



EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2013 • ANO XXVIII • Nº 130

Classe mundial

Uma das maiores produtoras de alimentos resfriados e congelados do mundo, BRF transporta com cuidados especiais em segurança



Robusto e mais macio

Chassi de ônibus B270F, que conquistou rapidamente a confiança do mercado, ganha agora suspensão pneumática



Pedreira monitorada

Equipamentos Volvo monitorados pelo sistema CareTrack impulsionam as operações da Pedreira Parafuso



Velocidade e álcool: combinação fatal.

Adivinhe qual é a marca
que não sai da cabeça
dos concessionários
de todo o país?



Volvo: a marca mais desejada na categoria
caminhões e ônibus do Prêmio Fenabrave 2013.



8 INVESTIMENTO EM SEMINOVOS

Os seminovos Viking se encaixam com perfeição no negócio da Quimex Logística e Transporte. A empresa investe na confiabilidade dos veículos Volvo para crescer com segurança e ótima performance.



16 Sucesso e prêmios

Seguros Volvo contribuem para os resultados e as premiações que fazem o sucesso da Transportes Ardo.

18 Híbridos em evolução

Além de ônibus, a Volvo produz, na Europa, caminhões híbridos. Acompanhe a evolução dessa tecnologia.

30 Força nas alturas

Conheça o cesto aéreo inédito, implementado em caminhões Volvo VM, que ajuda a manter a confiança do sistema elétrico do PR.

Transporte classe mundial

BRF movimentava 5,8 milhões de toneladas de alimentos por ano. Prioriza segurança num programa que envolve seus transportadores. Meta é o índice zero de acidente



Transportar alimentos requer experiência e responsabilidade em grande dose. Gigantes do setor estão atentas a esse binômio e não se limitam a contratar operadores logísticos. Preferem interagir com os transportadores para obter padrões mais elevados de eficiência, segurança, responsabilidade ambiental e social.

Mais do que garantir a entrega dos produtos no prazo certo e com qualidade, o transportador rodoviário de cargas também é um elo vital da cadeia que vai da produção à distribuição dos alimentos. Grandes empresas, com cadeia complexa e que atuam em todo o país, além de exportar, trabalham com um grande número de operadores. O desafio dos gestores de logística dessas empresas é assegurar um padrão comum para a frota em toda a cadeia, que leva sua marca e tradição a todo o país.

No Brasil e no mundo. A BRF é uma das maiores produtoras de alimentos resfriados e congelados de proteínas do mundo. Atua nos segmentos de carnes (aves, suínos e bovinos), alimentos processados de carnes, lácteos, mar-

garinas, massas, pizzas e vegetais congelados, com marcas consagradas como Sadia, Perdigão, Batavo, Elegê, Qualy, Chester, Perdix, Paty, entre outras. Possui mais de 3 mil produtos em seu portfólio, 450 deles inovações lançadas só em 2012.

Opera com 51 fábricas em todas as regiões do Brasil e possui uma ampla rede que, por meio de 33 centros de distribuição, levam seus produtos para consumidores em 98% do território nacional. No mercado externo, mantém nove unidades industriais na Argentina e duas na Europa (Inglaterra e Holanda, por meio da Plusfood), e 19 escritórios comerciais para o atendimento a clientes de 120 países dos cinco continentes. Em 2012, sua produção foi de 5,8 milhões de toneladas de alimentos.

De acordo com a empresa, o perfil do operador que a atende é diversificado, do pequeno transportador com frota a partir de um, dois ou três caminhões, até empresas com frotas de dezenas ou mesmo centenas de veículos. São aproximadamente 9 mil motoristas dirigindo 7.300 veículos de transporte de todas as categorias e que cobrem até 50 milhões de quilômetros ao mês, por todo o Brasil.





➤ **O início.** Em 2011, a BRF deu largada ao seu projeto SSMA Transporte e Distribuição. “É um projeto a favor da vida, focado em saúde, segurança e meio ambiente. O objetivo é introduzir o comportamento seguro nas áreas de transportes e distribuição da BRF, reduzir os incidentes e acidentes”, informa Cezar Felipak, da equipe de SSMA – Supply Chain da BRF.

O projeto, que começou em novembro de 2011, está em expansão para as demais unidades. Em sua primeira fase, chegou a três: Videira (SC), Carambeí (PR) e Jundiá



Preocupação com qualidade de vida dos motoristas traz mais segurança às operações de transporte da BRF

Dentro do projeto SSMA Transporte e Distribuição, a BRF preocupou-se também em estimular o uso dos caminhões mais seguros do mercado. A Volvo definiu um pacote exclusivo com modelos adequados para os transportadores que atendem a companhia



(SP). Nelas foram desenvolvidos e implantados vários procedimentos e normas. Incluem atividades como exames de saúde periódicos, controle de jornada de trabalho e horários de descanso do motorista, checklist, plano de viagem, diálogos de SSMA, comunicação, campanhas, entre outras. “A aplicação dessas atividades procura a evolução nos processos da BRF, com a mudança de cultura e a introdução do comportamento seguro”, explica Filipak.

Para se enquadrar no programa, empresas de transporte que atendem a BRF devem

“Nossa meta é chegar ao índice de acidente zero. Ao mesmo tempo, estamos definindo um padrão classe mundial para o transporte rodoviário de nossos produtos”

CEZAR FELIPAK, DA EQUIPE DE SSMA - SUPPLY CHAIN DA BRF

cumprir alguns requisitos básicos, como manter frota dentro de um limite de idade máximo definido pela empresa, ter e cumprir itens de segurança obrigatórios.

A BRF preocupou-se também em estimular o uso dos veículos mais seguros do mercado. Para isso, pediu às montadoras que apresentassem suas opções de pacotes de comercialização de caminhões e também de itens adicionais de segurança. A Volvo definiu um pacote exclusivo com modelos adequados para os transportadores que atendem a companhia. E ofereceu condições especiais também para a compra de itens de segurança adicionais, caso o transportador se interesse.

Meta de acidente zero. “A cabine do Volvo é uma célula de sobrevivência. Acho que a BRF escolheu a Volvo por isso”, diz Alberto Menegola, da Transportes La Menegola, de Videira (SC). Há dois anos ele compra caminhões com condições definidas a partir do acordo comercial entre a Volvo e a BRF. “As estradas sinuosas aqui da região pedem caminhões mais robustos e mais seguros. Ultimamente estamos incluindo o Programa de Manutenção. É muito bom ter a garantia de que está tudo sendo feito conforme recomenda a fábrica, com peças originais e mecânicos da rede Volvo.”

Com frota de 27 caminhões, 22 dos quais Volvo, Menegola atende a BRF em segmentos diversos da cadeia logística. Ao todo são 580 a 600 cargas/viagens por mês, realizadas pela frota que tem 17 caminhões dedicados e o restante operando predominantemente para a companhia.

“Acidentes causam vítimas, afetando várias famílias e gerando prejuízos para todos. Devemos fazer de tudo para evitá-los. Para nós, o SSMA tem sido muito bom, pois já estamos há 14 meses sem acidentes”, revela Menegola. Antes de ingressar no programa, lembra ele, a média era de “pelo menos” dois acidentes por ano.

“Nossa meta é chegar ao índice de acidente zero”, afirma Cezar Filipak. E completa: “Ao mesmo tempo, estamos definindo um padrão classe mundial para o transporte rodoviário de nossos produtos”. ■

UMA GIGANTE

A BRF é uma das maiores produtoras de alimentos resfriados e congelados de proteínas do mundo. Opera com 51 fábricas em todas as regiões do Brasil e possui uma ampla rede que, por meio de 33 centros de distribuição, levam seus produtos para consumidores em 98% do território nacional. No mercado externo, mantém nove unidades industriais na Argentina e duas na Europa (Inglaterra e Holanda, por meio da Plusfood), e 19 escritórios comerciais para o atendimento a clientes de 120 países dos cinco continentes. Em 2012, sua produção foi de 5,8 milhões de toneladas de alimentos.

SEMINOVOS VIKING

TEXTO: ADRIANA TAQUES MUSSI ANDRES FOTOS: ITO CORNELSEN

“Compramos nosso primeiro VM há mais de quatro anos, um veículo ótimo para nosso negócio. Queríamos um zero, mas acabamos optando pelo seminovo e tivemos uma grata surpresa com a qualidade”

EDIVALDO LISBOA DE CASTRO,
PROPRIETÁRIO DA QUIMEX LOGÍSTICA E TRANSPORTE



Procedência garantida

A Quimex Logística e Transporte investe na confiabilidade dos seminovos Viking para ajudar seu negócio crescer. Os veículos, com garantia de fábrica, se encaixam com perfeição na operação da empresa

O ferecer segurança, agilidade e confiabilidade no transporte dos seus produtos era a meta do empresário Edivaldo Lisboa de Castro quando abriu a Quimex Logística e Transporte, há cinco anos. Com sede em São Paulo, a empresa transporta matérias-primas e embalagens para a indústria de higiene e limpeza. Para garantir os prazos de entrega dos produtos, Castro sabia que um veículo confiável era fundamental e foi assim que chegou à Volvo. “Compramos nosso primeiro VM há mais de quatro anos. É ótimo para nosso negócio. Queríamos um zero, mas acabamos optando pelo seminovo e tivemos uma grata surpresa com a qualidade.” Na época, dois fatores pesaram na decisão: a necessidade urgente de veículos pesados e as facilidades oferecidas pela Volvo para a compra dos seminovos. “Tiramos o caminhão da concessionária com a garantia direta da Volvo e, mesmo depois do período da garantia, temos um ótimo atendimento na oficina para as manutenções preventivas”, afirma. Os seminovos com a garantia Volvo (Viking Plus ou Selecionado) têm assistência em toda a rede de concessionárias. >

“O cliente tem segurança de procedência, além da garantia, comodidade e economia do veículo seminovo”

CRISTIANO TADIELO, REPRESENTANTE REGIONAL DA VOLVO DO BRASIL

➤ Além dos seminovos, a Quimex também tem na frota caminhões Volvo adquiridos zero quilômetro. Cada caminhão da empresa roda, em média, 6 mil km por mês para fazer o trajeto de ida e volta entre São Paulo e Paulínia, Louveira ou o Porto de Santos. Os veículos são carregados de matéria-prima no porto e descarregam nos embarcadores. “Temos prazos rígidos a cumprir, por isso é fundamental trabalhar com caminhão de qualidade e, principalmente, que tenha garantia de procedência”, ressalta Castro.

Hoje, da frota total de 23 veículos pesados da Quimex, 12 são Volvo, seis VM 310 4x2 seminovos e seis VM 330 4x2 novos. “Para o nosso modelo de negócio, em que transportamos cargas leves, de 5 mil kg a 25 mil kg, a agilidade do VM faz dele o melhor modelo”, explica o gerente de frota, Geraldino Monteiro. “E na hora de comprar o seminovo, a garantia foi muito importante”, enfatiza.

Garantia. A prioridade da área de seminovos das concessionárias Volvo é entregar um veículo que apresente características muito similares ao novo, com garantia de procedência. “O cliente tem segurança de procedência, além da garantia, comodidade e economia do veículo seminovo”, destaca o representante regional da Volvo do Brasil, Cristiano Tadielo.

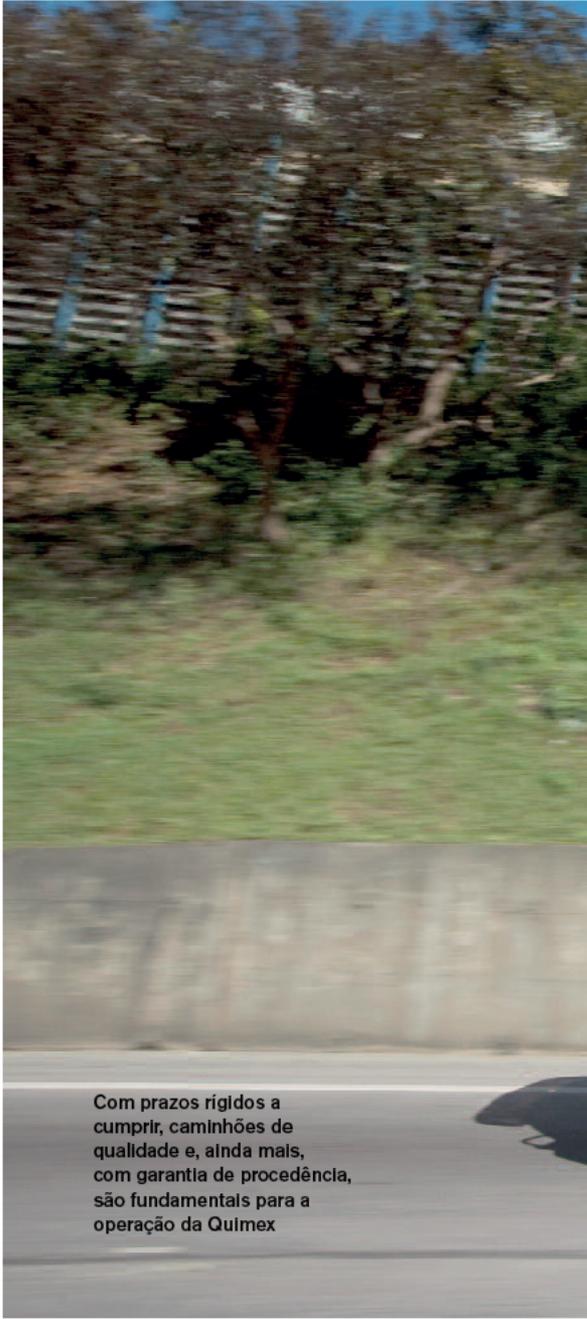
Quem opta pelo seminovo pode sair da concessionária com dois tipos de garantia, Viking Plus ou Selecionado. O Viking Plus garante o veículo por um ano ou 150 mil km para componentes do trem de força (motor, caixa de câmbio e diferencial) e oferece pacote de lubrificação gratuito pelo período. O veículo é entregue com pneus e rodas novas. Já o Viking Selecionado inclui troca de óleo e filtro de ar e garantia de seis meses ou 80 mil km para o trem de força.

Os dois têm a garantia nacional Volvo, ou seja, o motorista é atendido em qualquer uma das 86 concessionárias Volvo no país. E o Viking Plus ainda oferece o atendimento 24h para emergências.

Fatores como esses fizeram com que a Quimex optasse pela garantia Volvo para

todos os seus caminhões. “Agora todos os nossos seminovos já saíram do período da garantia, mas já encomendei mais dois VMs que serão Viking Plus ou Selecionado”, conta Geraldino Monteiro. “Minha única exigência é que eles sejam tão bons quanto os outros que compramos.”

O gerente de seminovos da concessionária Auto Sueco, Renato Bueno, credita à qualidade das garantias o aumento da venda de seminovos no grupo. “Até 2009, não chegávamos a 100 caminhões por ano. Hoje passamos de 300.” Ele lembra que, na hora de fazer a conta dos custos do veículo, o empresário conclui que vale a pena incluir a garantia. “É um valor muito baixo para ele ter a tranquilidade na procedência e no atendimento”, conclui. ■



Com prazos rígidos a cumprir, caminhões de qualidade e, ainda mais, com garantia de procedência, são fundamentais para a operação da Quimex

VIKING PLUS OU SELECIONADO

Quem opta pelo seminovo pode sair da concessionária com dois tipos de garantia, Viking Plus ou Selecionado. O Viking Plus garante o veículo por um ano ou 150 mil km para componentes do trem de força (motor, caixa de câmbio e diferencial) e oferece pacote de lubrificação gratuito pelo período. O veículo é entregue com pneus e rodas novas. Já o Viking Selecionado inclui troca de óleo e filtro de ar e garantia de seis meses ou 80 mil km para o trem de força.



SEMINOVOS VOLVO

O que eles oferecem

VIKING PLUS

- Cobertura do trem de força por um ano ou 150 mil km
- Pacote de lubrificação por igual período
- Pneus e rodas novos
- VOAR (Volvo Atendimento Rápido) 24h
- Garantia nacional Volvo

VIKING SELECIONADO

- Cobertura do trem de força por seis meses ou 80 mil km
 - Filtros e óleos novos na retirada da concessionária
 - Garantia nacional Volvo
-

Robustez macia

O chassi de ônibus B270F ganhou rapidamente a confiança dos transportadores. Em apenas dois anos conquistou 10% de participação num mercado competitivo. Mais leve e com melhor performance, o modelo agora roda ainda mais macio, com suspensão pneumática



EGIO
POSITIVO
ACIONAL

A Volvo oferece o chassi de ônibus B270F agora também com suspensão a ar de fábrica, uma solução que pode ser uma nova tendência para ônibus semipesados com motor frontal. A apresentação do novo veículo foi no início de julho na feira Transpúblico, iniciativa da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), em São Paulo.

Com o lançamento, a Volvo amplia sua oferta de produtos para transporte de passageiros no segmento rodoviário e urbano, que inclui mais de 20 modelos para todo tipo de demanda das empresas do setor. “Com a nova opção para o B270F, reforçamos nosso compromisso com soluções que atendem às necessidades dos transportadores e que garantem a qualidade de vida no transporte dos passageiros”, afirma Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

De acordo com Pimenta, a decisão de produzir o chassi de motor dianteiro com suspensão a ar foi para atender aos pedidos de clientes tanto do segmento urbano quanto do rodoviário. Ou seja: o mercado brasileiro está cada vez mais exigente quanto a qualidade e o conforto. >





“É mais um diferencial que oferecemos aos nossos clientes. Com este modelo reforçamos nosso compromisso de desenvolver soluções que atendam às suas necessidades e que garantam a qualidade de vida no transporte de passageiros”

LUÍS CARLOS PIMENTA, PRESIDENTE DA VOLVO BUS LATIN AMERICA

A suspensão pneumática utilizada pela Volvo no chassi com motor dianteiro já é consagrada no mercado. É a mesma de outros modelos da marca e foi desenvolvida exclusivamente para o transporte de pessoas. Reduz sensivelmente os níveis de vibração e ruído da suspensão e oferece mais conforto e segurança a motoristas e passageiros, já que as bolsas de ar absorvem melhor os impactos da operação. A tecnologia Volvo confere estabilidade ao veículo e mantém a sua altura nivelada.

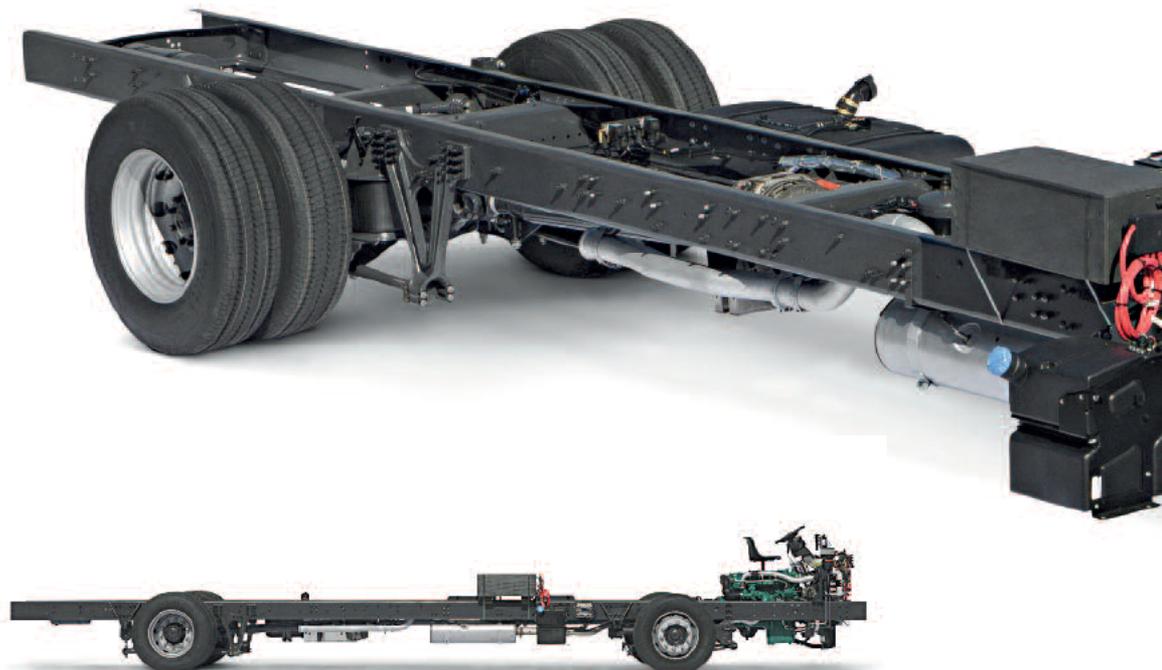
“O maior nível de conforto para o motorista é uma demanda que cresce, pois, ao trabalhar com menor nível de stress, ele se manterá mais atento ao trânsito e a todo o ambiente à sua volta, garantia de mais segurança para os passageiros e também para os outros usuários das vias”, explica Idam Stival, engenheiro de vendas da Volvo Bus Latin America.

Troca mais rápida. Outra vantagem do B270F com suspensão a ar é a redução dos custos de manutenção e operacionais. “A manutenção do veículo com suspensão pneumática é mais fácil e rápida, característica que aumenta a sua disponibilidade e, conseqüentemente, a rentabilidade da operação”, conta o engenheiro.

Por ser conhecida do mercado, já que se baseia na mesma suspensão pneumática de outros modelos da marca, a solução agradou os transportadores. Antes de ser lançado, o novo ônibus já passou por clínicas de produtos com transportadores dos diferentes seg-

SISTEMA CONSAGRADO

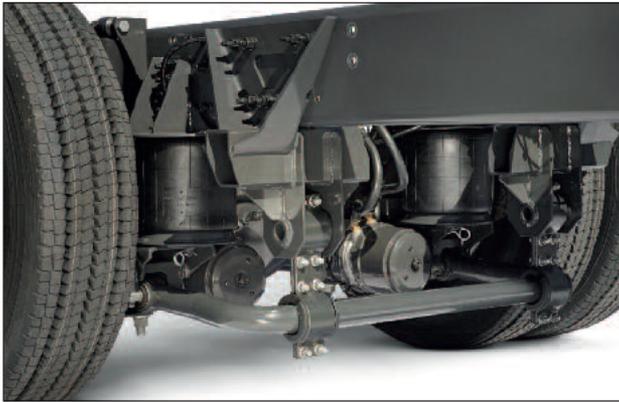
A suspensão pneumática utilizada pela Volvo no chassi com motor dianteiro já é consagrada no mercado. É a mesma de outros modelos da marca e foi desenvolvida exclusivamente para o transporte de pessoas. Reduz sensivelmente os níveis de vibração e ruído da suspensão e oferece mais conforto e segurança a motoristas e passageiros, já que as bolsas de ar absorvem melhor os impactos da operação. A tecnologia Volvo confere estabilidade ao veículo e mantém a sua altura nivelada.



mentos. “Durante os eventos, os clientes foram unânimes em destacar a robustez da solução”, diz Stival.

Disponível na configuração 4x2, o B270F permite uma ampla gama de carrocerias, para os segmentos urbano, rodoviário e de fretamento. Produzido com aço especial, que garante leveza e robustez ao mesmo tempo, o modelo é o chassi mais leve e com melhor performance do mercado na categoria semipesado.

O modelo com suspensão a ar poderá ser visto em breve nos mais modernos sistemas de transporte de passageiros do país, no transporte de funcionários de empresas em áreas urbanas e entornos de grandes centros e ainda no transporte rodoviário intermunicipal de curtas e médias distâncias. Por último, no transporte metropolitano, que liga cidades vizinhas e bairros distantes aos grandes centros urbanos. Ou seja, na estrada ou na cidade, em qualquer tipo de operação, a aplicação do B270F é sempre ideal. ■



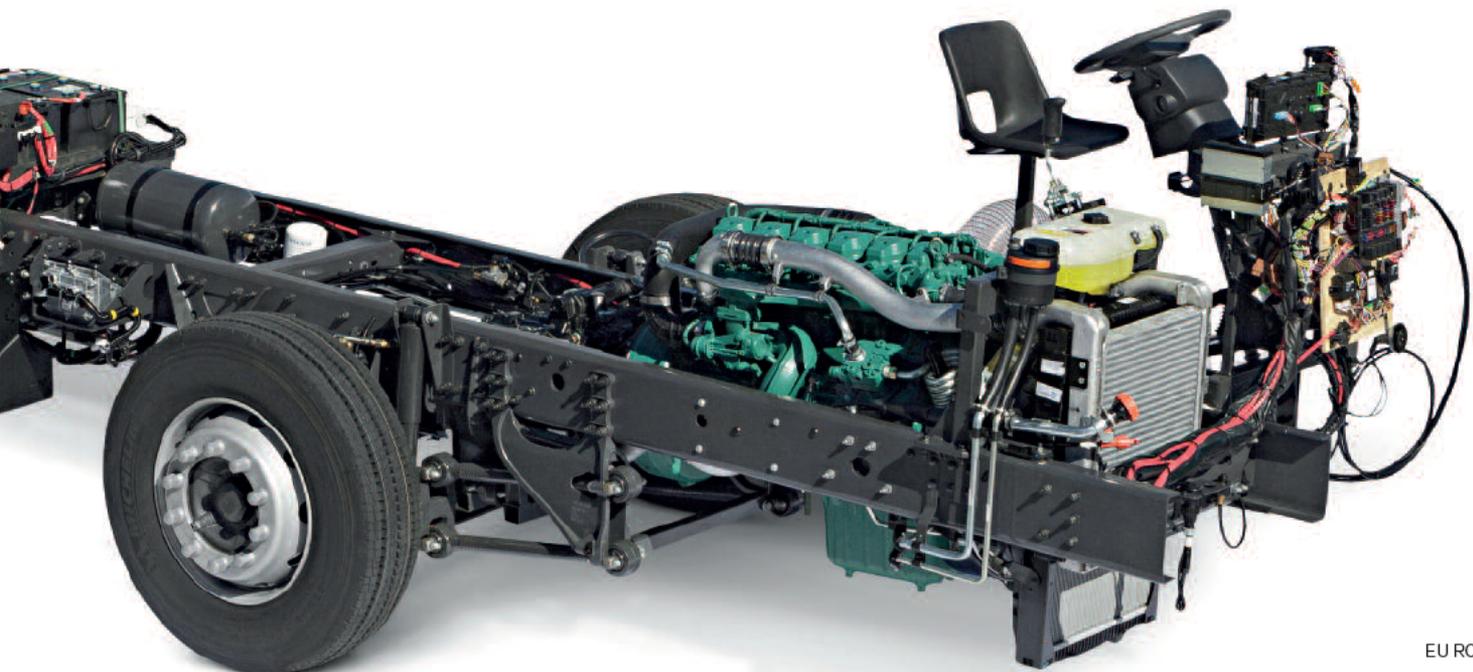
Suspensão pneumática: mais conforto aos passageiros e manutenção simplificada

SEM “MOLEIRO”, E MUITO MAIS RÁPIDO

Com a escassez de profissionais especializados em manutenção de molas, suspensão a ar mostra outra vantagem

Cada vez mais as empresas têm dificuldade de encontrar profissionais com especialização em certas atividades. Uma delas é a do “moleiro”, especialista em retirar, recuperar e recolocar as molas das suspensões de veículos comerciais. Com a falta deles, a atividade é cada vez mais terceirizada, o que pode tornar ainda mais demorado o tempo de espera durante as manutenções das suspensões de molas.

“O ônibus com suspensão a ar é especialmente recomendado nas aplicações em que o transportador não pode dispor desse tempo e precisa do veículo operando novamente o mais rápido possível”, afirma Idam Stival, engenheiro de Vendas da Volvo. “A suspensão pneumática pode ser trocada com muito mais facilidade e em poucos minutos, pelo mecânico da própria empresa.”



Segurança que ajuda a crescer

Seguros Volvo contribuem para o sucesso e prêmios da Transportes Ardo. Empresa é referência no setor de laticínios e opera para empresas como Batavo, Danone e Nestlé



A relação entre a marca Volvo e a Transportes Ardo, de Carambeí, município da região centro-leste do Paraná, vai muito além da aquisição de veículos.

A empresa não apenas utiliza os caminhões Volvo na sua operação como também elegeu a Volvo Financial Services como responsável pelo seguro de todos os veículos leves e pesados de sua frota. Uma escolha baseada em estudos e análises detalhadas de risco, já que a transportadora faz a logística de cargas perecíveis para indústrias que são referência no ramo de laticínios, como a Batavo, a Nestlé e a Danone. Os caminhões rodam, em média, 11 mil km por mês para fazer o transporte de laticínios e frios dos produtores, nos estados do Paraná, São Paulo e Minas Gerais, até os centros de distribuição dos embarcadores, no Nordeste. “O tipo de serviço que a Volvo nos oferece com os seguros é fundamental, porque conseguimos customizar de acordo com as nossas necessidades”, explica Fernando Arthur Aardoom, o Fredi, que com o irmão Leendert Ferdinand Aardoom é proprietário da empresa.

A Transportes Ardo tem uma frota de 125 veículos, sendo 111 pesados e, entre estes, 52 Volvo. O negócio com os seguros da Volvo começou em 2007 e já rendeu vários resultados. O mais recente é exibido com orgulho na empresa: a classificação na categoria Ouro, pelo Bureau Veritas, líder mundial em serviços de certificação e avaliação de conformidade. Também, o 1º lugar na categoria Transporte Primário no Programa de Excelência no Transporte da Danone e o reconhecimento da Nestlé através do Dairy Partners Americas (DPA) ou Parceiros em Laticínios das Américas – programa da multinacional que estreita o relacionamento e garante a qualidade de fornecedores e parceiros.

“Todos esses prêmios mostram a seriedade do trabalho da Transportes Ardo e a importância da parceria com a Volvo na questão dos seguros”, conta o representante da diretoria da empresa na área de gestão da qualidade, Reinaldo de Góes. “A ideia do seguro é não precisar usar, mas toda a cobertura que a Volvo oferece com certeza contou pontos para nós nesses rankings dos nossos clientes.”

Transportes Ardo:
frota coberta pelos
Seguros Volvo



“A ideia do seguro é não precisar usar, mas toda a cobertura que a Volvo oferece com certeza contou pontos para nós nesses rankings dos nossos clientes”

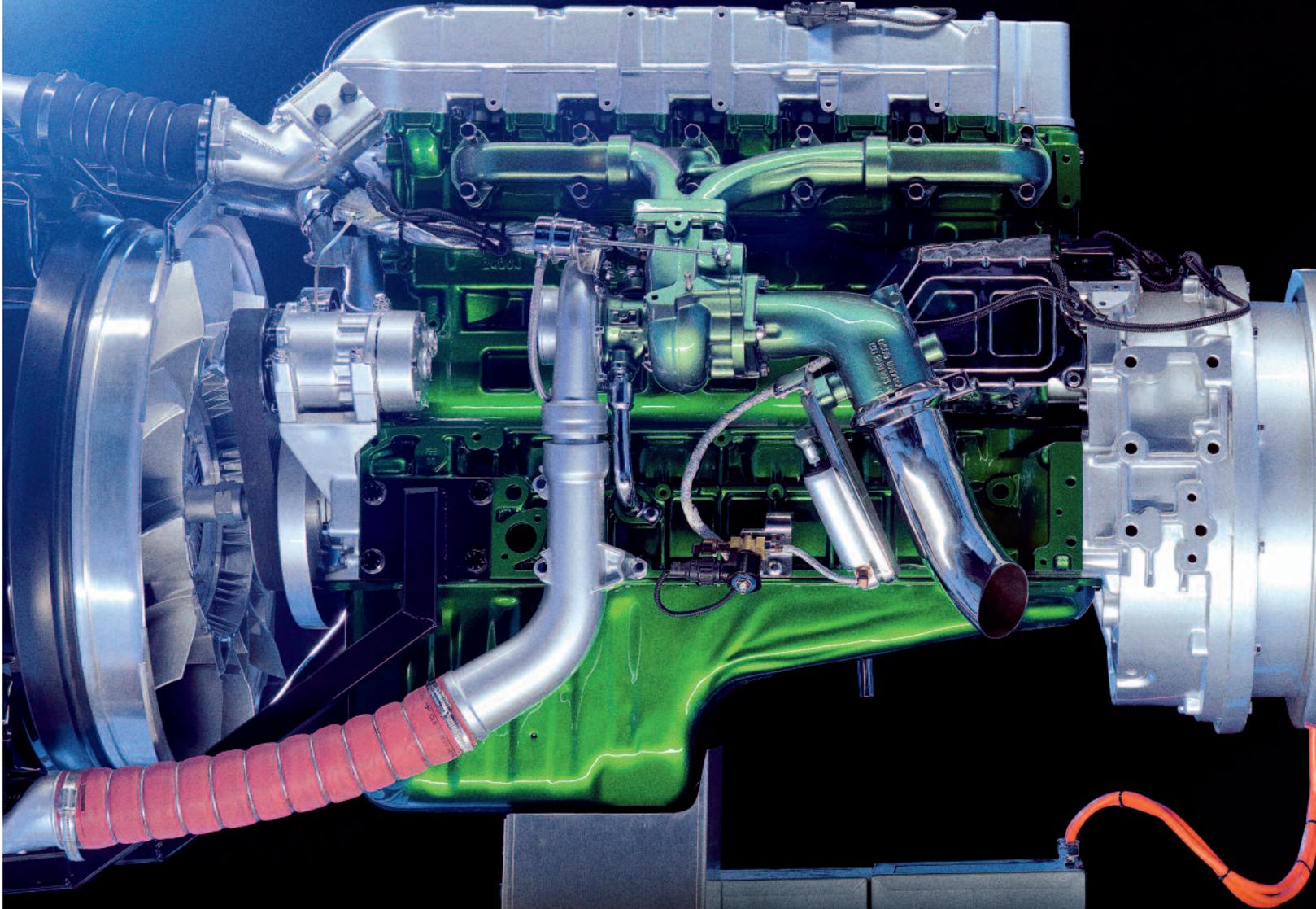
REINALDO DE GÓES,
REPRESENTANTE DA DIRETORIA DA TRANSPORTES ARDO NA ÁREA DE GESTÃO DA QUALIDADE

O reconhecimento dos embarcadores e os certificados recentes obtidos pela Transportes Ardo são mais um passo importante na história da empresa, resultado da dedicação de mais de 80 anos da família Aardoom ao ramo de transporte. Com a matriz em Carambeí (PR), tem sedes em Jundiá (SP), Camaçari (BA), Belo Horizonte (MG) e Recife (PE). “Somos felizes em manter a mesma parceria com clientes e fornecedores como a Volvo”, destaca Fredi. A transportadora utiliza seguros de danos materiais, corporais, morais e acidentes pessoais de passageiros.

Serviços. Além dos seguros, a Transportes Ardo contrata com a Volvo financiamento e consórcio para seus veículos. “Nossa prioridade é oferecer os serviços de forma customizada para cada cliente”, enfatiza o gerente regional da Volvo FS, Emerson Moroz.

A Volvo Financial Services é a divisão de negócios do Grupo Volvo responsável pelo suporte às vendas da marca. Reúne as vantagens de um grande banco com soluções exclusivas nas áreas de financiamento, consórcio e seguro para o setor de transportes. Existe há mais de 40 anos e está há 18 no Brasil, onde oferece as seguintes formas de financiamento: CDC (Crédito Direto ao Consumidor), Leasing e Finame. Este último, feito através do BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social), é o carro-chefe dos financiamentos para os produtos da marca.

O seguro e o consórcio são outros produtos oferecidos ao mercado brasileiro. ■





A EVOLUÇÃO DO HÍBRIDO

Após anos de pesquisa e desenvolvimento, a Volvo Trucks entregou seu primeiro caminhão híbrido a um cliente em junho de 2011, na Europa. Hoje há dezenas deles em operação no continente. Mas ainda há muitas possibilidades a serem exploradas nessa tecnologia

Para entender melhor o significado da tecnologia híbrida em caminhões, é preciso compreender o nível de pesquisa e desenvolvimento empregado no projeto. A Volvo começou a pesquisar sistemas de transmissão híbridos já em 1985, mas esses projetos nunca foram além de protótipos.

“Nessa época, os projetos eram uma alternativa caso não conseguíssemos superar as regulamentações de emissão”, explica Anders Kroon, vice-presidente de eficiência de energia e meio ambiente da Volvo Trucks, que está totalmente envolvido no projeto de híbridos há mais de uma década. “Esses projetos de forma alguma se concentravam em ser comercialmente viáveis.”

Tudo mudou em 2001, quando Kroon recebeu o pedido de um estudo sobre combustíveis futuros. As descobertas foram impressionantes. “Ficou claro que não só haveria um fim da era de fácil acesso ao petróleo como esse fim estava próximo”, lembra. “Nós percebemos que precisaríamos de alternativas aos combustíveis fósseis. Era preciso fazer algo imediatamente se quiséssemos estar prontos.”

“Engenharia é como esporte: se você for o primeiro, será visto e ouvido. Se analisar o mercado daqui a dois ou três anos, verá cópias do que temos agora”

ANDERS KROON, VICE-PRESIDENTE DE EFICIÊNCIA DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE

Em 2002, depois de decidir que a eletricidade era a fonte de energia alternativa mais viável por conta da fácil conversão em energia mecânica, Anders Kroon e sua equipe começaram a pesquisar diferentes combinações de máquinas elétricas e a combustão, que os impeliu para o desenvolvimento do híbrido. Com financiamento do governo sueco e do Departamento de Defesa dos EUA, além de fundos do Grupo Volvo, a equipe de desenvolvimento conseguiu construir um sistema híbrido em 2005. Então chegou o momento crucial: após ver aquele híbrido exibido internamente, o então presidente do Grupo Volvo, Leif Johansson, anunciou que a Volvo lançaria um sistema de transmissão híbrido em no máximo três anos.

“Nós só estávamos trabalhando nisso há três anos e não havia nada totalmente pronto”, observa Kroon. “Estávamos com pressa. Mas em dois anos e meio conseguimos concluir um sistema de transmissão para produção.”

Para a Volvo Trucks, o resultado do esforço é o Volvo FE híbrido, que foi apresentado oficialmente em 2009. Em junho de 2011, o primeiro veículo foi entregue a um cliente na Europa e, no momento em que este texto foi escrito, dezenas deles estavam em funcionamento.

“Essa é a maior série de caminhões híbridos produzida comercialmente”, afirma Miguel Hallgren, gerente de requisitos de produto da Volvo Trucks. “Antes da Volvo, nenhum outro fabricante do mundo havia produzido em série e comercialmente um caminhão de 26 toneladas com um sistema de transmissão híbrido.”

O Volvo FE híbrido é silencioso quando usa somente o motor elétrico. Quando o veículo acelera a mais de 20 km/h, o motor a diesel é ativado. A caixa de câmbio eletrônica garante o equilíbrio ideal entre os dois motores e evita operações de baixa eficiência. A bateria

>



A ORIGEM

“Houve uma clara evolução. Começamos com propulsão por combustão e agora chegamos à propulsão por combustão com assistência elétrica”, diz **Anders Kroon**, vice-presidente de eficiência de energia e meio ambiente da Volvo Trucks. “O próximo passo será a propulsão elétrica com assistência de combustão.”



O DESAFIO

“Se identificarmos os segmentos certos para tecnologia híbrida, haverá volumes maiores e os custos serão reduzidos”, destaca **Miguel Hallgren**, gerente de requisitos de produto da Volvo Trucks.

é recarregada usando energia recuperada gerada durante a frenagem, o que minimiza o desperdício.

Como não consome combustível em velocidades baixas e utiliza a energia recuperada na frenagem, o Volvo FE híbrido é mais adequado para ciclos de condução com mais paradas e arranques. Assim, os caminhões de lixo foram os que apresentaram a maior economia de combustível, de até 20%. Se for usado em combinação com um compactador elétrico, a economia para o veículo pode chegar a até 30%. Os caminhões de distribuição urbana também podem economizar até 15%.

Até agora, os resultados do Volvo FE híbrido são incrivelmente positivos. Não só ele cumpre a promessa de economia de combustível e redução de ruídos, mas também de grande tempo de

funcionamento e produtividade. “A grande diferença entre outros caminhões híbridos e o nosso é o sistema otimizado pela Volvo”, explica Hallgren. “Nós integramos tudo, desde o início, e otimizamos todos os componentes para que eles trabalhem em conjunto, o que garante melhor desempenho.”

A equipe de desenvolvimento comemora o bom desempenho do Volvo FE híbrido. “O resultado é um veículo muito confiável”, enfatiza Mats Alaküla, do setor de engenharia avançada global da Volvo Trucks. “Na implementação dessa tecnologia em ônibus, em Londres, os veículos apresentaram maior tempo de operação que as versões não híbridas, o que eu acho extraordinário. É uma clara evidência da qualidade do trabalho executado.”

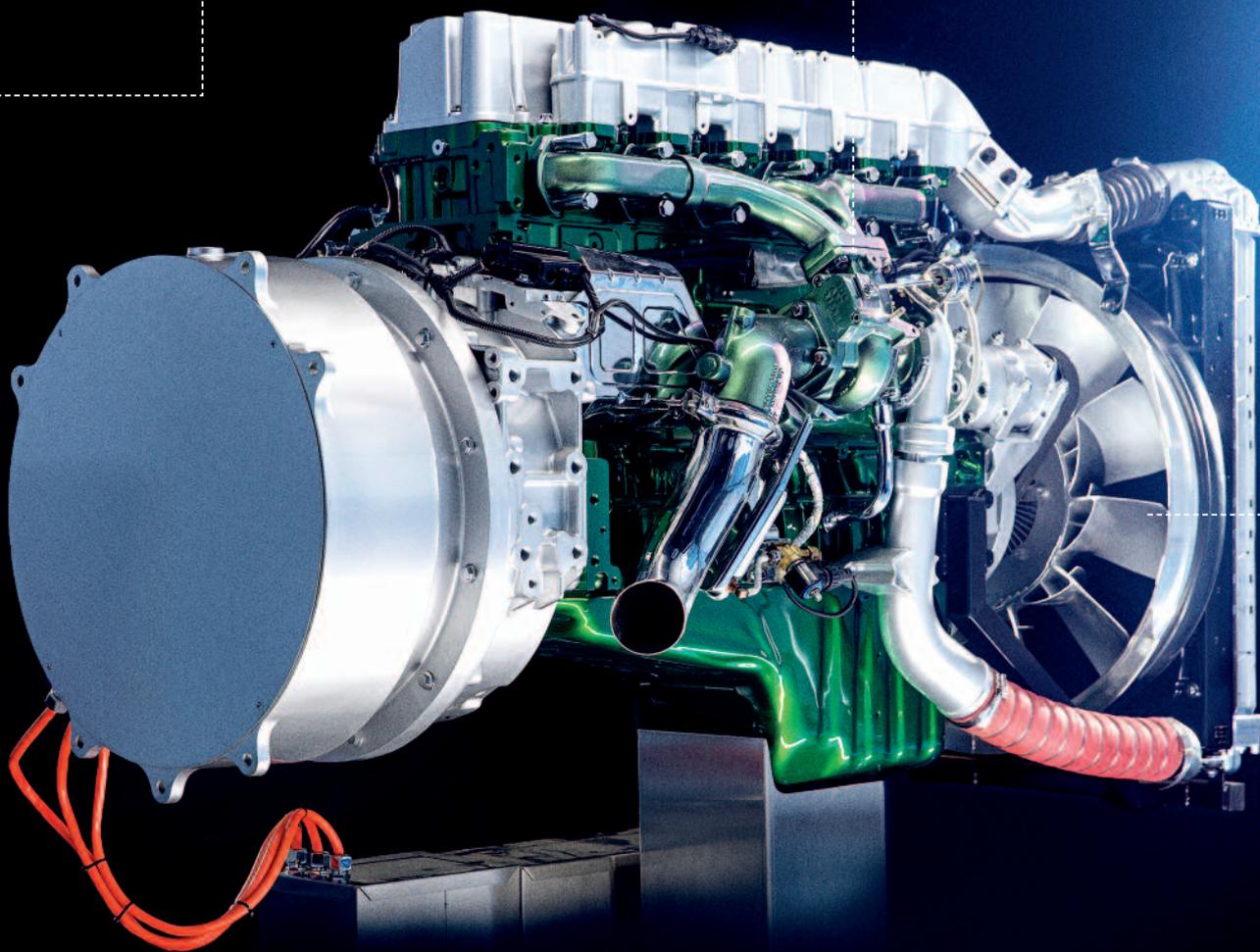
“Engenharia é como esporte: se você for o primeiro, será visto e ouvido. Se você analisar o mercado daqui a dois ou três anos, verá cópias do que temos agora”, comenta o vice-presidente de eficiência de energia e meio ambiente, Anders Kroon.

E o que vem a seguir? “A hibridização é um bom primeiro passo, pois reduz consumo de combustível – mas ainda estamos usando combustível –, então não estamos resolvendo o problema”, diz Alaküla. “A próxima etapa é passar do diesel para uma fonte alternativa – neste caso, a eletricidade – como principal fonte de energia.”

A curto prazo, o foco é melhorar o híbrido ao aumentar a capacidade da bateria, para que o sistema possa ter aplicações a outros modelos de caminhão. Mas recuperação de energia por

A SOLUÇÃO

O sistema de transmissão híbrido é mais adequado para ciclos de condução com paradas e arranques. Caminhões de lixo podem economizar até 20% em combustível, chegando a 30% se usarem um compactador elétrico. Os caminhões de distribuição urbana podem economizar até 15%.



A portrait of Mats Alaküla, a middle-aged man with short, light-colored hair, wearing a dark blue suit jacket over a light blue striped shirt. He is looking directly at the camera with a neutral expression. His hands are clasped in front of him. The background is dark and out of focus.

O FUTURO

“Em dez anos, devemos ter caminhões totalmente elétricos para testes nas estradas. E em mais uma década, eles estarão rodando em todo o mundo”, afirma **Mats Alaküla**, engenharia global avançada, Volvo Trucks. “Seria conveniente se esse fosse o ritmo, pois daqui a 20 anos a disponibilidade prevista de petróleo provavelmente será muito inferior às nossas necessidades.”

meio da frenagem só irá até aí. Para fazer a transição para o modo completamente elétrico será necessário implementar soluções para carregamento em tomadas. Assim, a prioridade futura é encontrar formas de conectar-se a uma rede elétrica sem alterar o ciclo de condução de um veículo, por exemplo carregando enquanto o veículo fica parado. Se forem encontrados métodos rápidos e convenientes de conexão, os ônibus oferecerão o maior potencial, pois eles têm paradas regulares e previsíveis em locais determinados. No entanto, caminhões de distribuição urbana também podem se beneficiar. “Se um caminhão de distribuição parar dez vezes por dia, por 5 a 10 minutos por vez, e puder ter acesso a uma tomada elétrica razoavelmente poderosa, em muitos casos isso será suficiente”, explica Alaküla. “Esses caminhões poderão realizar a maior parte dos trabalhos do dia em modo elétrico, o que é bom

para o meio ambiente e para a economia. Nós já estamos com a tecnologia basicamente pronta – só a estamos aperfeiçoando.”

Por mais animador que isso pareça, ainda existem limites, pois depende de o veículo parar com frequência, o que não acontece em aplicações de longa distância. Mas e se fosse possível carregar a bateria ao dirigir? O conceito de estradas elétricas, nas quais os veículos ficam continuamente conectados a uma rede elétrica, parece inimaginável. Mas é uma ideia que está sendo seriamente considerada. “Atualmente, estão sendo construídas estradas de teste nos EUA, na Ásia e na Europa”, informa Anders Kroon.

“O ponto crucial é o carregamento”, conclui Mats Alaküla. “Se pudermos oferecer energia elétrica barata de forma robusta, segura e conveniente, isso mudaria tudo. Daí não haverá limites.” ■

COMO FUNCIONA

SISTEMA DE TRANSMISSÃO HÍBRIDO DOS CAMINHÕES VOLVO

O sistema de transmissão híbrido funciona combinando um motor a diesel e um motor elétrico. Em baixa velocidade, o caminhão é alimentado somente pelo motor elétrico. Em velocidades mais altas, o motor a diesel é ativado e os dois motores trabalham paralelamente.

1

Motor a diesel

Motor a diesel padrão, igual ao dos caminhões convencionais. No entanto, ele não é ativado em baixas velocidades e, quando o caminhão para, desliga automaticamente para evitar uso desnecessário em marcha lenta.

2

Motor Drive System (MDS)

Ao dar partida, o MDS funciona como um motor elétrico, alimentado pela bateria. Mas durante a frenagem o fluxo de energia é revertido e o MDS passa a funcionar como um gerador, recarregando as baterias com a energia recuperada na frenagem.

3

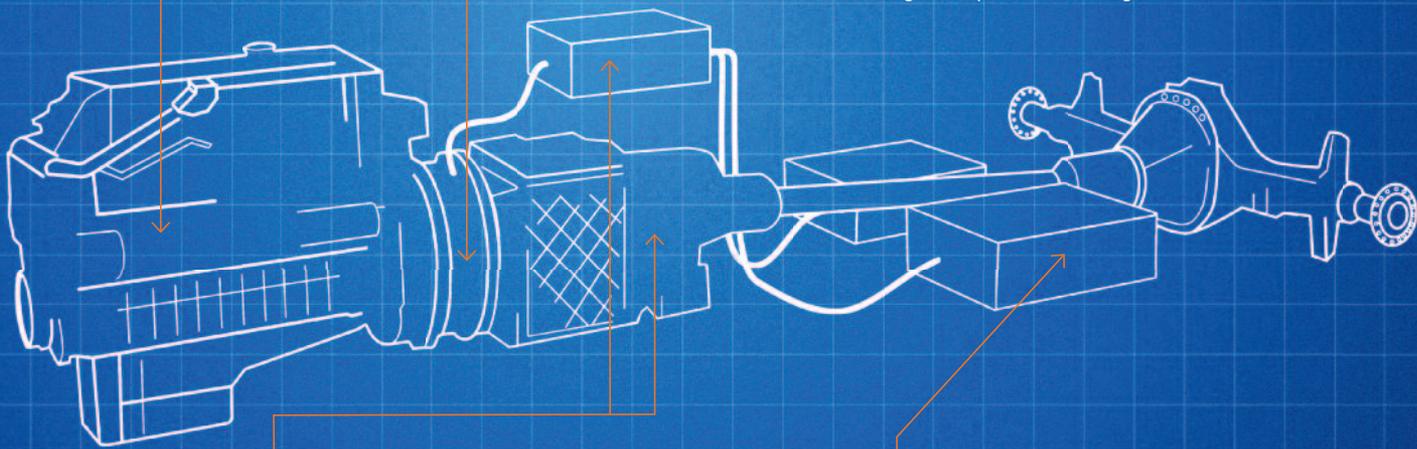
Transmissão eletrônica I-Shift e Powertrain Management Unit (PMU)

Juntos, esses dois componentes formam o cérebro do sistema de transmissão híbrido, contendo toda a inteligência para gerenciar automaticamente trocas de marcha e fontes de alimentação, para otimizar o consumo de combustível e a eficiência.

4

Baterias

O sistema de transmissão elétrico é ativado por baterias de íons de lítio de 600 V, com capacidade de 120 kW. Elas são recarregadas com o uso da energia recuperada durante a frenagem.



O SISTEMA EM USO



Ao arrancar e até velocidades de 20 km/h, o sistema de transmissão é acionado pelo motor elétrico, usando energia das baterias.



Em velocidades mais altas, o motor a diesel é ativado e os dois motores trabalham paralelamente. O I-Shift e a Powertrain Management Unit otimizam automaticamente o uso para economia de combustível.



Durante a frenagem, a energia é recuperada e aplicada às baterias pelo motor elétrico, que agora age como gerador.

Sem pedras no caminho

A produção da Pedreira Parafuso é contínua. Para isso, conta com a eficiência das escavadeiras Volvo. Robustas, são até 5% mais econômicas e estão equipadas com o CareTrack, sistema que monitora pelo computador – a distância – a máquina e o operador



A

Pedreira Parafuso fica em Simões Filho (BA), vetor de crescimento da região metropolitana de Salvador. Uma das empresas do Grupo NovaVia, nasceu há mais de 15 anos primeiro para atender as necessidades da Paisartt Construtora, do mesmo grupo.

Ambas atuam no segmento de construção civil. A pedreira fornece insumos como agregados, rochas e solos. A construtora presta serviços no ramo de construção pesada, principalmente terraplenagem e pavimentação.

Atento ao crescimento do poder econômico do interior, combinado com a baixa oferta de moradias, o grupo abriu um braço imobiliário para implantar loteamentos e condomínios horizontais em municípios estrategicamente selecionados do interior baiano. A mais nova empresa do grupo, a Terras Loteamentos Planejados, já nasceu com vasta experiência em obras de infraestrutura ao contar com todo suporte técnico, financeiro e operacional do grupo.

➤ “Nas três empresas do grupo precisamos de equipamentos robustos e com alta disponibilidade para ter continuidade de produção e garantir prazos aos nossos clientes. Já utilizamos Volvo na pedreira e na construtora e seguramente estaremos em breve adotando a marca na Terras”, ressalta o diretor Vitor Almeida.

Nas áreas de extração a céu aberto, um trabalho árduo e incessante é feito por escavadeiras Volvo para atender a demanda de 60 mil toneladas mensais. Um rompedor hidráulico, implemento acoplado em uma das escavadeiras, é usado para quebrar as pedras maiores e carregar, transportar e processar o minério na planta de beneficiamento.

Competitividade. Almeida diz que “o maior boom de crescimento do setor de construção ocorreu entre 2008 e 2010. No início de 2013 houve uma redução da demanda, mas esperamos por uma recuperação no segundo semestre. Historicamente o primeiro semestre sempre apresenta um ritmo menor devido ao maior volume de chuvas, que afetam fortemente o andamento das obras”.

Para compensar essa desaceleração, as empresas que atuam no setor buscam aumentar os níveis de eficiência. “Precisamos buscar sempre ser mais produtivos a custos mais baixos, para atender melhor nossos clientes e ganhar em competitividade”, afirma o empresário. E os produtos Volvo contribuem para essa meta.

“Conhecemos os produtos e serviços da marca desde 2005 e 2006, quando adquirimos as primeiras unidades. Depois também compramos motoniveladoras e rolos compactadores usados pela nossa construtora. Agora, mais recentemente, adquirimos três carregadeiras L90F e duas escavadeiras, uma EC 380D equipada com concha e uma EC-240B Prime com rompedor.”

CareTrack. Os novos equipamentos contam com o CareTrack, um moderno sistema da Volvo que permite monitorar o equipamento e obter diversas informações sobre a sua performance e desempenho.

“A Pedreira Parafuso é grande cliente na região e um formador de opinião. Nossa proposta foi muito bem recebida e eles entenderam desde o princípio a importância do CareTrack na manutenção preventiva e corretiva, assim como do treinamento dos operadores pelo nosso programa Eco Opera-



TRABALHO ÁRDUO

Nas áreas de extração a céu aberto, um trabalho árduo e incessante é feito por escavadeiras Volvo para atender a demanda de 60 mil toneladas mensais. Um rompedor hidráulico, implemento acoplado em uma das escavadeiras, é usado para quebrar as pedras maiores e carregar, transportar e processar o minério na planta de beneficiamento.

tor”, ressalta João Mottin, diretor executivo da Motiva, distribuidor da região que atende o grupo.

“O CareTrack tem sido uma experiência positiva. Com ele, não preciso ir a campo ou mandar alguém para colher dados da máquina. Do próprio escritório eu vejo tudo e posso até tomar decisões na hora, na frente do computador”, declara Vitor Almeida. “Acompanho o consumo, por exemplo, e também vejo como é o desempenho do operador, identificando pontos que podem ser melhorados por meio de treinamento.”

O CareTrack contribui também para o valor de revenda da máquina na hora de renovar a frota, complementa Almeida: “Eu posso obter, a qualquer momento, o histórico completo do equipamento, o que é bom na hora da vender. O novo proprietário estará seguro de que a manutenção foi feita como deveria”.

Vitor Almeida lembra que, ao entregar os produtos, a Volvo treina os operadores para que eles tirem o melhor do equipamento, um trabalho feito de forma única pelo distribuidor, um diferencial no mercado. O empresário também contrata a manutenção Volvo. “A manutenção

Escavadeiras Volvo,
monitoradas pelo sistema
CareTrack, trabalham
incessantemente na
movimentação de 60 mil
toneladas/mês de rochas
na Pedreira Parafuso



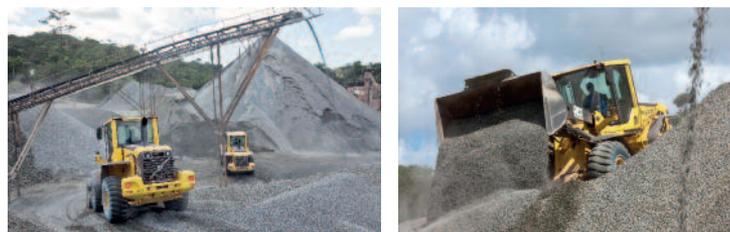
CONFIANÇA NO FUTURO

Apesar da retração no ritmo das obras durante o primeiro semestre, o grupo Novavia tem boas razões para se manter confiante quanto ao desempenho do setor de construção em sua região.

Hoje há pelo menos 13.000 grandes obras de infraestrutura em projeto ou em execução no Brasil. De acordo com levantamento feito no final de 2012 pela Exame, revista especializada em economia e negócios, só as 1.200 maiores obras somam um orçamento de quase R\$ 697 bilhões.

Com obras totalizando mais de R\$ 201 bilhões, a região Nordeste é a segunda em volumes de recursos, superada apenas pelo Sudeste, que absorve R\$ 263 bilhões.

Outro estudo, da Sobratema (Associação Brasileira de Tecnologia para Construção e Mineração), contabilizou as 13.000 grandes obras em andamento no país até 2016, e também aponta o Nordeste como segundo maior polo de investimentos, com injeção de mais de R\$ 343 bilhões em obras de infraestrutura.



“Nas três empresas do grupo precisamos de equipamentos robustos e com alta disponibilidade para ter continuidade de produção e garantir prazos aos nossos clientes. Já utilizamos Volvo na pedreira e na construtora e seguramente estaremos em breve adotando a marca na Terras”

VITOR ALMEIDA, DIRETOR DO GRUPO NOVAVIA

feita nos momentos certos, pela própria marca, traz a tranquilidade de ter o equipamento com elevada disponibilidade, o que também agrega valor na hora da revenda.”

De acordo com Almeida, os modelos mais recentes mostram uma redução de consumo de combustível de aproximadamente 5%. Para ele, resultado não só de uma tecnologia mais moderna, mas também do monitoramento do CareTrack e do aprimoramento dos operadores com o sistema.

Sustentabilidade. O grupo está fortemente engajado com as questões socioambientais. Todo ano são plantadas ao redor da pedreira milhares de mudas de espécies nativas da mata atlântica, produzidas em viveiro próprio. Resultado da dedicação da equipe interna de garantia ambiental que também é responsável pela medição mensal dos níveis de emissão das máquinas.

“Além da economia de combustível, conseguimos alcançar com as máquinas Volvo índices de emissão bem abaixo do que nos é exigido”, declara o diretor da Pedreira Parafuso.

Nas alturas

VM ajuda a manter a confiabilidade do sistema elétrico no Paraná. Unidade da companhia de energia do estado está equipada com cesto aéreo inédito no Brasil

A Copel (Companhia Paranaense de Energia) começou a operar neste segundo semestre um equipamento que garante a manutenção de redes de alta tensão em linha viva, sem desligar o sistema. O equipamento, fabricado pela multinacional Terex, é o primeiro da América do Sul com cesto que sobe até 32 metros de altura, isolado para trabalhos em até 500 kV, e foi todo montado sobre um caminhão Volvo VM 330 6x4. A escolha foi por critérios rígidos como potência do motor, durabilidade, confiança. Com isso, a Volvo participa de um momento importante do cenário da economia nacional, no auxílio para aumentar a confiabilidade do sistema e reduzir os cortes de energia causados por quedas de linhas de transmissão. “Características do VM como a potência do motor se adequaram exatamente às nossas exigências sobre o veículo que precisávamos para operar o equipamento”, conta o engenheiro responsável pela manutenção das linhas de transmissão da Copel, Edson da Silva Dias. As torres de transmissão ficam em lugares descampados e de difícil acesso para veículos, por isso a robustez do VM também foi levada em conta. >







Na Copel, a previsão é que, a princípio, o equipamento, do modelo Linesman TM 105, sirva para manutenção de linhas de 69 kV a 138 kV. “Mas poderemos operar com até 500 kV e a 32 m de altura sem interromper o fornecimento de energia, quando o usual, nessas situações, seria desligar a rede”, explica Dias.

Um diferencial que vai aumentar a qualidade no fornecimento de energia para o consumidor final e também a segurança para os eletricitistas e técnicos que trabalham com as linhas de alta tensão. Sem esse equipamento, era preciso sete funcionários, alguns em solo e outros no alto, que escalavam as torres para fazer a manutenção. Agora, cerca de quatro pessoas participam da operação. O cesto aéreo leva os eletricitistas até a altura necessária, o operador fica isolado na caçamba e faz a manutenção. Além de ir mais alto, o equipamento conta com guindaste com capacidade de aproximadamente 1.000 kg, quando o usual, em equipamentos de menor porte, é 300 kg.

Na prática. Para que todo o conjunto funcionasse como o esperado, houve um amplo trabalho das equipes de engenharia da Volvo, da Terex e da Copel. Após a escolha do VM 330 para a implementação do cesto aéreo, a

DIFERENCIAL

Sem esse equipamento, era preciso sete funcionários, alguns em solo e outros no alto, que escalavam as torres para fazer a manutenção. Agora, cerca de quatro pessoas participam da operação. O cesto aéreo leva os eletricitistas até a altura necessária, o operador fica isolado na caçamba e faz a manutenção. Um diferencial que vai aumentar a qualidade no fornecimento de energia para o consumidor final e também a segurança para os eletricitistas e técnicos que trabalham com as linhas de alta tensão.

equipe da fábrica da Volvo e da Concessionária Nórdica, do Paraná, desenvolveu o parâmetro para garantir a comunicação entre o eletricitista dentro do cesto e o caminhão. A Copel treinou equipes para operar o equipamento, que foi testado, recebeu ajustes e passou a funcionar corretamente no final de julho. “Esse tipo de operação demanda muita tecnologia, por isso nossa equipe fez o set up eletrônico, que é descrever o parâmetro para que o equipamento ‘converse’ com a parte eletrônica do caminhão”, conta o gerente de vendas de grandes frotas da Volvo, Omar Simonetto.

Quem fornece a força para o equipamento é o caminhão, que pode ser ligado e desligado a partir do cesto aéreo. Assim, o conjunto economiza combustível, evita poluição atmosférica e o desgaste do motor. Para algumas atividades, o eletricitista ou operador consegue acelerar de forma remota o motor do caminhão para um ponto predeterminado e desacelerar, ficando em marcha lenta.

O VM e o cesto aéreo em operação.
Após a escolha do modelo do caminhão,
houve um amplo trabalho integrado das
equipes de engenharia da Volvo, Copel
e Terex até o conjunto final



Para que o cesto seja elevado, é preciso primeiro que sejam abertas quatro sapatas, que vão garantir a estabilidade do caminhão. O entre-eixos do VM foi preparado e um eixo direcional adicional foi incluído para carregar o peso do equipamento. Após todas as adaptações e testes, o caminhão foi testado no Lactec, em Curitiba, seguindo a Norma Brasileira NBR 16092, que trata de “Cestas Aéreas – Especificações e Ensaios”.

A Copel escolheu Cascavel, no oeste do Paraná, como base para o caminhão, em função da alta incidência de ventos e tempestades na região – onde mais caem as linhas de alta tensão. De lá, atenderá as cinco áreas operacionais da Copel no estado (sedes nas regiões de Curitiba, Ponta Grossa, Londrina, Maringá e Cascavel). A previsão é que o conjunto permaneça de um a dois meses em cada regional para manutenção das linhas, podendo se deslocar para qualquer lugar do Paraná em caso de queda de torres ou de linhas.

Além do cesto aéreo que já está em operação na Copel, a Terex comercializou mais alguns equipamentos no Brasil e um deles também será montado sobre um VM 330 e utilizado no estado do Tocantins. “Esse tipo de cesto é largamente usado nos Estados Unidos e em países que apresentam alta incidência de vendavais, por agilizar o atendimento e a recuperação das linhas de transmissão”, relata o gerente comercial da Terex no Brasil, Gilvan Nogueira Fonte Boa. “Agora, no Brasil, a preocupação com a segurança de quem trabalha nessas redes está ainda maior e esse equipamento é um ótimo aliado”. ■

CONSUMO DE ENERGIA CRESCE QUASE O DOBRO DO PIB

O consumo de energia no Brasil cresceu a uma taxa média de 5,8% ao ano de 1973 a 2011, enquanto o PIB evoluiu 3,4%, valores bem superiores aos verificados no mundo. A expansão do consumo residencial foi de 6,3% no mesmo período, enquanto o industrial, 4%. Para os próximos dez anos, o planejamento energético do Ministério das Minas e Energia, considerando os estudos do Plano Decenal de Expansão de Energia 2021, indica uma taxa média de crescimento de 4,9% ao ano.

Zero acidentes

Programa Volvo de Segurança no Trânsito completa 26 anos, alinha seu foco de atuação à visão de Zero Acidentes envolvendo veículos Volvo e centraliza ações no setor de transporte comercial

A mais duradoura ação de cidadania no trânsito promovida por uma empresa automotiva no Brasil, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) chega aos 26 anos com fôlego renovado. O foco agora está alinhado à meta de Zero Acidentes com veículos do Grupo Volvo. “É uma meta ousada, desafiadora, e que traduz o ideal de futuro de uma empresa que tem a segurança como um de seus valores fundamentais, ao lado de qualidade e respeito ao meio ambiente”, afirma Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa do Grupo Volvo América Latina.

Consciente de que seus produtos, mesmo sendo os mais seguros do mercado, não podem, isoladamente, evitar todos os acidentes, a Volvo trabalha de diferentes formas para aumentar a segurança no transporte. O PVST tem papel fundamental na mobilização do segmento de transporte comercial e no desenvolvimento comportamental do motorista, para que assuma uma



postura proativa por um trânsito seguro.

Apesar dos avanços e dos esforços voltados à segurança, o setor de transporte ainda apresenta números alarmantes de acidentes. São prejuízos, humanos e financeiros, que não condizem com a realidade de um país que está entre as maiores economias mundiais. Estatísticas estimam que anualmente ocorrem perto de 100 mil acidentes envolvendo veículos de carga nas rodovias brasileiras. São 8 mil mortos, metade deles motoristas de caminhão.

Para ir em busca do “Zero Acidentes” o PVST passa agora a concentrar suas ações no segmento transporte comercial e reestrutura sua atuação em cinco pilares: informação – para promover e incentivar a cultura de segurança; educação e gestão – para contribuir com o desenvolvimento de motoristas e auxiliar empresas na gestão da segurança; reconhecimento – para premiar e dar visibilidade às boas práticas; mobilização - eventos e campanhas de engajamento que aumentem a segurança no transporte e programa interno – para os funcionários do Grupo Volvo.

“O Programa Volvo de Segurança já é um trabalho consolidado, com resultados efetivos ao



longo desses 26 anos. Agora temos como desafio metas ainda mais ousadas, que trarão mais segurança e sustentabilidade ao transporte comercial”, destaca Anaelse Oliveira, responsável pelo PVST.

As informações sobre as ações do Programa Volvo de Segurança no Trânsito estão disponíveis no endereço: www.volvo.com.br/pvst. ■

PROGRAMA VOLVO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO
TRANSPORTANDO RESPEITO





Alexandre Andrade

Carreteiro e Caminhoneiro

A Volvo participou das duas grandes feiras que movimentaram o setor de caminhões em julho

A 34ª Feira do Carreteiro aconteceu de 10 a 13 de julho, no pátio da Basílica de Aparecida do Norte (SP), e a 24ª Feira do Caminhoneiro, de 23 a 25 de julho no Posto Sakamoto, em Guarulhos (SP).

"Nossa participação é similar nos dois eventos. O objetivo não é a comercialização de veículos, mas sim uma aproximação entre a marca Volvo e os motoristas para mostrar a qualidade dos produtos e os benefícios que a Volvo oferece", explica San-

dra Ferrari, de Comunicação de Marketing.

Nos dois eventos, os visitantes puderam ver de perto as inovações da marca e caminhões VM e FH, e também participar de test drives. Além disso, foi possível obter uma série de informações sobre pós-venda, seminários Viking e as diversas campanhas em andamento, como a Compre e Ganhe, que vai sortear três VMs para quem adquirir produtos ou serviços Volvo.

Volvo tem nova carreta para eventos pelo Brasil

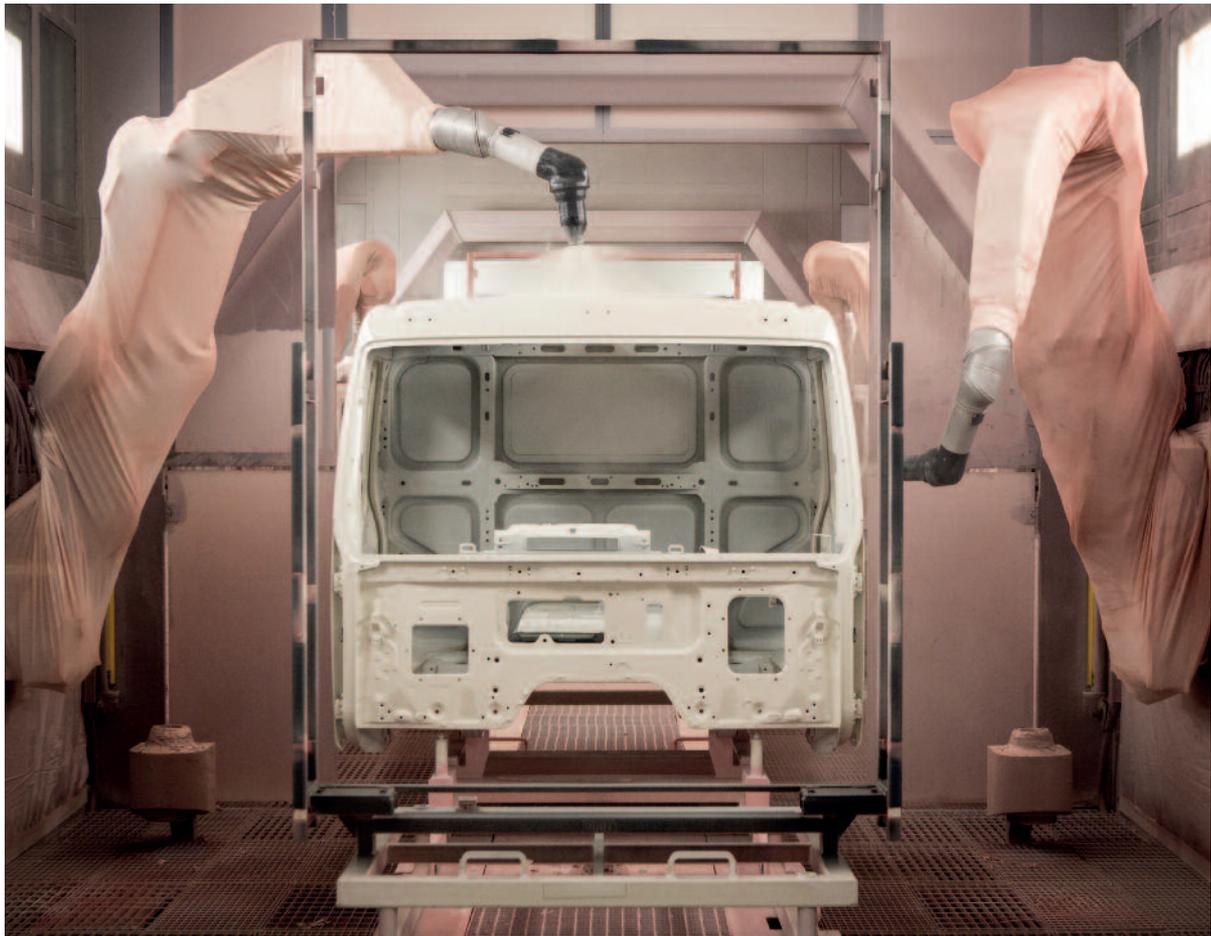
Já está em operação mais uma novidade Volvo: uma moderna carreta para eventos da marca com alta qualidade e conforto aos transportadores em todo o país.

Com estrutura versátil, a carreta permite diferentes configurações e pode ser usada como estande em feiras, como auditório para 70 pessoas e em eventos diversos. Equipado com tecnologia de ponta, o novo equipamento está alinhado aos valores da marca: qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente. Construída com madeira de reflorestamento, a carreta possui um sistema de captação de energia solar e permite o aproveitamento da luz natural. O espaço tem salão principal, sala de reuniões, bar, área de demonstração de produtos e um deck na parte superior. Outras três estarão rodando em breve.



Humberto Michalchuk (Prata Geiátria)





Silvio Aurichio

Mais tecnologia na pintura

A Volvo ampliou a automação na pintura de cabines de caminhões no Brasil. Equipamentos de última geração trazem ainda mais qualidade, promovem ganhos ambientais e aumentam a capacidade de produção

A fábrica da Volvo em Curitiba tem agora 16 novos robôs, responsáveis pela pintura e manipulação das cabines. Os novos equipamentos controlam melhor os rigorosos padrões de qualidade Volvo, como a garantia das espessuras, uniformidade de camadas e resistência ao clima. "É um processo de alta precisão, que nos coloca na vanguarda tecnológica na pintura de cabines", afirma Jorge Marquesini, vice-presidente de operações - cabines e veículos do Grupo Volvo América Latina.

O investimento total é de cerca de R\$ 100 milhões. Na

fábrica são produzidas cabines para veículos FH, FM e VM em várias cores metálicas e sólidas, num total de 149 variedades. Além da qualidade superior, o processo é ambientalmente mais limpo. As novas tecnologias proporcionaram, por exemplo, maior eficiência energética com o reaproveitamento de calor. Na nova pintura foi implementado um processo conhecido como RTO, que reprocessa os gases nocivos e os transforma em gases limpos. O respeito ao meio ambiente é um dos principais valores da marca Volvo.

Mobilidade e eficiência verde na Transpúblico

O ônibus Híbrido e diversas outras soluções de baixo impacto ambiental no transporte de passageiros foram alguns dos destaques da Volvo na mais importante feira do setor de ônibus em 2013



Greg Salzbien

Com 500m², o estande da Volvo Bus Latin America na Transpúblico, feira realizada em São Paulo no mês de julho, apresentou o conceito “Mobilidade Volvo – Eficiência Verde”. Foram mostradas soluções e produtos da marca alinhados com o respeito ao meio ambiente e à sustentabilidade.

“Além dos nossos produtos, o estande priorizou materiais ambientalmente corretos, incluindo um jardim no qual estavam expostas peças de reposição Reman para ônibus, remanufaturadas pela própria Volvo. Esta é uma alternativa que diminui o impacto ambiental ao poupar matérias-primas para a produção de componentes inteiramente novos”, explica Viviane Lula, de marketing da Volvo Bus Latin America.

Passou de 1 milhão

Ito Cornelissen

A Ruzza Transportes comemora a marca de um de seus Volvos: 1,9 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. O caminhão, um NH 12 420, ano 2002, transporta soja e farelo de soja na Bahia, entre Luiz Eduardo Magalhães e Salvador, percurso de quase mil quilômetros.

Fundada em 1999, a Ruzza Transportes atua transportando grãos com frota de seis veículos, todos Volvo. “Já trabalhamos com outras marcas, mas chegamos à conclusão que a Volvo é mais resistente”, diz Alexandro Ruzzarin, proprietário da empresa. “Para nós, a marca Volvo está muito à frente das outras.” Todos os veículos da Ruzza foram adquiridos na concessionária Dipesul, de Caxias do Sul, mas como a empresa atua na Bahia, o serviço de pós-venda é na Gotemburgo de Barreiras (BA). “A ampla rede de concessionárias também é outra grande vantagem da marca”, ressalta Ruzzarin.



Volvo, a “mais desejada” pelas concessionárias

A marca foi a 1ª colocada na avaliação da entidade que reúne as concessionárias de todos os fabricantes instalados no país

A pesquisa realizada pela Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) avalia o relacionamento das diversas montadoras do país com suas redes de concessionárias. A Volvo foi considerada “A Marca Mais Desejada” de caminhões e ônibus. O prêmio foi entregue durante o 23º Congresso Fenabrave, na cidade de São Paulo. “É um reconhecimento importante, validado por concessionárias de todas as marcas, e reflete a forte imagem que temos no mercado”, destaca Carlos Morassutti, vice-presidente de RH e assuntos corporativos do Grupo Volvo América Latina, ao receber o prêmio em nome da companhia.

Realizada anualmente, a pesquisa engloba questões como oferta de produtos, processos de decisão, rentabilidade, treinamento e relacionamento entre montadora e concessionária. O prêmio reflete o trabalho e investimentos que estamos realizando com a nossa rede para ampliar a capacidade de atendimento em todo o país”, afirma Carlos Pacheco, diretor de desenvolvimento de concessionárias do Grupo Volvo América Latina.

Divulgação Fenabrave



Carlos Morassutti, vice-presidente do Grupo Volvo América Latina e Mário Oliveira, diretor da Auto Sueco, concessionária Volvo em São Paulo, receberam o troféu dos dirigentes da Fenabrave

Brasil se destaca no Vista 2012/2013

Matheus Ávila, da Dipesul Canoas (RS), levou o prêmio de Melhor Líder de Equipe

As equipes latino-americanas conquistaram, no Vista 2012/2013, o 10º lugar (Treviso, Betim), o 15º (Dipesul, Canoas) e o 18º (Macasa, Equador). Para completar a boa participação do Brasil, Matheus Henrique de Ávila, da concessionária Dipesul, de Canoas, recebeu o prêmio de Melhor Líder de Equipe. Uma equipe da Finlândia foi a vencedora do evento, a maior competição mundial de pós-venda promovida pela Volvo.

“A cada edição, o número de participantes cresce e, nesta, conseguimos aumentar de dois para três o número de representantes da América Latina. O resultado que nossas equipes conquis-

taram reflete o trabalho realizado em desenvolvimento de lideranças e formação de equipes bem sintonizadas. Também o apoio fundamental oferecido pelas diretorias, tanto da Volvo quanto das concessionárias”, afirma Rogério Rôa, gerente de desenvolvimento de competências da Volvo na América Latina. “Pudemos ver na Suécia que nossos mecânicos estão no mesmo nível dos melhores do mundo”, completa Rôa.

Divulgação Volvo



Equipes da Dipesul (RS) e Treviso (MG): bom desempenho dos concessionários brasileiros em competição internacional entre mecânicos Volvo

10 ANOS

PARANDO POUCO
PARA ABASTECER.

Velocidade e álcool: combinação fatal.



A Volvo está lançando uma versão especial que celebra os 10 anos do Volvo VM. Visite uma concessionária Volvo e conheça a série comemorativa do caminhão mais econômico do mercado.

facebook.com/volvocaminhoes

VOLVO VM SÉRIE COMEMORATIVA DE 10 ANOS

Volvo Trucks. Driving Progress.



EURODO



PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2013 • ANO XXVIII • Nº 130

Robusto e mais macio

Chassi de ônibus B270F, que conquistou rapidamente a confiança do mercado, ganha agora suspensão pneumática



Classe mundial

Uma das maiores produtoras de alimentos resfriados e congelados do mundo, BRF transporta com cuidados especiais em segurança



Pedreira monitorada

Equipamentos Volvo monitorados pelo sistema CareTrack impulsionam as operações da Pedreira Parafuso



Velocidade e álcool: combinação fatal.

CHAC

QUANDO TUDO É PENSADO PARA A PRODUTIVIDADE, UMA ARTICULAÇÃO A MAIS FAZ UMA GRANDE DIFERENÇA.

Biarticulado B340M. O maior ônibus do mundo.

Inovação constante é um dos eixos da marca Volvo, pioneira mundial em ônibus articulados e biarticulados. Foi assim que a empresa desenvolveu o **B340M, o maior ônibus biarticulado do mundo**. Com 28 metros, ele oferece, além da capacidade nominal de 270 passageiros, muita tecnologia, segurança, durabilidade, conforto, sustentabilidade e - principalmente - economia. Ou seja, garantia de retorno para seus negócios.

Pode confiar.



ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus



EURODO



PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2013 • ANO XXVIII • Nº 130

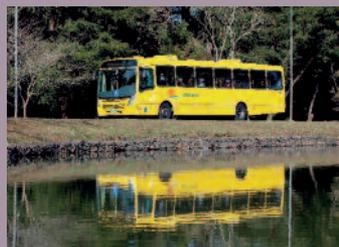
Pedreira monitorada

Equipamentos Volvo monitorados pelo sistema CareTrack impulsionam as operações da Pedreira Parafuso



Classe mundial

Uma das maiores produtoras de alimentos resfriados e congelados do mundo, BRF transporta com cuidados especiais em segurança



Robusto e mais macio

Chassi de ônibus B270F, que conquistou rapidamente a confiança do mercado, ganha agora suspensão pneumática

SOLUÇÕES COMPACTAS VOLVO. VERSÁTILIDADE E PARA QUALQUER OBRA.

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

