

EURODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2014 • ANO XXIX • Nº 132

O mais forte do mundo

Chega ao Brasil o FH16 750,
o caminhão mais potente
do planeta, uma
exclusividade Volvo



No sol da Bahia

Santana e São Paulo, de
Salvador, investe em tecnologia
e conforto com os modernos
Volvos B290R e B340R



Metal nobre

Máquinas Volvo operam dia
e noite em Araxá (MG), na
maior mina do mundo para a
extração de nióbio

É
ca



DISPONIBILIDADE
PARA IR
MAIS LONGE



CABINE COM
CÉLULA DE
SOBREVIVÊNCIA



BAIXO
CONSUMO DE
COMBUSTÍVEL



FAROL DE LED



Chegou o novo Volvo VM. A quarta geração do caminhão que mais cresceu em vendas nos últimos 3 anos. Econômico, confortável, com baixo custo operacional, sempre disponível para o trabalho e, agora, com versões 8x2 e 8x4 de fábrica. **Novo Volvo VM. É assim que todo caminhão deveria ser.**

NOVO VOLVO VM



O que nos une
no transporte
é a segurança.



www.volvo.com.br/pvst

Há 26 anos o **Programa Volvo de Segurança no Trânsito** mobiliza a sociedade para um trânsito mais consciente e responsável. São muitos os avanços, mas ainda há muito por fazer. Acreditamos que a **segurança** é uma das pontes que nos une a um transporte comercial cada vez mais seguro e sustentável. Acesse o **site** e participe.



**PROGRAMA VOLVO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**
TRANSPORTANDO RESPEITO

VOLVO



12 ENCURTANDO DISTÂNCIAS

Transportadora de Rondônia encontra no Rio Grande do Sul, a 3 mil quilômetros, o VM que procurava, com garantia de procedência de fábrica. Operação possível pelo site de seminovos Viking Volvo



14 Eletromobilidade

Presidente da Volvo Buses Latin America fala sobre ônibus que operam com eletricidade a maior parte do tempo



20 Destreza

O transporte é uma demonstração de habilidade ao volante nas minas desafiadoras de Bornéu



32 Agilidade

No eterno verão do Rio, a entrega de cervejas e refrigerantes da Ambev conta com a eficácia dos Volvos VM

Um caminhão sem igual

Volvo traz ao Brasil o FH16 750, o mais potente do planeta e há pouco lançado na Europa. Único no seu segmento, tem ainda design inovador e a mais alta tecnologia embarcada





Com 750 cavalos de força, o FH16, o caminhão mais potente do mundo, chegou ao Brasil. Imponentes e exclusivos, lançados há poucos meses na Europa, os top de linha da Volvo já rodam pelas estradas brasileiras.

“Trouxemos da Europa o mais avançado caminhão no segmento para atender uma demanda crescente do mercado brasileiro de transportes”, afirma Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina. A versão do FH16 750 traciona 200 toneladas de PBTC (Peso Bruto

Total Combinado). É indicada para operações que exigem grande performance do veículo, com destaque para o transporte de cargas indivisíveis.

“É um caminhão excepcional, com enorme potência e torque, para atender os transportadores que precisam de um veículo com enorme capacidade de carga”, diz Bernardo Fedalto, diretor comercial de caminhões Volvo. O FH16 750 chega ao Brasil num momento de economia em expansão e necessidade cada vez maior de veículos com grande força e torque, extrema durabilidade e produtividade.

“Grande potência, alta tecnologia e um design inovador. Nos atrevemos a dizer que este é o caminhão dos sonhos de todo transportador. Ele é único”

BERNARDO FEDALTO, DIRETOR COMERCIAL DE CAMINHÕES DA VOLVO



O FH16 e uma de suas principais vocações, o transporte de cargas indivisíveis. Na operação, prepara-se para transportar uma viga gigante de mais de 150 toneladas para o novo monotrilho de São Paulo

MUITO MAIS PRODUTIVO

O motor de 750 cv entrega 2.800 Nm de torque já a 900 rpm. Quanto mais potência à disposição a baixas rotações no início do transporte de cargas pesadas, menor o esforço sobre o motor e mais alta a eficiência em combustível. Depois disso, a curva de torque sobe rapidamente e atinge seu pico de 3.550 Nm a 1.050 rpm, e este elevado torque continua na faixa plana até 1.400 rpm.

➤ O caminhão, na configuração cavalo mecânico 8x4, é equipado com o consagrado D16G, um motor de 16 litros. Os 750 cv de potência alcançam um torque de 3.550 Nm. “Uma configuração invejável. Atende com folga as rigorosas exigências dos transportadores”, afirma Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo no Brasil.

O motor de 750 cv entrega 2.800 Nm de torque já a 900 rpm. Quanto mais potência à disposição a baixas rotações no início do transporte de cargas pesadas, menor o esforço sobre o motor e mais alta a eficiência em combustível. Depois disso, a curva de torque sobe rapidamente e atinge seu pico de 3.550 Nm a 1.050 rpm, e este elevado torque continua na faixa plana até 1.400 rpm. “Permite manter velocidades médias mais altas, mesmo nas subidas e inclinações mais íngremes. É garantia de maior produtividade do transporte”, diz o gerente.

“Grande potência, alta tecnologia e um design inovador. Nos atrevemos a dizer que este é o caminhão dos sonhos de todo transportador. Ele é único”, destaca Bernardo Fedalto.

A cabine do FH16 750 traz o novo design da nova

linha FH lançada recentemente na Europa. São detalhes únicos e exclusivos. Grade frontal e maçanetas cromadas, bancos com ajustes elétricos forrados com couro e teto solar são alguns dos itens de série. Outros detalhes conferem ainda mais exclusividade ao caminhão, como novo painel, câmera de ré, geladeira e faróis de xenônio, por exemplo.

“Com o Volvo FH16 750, oferecemos um caminhão com o máximo em desempenho e também eficiência em combustível”, complementa Alexander Boni, gerente comercial de caminhões FH/FM. O motor é otimizado, sinônimo de alta potência e torque. A consagrada caixa de câmbio eletrônica I-Shift é de série. O caminhão está equipado também com a direção elétrica VDS (Volvo Dynamic Steering), servoassistida hidraulicamente. É a mais avançada tecnologia de direção em transporte comercial. Com ela, dirigir o pesado FH16 750 é uma tarefa muito mais fácil. ■



PORTE E IMPONÊNCIA

Itens de série que fazem o FH16 750 especial e único

- Motor de 16 litros e 750 cv, o mais potente do mundo
- Cabine com design da nova linha FH europeia
- Novo painel
- Câmera auxiliar de ré/manobras
- Teto solar (sky window)
- Freios EBS
- Freios VEB + Retarder, que alcançam 1.180 cv de potência
- Faróis de xenônio
- Suspensão de traseira eletrônica ECS
- Geladeira
- Lanternas traseiras de LED
- Cor exclusiva perolizada (preto FH16, mystic fjord pearl)



QUEM JÁ TEM

Assim como carros e barcos, caminhões top de linha também são sinônimo de status e contribuem de maneira positiva para transmitir e consolidar uma boa imagem das empresas que os operam. O FH16 750 já se transformou no mais cobiçado por empresas do Brasil. Confira quem adquiriu os exclusivos caminhões até fevereiro de 2014, data de fechamento da revista:

■ Expresso Flecha de Prata Ltda., Piracicaba (SP)	
■ Gislon Transportes, Gaspar (SC)	
■ Grupo Santin, Américo Brasiliense (SP)	
■ Open Cargo, Canoas (RS)	
■ Transdata Transportes, São Paulo (SP)	
■ Transportes Pesados Itajaí, Itajaí (SC)	
■ Transportes Pesados Minas, Betim (MG)	

O combustível do agronegócio

A Cenze é especializada em abastecer com combustível e lubrificantes as fazendas do Mato Grosso do Sul. Faz isso com uma frota de FHs e VMs porque dão pouca manutenção e têm uma “máquina” muito boa



Há 32 anos, a Cenze Comércio e Transporte de Combustíveis e Derivados, de Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, dedica-se ao suprimento de óleo diesel e lubrificantes aos produtores rurais da região. É uma empresa autorizada pela ANP (Agência Nacional do Petróleo) para atuar como TRR (Transportador, Revendedor e Retalhista).

Um negócio especializado. Seus clientes são os consumidores finais. Em sua maioria possuem reservatórios próprios. Contam com bombas e filtro dentro de suas propriedades para abastecer e lubrificar a frota de tratores, colheitadeiras, caminhões e outros veículos médios e leves que operam no interior das fazendas ou de uma unidade para outra.

O portfólio de clientes é diversificado: agricultores, pecuaristas e agroindústrias. O estado tem uma matriz rural bem versátil: pecuaristas, produtores de soja e outros grãos. Também, culturas perenes como eucaliptos, seringueiras e canaviais que abastecem usinas de álcool e açúcar e as novas fábricas de papel e celulose.

Com frota de 66 caminhões, 47 deles pesados, a Cenze possui 34 cavalos tratores FH e três VMs rígidos para volumes menores em estradas secundárias, vicinais ou dentro das propriedades rurais. Já os FHs rodam principalmente em rotas mais longas, entre Mato Grosso do Sul e São Paulo, onde a empresa busca os produtos.

“Sem surpresas”. Wellington Luís Cenze, sócio-diretor da empresa, diz que a principal mudança no setor nas



“Para trabalhar com margens reduzidas, eu preciso de caminhões com alta disponibilidade, que rodem sem quebrar, sem despesas imprevistas com manutenção, sem surpresas”

WELLINGTON LUÍS CENZE,
SÓCIO-DIRETOR DA EMPRESA

últimas décadas foi a redução das margens de lucro. Menos lucro requer operações cada vez mais otimizadas. “Para trabalhar com margens reduzidas preciso de caminhões com alta disponibilidade, que rodem sem quebrar, o que reduz despesas imprevistas com manutenção, sem surpresas.”

Há sete anos ele comprou seu primeiro Volvo, um FH 380. Gostou do resultado e adquiriu novas unidades. Hoje 70% da frota de pesados são da marca.

O encarregado de frota, Renato Pereira dos Santos, elenca o que faz a diferença para a empresa investir sem parar em novas unidades Volvo. “O ponto principal é a máquina, muito boa. Além disso, são caminhões de pouca manutenção, pouca oficina. E quando precisam, a concessionária é ágil no atendimento.”

A Cenze também contrata os planos de manutenção Volvo, que experimentou com sucesso. “Ainda temos alguns veículos com planos Azul, mas nas últimas compras os caminhões mais novos estão vindo todos com Plano de Manutenção Ouro”, destaca Santos.

“Mesmo no caso dos veículos mais antigos, que não têm planos de manutenção, só fazemos serviços na concessionária Volvo e seguimos rigorosamente as recomendações da fábrica.” Para ele, “esse cuidado é uma das razões dos veículos terem alta performance com custos de manutenção sob controle”. ■



Compra a distância

Transportadora de Rondônia encontra no site de seminovos da Volvo caminhão VM a mais de 3 mil km de sua região



O VM comprado no Rio Grande do Sul roda pelas estradas de Rondônia: garantia de procedência e confiança na marca Volvo

Qual a chance matemática de uma transportadora de Alta Floresta D'Oeste, município no leste de Rondônia, no extremo norte do país, encontrar um caminhão Volvo em uma concessionária de Lajeado, cidade na região central do Rio Grande do Sul, a 3.083 km de distância? Muito pequena, pode-se dizer mínima. Mas uma combinação de fatores – que vão do uso do site de seminovos Viking, passando pelo 0800, até o bom e velho atendimento pessoal – garantiu o fechamento do negócio entre a JR Transportadora e a concessionária

Dipesul, a única que tinha em seu estoque o VM 330 6x4 2012 que interessava à empresa de Rondônia. “É a primeira vez que trabalhamos com seminovos e resolvemos escolher o Volvo pelas garantias de fábrica”, conta o gerente da JR, Emerson Jose Soster.

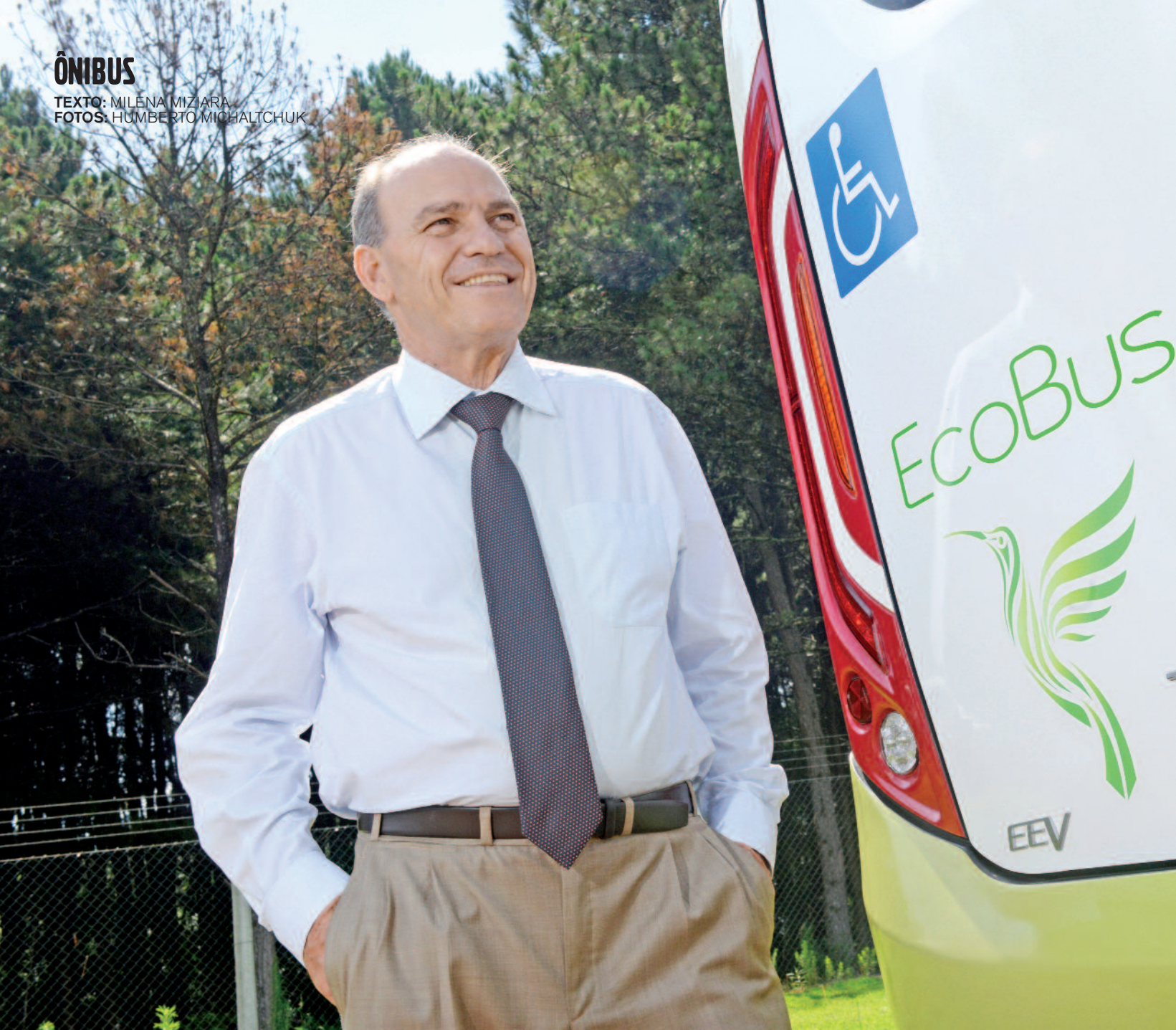
O negócio, em setembro do ano passado, foi o primeiro da Dipesul através do site. De lá pra cá, o número de consultas só cresceu. “Recebo cerca de 50 e-mails por dia de pessoas que viram nossos caminhões no site atrás de informações”, diz o consultor de seminovos da concessionária, Ismael Eidelwein Fiuza.

O proprietário da transportadora, Paulo César Breda, encontrou o VM no site da Volvo e entrou em contato com o call center, administrado pela Volvo. Foi direcionado para a Dipesul de Lajeado. A partir daí, entrou em cena o atendimento tradicional, através do telefone, e também, do envio de mais imagens do veículo. “Gostei muito da forma de acesso do site e encontrei rapidamente o caminhão Volvo que estava procurando”, relata Breda.

Inovação. Fundada há cinco anos, a JR transporta 140 cabeças de gado por dia das fazendas da região de Alta Floresta D'Oeste até o frigorífico que fica próximo. O caminhão Volvo chegou para aumentar a frota da empresa, que já contava com quatro caminhões. Cada um dos veículos roda, em média, 10 mil km por mês. A decisão pelo VM traçado é para adicionar ao veículo mais uma Julieta (a gaiola do caminhão boiadeiro).

“O site é administrado pela fábrica. Todos os caminhões que estão ali têm garantia, para que a experiência de compra do nosso cliente seja a melhor possível”, explica o regional comercial de seminovos Volvo, Cesar Costa.

O comércio de seminovos pela internet foi uma inovação Volvo no Brasil, ainda nos anos 90. Até hoje é a única unidade Volvo no mundo que oferece o serviço. O sucesso é tão grande que está entre os mais visitados do planeta no segmento. Desde que foi totalmente reformulado, há pouco mais de um ano, até 10% das vendas de seminovos da marca têm sua comercialização iniciada através do site. A meta é continuar elevando esse percentual. A Volvo é a montadora pioneira no Brasil na gestão de todos os processos de compra e venda de caminhões seminovos pela fábrica. Desde a avaliação até a entrega técnica, os veículos que fazem parte do programa passam por uma revisão criteriosa, com peças e serviço genuínos de fábrica. Além disso, a documentação vem da Volvo do Brasil, o que é uma garantia de procedência. ■



A era da Eletromobilidade

Volvo Buses aposta na inversão de matriz energética do transporte urbano de passageiros e já oferece em escala industrial ônibus que rodam a maior parte do tempo com eletricidade

"A visão da Volvo é a de que haverá uma inversão na matriz energética do transporte urbano num período de dez anos. A quantidade de ônibus híbridos e elétricos circulando nas grandes cidades será maior que a de ônibus movidos a diesel", diz Luis Carlos Pimenta



A Eletromobilidade, transporte coletivo com veículos capazes de operar com eletricidade na maior parte do tempo, é uma realidade para a Volvo Buses. A marca é a única que produz ônibus híbridos, movidos a eletricidade e a diesel, em escala industrial no Brasil. Seus veículos já se consolidaram no mercado mundial como uma solução eficiente de transporte sustentável tanto do ponto de vista ambiental quanto econômico.

O veículo consome até 35% menos combustível e, consequentemente, emite 35% menos gás carbônico (CO₂). Além disso, reduz em 50% a emissão de material particulado (fumaça) e de NOx (óxidos nocivos à saúde) em relação aos ônibus com tecnologia Euro 5. Na entrevista a seguir, Luis Carlos Pimenta, presidente

da Volvo Buses Latin America, explica os benefícios da tecnologia híbrida e detalha os planos da empresa para os próximos anos.

Eu Rodo – *Por que a Volvo está falando tanto sobre Eletromobilidade?*

Pimenta – A visão da Volvo é a de que haverá uma inversão na matriz energética do transporte urbano num período de dez anos. Ou seja, a quantidade de ônibus híbridos e elétricos circulando nas grandes cidades será maior que a quantidade de ônibus movidos a diesel. Estamos investindo pesadamente no desenvolvimento de ônibus híbridos e elétricos para os sistemas de transporte urbano. A tecnologia híbrida da Volvo já se mostrou eficiente, tanto do ponto de vista ambiental quanto econômico, uma vez que a redução do consumo de combustível compensa o custo da tecnologia.

Eu Rodo – *Se o híbrido é um produto menos poluente e é economicamente viável, o que falta para as cidades evoluírem para a Eletromobilidade?*

Pimenta – A tecnologia ainda é nova. E como tudo que é novo, leva um tempo para se estabelecer. Ainda é preciso convencer as autoridades, os operadores de transporte e os usuários dos benefícios do produto. Além disso, evoluir para sistemas de transporte mais sustentáveis envolve muito mais que o custo de novas tecnologias, menor consumo de combustível e menos emissões de poluentes. É necessário que as autoridades tomem a decisão de realmente privilegiar o transporte coletivo para oferecer ao cidadão um transporte de qualidade.

Eu Rodo – *Na sua visão, a Eletromobilidade é uma saída para a melhoria da mobilidade nas grandes cidades?*

Pimenta – A simples troca de um ônibus mais poluente por outro, menos poluente, por si só, não resolve. Para a efetiva melhoria dos sistemas de transporte coletivo é necessário que haja uma alteração estrutural que garanta ao cidadão menor tempo de viagem, mais frequência entre um ônibus e outro, conforto, pontualidade e segurança. Dentro desse contexto, os híbridos são uma solução eficiente de transporte sustentável. Menos poluentes, são ideais para circular nas áreas centrais, em que há muitas paradas e a velocidade média é mais baixa. Quando estão parados ou circulando em baixa velocidade, nossos híbridos não emitem poluentes e são silenciosos.

Eu Rodo – *E quais são os planos da Volvo para os próximos anos?*

Pimenta – A Volvo está investindo no desenvolvimento de ônibus que podem operar de forma integral ou parcial no modo elétrico. A empresa apresentou na Europa em 2013 o híbrido articulado, com capacidade para 154 passageiros e consumo de combustível até 30% menor em relação aos modelos movidos somente a diesel. O modelo apresenta níveis de emissões extremamente baixos. Já com motor Euro 6, reduz em 87% as emissões de óxidos de nitrogênio e em 50% a de materiais particulados em comparação aos veículos com tecnologia Euro 5. Além disso, a Volvo também está testando, em Gotemburgo, na Suécia, o híbrido *plug-in*, que permite recargas elétricas rápidas nos pontos de parada e pode operar apenas com eletricidade na maior parte do tempo. O veículo reduz em 60% o consumo total de energia em relação aos atuais ônibus movidos a diesel, com motor Euro 5, e entre 70% e 80% as emissões de CO₂. ■

Nas rotas do Araguaia

Viação Xavante, de Barra do Garças (MT), escolhe novos ônibus Volvo B340R e B380R para aprimorar atendimento a passageiros. Empresa destaca economia, robustez, confiabilidade e reputação da marca





Robustos e imponentes, os novos ônibus Volvo da Viação Xavante rasgam as estradas do Mato Grosso

Quem viaja pelo Vale do Araguaia – entorno do rio de mesmo nome do sudeste do Mato Grosso até Goiás e Tocantins – conhece bem a Viação Xavante. Pioneira no transporte de passageiros na região, a empresa é um dos principais transportadores de passageiros no Centro-Oeste do Brasil.

A Viação Xavante nasceu em 1969 por iniciativa do pioneiro Laurentino Joaquim de Almeida, o “Loro”, época em que praticamente não existia asfalto nas estradas da região. Até o final da década de 1970, os ônibus circulavam basicamente em trechos de atoleiros entre Barra do Garças (MT) e São Félix do Araguaia (MT). Os veículos já eram importantes pilares de sustentação do desenvolvimento econômico e social da região quando a empresa foi adquirida por empresários mineiros de Uberaba, em 1979. Começava a segunda fase.

Hoje a Viação Xavante roda pelos estados de Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Pará. Liga todo o Vale do Araguaia aos principais polos da região, como Cuiabá (MT), Goiânia (GO), Brasília (DF), Palmas (TO) e cidades do sul do Pará.

Com sede em Barra do Garças (MT), tem 475 colaboradores, frota de mais de 80 ônibus e garagens com oficinas próprias em Goiânia, Cuiabá, Palmas, Barra do Garças, Canarana, Ribeirão Cascalheira e Vila Rica. “As condições atuais são bem melhores, com a maior parte dos trajetos asfaltados, mas ainda temos diversas rotas mistas, com longos trechos sem asfalto e condições precárias, em especial nas épocas de chuva”, afirma o diretor José Eduardo Pena.

O transporte rodoviário em linhas regulares é a principal atividade. Responde por 90% dos negócios, segundo o gerente administrativo, Elio Vilmar Prestes. Mas a Xavante também trata com atenção especial o mercado de fretamento e turismo. Para o segmento, mantém uma frota diversificada que inclui vans que atendem nichos de mercado como turismo ecológico e as rotas místicas da região Centro-Oeste.

Em 2013, seus ônibus foram “escalados” pela CBF e transportaram times de futebol das séries B, C e D do Campeonato Brasileiro para os estados de Mato Grosso e Goiás. A empresa também está entre os transportadores aptos a atender atletas para a Copa do Mundo. “Em 2013, já fizemos o transporte da Seleção Brasileira, em Goiânia, durante a preparação para a Copa das Confederações, e teremos participação relevante no transporte de jogadores e torcedores em Cuiabá durante a Copa”, revela Prestes.

Economia e robustez. Ao decidir diversificar sua frota, a opção da Viação Xavante foi por Volvo. Em outubro de 2013, as três primeiras unidades dos novos ônibus Volvo B340R começaram a operar na linha que liga Barra do Garças a Querência, no Mato Grosso, um trajeto de 900 quilômetros. As outras unidades Volvo B380R irão operar entre Brasília e Ribeirão Cascalheira, com 1.100 quilômetros. A rota completa é uma das mais longas linhas da Xavante, com 1.500 quilômetros de Brasília a Vila Rica (MT). Já o trecho final entre Ribeirão Cascalheira e Vila Rica, de cerca de 400 quilômetros de estradas mistas, é feito por veículos menores.

Ao todo são oito ônibus Volvo: três B340R 4x2 e cinco B380R 6x2. “Decidimos diversificar a frota para atender com mais qualidade os passageiros. Escolhemos Volvo porque percebemos a boa aceitação dos veículos no transporte rodoviário. São ônibus com uma nova tecnologia embarcada muito boa. Além disso, os produtos Volvo possuem excelente reputação em relação a confiabilidade, economia e robustez”, resume Elio Vilmar Prestes, que fez sua primeira aquisição de ônibus da marca. ■

Alta tecnologia na alta temporada

Empresa Santana e São Paulo, de Salvador, investe nos novos ônibus Volvo B290R e B340R para linhas rodoviárias e operações de turismo e fretamento para o conforto de motoristas e passageiros no verão nordestino

A 108 quilômetros de Salvador, na região metropolitana da capital baiana, Feira de Santana é o segundo maior município da Bahia, com mais de 900 mil habitantes. A cidade fica num ponto estratégico do entroncamento rodoviário da BR 116 e, por isso, é um dos mais importantes locais de acesso do interior para a capital e o litoral baiano.

No verão, o movimento entre as duas metrópoles é ainda mais intenso, alavancado pelo turismo que atrai visitantes, estudantes e trabalhadores do interior para a orla nordestina.

Desde o final do ano passado, a empresa de transportes Santana e São Paulo, de Salvador, oferece uma nova opção para os passageiros que viajam entre as duas cidades. Quem viaja na linha Executivo da empresa embarca na moderna tecnologia dos ônibus Volvo. São três as novas unidades da marca – um B290R e dois B340R – que chegam para reforçar as linhas regulares e também as operações de fretamento e turismo.

Com frota de 150 ônibus e 480 colaboradores, a Santana é o braço transportador do Grupo Pedro Barros, que também atua nos segmentos imobiliário, do agronegócio e de distribuição de bebidas. Seus veículos transportam cerca de 350 mil passageiros/mês na baixa temporada, volume que cresce para 450 mil no verão, a alta temporada.

Além das 33 linhas rodoviárias regulares na Bahia, a Santana também opera com turismo “para qualquer lugar” e fretamento em rotas fixas, como o transporte de funcionários para empresas do



Os novos ônibus Volvo da Santana e São Paulo: opção pela alta tecnologia, segurança dos veículos e um item indispensável no verão baiano: conforto

Polo Petroquímico de Camaçari, a 100 quilômetros de Salvador.

“No verão, há um aumento expressivo da demanda, e por isso precisamos de veículos com grande capacidade. E que sejam confortáveis, seguros, econômicos e de alta disponibilidade”, explica o gerente comercial Fidel Sampaio.

De acordo com o executivo, as linhas regulares representam 80% do volume de passageiros.

Opção. “O que nos levou a comprar ônibus Volvo nessa

“As primeiras impressões são muito boas, com comentários positivos tanto dos motoristas como dos usuários, que logo reconhecem o produto novo”

FIDEL SAMPAIO, GERENTE COMERCIAL DA SANTANA E SÃO PAULO



última aquisição foi sua nova tecnologia. Estamos sempre em busca do melhor em qualidade, conforto e segurança. Além da resistência, o conforto é importante não apenas para passageiros, mas também para os motoristas. Quando eles trabalham com menos estresse, operam o veículo com mais segurança”, ressalta.

Apesar do curto período de operação dos ônibus novos, Sampaio diz que “as primeiras impressões são muito boas, com comentários positivos tanto dos motoristas como dos usuários, que logo reconhecem o produto novo”.

A empresa faz manutenção da frota em oficinas próprias e conta com o suporte da concessionária Volvo na Bahia, a Gotemburgo Veículos, para treinamento de mecânicos e mecâtrônicos, suprimento de peças de reposição e atendimento emergencial do serviço Voar, o Volvo Atendimento Rápido. “Até agora não foi preciso”, diz Sampaio. E acrescenta: “Esses são os primeiros veículos da marca em nossa frota. Até então não tínhamos essa tecnologia. Saber que podemos contar com atendimento emergencial em campo 24 horas por dia nos deixa ainda muito mais tranquilos”. ■

DESAFIO TROPICAL

No clima imprevisível e no terreno acidentado e desafiador das minas de Bornéu, o transporte é uma demonstração de habilidade ao volante



Nas profundezas das minas de extração, as máquinas se movem de um lado para o outro como formigas mecânicas, persistentes e incansáveis. Ouve-se o ruído distante dos motores. Lá fora, a neblina se dissipou há pouco, revelando as montanhas cercadas pela floresta.

Dentro da mina, um rugido poderoso. É o som das pedras raspando no aço, quando carregamentos de carvão e terra são despejados, um após o outro, na carroceria do caminhão.

Andreas Wahyudi descansa a mão sobre o câmbio durante os poucos minutos que seu colega leva para carregar a caçamba de seu caminhão. Então, pisa no acelerador e, mais uma vez, parte rumo ao topo. “As coisas mais importantes são a concentração, o cuidado e a comunicação com os demais”, diz ele.

Susubang é uma mina a céu aberto de 9.000 hectares em Kalimantan Oriental, a parte da ilha de Bornéu que pertence à Indonésia. É lá que o carvão mais rígido e mais caro, o antracito, também chamado de ouro negro, é minerado.

O carvão exposto se assemelha a listras verticais pretas no solo escavado. Para chegar até ele, são necessárias explosões seguidas.

Todos os dias, Andreas, de 31 anos, remove a terra em um Volvo FMX, da área da mina para um depósito a 1,5 km. A superfície irregular da estrada e a carga pesada – cerca de 27 toneladas – exigem não apenas veículos resistentes, mas também motoristas habilidosos.

Marcas profundas de pneus, pedras e grandes

buracos no barro tornam as estradas da área da mina difíceis de trafegar. A terra removida muda rapidamente o cenário, assim como os deslizamentos e os temporais. “O terreno é o maior desafio. A condição das estradas tem um impacto decisivo na segurança”, afirma Andreas.

Caminhões totalmente carregados passam velozmente, e Andreas observa atento. Então ele chega a um buraco cheio de água na estrada e segura bem o volante com as duas mãos. O motor acelera, à medida que o caminhão se aproxima de uma rampa íngreme e consegue vencê-la. “Sem problemas. Este motor é potente”, comenta.

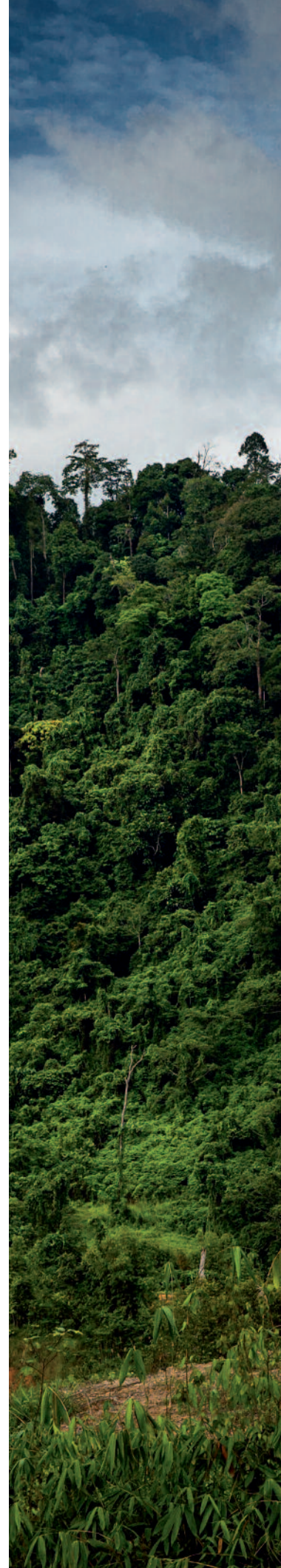
Instruções constantes sobre para onde levar a carga, perguntas sobre a posição de Andreas e avisos sobre obstáculos na estrada são transmitidos via rádio. Na mina, a comunicação é o mais importante. “Nunca sabemos o que vamos encontrar pela frente. O solo muda de posição rapidamente, e o que uma hora está de um jeito, na outra pode estar completamente diferente. No entanto, sei que meus colegas me manterão informado”, explica.

Durante um turno, Andreas nunca sai do caminhão, mas a constante comunicação via rádio, as buzinas e saudações amistosas dos motoristas que passam fazem com que ele nunca se sinta sozinho. “A melhor parte desse trabalho são os amigos que eu fiz”, declara.

Ele é de Longkali, em Kalimantan Oriental, >



A demanda por carvão, especialmente da China, criou uma enorme procura por motoristas. Andreas Wahyudi e outros 20 colegas se alojam no dormitório dos trabalhadores que fica próximo à mina. “A melhor parte do trabalho são os amigos que fiz”, afirma



“Nunca sabemos o que vamos encontrar pela frente. O solo muda de posição rapidamente, e o que uma hora está de um jeito, na outra pode estar completamente diferente”

ANDREAS WAHYUDI, MOTORISTA DE CAMINHÃO

O carvão extraído da mina a céu aberto é o mais rígido e mais caro, chamado antracito, e conhecido como ouro negro. Os caminhões carregam até 27 toneladas



“O Volvo é realmente confortável, então eu posso relaxar. Comparado com outras marcas, a suspensão e os amortecedores da cabine são excelentes”

ANDREAS WAHYUDI, MOTORISTA DE CAMINHÃO

e está muito longe de sua família, como todos os outros motoristas. Durante os últimos anos, a enorme demanda pelo ouro negro, principalmente da China, incentivou as empresas estrangeiras a abrirem cada vez mais minas em Kalimantan e isso criou a necessidade de mão de obra.

Andreas atualmente divide com outros 20 motoristas o dormitório dos trabalhadores, que fica a uma curta viagem de ônibus da mina. Ele tem seu próprio quarto, com móveis simples, um colchão e pôsteres de seus ídolos do futebol nas paredes. Quando está acordado, gosta de passar a maior parte do tempo na cabine do caminhão. Usando uma calça jeans confortável e óculos de sol, ele sorri enquanto o caminhão sacode pelo caminho.

Andreas dirige caminhões desde 2005 e está há um ano trabalhando na mina. No começo, ele acompanhou outro motorista para receber treinamento especial. “No início, era muito desagradável quando o caminhão inclinava, mas já me acostumei com isso. O Volvo é realmente confortável, então eu posso relaxar. Comparado com outras marcas, a suspensão e os amortecedores da cabine são excelentes”, afirma.

É meio-dia, horário do almoço na área da mina. Os trabalhadores comem o arroz que trouxeram, à sombra do telhado, e fumam cigarros enquanto os caminhões ficam na área do estacionamento.

O silêncio é total no clima quente. A terra foi bem compactada pelos veículos pesados que parecem ter sido abandonados à luz do sol, brilhante e poderosa. O barro seca nas marcas de pneus e nas rodas, e pedaços ficam presos ao chassi dos caminhões. O cheiro é de diesel e borracha quente. O trabalho, então, continua durante toda a tarde.

No dia seguinte, tudo mudou. Choveu durante a noite, as montanhas estão envoltas em neblina e o ar está pesado por causa da umidade. “Hoje será escorregadio”, comenta Andreas. Na cantina, onde o ar tem aroma de chilli e óleo, ele acaba de tomar o café da manhã, que inclui arroz e frango no cardápio. Depois, calça suas botas de couro sob a luz suave da manhã.

Uma brisa fresca sopra sobre o pátio de veículos e o chão parece uma piscina de lama. Andreas verifica rapidamente seu caminhão. Óleo, filtro, pneus, freios – está tudo certo. Ele dá um impulso para subir à cabine do motorista, tira as botas no último degrau e faz uma anotação. Então coloca uma música techno, relaxa o corpo... e aguarda.

Na Bornéu tropical, a chuva forte cai repentinamente. Ela chega com frequência, mas é difícil prever. Depois do temporal, as estradas precisam ser niveladas, e todas as outras atividades de trabalho são interrompidas por motivo de segurança. “Senão, há o risco de nos depararmos com uma vala e capotar ou



O cenário nas áreas de extração sofre mudanças constantes em função da remoção e dos deslizamentos de terra, além dos temporais. Por isso, a comunicação entre os motoristas é essencial e o rádio nunca fica mudo

 DIRIGINDO
NA SELVA



Assista ao vídeo de
Andreas Wahyudi. Você
pode encontrar o filme em
[www.youtube.com/
volvotrucks](http://www.youtube.com/volvotrucks)

“Quando eu dirijo, sinto que sou importante e tenho orgulho de mim mesmo. Fico cheio de satisfação”

ANDREAS WAHYUDI, MOTORISTA DE CAMINHÃO.

bater. Hoje o tempo está claro, mas sabemos que a chuva pode cair a qualquer momento.” O trabalho também para quando há poeira ou neblina, que impede a visão. Assim, quando é possível, todos trabalham arduamente. Um caminhão Volvo, nessa mina, opera 24 horas por dia, por muitos anos.

Quando o sol nasce e a neblina se dissipa, os motoristas assumem a cabine de seus caminhões Volvo brancos. Agora o som dos motores parou, a música vem das cabines dos motoristas e flui entre os veículos. Um dos motoristas aumentou o volume e se esticou, com as pernas sobre a porta aberta do caminhão.

A direção exaustiva na mina faz do cansaço um dos maiores perigos, e testes regulares são realizados para garantir que nenhum motorista esteja cansado demais. Andreas dirige por horas a fio. Ele admite que é monótono conduzir pelo mesmo caminho de 18 minutos todos os dias. Mas o sentimento de estar atrás do volante não tem preço: “Quando eu dirijo, sinto que sou importante e tenho orgulho de mim mesmo. Fico cheio de satisfação”, conta ele, quando é finalmente liberado para começar e dá partida no motor.

No final do dia de trabalho, Andreas volta para sua vaga no estacionamento, desliga o motor e desce do caminhão. A lua brilha intensamente por trás das nuvens, sobre as pilhas vermelhas de terra, a vegetação e as montanhas azuis distantes.

Jovens com camisas azuis e capacetes saem da cantina e vão para os caminhões, prontos para começar o turno da noite. De pé sob a luz da lua, Andreas lembra do tempo em que era agricultor e motorista de caminhão em Longkali. A oportunidade de trabalhar e ganhar mais dinheiro o trouxe aqui, junto com a chance de desenvolver suas habilidades e fazer uma carreira. “No futuro, quando tiver condições financeiras, quero começar meu próprio negócio no setor de transporte, usando a experiência que adquiri aqui. Quem sabe”, diz ele, com um sorriso modesto que ilumina seu rosto, “um dia, talvez eu até compre meu próprio caminhão.” ■





DADOS

A EMPRESA

PT. Bima Nusa Internasional

Histórico: Empreiteira local, fundada em 1991, que presta serviço para a Kideco, empresa sul-coreana proprietária de minas. Trabalha na mina Susubang desde 2011.

Local: Seis minas em Kalimantan Oriental, Bornéu, Indonésia.

Número de caminhões: 54 caminhões, dos quais 39 são Volvo FMX 6×4. Outros nove caminhões Volvo FMX 8×4 são usados para transportar carvão.

Segurança: Um dos slogans da empresa é "Segurança em primeiro lugar", com meta de zero acidentes.

O CAMINHÃO



Volvo FMX off road, com basculante de 17m³. Motor D11A em linha, de seis cilindros, 10,8 litros e 370 cavalos de potência.

Operação: transporte de terra na mina Susubang.

A ÁREA



Operação nobre

CBMM explora nióbio, minério pouco conhecido, mas que está nos chassis dos automóveis e até em turbinas do avião. Máquinas Volvo garantem a extração segura e eficiente do metal



Escavadeira Volvo em operação na mina da CBMM em Araxá, a maior em exploração do metal no mundo. Das reservas mundiais conhecidas do nióbio, 98% estão no Brasil e a CBMM explora cerca de 80% do total



A raxá, em Minas Gerais, atrai turistas do mundo inteiro pelas suas águas e lama termais. Mas o solo da cidade mineira tem ainda outras riquezas. Longe das pou-sadas de águas quentes, cerca de dois mil funcionários trabalham nos vários setores da CBMM (Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração), empresa que explora o nióbio, um metal nobre. Abundante no Brasil, em especial na mina da CBMM em Araxá, a maior do mundo, o nióbio ainda é pouco explorado. E, embora não muito conhecido por aqui, está em diversos itens do dia a dia. Exemplos? Chassis de automóveis, aparelhos para exames como tomografia, caçambas de caminhões, aros dos óculos de grau e motores a jato, equipamentos que precisam de alta resistência e combustão. Ou seja, um metal que serve como liga na produção de aços especiais. O nióbio refina e dá maior resistência à liga com o menor uso de aço.

A exploração da mina e a retirada do metal, presente no pirocloro, é feita pela Comipa (Companhia Mineradora do Pirocloro de Araxá), empresa coligada à CBMM, que faz todo o beneficiamento do produto. É dona de um extenso trabalho de pesquisa para explorar novas e inovadoras aplicações para o nióbio.

Máquinas Volvo auxiliam a mineradora em todo o processo de exploração do minério e, depois, do concentrado de nióbio. Os equipamentos Volvo estão na frota da CBMM desde 1999. Hoje 19 máquinas da marca trabalham dia e noite para garantir a eficiência da mineração e processamento do metal. “Quando começamos a utilizar as máquinas da Volvo, não paramos mais. Encontramos nos equipamentos itens que prezamos na empresa, como a robustez, a preocupação com o meio ambiente e segurança do operador, além da economia”, destaca o chefe do Departamento de Mineração da Comipa, Jorge Luis Barreto.

Barreto fala com conhecimento de causa. Aposentou-se na CBMM e desde o início dos anos 90 trabalha na Comipa. “O nióbio ainda é uma criança, tem muito a ser explorado.” Das reservas mundiais conhecidas do metal, 98% estão no Brasil e a CBMM explora aproximadamente 80% do total. A companhia de Araxá tem reserva estimada de 829 milhões de toneladas, de acordo com as prospecções de 2000. A reserva deve durar de 150 a 200 anos.



R\$ 1 BILHÃO ATÉ 2015

A demanda da CBMM por maquinário eficiente, como os da Volvo, só tende a crescer. Dona da maior jazida de nióbio do mundo em extração, está investindo R\$ 1 bilhão para aumentar a produção de 90 mil para 150 mil toneladas por ano até 2015. "Queremos cada vez mais oferecer aos nossos clientes o melhor uso do nióbio", explica Jorge Luis Barreto, chefe do Departamento de Mineração da Comipa. Hoje o carro chefe da companhia é o ferro nióbio.



➤ **A CBMM** conta com os seguintes equipamentos Volvo: sete escavadeiras de esteira, seis pá-carregadeiras, quatro carregadeiras, uma motoniveladora e uma minicarregadeira, com destaque para escavadeiras de 70 e 46 toneladas e carregadeiras de 32 toneladas. A empresa adquiriu todos os produtos da Tracbel, distribuidor Volvo presente em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. "Além de atender a demanda de produção, a CBMM tem a garantia de confiabilidade e de um pós-venda eficiente", afirma o coordenador regional da Tracbel, Anselmo Fonseca.

O gerente comercial de área da Volvo, Luciano Fujimoto Suetugo, explica que o atendimento aos clientes têm um tripé como base: qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente. "Além disso, procuramos entender profundamente o negócio de cada cliente e sabemos que, na mineração, a máquina não pode parar nunca. Se para, deixa de extrair riqueza. Daí a nossa preocupação tão grande com o pós-venda e com as manutenções preventivas."





A vastidão da mina da CBMM, que também investe em pesquisa para aplicação do Nióbio, entre elas o uso em caçamba de caminhões. Com o uso da liga, ganhou-se duas toneladas de carga líquida. Hoje, cerca de 90% da produção é exportada

“Encontramos nos equipamentos itens que prezamos na empresa, como a segurança, robustez, a preocupação com o meio ambiente, além da economia e da preocupação com o bem estar do operador”

JORGE LUIS BARRETO, CHEFE DO DEPARTAMENTO DE MINERAÇÃO DA COMIPA

A empresa. E a demanda da CBMM por maquinário eficiente, como os da Volvo, só tende a crescer. Dona da maior jazida de nióbio do mundo em extração, está investindo R\$ 1 bilhão para aumentar a produção de 90 mil para 150 mil toneladas por ano até 2015. “Queremos cada vez mais oferecer aos nossos clientes o melhor uso do nióbio”, explica Barreto. Hoje o carro chefe da companhia é o ferro nióbio, liga que possui de 75% a 80% do metal.

Investindo em pesquisa, a CBMM já desenvolveu 13 produtos com base no metal. Entre eles, o uso em

caçamba de caminhões. “Já testamos nos nossos caminhões. Com o uso da liga, ganhamos duas toneladas de carga líquida”, enfatiza Barreto. A maioria da produção é exportada – no Brasil ficam de 12% a 15%.

Fundada em 1965, a CBMM pertence ao Grupo Moreira Salles, acionista majoritário. Possui ainda participação do governo mineiro. Em mãos de consórcios do Japão e da Coreia do Sul estão 15% e outros 15%, de consórcios da China. A empresa é avaliada em US\$ 13 bilhões. O faturamento em 2013 foi de cerca de R\$ 4 bilhões. ■



Agilidade no Rio 40 graus

A entrega de cervejas e refrigerantes da Ambev no eterno verão carioca é cheia de desafios. A LogBev Logística assegura o sucesso da operação com os ágeis Volvos VM





DEPÓSITO DE BEBIDAS
ENTREGAS RÁPIDAS EM TODO O BRASIL 2750-6107 / 7084-8040

BOA
DEPÓSITO DE BEBIDAS
Amendoceira
ENTREGAS RÁPIDAS EM TODO O BRASIL 2750-6107 / 7084-8040



BOA
DEPÓSITO DE BEBIDAS
Amendoceira
ENTREGAS RÁPIDAS EM TODO O BRASIL 2750-6107 / 7084-8040

O Rio de Janeiro, com suas praias e calor de 40 graus, tem uma combinação que faz da cidade um dos maiores consumidores de cerveja e refrigerantes do país. Demanda que exige uma logística toda especial para abastecer sem parar seus milhares de bares e restaurantes. A frota de entrega tem que ter alta disponibilidade e segurança combinadas com conforto para as equipes de entrega.

A Logbev é um dos seis operadores que atendem no Rio a Ambev, um dos maiores fabricantes mundiais de cervejas e refrigerantes. É responsável por cerca de 1/3 do volume de bebidas da marca movimentado na região metropolitana da capital e Baixada Fluminense.

“Atendemos dois Centros de Distribuição (CD) da Ambev: o de Nova Iguaçu e o da Pavuna”, explica o diretor da LogBev Logística, Alexandre Braga Raphael. “No primeiro, há dois anos respondemos também pela movimentação interna. Atuamos desde a operação das empilhadeiras até a entrega dos produtos aos diversos pontos de revenda ao consumidor, principalmente na região de Nova Iguaçu.”

A empresa assumiu a operação de distribuição do segundo CD, o da Pavuna (bairro carioca), em outubro de 2013, e que se somou ao da Baixada Fluminense. A área de cobertura dos dois CDs se estende por regiões importantes do Rio de Janeiro, como a Ilha do Governador, Meyer, Pavuna, Caxias, São João do Meriti e Nilópolis. O novo CD conta com 40 caminhões Volvo VM 270 para a maior parte da operação de distribuição urbana.

Segundo Raphael, um dos principais desafios do trabalho é a diversidade do traçado urbano. Os veículos de entrega devem fazer chegar os produtos Ambev – parceira na procura pelos veículos ideais – no maior número possível de pontos de vendas. São bares, restaurantes, mercados, mercearias e outros estabelecimentos, além de máquinas de autosserviço. Significa trafegar não apenas por vias amplas e modernas, mas também por ruas estreitas, travessas, becos. Enfim, aonde for preciso ir.

“Não é uma tarefa fácil. Temos que reunir capacidade de carga com agilidade para vencer a lentidão do trânsito, o entrar e sair de estabelecimentos diversos. São veículos que fazem 30 a 35 entregas em um único dia”, relata o gerente corporativo Fabio Liberato.

Confiança. “O trânsito urbano tem um ritmo difícil, que requer mais resistência e segurança dos caminhões. Precisamos de veículos confiáveis e ágeis, com cabines confortáveis e ergonômicas, que permitam acesso fácil ao veículo nas repetitivas subidas e descidas. E disponibilidade elevada. Entregamos à Ambev e aos seus clientes alta produtividade a custos competitivos”, afirma.

Os 40 caminhões Volvo VM 270 rígidos têm carroceria tipo *roll-up*, especialmente projetada para transporte e entrega de bebidas. As portas laterais e compartimentos (baías) agilizam a retirada de mercadorias e si-



“Optamos pelos Planos de Manutenção Ouro. Com eles temos ainda mais certeza de que os caminhões permanecerão a maior parte do tempo rodando, fazendo entregas. É o que o nosso cliente espera e o que os clientes dele também esperam”

ALEXANDRE BRAGA RAPHAEL,
SÓCIO-DIRETOR DA LOGBEV LOGÍSTICA

EM TODO LUGAR

Um dos principais desafios do trabalho é a diversidade do traçado urbano. O veículo de entrega deve fazer chegar os produtos Ambev no maior número possível de pontos de vendas, entre bares, restaurantes, mercados, mercearias e outros estabelecimentos, além de máquinas de autosserviço. Significa trafegar não apenas por vias amplas e modernas, mas também por ruas estreitas, travessas, becos. Enfim, aonde for preciso ir.



Cada VM da LogBev faz até 35 entregas por dia em muitos locais de difícil acesso. Daí a necessidade de um caminhão ágil e versátil, além de confortável, para suportar a média dos termômetros cariocas sempre acima dos 30 graus

multânea substituição por vasilhames – cena que se vê todo dia no abastecimento de bares e restaurantes pelas cidades de todo o Brasil.

A confiança nos produtos da marca vem da experiência com outros caminhões Volvo adquiridos antes. A LogBev possui três FMs e nove FHs na operação de transferência, geralmente entre as fábricas de bebidas de Campo Grande, no Rio de Janeiro, de Pirai, no estado do Rio, ou de Jacareí, Jundiaí e Jaguariúna, em São Paulo. São as plantas que abastecem os Centros de Distribuição da região em que atua.

“Fizemos medições, a partir de experiências anteriores com veículos da marca, que permitiram projetar sua performance nesse tipo de operação e concluir que apresentariam o nível desejado de confiabilidade e disponibilidade. Ou seja, são caminhões ágeis, confortáveis e difíceis de quebrar”, diz Liberato.

“E ao comprar Volvo, optamos pelos Planos de Manutenção Ouro. Com eles temos ainda mais certeza de que os caminhões permanecerão a maior parte do tempo rodando, fazendo entregas. É o que o nosso cliente espera e o que os clientes dele também esperam”, ressalta Alexandre Braga Raphael.

Ele destaca o bom atendimento de pós-venda como outro fator de decisão da compra dos caminhões Volvo VM. “Temos todo o suporte necessário das concessionárias de Caxias e de Barra Mansa e contamos ainda com uma equipe da Treviso trabalhando aqui dentro do CD para a manutenção da frota. Não precisamos nos preocupar com a gestão de oficina, peças, serviços”, observa Raphael. E conclui: “Além disso, a manutenção feita pela própria Volvo confere maior valor agregado ao produto. Significa que os caminhões terão melhor valor de revenda na hora de renovar a frota”. ■

Energia para a Copa

Motores Volvo Penta equipam geradores que estarão em dois estádios do principal evento do ano no Brasil. Garantem não só que a luz não falte, mas também segurança para quem for aos jogos

A Volvo Penta, divisão de motores marítimos e industriais da Volvo, vai garantir que as luzes não se apaguem nos jogos que acontecerão em dois dos doze estádios da Copa do Mundo deste ano. Os motores Volvo equipam os geradores de energia que a Stemac, empresa gaúcha líder no seu segmento no Brasil, fabricou para a Arena Amazônia, em Manaus (AM), e para o Estádio Beira Rio, em Porto Alegre (RS).

“Quatro critérios foram determinantes para escolhermos os motores Volvo Penta: qualidade absoluta dos produtos, níveis baixíssimos de emissões de poluentes, suporte de pós-venda para peças e serviços e, por fim, a ótima integração entre as equipes da Volvo e Stemac”, afirma o diretor técnico e comercial da Stemac, Zenon Meireles. O diretor lembra que as duas empresas fazem negócio há mais de 50 anos. “E agora, com a Copa, intensificamos a parceria em função das oportunidades.”

O gerador funciona como um “back up” no fornecimento de energia elétrica. Caso seja interrompida a energia durante os jogos, os equipamentos garantem a continuidade das partidas e o funcionamento de toda a infraestrutura dos estádios. Um item fundamental também para a segurança dos cerca de 3,1 milhões de espectadores que deverão assistir nos estádios as partidas da Copa, que volta ao Brasil após 64 anos.

Ilustração do novo estádio do Beira Rio, em Porto Alegre. Geradores Stemac com motores Volvo Penta garantem energia em caso de emergências

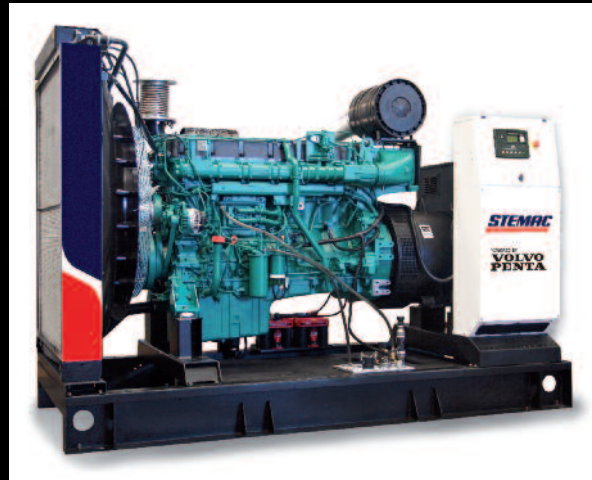
Motor Volvo Penta em geradores Stemac: segurança e confiabilidade

Na Arena Amazônia, a Stemac instalou quatro geradores com potência de 757 kVA cada. Garantirão a iluminação, no caso de falta de energia elétrica, das quatro partidas que serão jogadas e que deverão receber, cada uma, cerca de 43 mil espectadores. Já para o Beira Rio, são dois geradores de 700 kVA (kilovoltamperes, unidade de medida de energia – 1 kVA = 1.000 Watts). Em Porto Alegre serão cinco jogos no “Gigante”, o maior estádio da região Sul. A capacidade do Beira Rio é de 50 mil pessoas por jogo.

O diretor do negócio Motores Industriais da Volvo Penta, João Luiz Zarpelão, explica que a parceria com a Stemac no segmento de motores industriais é estratégica. “É uma empresa com mais de 60 anos de tradição e que preza, em seus produtos, pela eficiência e o respeito ao meio ambiente, valores que também estão presentes nos motores Volvo Penta.”

A Copa do Mundo acontece de 12 de junho a 13 de julho e terá 12 cidades-sedes. A abertura será em São Paulo e o encerramento, no Rio de Janeiro.

Mais. A Volvo Penta colabora com a infraestrutura da Copa em outros empreendimentos. Motores TAD 1642 GE equipam os geradores Stemac instalados em dois dos aeroportos, base para as confederações, jogadores e turistas. O aeroporto de Brasília (DF) está equipado com nove geradores e o de Natal (RN) com seis, todos os 15



Divulgação Stemac

de 700 kVA. “Na falta da energia convencional, nossos equipamentos assumem as cargas designadas no projeto em no máximo 30 segundos. Quanto à autonomia, basta combustível. Os tanques asseguram operação ininterrupta média de até 8 horas”, explica Meireles, da Stemac.

A Volvo importa os motores da Suécia. Pela sua robustez e baixo consumo de combustível, são indicados, especialmente, para aplicações que exigem alta disponibilidade e uso contínuo, como grandes eventos esportivos ou culturais, aeroportos, trabalhos em lugares remotos sem acesso à energia elétrica e operações de construção e mineração. ■



Sintonia fina com o mercado

A Volvo Financial Services iniciou 2014 com uma nova estrutura comercial. São duas diretorias para ampliar o atendimento, a oferta de produtos e o relacionamento com os clientes

Com atuação em três áreas: banco, consórcio e seguros, a Volvo Financial Services começa 2014 com uma nova estrutura comercial, formada por duas diretorias. Uma é voltada para o segmento de caminhões e ônibus e outra dedicada a equipamentos de construção do Grupo Volvo.

Valter Viapiana é o novo diretor comercial para caminhões e ônibus do Banco Volvo, além de responsável pelo marketing da Volvo Financial Services Brasil. Adriano Merigli é o novo diretor comercial para equipamentos de construção do Banco Volvo, com responsabilidade também pelas áreas de Seguros e Consórcio. “A mudança deixa a Volvo Financial Services mais eficiente no atendimento ao mercado, acompanhando o crescimento dos volumes de negócios dos produtos do Grupo Volvo no Brasil”, diz o presidente da Volvo Financial Services Brasil, Márcio Pedroso. Nesta entrevista à Eu Rodo, os executivos contam de que forma a Volvo Financial Services atuará em 2014.

Eu Rodo – Quais são os principais produtos oferecidos pelo Banco Volvo?

Adriano Merigli – Para equipamentos de construção, além das linhas de financiamento do BNDES, disponibilizamos a modalidade CDC (Crédito Direto ao Consumidor) e o Leasing, para todos os produtos do Grupo Volvo disponíveis no mercado brasileiro. Além disso, os clientes podem adquirir os produtos da marca utilizando o Consórcio

Volvo, agregando ainda a segurança dos Seguros Volvo, que contam com uma gama completa de opções para atender as mais variadas necessidades dos clientes em suas operações.

Valter Viapiana – No segmento de caminhões e ônibus, a modalidade de financiamento mais utilizada é o Finame. Com recursos do BNDES, o Banco Volvo financia a aquisição dos produtos pelos clientes, que também dispõem de outras linhas financeiras, como o CDC, que é uma linha de financiamento pré-fixada, e o Leasing para clientes que demandem esta alternativa.

Eu Rodo – Para os clientes, quais são os principais benefícios dessa nova estrutura comercial?

Adriano Merigli – Os proprietários de equipamentos de construção passam a ter tratamento diferenciado. A nova estrutura visa atender o crescimento nos negócios do Grupo. A demanda por produtos financeiros no segmento de equipamentos de construção tem crescido cerca de 20% ao ano. Além disso, estamos ampliando os financiamentos para a rede de concessionárias, tanto para estoque como para ampliação da rede no atendimento aos clientes.

Valter Viapiana – Estamos há 20 anos apoiando os clientes no mercado brasileiro e somos o primeiro banco de montadora do país voltado para os mercados de caminhões e ônibus. Conhecemos profundamente o segmento de transporte de cargas e passageiros, o que nos permite oferecer soluções adequadas às necessidades dos transportadores. Nosso diferencial é ter tudo o que o transportador precisa num único lugar. Ou seja, os clientes têm os melhores produtos do mercado, com a facilidade de financiar a compra com a agilidade do Banco Volvo.



Valter Viapiana e Adriano Merigli: diretorias comerciais dedicadas para caminhões, ônibus e equipamentos de construção reforçam a atuação da Volvo Financial Services



Eu Rodo – O que esperar para 2014 em suas áreas?

Adriano Merigli – Manteremos a participação de mercado no financiamento das vendas de equipamentos de construção e consolidaremos o consórcio como alternativa de aquisição. Na área de seguros, o foco será o lançamento do seguro de carga. Vamos oferecer recursos para a rede continuar investindo em aumento de capacidade e também dedicaremos atenção especial aos negócios da Volvo Penta.

Valter Viapiana – O Banco Volvo continuará sendo o número um no financiamento de caminhões e ônibus da marca no mercado brasileiro. Ampliaremos a integração com os concessionários, fortalecendo ainda mais o relacionamento com os clientes, o que tende a favorecer o aumento da participação do banco nos negócios da marca. Afinal, ao longo desses 20 anos de experiência, nosso foco tem sido apoiar os clientes no desenvolvimento dos seus negócios no mercado brasileiro, sempre fortalecendo o relacionamento, amparados pelos valores do Grupo Volvo. ■

“Tivemos aumentos médios de 20% na demanda por produtos financeiros para equipamentos”

ADRIANO MERIGLI, DIRETOR COMERCIAL
PARA EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO DA VFS

“O relacionamento é a base de tudo e é fundamental para construção de parcerias duradouras”

VALTER VIAPIANA, DIRETOR COMERCIAL
PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS E DE MARKETING DA VFS

As novas possibilidades da Eu Rodo

Por meio do site da Volvo e de aplicativos para os sistemas Android e iOS é possível acessar conteúdos adicionais e inéditos da revista

O novo portal dá ao leitor da Eu Rodo acesso à revista onde e quando quiser, por meio de computadores, tablets e celulares. A ferramenta traz as matérias completas, já publicadas, acompanhadas de imagens inéditas. Novos artigos passam a integrar o portal semanalmente.

A Revista Eu Rodo é uma das mais tradicionais publicações sobre os setores de transporte e de cargas no país. Circula desde 1982. A partir de 1998, além de edição impressa, os leitores ganharam a versão digital, oferecida no site da Volvo do Brasil.

Para ter acesso ao portal no celular e em tablets, é preciso fazer o "download" do aplicativo gratuito nas lojas Google Play, para o sistema Android, ou no iTunes, para produtos Apple. O portal Eu Rodo está disponível também no site da Volvo www.volvo.com.br.

Humberto Michalchuk



Divulgação Volvo

Um épico da Volvo

Jean-Claude Van Damme é a estrela do vídeo comercial automotivo mais visto no Youtube em 2013. Nele, o ator se equilibra entre dois caminhões FM

A peça publicitária, o "O Split Épico", teve quase 59 milhões de visualizações nas quatro semanas após o lançamento, em novembro de 2013, e se tornou o vídeo mais compartilhado no Youtube. "É surpreendente. Esperávamos que fosse um sucesso, mas nada tão grande ou tão rápido", revela Per Nilsson, diretor de RP da Volvo Trucks. "O resultado se deve à combinação de um conteúdo fantástico e de nossa estratégia de comunicação, que perseguimos com

consistência já há muito tempo."

No vídeo, o ator faz um espacate, movimento de ginástica em quem mantém as pernas afastadas e paralelas ao solo em um ângulo de 180 graus, apoiado em dois caminhões FM se movimentando em marcha ré. A manobra demonstra a precisão e a estabilidade obtidas com a tecnologia Volvo Dynamic Steering. Para assistir, acesse www.youtube.com/user/VolvoTrucks.



A rede cresceu

Volvo e concessionárias investiram em 2013 R\$ 59 milhões na ampliação e qualidade do atendimento aos clientes de caminhões e ônibus da marca

Novas casas foram abertas em Itumbiara (GO), Linhares (ES), Palhoça (SC), Portão (RS) e Limeira (SP). Aracaju (SE) e Goiânia (GO) ampliaram as concessionárias, que também mudaram de endereço. Já Betim (MG) ganhou um Centro de Reforma para serviços de pintura, funilaria e reforma de chassi.

Hoje a rede de concessionárias Volvo tem 90 casas distribuídas de forma estratégica por todo o Brasil. Ao todo são 1.825 boxes e 1.635 mecânicos. Este ano estão previstas a inauguração de sete novas unidades e reformas e ampliações em outras cinco. "A inauguração de novas casas atende nossos planos estratégicos e de investimentos no Brasil. Uma grande rede de concessionárias é fundamental para o sucesso dos negócios", destaca Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

Os investimentos na expansão da qualidade do atendimento aos clientes da Volvo seguem um plano de ampliação e reestruturação da rede de concessionárias que foca a cobertura de regiões estratégicas do país. "O objetivo é aumentar a nossa capilaridade para atender o crescimento da demanda e encurtar a distância entre os pontos de atendimento, para estar cada vez mais perto dos clientes", afirma Carlos Pacheco, diretor de desenvolvimento de concessionárias do Grupo Volvo América Latina.

As concessionárias de Palhoça em Santa Catarina (acima) e Portão, duas das novas casas inauguradas em 2013

Prata Gelatina



As concessionárias Volvo contam com equipes especializadas e preparadas para atender às diferentes necessidades dos transportadores nos padrões de qualidade da marca. A estrutura é completa, com prédio administrativo, áreas de descanso para motoristas, boxes que permitem atender vários caminhões e ônibus simultaneamente e "pit-stops" para serviços rápidos, como troca de óleo e lavagem de veículos.

Prata Gelatina



Por uma gestão sustentável

Relatório de Sustentabilidade apresenta um painel da atuação da Volvo no Brasil nos últimos anos e é uma importante ferramenta de gestão para a empresa

O documento detalha aspectos econômicos, como rede de distribuição, fornecedores e premiações. Ainda, redução do impacto ambiental na cadeia produtiva e a busca de transporte cada vez mais seguro e com eficiência energética, além de práticas de gestão e programas socioambientais que beneficiam as comunidades interna e externa.

A publicação, que até a edição anterior era denominada Relatório Socioambiental, a partir de agora tem o nome de Relatório de Sustentabilidade. É o segundo publicado com periodicidade bianual. "O relatório é uma importante ferramenta de gestão para a empresa. Retrata as realizações e objetivos que foram alcançados, pontos de melhoria e também metas futuras para uma gestão sustentável, que envolva toda a cadeia de negócios", explica Anaelse Oliveira, da Comunicação Corporativa, responsável pelo projeto.



Divulgação Volvo

O Relatório de Sustentabilidade: metas para uma gestão que envolve toda a cadeia de negócios

O documento adota diretrizes da GRI (Global Reporting Initiative), metodologia internacional para medir o desempenho das organizações na área de sustentabilidade. Para conhecer o relatório completo, acesse a página www.volvo.com.br/relatoriosocial/relatorio2012.

Passou de 1 milhão

"Para mim, Volvo é o primeiro e o último caminhão", declara o empresário Gilberto Francisco da Silva, da GP Transportes Ltda., de Feira de Santana (BA). Na frota da empresa, 19 caminhões da marca. Transportam combustíveis para a Petrobras em rotas que cruzam o Nordeste, o Centro-Oeste e o Sudeste do país.

Entre os veículos, destaque para um modelo FH, ano 2002, que ultrapassou 1 milhão e 320 mil quilômetros rodados sem abrir o motor. "Quero chegar a um milhão e meio de quilômetros", planeja o empresário.

A relação com a marca Volvo nasceu no final da década de 90 e se consolida a cada ano. Em 2012, foram adquiridos três caminhões e para 2014 o empresário projeta a compra de mais oito. "Desde que aprendi a dirigir, sonhava em ter um caminhão. Já como transportador, a Volvo tornou-se nossa parceira e continuamos crescendo juntos", afirma Gilberto.

Ito Cornelisen



**Caravana Siga Bem 2013:
50 cidades e mais de
15 mil motoristas envolvidos**



Um giro cidadão pelo Brasil

A Caravana Siga Bem 2013, patrocinada pela Volvo, cruzou de novo as rodovias brasileiras. Na bagagem, informação, saúde, lazer e prêmios para os motoristas

De abril a dezembro, a caravana Siga Bem visitou mais 50 cidades em 19 estados e envolveu pelo menos 15 mil motoristas nas atividades da edição 2013. Nos pontos de parada, eles participaram de treinamentos de direção econômica e segura, fizeram "test drive" com os caminhões FH e VM da Volvo e muito mais.

Os motoristas acompanharam palestras, receberam orientações sobre saúde, tomaram vacinas, fizeram testes de glicemia e mediram a pressão arterial. A programação contou ainda com shows e apresentações teatrais. "Mais do que ser uma oportunidade de contato direto com clientes e motoristas, a Caravana Siga Bem tem uma função social muito importante. Oferece atividades de lazer, treinamentos e cuidados com a saúde aos motoristas", afirma Daniel Homem de Mello, gerente de marketing de caminhões da Volvo.

Durante a Caravana, a Volvo entregou três caminhões VM comemorativos aos 10 anos do modelo aos vencedores da promoção "Compre e Concorra". Promoção aberta a motoristas profissionais que compraram caminhões seminovos Viking, produtos e serviços em qualquer concessionária da marca, ou ainda diesel nos postos participantes. Venceram Cristiano Milítão, Francisco Janes Dean Gomes e Sebastião Ivo Veiga.

Em 14 de janeiro, em Interlagos, São Paulo, a grande final



Jean Carlos Cordeiro de Sá, ganhador do FH460 no concurso "Caminhoneiro do Ano", na última etapa da Caravana Siga Bem 2013

do concurso "Caminhoneiro do Ano". O ganhador, o motorista Jean Carlos Cordeiro de Sá, morador de Patrocínio (MG), levou pra casa um FH 460, o caminhão mais desejado por motoristas profissionais. "Parece um sonho. Ainda não acredito que venci o concurso e ganhei o caminhão". No concurso, os participantes responderam a testes de conhecimentos gerais sobre o Código Nacional de Trânsito, Mecânica, Comportamento Seguro e Cidadania, além das atividades práticas de direção econômica e segura.

Velocidade e álcool: combinação fatal.

É fácil reconhecer
uma das marcas mais
premiadas do país.



A marca mais desejada (**Prêmio Fenabrave**), montadora de veículos comerciais (**Prêmio Autodata**), a marca do ano em caminhões pesados (**Prêmio Lotus**), a melhor empresa para se trabalhar no setor automotivo (**Prêmio Você S/A**), são alguns dos prêmios recentes conquistados pela Volvo. Mas o maior deles continua sendo o reconhecimento dos transportadores e de toda a sociedade.



Velocidade e álcool: combinação fatal.

GPAC

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



COMPACTADOR VOLVO. CONFORTO, VISIBILIDADE E DESEMPENHO EM ALTO NÍVEL.

VISITE O STAND DA VOLVO NA

BRAZIL
**ROAD
EXPO 2014**
TUDO SOBRE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E RODOVIÁRIA

STAND 420



Produzidos no Brasil, os compactadores SD105 apresentam excelente desempenho ao compactar diferentes espessuras e materiais em menos passadas. Suas cabines permitem visibilidade ao redor do equipamento, oferecendo mais segurança e conforto para o operador. É a tecnologia Volvo no caminho da produtividade.

Conheça mais sobre os compactadores SD105 em seu distribuidor Volvo.

www.volvoce.com

 facebook.com/volvocebrasil

 [@VolvoCEGlobal](https://twitter.com/VolvoCEGlobal)

 [VolvoCEBrazil](https://www.youtube.com/VolvoCEBrazil)

Volvo Construction Equipment

