo brasileiro Eli Werneck.

Em 1999, o estoque de peças de reposição foi transferido do Rio de Janeiro para Curitiba, e, em 2009, a sede da empresa. As mudanças coincidiam com a completa reformulação de toda a linha de produtos da Volvo Penta no mundo, o que permitiu à unidade brasileira oferecer produtos ainda mais competitivos: uma completa gama de motores de alta performance e reduzidos níveis de emissões para atender normas ambientais internacionais, em diversas opções de potência para aplicações de lazer e de trabalho.

“A história da Volvo Penta no Brasil é fascinante em todos os aspectos. A marca passou por vários estágios bem distintos e manteve-se inovadora e flexível para acompanhar os diferentes momentos vividos pela economia brasileira. A mudança da sede para Curitiba também marcou uma nova fase, entre muitas que ainda virão. Mas uma coisa em comum sempre haverá, em qualquer época: a Volvo Penta sempre foi e continuará sendo um dos mais importantes fornecedores de motores marítimos e industriais do país”, resume Elpidio Narde, gerente pós-venda da Volvo Penta Brasil. ■

1989

Começa a produção de grupos geradores a partir de motores fabricados pela Volvo do Brasil, em Curitiba.

1992

Com a liberação das importações pelo governo brasileiro, a Volvo Penta encerra a produção local e passa a fornecer ao país os produtos globais da marca.

1993

Termina o processo de transferência de propriedade da Volvo Penta do Brasil, da AB Volvo Penta para a Volvo do Brasil, e, pela primeira vez, um brasileiro passa a conduzir os negócios da marca no país: Eli Werneck.

1999

O estoque de peças de reposição da Volvo Penta é transferido do Rio de Janeiro para Curitiba.

2000

A Volvo Penta do Brasil é eleita a unidade com melhor performance em todo o mundo.

2001

Com a crise energética, mercado de geradores se aquece e Volvo Penta entrega 400 motores TAD 1232 aos fabricantes brasileiros de grupos geradores.

2004

Fabricantes brasileiros de embarcações de lazer passam a exportar seus produtos equipados com motores Volvo Penta para mercados da Europa e Estados Unidos.

2009

A sede da Volvo Penta do Brasil é transferida do Rio de Janeiro para Curitiba, nas Instalações da Volvo do Brasil.

2013

Operação da Volvo Penta em Curitiba se torna responsável também pela América Latina e passa a fazer parte da Volvo Penta Américas.

Proposta transformadora



Programa da Volvo desenvolve motoristas não só para a melhor condução do veículo, mas da sua própria qualidade de vida

TEXTO ADRIANA TAQUES MUSSI ENDRES

FOTOS ITO CORNELSEN

Operando com veículos Volvo há anos, a Agrofel Grãos e Insumos, com sede em Porto Alegre (RS), fez uma exigência diferente ao comprar um lote de caminhões na concessionária Dipesul, em 2012: que fosse aberta uma turma do TransFormar para seus motoristas. O TransFormar é uma das modalidades de treinamento realizadas pela Volvo por meio da área de Desenvolvimento de Competências em conjunto com o PVST (Programa Volvo de Segurança no Trânsito). Associa teoria e prática para transformar o motorista em um gerenci-



“ UMA DAS MELHORES COISAS DO TRANSFORMAR É O ENCONTRO DE PESSOAS DE TODOS OS LOCAIS DO PAÍS. ISSO PERMITE UMA BOA TROCA DE INFORMAÇÕES, DE CULTURAS DIFERENTES

RICARDO HENRIQUE FLECK, COORDENADOR DE TREINAMENTO DE CONDUÇÃO NA DIPESUL



Participantes do programa TransFormar, na fábrica da Volvo

“ AO LADO DO ASPECTO COMPORTAMENTAL, O TREINAMENTO REFORÇA TAMBÉM ASPECTOS TÉCNICOS FUNDAMENTAIS DO TRABALHO, INCLUSIVE COM AULAS PRÁTICAS, NOS CAMINHÕES

ROGÉRIO ROA, COORDENADOR DA ÁREA DE DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS

ador de riscos. A Agrofel aprovou tanto o resultado com a primeira turma de 24 motoristas que participaram do programa em 2011 que, ano passado, inscreveu mais 28. “É um treinamento importante porque o motorista passa a ter outros cuidados que não só se preocupar com o caminhão. Preocupa-se com ele mesmo, em planejar a viagem, fazer check list. E isso faz toda a diferença”, explica o gerente de frota da Agrofel em Palmeira das Missões, Jacob Lourenço S. Sassi.

De 2008 até a metade do ano passado, o treinamento era descentralizado na rede de concessionárias Volvo e acontecia para grupos de 10 a 12 motoristas da

mesma região. A partir de novembro, passou a ser realizado em Curitiba, no CEV (Centro de Entregas Volvo), todos os meses.

O novo processo facilitou a participação dos motoristas, tanto para os grupos econômicos (concessionárias) quanto para os frotistas. “Para as concessionárias, a maior facilidade é não ter que aguardar o fechamento de uma turma toda só com clientes da sua região”, explica Anaelse Oliveira, responsável pelo PVST.

Para os frotistas, ficou mais acessível. Ao transportador cabe o deslocamento do motorista de sua base até Curitiba. As despesas com treinamento,



hospedagem e alimentação durante o evento são de responsabilidade da Volvo.

Outra vantagem é a possibilidade da troca de experiências entre os participantes, já que pessoas de diversas regiões vêm para a semana de curso. “Uma das melhores coisas da mudança do TransFormar para a fábrica da Volvo é o encontro de pessoas de todos os locais do país. Isso permite uma boa troca de informações, de culturas diferentes”, destaca o coordenador de treinamento de condução na Dipesul (RS), Ricardo Henrique Fleck. Ele atuou desde 2009 como facilitador do TransFormar na concessionária e conta que, quando foi a Marabá (PA) ministrar um treinamento para a Sidepar, achou que a mistura de cultura dos participantes enriqueceu o TransFormar. “Cada um comenta dos seus anseios e dificuldades específicas do tipo de trabalho e de carga que transporta.”

Poder comentar sobre o seu dia a dia e ter um

auxílio profissional para traçar um planejamento de trabalho foi o que mais encantou o motorista Lucimar Caurio Azeredo, o “Peixe”, durante o treinamento. Funcionário da Agrofel, participou do TransFormar em 2011 e em 2012. Diz que aprendeu que o cuidado com a saúde e a qualidade de vida também deve fazer parte das suas metas, inclusive para um melhor rendimento no trabalho. “Estou até emagrecendo. Agora, quando paro o meu FH 440 em um posto, não fico só sentado batendo papo, trato de caminhar e incentivo os companheiros a fazerem o mesmo”, conta. Aos 34 anos, é motorista profissional há 12 anos e está na Agrofel desde 2005. “O que aprendemos nos cinco dias melhora tudo, o rendimento no trabalho e a saúde.”

“Queremos não só o serviço, mas o bem-estar do motorista. Esse treinamento é diferenciado porque inclui a parte comportamental”, ressalta Jacob Sassi, da Agrofel, que fez questão de acompanhar quatro dos treinamentos dos quais a sua equipe participou. Os caminhões da empresa, entre eles NH12, FH 400, FH 440 e FH 460, rodam cada um, em média, 115 mil a 120 mil km/ano. Transportam no Rio Grande do Sul grãos, insumos e calcário. Segundo Jacob, o TransFormar auxiliou a Agrofel a manter o índice zero acidentes com gravidade.



“O PROGRAMA É
UMA IMPORTANTE
CONTRIBUIÇÃO DA
VOLVO PARA A SOCIEDADE,
AO ENTREGAR AO
MERCADO PROFISSIONAIS
MAIS RESPONSÁVEIS
E ATENTOS AO SEU PAPEL
PARA A SEGURANÇA NO
TRÂNSITO

ANAELSE OLIVEIRA, RESPONSÁVEL PELO
PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

O PROGRAMA TRANSFORMAR foi totalmente concebido pela Volvo do Brasil, preocupada com o alto índice de acidentes com caminhões registrados nas estradas brasileiras, em razão de comportamentos inadequados no trânsito. Começou a funcionar em 2008 e, em 2010, foi vencedor da primeira edição do Volvo Group Internal Safety Award, premiação que teve mais de 20 trabalhos inscritos, com práticas realizadas nas unidades do Grupo Volvo em todo o mundo.

Muito além da instrução técnica ao motorista, com informações sobre a melhor maneira de operar os veículos da marca, a Volvo quer, com essa proposta, mostrar ao motorista profissional que ele é o principal responsável pela sua segurança e pela dos demais agentes da via. Atua o tempo todo como gerenciador de riscos. Assim, o foco do TransFormar é desenvolver aspectos comportamentais adequados no profissional do transporte de cargas.

CONSCIÊNCIA. Os benefícios do programa justificam o tempo de uma semana que o motorista se afasta da estrada. “Depois dessa semana, tenho profissionais muito mais conscientes da importância do seu trabalho para a empresa e toda a sociedade”, destaca o diretor da Agrofel, Celso Toniolo

Dias. “Os frotistas percebem o TransFormar como algo positivo, que agrega valor ao seu negócio e traz resultados. Daí a importância da liberação de seus motoristas para uma semana de treinamento”, explica Luiz Scherner, responsável, na área de Desenvolvimento de Competências da Volvo, pelo treinamento dos motoristas. “Ao lado do aspecto comportamental, o treinamento reforça também aspectos técnicos fundamentais do trabalho, inclusive com aulas práticas, nos caminhões”, reforça o coordenador da área de Desenvolvimento de Competências, Rogério Roa.

Durante o curso, são simuladas diversas situações enfrentadas pelo motorista em uma viagem, como paradas, emergências, atolamentos, entre outras. O aprendizado é incentivado por meio de dinâmicas participativas, jogos e vivências, conduzidos por dois profissionais (um facilitador comportamental e outro técnico). Além disso, há atividades práticas: os motoristas participam de duas viagens, estimulados a realizar uma análise comparativa dos resultados obtidos com o uso do veículo e o comportamento durante os dois trajetos. Os participantes analisam cada uma delas integrando os três elementos do gerenciamento de riscos: contexto (o motorista aprende a considerar seus aspectos pessoais – idade, condições físicas e psicológicas, as condições ambientais – climáticas e de segurança e as outras pessoas – pedestres, demais condutores e passageiros), via (o profissional é estimulado a avaliar as condições da estrada – tipo de pavimentação, sinalização, curvas, lombadas, entre outras) e veículo (associado ao conhecimento do veículo e das suas condições – freios, pneus, motor, dispositivos de segurança).

COMPROMISSO. Com ações como o TransFormar, a Volvo reforça o seu compromisso de oferecer soluções que tragam resultados concretos ao negócio do transportador. Motoristas melhor preparados são mais produtivos e evitam prejuízos com possíveis acidentes, ampliando assim a rentabilidade de cada negócio.

“Da mesma forma, o programa é uma importante contribuição da Volvo para a sociedade, ao entregar ao mercado profissionais mais responsáveis e atentos ao seu papel para a segurança no trânsito”, destaca Anaelse Oliveira, do PVST. A Volvo, em parceria com os frotistas, que enviam seus motoristas para a semana do curso, contribui para a redução dos números de acidentes com mortos e feridos nas estradas do país e que têm o envolvimento de caminhões.

Por ano, segundo estatísticas de entidades e empresas ligadas ao setor de transporte de carga e seguradoras, no Brasil, são registrados cerca de 91 mil acidentes com o envolvimento de veículos de carga. Nesses acidentes, morrem 12 mil pessoas – cerca de 4 mil são caminhoneiros. O prejuízo causado por acidentes com veículos de carga chega a R\$ 9,7 bilhões por ano, muito superior ao roubo de cargas.

Para participar do TransFormar, as empresas de transporte devem contatar diretamente o consultor de vendas da sua concessionária Volvo para realizar as inscrições. ■



INSPIRAÇÃO SUECA

O SOL DA MEIA-NOITE

Verão quente no polo norte da Suécia: apesar de ser meia-noite, o sol está brilhando e os pássaros estão cantando. Na cidade mais ao norte da Suécia, Kiruna, 145 km acima do Círculo Polar Ártico, o sol permanece acima do horizonte de 31 de maio até 11 de julho, resultando na curiosa experiência de um “dia polar” de quase seis semanas.

O intrigante fenômeno do sol da meia-noite é ocasionado por uma combinação da inclinação do eixo da terra em sua órbita em torno do sol durante o verão polar. Essa luz solar ininterrupta – quando a meteorologia permite – favorece atividades exóticas, como caminhadas noturnas ou ciclismo de montanha nos parques nacionais ou o golfe da meia-noite no Björkliden Artic Golf Club, um dos percursos mais setentrionais e espetaculares do mundo.

Mas a luz solar constante na “terra do sol da meia-noite” pode ser sacrificante para os que não estão acostumados, resultando em insônia em alguns casos e, até mesmo, em depressão.

Claro que a luz constante do verão tem seu lado negativo: o sol não aparece no horizonte ao norte da Suécia pelo mesmo período de tempo no intenso inverno, todos os anos.

Assim como o sol não se põe durante aquelas semanas de verão na Suécia, os caminhões Volvo também são uma presença constante nas estradas de todo o mundo.

Os veículos da Volvo Trucks oferecem a seus proprietários a máxima disponibilidade possível, graças primeiramente à qualidade e à confiabilidade renomadas mundialmente, inerentes a cada caminhão que criamos. Isso é reforçado pelo suporte especializado da marca, com uma rede global de serviços e sistemas de apoio como o Volvo Dynafleet, além dos planos de manutenção que proporcionam tempos de operação máximos.

Embora a luz solar ininterrupta tenha suas desvantagens, um veículo disponível 24 horas por dia, sete dias na semana, é algo que um proprietário de caminhão aprecia. ■ DAVID WILES



Ivlásio Coelho, gerente de Sistemas de Gestão, Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina e Carlos Morassutti, vice-presidente de RH e assuntos corporativos, recebem o troféu do PNQ 2012

Excelência múltipla



Única montadora de veículos bicampeã, Volvo do Brasil conquista de novo o Prêmio Nacional da Qualidade, o maior reconhecimento à excelência na gestão das organizações no Brasil

TEXTO ANGELA WANKE

FOTOS GREG SALIBIAN E SILVIO AURICHIO

A Volvo do Brasil, mais uma vez, ganhou a chancela de Empresa Classe Mundial. Venceu o Prêmio Nacional da Qualidade, concedido pelos avaliadores da FNQ (Fundação Nacional da Qualidade).

O prêmio marca uma trajetória bem-sucedida em busca da excelência de gestão. “Receber o Prêmio Nacional da Qualidade é um grande orgulho para todos nós. É o mais alto reconhecimento no Brasil da gestão em excelência que uma empresa pode ter”, destaca Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina. Com a premiação, concedida em dezembro de 2012, a Volvo é a única montadora de veículos a receber a distinção duas vezes, em 21 anos do prêmio. Já vencera o PNQ em 2009 e também tinha sido reconhecida, em 2008, com a premiação “Destaque em Processos”.

A IMPORTÂNCIA. Maior centro brasileiro de estudo, debate e irradiação de conhecimento em gestão, a Fundação Nacional da Qualidade adota os Critérios de Excelência, que incorporam em seus requisitos as técnicas mais atualizadas e bem-sucedidas de administração das organizações. O PNQ é uma alavanca para promover a melhoria da qualidade da gestão e o aumento da competitividade das organizações. Com base na avaliação fornecida pelo Relatório da Gestão da FNQ, que mede a gestão em todas as áreas, as pessoas ligadas à organização passam a observá-la de maneira abrangente, sistêmica. O que faz com que todos foquem os mesmos objetivos. Assim, a obtenção de resultados globais é uma consequência.

Paralelamente, cria-se uma cultura de aprendizado e melhoria contínua do desempenho.

No Brasil, embora hoje quase 50 mil empresas adotem o modelo de gestão da FNQ em menor ou maior grau, poucas alcançam a dimensão de se candidatar ao prêmio. É um processo severo. A conquista do PNQ, desde que o prêmio foi lançado em 1992, é limitada a pouco mais de 40 organizações. As empresas premiadas são aquelas que atendem a todos os 11 fundamentos da excelência da FNQ, avaliados segundo oito

critérios (Liderança, Estratégias e Planos, Clientes, Sociedade, Informações e Conhecimento, Pessoas; Processos e Resultados). Como consequência, as empresas que adotam o modelo têm reconhecido acréscimo de performance, produtividade e rentabilidade. Para ser premiada, a empresa precisa demonstrar resultados excepcionais no desempenho de sua gestão.

SINGULAR. Nessa trajetória, a Volvo há muito tempo se prepara e se aprimora. A adoção do Modelo de Gestão da FNQ gerou uma mudança significativa que pouco a pouco amadureceu até chegar aos níveis de excelência alcançados e reconhecidos hoje. São muitos os exemplos de melhorias adotados nos últimos anos: benchmarking, o uso de referenciais comparativos, a gestão do capital intelectual, maior alinhamento de indicadores com os objetivos estratégicos, a definição de um modelo de aprendizado, o estímulo contínuo à inovação estão entre alguns dos exemplos desses avanços.

“A evolução do sistema de gestão da empresa é nitidamente crescente nos últimos anos. Temos acompanhado

isso por relatórios e análises sistêmicas. Caminhamos muito para atingir essa maturidade e seus benefícios se espalham por todas as partes interessadas, como nossos funcionários e fornecedores. E chega até os nossos clientes e também à sociedade”, destaca Ivilásio Coelho, gerente de sistemas de gestão da Volvo do Brasil. “De fato, além do alinhamento dos processos internos, nossa gestão incorpora também na rede de concessionárias os conceitos de excelência praticados na fábrica. É o caso, por exemplo, do Programa 100%

Volvo, que tem como base os critérios de excelência da FNQ

para o aprimoramento da gestão das nossas concessionárias. Nossa excelência torna-se assim um fator multiplicador em toda a nossa cadeia de relacionamento”, ressalta Bernardo Fedalto Júnior, diretor comercial de caminhões da Volvo no Brasil. “Somos a única montadora a receber o prêmio por duas vezes, motivo de orgulho para manter a excelência em tudo que fazemos. Ganhamos nós, mas ganha também o segmento de transporte e, principalmente, os nossos clientes”, complementa o presidente Roger Alm. ■



Na corda bamba

A mulher na corda é Faith Dickey, um dos grandes nomes do equilíbrio em corda bamba, um esporte radical no qual os praticantes caminham ao longo de uma corda esticada entre árvores ou picos de montanha. “Caminhei em cordas montadas entre picos de montanha a 1.200 metros acima do solo”, diz Faith. “Mas esta experiência é totalmente nova pra mim. Os motoristas são fantásticos, independentemente de como eles dirijam, a corda está se movendo em todas as direções.”

A acrobacia parece dramática – mas foi encenada na vida real – em um longo trecho de uma rodovia fechada na Croácia. O filme foi feito para destacar a experiência na direção com o novo Volvo FH, lançado em setembro na Europa.

Nem seria preciso dizer, mas, se a Volvo Trucks envolveu-se no projeto, é claro que a segurança foi a preocupação principal durante toda a filmagem. Quando a equipe de Hollywood, trazida para coordenar a tomada de cena, escutou pela primeira vez a



ideia, eles ficaram estarecidos: "Eu pensei que todas as acrobacias concebíveis já tinham sido feitas. Estava enganado. Lanchas se chocando a 74 km/h, capotamento sobre carros em chamas, é apenas mais um dia de trabalho. Mas ninguém havia ainda caminhado por uma corda entre dois caminhões se movimentando. É um grande desafio, e é isso que me fascina", diz Peter Pedrero, que em seu dia a dia de trabalho costuma coordenar acrobacias em filmes como James Bond, Harry Potter e Piratas do Caribe. Assista ao clipe e veja mais vídeos sobre os novos caminhões Volvo FH: www.volvotrucks.com/fh. ■





Volvo Ocean Race terá duas paradas no Brasil

Recife (PE) e Itajaí (SC) serão portos da edição 2014/2015 da regata. Barco brasileiro é outra novidade.

Pela primeira vez, a Volvo Ocean Race (VOR), a maior regata de volta ao mundo, fará duas paradas no Brasil. Na edição 2014/2015, os barcos vão aportar em Recife, Pernambuco, e em Itajaí, Santa Catarina. Até então, apenas os Estados Unidos haviam sediado duas etapas da competição. Outra novidade desta edição é a

participação de um barco brasileiro, o que não acontecia desde 2005. "Estamos muito felizes com a decisão de fazer duas paradas no Brasil. Mostra a importância do país e do mercado brasileiro no cenário mundial", afirma Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa do Grupo Volvo América Latina, complementa afirmando que "a Volvo Ocean Race é uma grande plataforma de comunicação da marca no mundo. Ter duas paradas no Brasil traz um ganho de exposição para a Volvo no país, além de contribuir para o reconhecimento e a popularização do iatismo brasileiro".

AS VEDETES BRASILEIRAS. Recife será o primeiro porto de parada da regata, que parte de Alicante, na Espanha, no segundo semestre de 2014. Itajaí, que participou da edição passada da Volvo Ocean Race, vai receber as equipes competidoras entre março e abril de 2015, no trajeto de volta à Europa. As duas cidades brasileiras enfrentaram uma disputa acirrada, junto com outras 85 ao redor do mundo, para sediar uma das eta-

Nelson Robledo



O prefeito de Itajaí, Jandir Bellini, o secretário de Desenvolvimento Econômico de SC, Paulo Bornhausen, e representantes da Volvo confirmaram a cidade na nova edição da regata

Eduardo Braga/SEI



O governador de Pernambuco, Eduardo Campos, e o presidente do Grupo Volvo América Latina, Roger Alm, oficializam a parada da regata Volvo na cidade de Recife

pas da Volvo Ocean Race. As outras paradas serão anunciadas nos próximos meses.

Itajaí bateu recorde de público na edição 2011/2012 da Volvo Ocean Race. Mais de 200 mil pessoas visitaram a Vila da Regata durante a etapa brasileira. Ela também se destacou pelas ações em prol do meio ambiente e de engajamento da sociedade, o que lhe rendeu o troféu de melhor programa de sustentabilidade da regata, o "Certificado Volvo de Conscientização Ambiental". Em Recife, a realização de uma das etapas da regata, poucos meses depois de sediar cinco jogos da Copa do Mundo de 2014, vai destacar ainda mais o município no cenário mundial dos esportes.

MAIS SOBRE A VOR. A Volvo Ocean Race é o mais longo evento profissional de esportes do mundo. A regata de volta ao mundo ocorre de três em três anos e tem nove meses de duração. A cada edição, os participantes enfrentam condições extremas de tempo e temperatura, que variam de 15 graus negativos, nos oceanos do sul, a quase 45 graus, na linha do equador.

A ligação da Volvo Ocean Race com o Brasil se iniciou em 1973, quando a primeira edição da regata, que na época chamava Whitbread Round the World Race, parou no Rio de Janeiro. A competição também visitou o país em sua segunda edição em 1977-78 e de novo nos anos de 2001-02, 2005-06, 2008-09 e 2011-12.

Portal renovado

Volvo renova site com todo estoque de seminovos para venda em qualquer lugar do país

Para facilitar a busca e a compra de caminhões seminovos da marca, a Volvo conta com o site www.seminovosvolvo.com.br, que reúne o estoque de veículos desse tipo disponíveis para venda em todo o país. O site funciona como um grande classificado, com informações como preço, modelo e ano do caminhão e quilometragem rodada, entre outros detalhes e fotos. "É mais uma facilidade que oferecemos aos nossos clientes. Hoje a internet é o primeiro canal de pesquisa de quem quer comprar um veículo seminovo. O site facilita essa busca e oferece a possibilidade de iniciar as negociações sem necessidade de deslocamentos", destaca Daniel Campos, coordenador de comunicação de marketing caminhões da Volvo.

O interessado em comprar um dos veículos anunciados tem ainda informações sobre financiamentos e facilidades oferecidas pelo Banco Volvo para a aquisição dos caminhões da marca. Há também a opção de iniciar a negociação de compra online ou entrar em contato com a Volvo pelo 0800 de venda de seminovos. Para facilitar o acesso, o site com a oferta dos seminovos Volvo é multiplataforma e pode ser acessado também em celulares e tablets.

Todos os caminhões seminovos vendidos pela Volvo têm garantia de procedência e qualidade de fábrica. Por meio do Programa Seminovos Viking, a montadora faz uma análise detalhada dos veículos e de seus documentos para garantir tranquilidade e segurança na compra. Os principais componentes e mecânica passam por um processo de avaliação para garantir a qualidade.



PASSOU DE 1 MILHÃO

Fundada em 1988, a Transporte Serighelli, de Arroio Trinta, em Santa Catarina, é cliente Volvo desde 2001. Dos quatro caminhões Volvo que mantêm em sua frota, um FH 380, ano 2006, e outro ano 2011 já passaram de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. Os veículos, que fazem transporte frigorificado, percorrendo a rota Videira (SC), Contagem (MG) e Rio Verde (GO), atingem uma média de 1.300 a 1.600 quilômetros por mês.

"Além de alta qualidade, os caminhões Volvo são muito robustos. Por isso, quando se tem motoristas bem preparados e se faz a manutenção preventiva recomendada pela concessionária, é possível se chegar a marcas como essa do 1 milhão de quilômetros rodados sem qualquer intervenção no motor. Sem dúvida, a Volvo tem todos os requisitos necessários para se fazer uma boa logística e prestar um serviço de qualidade aos nossos embarcadores", enfatiza o proprietário da empresa, Antonio Serighelli.



Um ônibus Volvo ganhou ares natalinos em Campo Mourão, no Paraná, no Natal 2012. O veículo, que pertence à Expresso Nordeste, foi enfeitado para evento realizado pela empresa para a comunidade.

Proximidade e percepção

Mais uma vez, Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina, vivencia a experiência do chão de fábrica

Dois dias vivendo a realidade da produção de motores e caixas de câmbio I-Shift, na fábrica da Volvo do Brasil, em Curitiba. Essa é a mais recente experiência do presidente do Grupo Volvo América Latina, Roger Alm, dentro do mundo Volvo. O presidente trabalhou nos processos de usinagem, montagem e testes. "A ideia surgiu para promover a aproximação dele com a produção de motores e caixas de câmbio. Tivemos o cuidado de proporcionar uma visão geral de todos os processos, incluindo antes um treinamento operacional", explica Juliano Sabatke, responsável por Powertrain América do Sul.

EXPERIÊNCIA MARCANTE PARA TODOS. "O presidente demonstrou rapidez nas operações e foi bastante atencioso. Sem falar que a experiência foi muito interessante para nós. Todos nos sentimos valorizados e percebemos uma aproximação maior com o presidente que, ao viver nosso dia a dia, passou a conhecer melhor o nosso trabalho", destaca Régis Silva, funcionário da montagem de motores. O presidente também se mostrou empolgado com a experiência: "Quando você está realizando uma atividade como essa, pode perceber realmente o tipo de empresa que é a Volvo, bem como a alta qualidade que entregamos aos nossos clientes. É muito bom mesmo vir a campo, no chão de fábrica, conhecer as pessoas. Também pude ver os valores fundamentais da marca Volvo – qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente – por todos os lados, nas pessoas, em todos os processos e na maneira como estão trabalhando", declarou Roger Alm.



NÃO FOI A PRIMEIRA VEZ. Em 2010, Roger havia participado de uma experiência similar no ambiente fabril, no prédio onde estão as linhas de montagem dos veículos Volvo. Lá ele foi "montador" de caminhão por um dia. Em junho de 2012, Roger participou, a convite do jornalista Pedrão Trucão dos programas Globo Estrada (Rádio Globo) e Pé na Estrada (Rede TV!), de uma viagem pela rodovia BR 364 com o propósito de conhecer um pouco mais sobre a rotina dos caminhoneiros brasileiros. Experiência vivida também em 2011, na BR 153. Roger trabalhou também por um dia como mecânico na concessionária Dicave, de Araquari (SC).

Acima, Roger Alm montando motor e, abaixo, com a equipe da Fábrica de Motores e Caixas de Câmbio





Do fenômeno Ronaldo ao ministro dos esportes, Volvo leva a Fifa

Comitê Organizador Local da Copa de 2014 visita Curitiba e é transportado pelo Híbrido Volvo

A equipe formada por integrantes da Fifa e do Comitê Organizador Local (COL), que esteve em Curitiba, teve a oportunidade de circular pela cidade em um ônibus híbrido da Volvo. A comitiva veio à capital paranaense para visitar as obras da Arena da Baixada, sede do Clube Atlético Paranaense, um dos estádios que vai receber os jogos da Copa de 2014, no Brasil. Os integrantes da comitiva percorreram os 15 quilômetros entre o aeroporto e o estádio a bordo de um dos ônibus híbridos do sistema de transporte urbano de Curitiba. Estavam na comitiva o secretário-geral da Fifa, Jérôme Valcke, os ex-jogadores

Bruno Covello/SMC



Ronaldo e o ministro dos esportes, Aldo Rebelo, visitaram a cidade e as obras do estádio num ônibus híbrido Volvo

Ronaldo Fenômeno e Bebeto, o ministro dos esportes, Aldo Rebelo, membros do COL, autoridades da cidade e do estado.



FH: O MAIS VENDIDO MAIS UMA VEZ

O FH 460 foi o caminhão pesado mais vendido em 2012, com 4.518 unidades emplacadas no segmento. A apuração é da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). Esse é o quarto ano consecutivo que o FH atinge essa conquista. A Volvo foi também a marca líder no segmento de pesados, com 27% de participação. "De cada quatro caminhões pesados vendidos no país, um é Volvo", afirma Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

VOLVO CE LA TEM APLICATIVO PARA IPAD

Lançado no ano passado, o aplicativo para iPad da Volvo CE Latin America já teve 650 "downloads" por meio da APP Store.

O usuário que baixa o aplicativo pode usufruir de informações sobre todos os produtos comercializados pela marca, incluindo especificações técnicas dos equipamentos, peças e serviços, fotos e vídeos. Há ainda um sistema de busca que permite encontrar o distribuidor mais próximo a sua localidade.

O aplicativo pode ser acessado em português ou espanhol.



Velocidade e álcool: combinação fatal.



VOLVO

**UM CAMINHÃO QUE JÁ NASCEU
COM A FAIXA NO PEITO TINHA
MESMO QUE SER CAMPEÃO**

**Volvo. A linha de caminhões pesados mais vendida do Brasil
pelo segundo ano consecutivo.**

Em 2012, de cada quatro caminhões pesados vendidos, um foi Volvo. Isso fez a marca líder pelo segundo ano consecutivo. Além disso, a Volvo foi a que mais cresceu nos semipesados nos últimos 3 anos. Agradecemos a todos que fizeram parte dessa conquista e nos comprometemos a fazer ainda mais em 2013.

Volvo Trucks. Driving Progress



O 1º ÔNIBUS HÍBRIDO VOLVO DO BRASIL JÁ ESTÁ NAS RUAS.

G/PAC

Velocidade e álcool: combinação fatal.



90% MENOS POLUENTES, MAIS SUSTENTABILIDADE

O híbrido Volvo já está em Curitiba beneficiando cidadãos e o meio ambiente. Em breve ele pode estar também na sua cidade.

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus



SOLUÇÕES COMPACTAS VOLVO. VERSATILIDADE PARA QUALQUER OBRA.

C/PAC

Caçambas multiuso, garfo para manipulação de materiais, martelo hidráulico para demolição, garra para manipulação de entulho. A Retroescavadeira Volvo possibilita a realização das mais variadas demandas com sua variedade de implementos.

www.volvoce.com



VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

