



EURODO

PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2014 • ANO XXIX • Nº 134

O melhor Volvo de todos os tempos

Nova linha de caminhões traz o maior conjunto de inovações da história da marca



Mais BRTs

Sistemas integrados de ônibus no Rio, Recife e BH encurtam viagens e modernizam transporte urbano



A força do concreto

Mercado de cimento é termômetro da economia. Holcim investe em novos equipamentos para crescer no Brasil



Todos juntos fazem um trânsito melhor.

TRABALHAR COM ORGULHO FAZ PARTE DO NOSSO PERFIL



GUIA 2014
VOCÊSIA
AS MELHORES
EMPRESAS PARA
VOCÊ TRABALHAR

**Mais uma vez a melhor empresa
para se trabalhar no setor automotivo.**



 www.facebook.com/volvobr
www.volvo.com.br

VOLVO



Inspirados
pela segurança,
movidos
pela **inovação.**

Volvo. Lider mundial em inovação, tecnologia e segurança.



 www.facebook.com/volvobr
www.volvo.com.br

VOLVO

6 SEMPRE INOVADORES

Nova geração dos caminhões Volvo FH, FM e FMX traz, mais uma vez, tecnologias à frente do seu tempo. Conectividade, produtividade e segurança atingem níveis jamais vistos.



24 Passo a passo

A jornada para a produção de um motor é desafiadora. Conheça a fábrica da Volvo em Skövde, na Suécia.



38 Oceanos

A Família Schurmann partiu para mais uma volta ao mundo. A Expedição Oriente será uma aventura de mais de dois anos.



40 Doces frutos

Agrícola Famosa distribui frutas saborosas de seus pomares no Nordeste para todo o Brasil e até para o exterior.

Inovação absoluta

Volvo renova sua linha de caminhões e supera a si mesma em inovação, tecnologia e segurança







Como superar um produto que já é referência no mercado e introduzir melhorias ainda mais inovadoras? O desafio era grande, mas a Volvo conseguiu superar a si mesma em sua nova linha de caminhões. Com uso ainda mais intenso de tecnologia digital, os novos modelos FH, FM e FMX outra vez introduzem conceitos nunca antes imaginados, mas que devem virar tendência.

A revolução do novo FH começa no design ainda mais aerodinâmico. O interior também é todo novo. A cabine ficou um metro cúbico maior. É mais confortável e segura na hora de trabalhar e descansar. O motorista dirige e enxerga melhor. “É um caminhão totalmente novo”, diz Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

A nova arquitetura eletrônica conecta o novo FH com a mais avançada telemetria para o transporte. O sistema I-See, por exemplo, é uma espetacular tecnologia

que reconhece as estradas por onde o caminhão já passou. Uma leitura otimiza as trocas de marchas, melhora o desempenho da condução e reduz o consumo de combustível. “O novo FH consolida de vez sua posição de melhor caminhão do mercado”, enfatiza Bernardo Fedaldo, diretor de caminhões da Volvo.

O caminhão agora também está conectado ao smartphone. O FH já sai de fábrica com o My Truck, um aplicativo que reproduz no celular, de forma remota, várias funções exibidas no seu painel de instrumentos.

Outro ponto forte: o caminhão mais seguro do mundo ficou ainda mais seguro. O novo design amplia a área envidraçada em 20%. O caminhão carrega ainda uma série de itens que reforçam a posição de liderança mundial da Volvo nesta área. “Há inovações e as já tradicionais tecnologias de segurança, só que ainda mais precisas”, ressalta o diretor de caminhões da Volvo no Brasil.



Fotos Silvio Aurichio



Novos FH, FM e FMX. Totalmente reformulados e mais uma vez antecipando tendências em tecnologia



Entre vários itens, o novo FH pode vir equipado, por exemplo, com o ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade), o ACC (Piloto Automático Inteligente) e o LKS (Monitoramento da Faixa de Rodagem).

A Volvo também expande sua oferta de veículos com novas configurações, algumas para atender demandas específicas do mercado. Os principais destaques são o FM com o motor 380 cv; o FMX com tração integral, nas versões 4x4 e 6x6; o FH 8x2, único de sua categoria a sair de fábrica com esta configuração de eixos; e o FH 8x4 para cargas indivisíveis. “A nova linha Volvo marca um salto na história do transporte de cargas brasileiro”, afirma Nilton Roeder, diretor de estratégia de caminhões do Grupo Volvo América Latina

Das páginas 8 até a 15, confira em detalhes as transformações e as novidades da nova linha de caminhões da Volvo do Brasil.







Globetrotter passa por “reinvenção”

A consagrada cabine do FH foi totalmente renovada, ganhou mais espaço interno, área envidraçada e está ainda mais segura

› **A** Globetrotter, a consagrada cabine do FH, renasceu no novo FH. “Ela foi reinventada. O que já era bom ficou ainda melhor”, ressalta Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina, para dar uma ideia da dimensão das mudanças.

Ganhou um metro cúbico a mais por dentro, o que significa conforto e segurança extras na hora do trabalho e do descanso do motorista. São, por exemplo, 300 litros a mais de espaço para armazenamento e guarda de objetos. “Um espaço novo e precioso para quem tem o caminhão como ambiente de trabalho e passa dias fora de casa”, afirma Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo no Brasil.

A cama da cabine leito está mais larga. Passou de 76 para 80 centímetros. A área envidraçada cresceu. As colunas laterais estão mais estreitas e os retrovisores têm novo design. Tudo isso diminuiu em cerca de 20% a obstrução da visão do motorista. O banco do motorista tem novo projeto, que aumentou o conforto para os mais altos ou mais baixos com um ajuste adicional de distância de 40 milímetros.

Toda a cabine foi pensada e projetada a partir do motorista. O novo layout do painel é mais interativo e fácil de ler, com botões ainda mais ao alcance das mãos e dos dedos. Botões do piloto automático, do computador de bordo e do rádio estão integrados ao volante. O freio da carreta agora está na coluna de direção, e não mais no painel.

Salto em segurança. A coluna de direção ganhou mais um ajuste. Permite colocar o volante numa posição mais vertical. É o caminhão que tem o volante com o maior número de ajustes do mercado. “O novo FH foi desenvolvido com o motorista na cabeça dos engenheiros”, explica Alberto Neumann, gerente de estratégia de produto de caminhões do Grupo Volvo América Latina.

Com tudo isso, a segurança, valor fundamental da Volvo, deu um salto. Aços mais leves e resistentes e novas soluções estruturais deixam a cabine ainda mais segura e resistente. “A Volvo usou novas tecnologias, novos materiais e toda nossa experiência na área para chegar a essa nova cabine que suporta ainda mais impactos”, destaca Nilton Roeder, diretor de estratégia de caminhões do Grupo Volvo América Latina.

O novo teto solar de série é também uma saída de emergência. Uma nova geometria da suspensão dianteira melhorou ainda mais a dirigibilidade do veículo. “Não tenho dúvida que a cabine do FH é a melhor, mais segura e mais agradável do mundo, entre todos os caminhões”, diz Alexander Boni, gerente comercial da linha F.

A cabine do novo FH foi inteiramente redesenhada. Além de mais moderna, espaço interno aumentou em 1 m³





Novo FH é um caminhão conectado

Plataforma eletrônica se comunica com smartphone e “lê” estradas para otimizar performance das viagens



› **A** conectividade é a base da revolução digital do FH. “Estamos trazendo para o caminhão dos dias atuais o que todo o setor de transporte ainda vai usar no futuro”, observa Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo no Brasil.

Fedalto se refere à plataforma eletrônica da nova linha. Em resumo, ela conecta veículo, motorista e transportador por meio de vários dispositivos, desde mobile (smartphone), até soluções engenhosas como o Dynafleet e o I-See.

My Truck. O FH já sai de fábrica com o My Truck. É um aplicativo para smartphones que reproduz no aparelho várias das funções exibidas no painel de instrumentos do caminhão.

O motorista e o transportador podem, de forma remota, longe do veículo, acessar uma série de informações vitais. No smartphone, leem os níveis do combustível, do óleo, do líquido de arrefecimento e do Arla 32, por exemplo. “Informação a distância e rápida é um elemento fundamental para que o transportador possa tomar decisões acertadas e aumentar a produtividade de sua frota”, lembra Glênio Karas, engenheiro de vendas da Volvo.

Outro benefício é o alarme de fábrica conectado ao My Truck. Com ele, o motorista ou o transportador recebem uma mensagem no smartphone se o alarme disparar ou a cabine for violada. Também checa se o alarme está desarmado.

O novo veículo pode vir com um navegador GPS integrado ao sistema Volvo Mul-

timídia e já está pronto para interagir com ferramentas de acompanhamento e diagnóstico remoto que a Volvo lançará em breve.

I-See. O novo FH vem preparado para ser equipado com outra novidade: o I-See. É um espetacular sistema que lê a topografia da estrada e a memoriza. Numa viagem futura pela mesma rodovia, o dispositivo usa os dados para automaticamente otimizar o desempenho do caminhão: determina as trocas de marcha do câmbio I-Shift e melhora a performance da viagem. Entre outros benefícios, economiza combustível.

Tem ainda o Dynafleet. “Este é um verdadeiro aliado do transportador e do motorista na busca por um estilo de direção ainda mais econômico”, destaca Luiz de Jesus, planejador de produto do Grupo Volvo Latin America. O transportador obtém relatórios de desempenho (performance reports) que mostram o perfil do veículo e também de cada motorista. Facilita e agiliza o acompanhamento individual do consumo de combustível e de emissões de poluentes. “É possível, por exemplo, ranquear o desempenho dos motoristas para balizar correções e treinamentos futuros”, explica Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo.

“A conectividade é a base dos avanços tecnológicos da nova linha de caminhões Volvo. Nossos veículos têm agora ainda mais dispositivos para tornar a operação de transporte mais rentável”, declara Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

Ainda mais opções

Novas configurações de eixos e de motorização dos caminhões expandem oferta para as mais diversas aplicações

➤ **A** nova linha de caminhões FH, FM e FMX expande as possibilidades de aplicação com configurações novas, algumas específicas para atender demandas do mercado. O FM com o motor 380 cv; o FMX com tração integral, nas versões 4x4 e 6x6; o FH 8x2, único a sair de fábrica com esta configuração de eixos; e o FH 8x4, para cargas indivisíveis, são os principais destaques entre as novidades. Confira:

FMX 380. O FM com motor de 380 cv de potência é um novo modelo de caminhão para segmentos como operações logísticas. Com mais torque e com o consagrado freio motor VEB410, tem suspensão dianteira totalmente nova. O painel é novo e ergonômico e a nova arquitetura eletrônica TEA2+ (Truck Electronic Architecture) permite instalar muito mais módulos e componentes. Traz com isso uma série de vantagens para o motorista, transportador e implementador.

FMX Integral. O caminhão Volvo FMX agora pode sair de fábrica com configurações de eixos 6x6 e 4x4.

“São caminhões que transitam melhor em terrenos irregulares por sua grande capacidade de tração”, diz Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo no Brasil.

Na configuração 6x6 cavalo mecânico, permite vários tipos de implementos, desde tanque, bitrem, tritrem e diversas aplicações específicas, como veículo bombeiro ou de resgate para ser operado em aeroportos e até no segmento flo-



restal. É um caminhão robusto, que vence rampas e topografias desafiadoras com facilidade. Nessa configuração de eixos, o Volvo FMX pode sair de fábrica com motorização de 380 cv a 540 cv. Ele também pode ser um veículo rígido, acoplado a um reboque.

O FMX versão 4x4 rígido também é destinado para aplicações de nicho, como resgate ou bombeiro, por exemplo, ou outras operações mais severas. Na versão 4x4, o FMX sai de fábrica equipado com um motor de 370 cv ou de 380 cv.

FH 8x2. O cavalo mecânico FH 8x2 é o único caminhão a sair de fábrica no Brasil com esta configuração de eixos. Com dois eixos direcionais, o que facilita sua condução em áreas mais restritas, pode transportar 54,5 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado), ou 37 a 38 toneladas de carga líquida, dependendo do implemento. Já o FH 8x2 rígido tem PBTC de 56 toneladas. Pode transportar de 37 a 38 toneladas de carga líquida. O FH 8x2 sai de fábrica equipado com motorização de 420 cv, 460 cv, 500 cv ou 540 cv.

FH 8x4. A Volvo traz agora ao mercado também o cavalo mecânico FH 8x4, ideal para o transporte de cargas indivisíveis. “Além do FH com motor 16 litros e 750 cv de potência, importado da Suécia, agora oferecemos mais uma opção para o nicho de mercado que necessita de veículos de grande performance”, informa Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo no Brasil.

Com opção dos potentes motores de 500 cv ou de 540 cv, o FH 8x4 possui freios a disco, EBS, suspensão a ar eletrônica, partida de rampa e controle de tração. A suspensão é a mesma do FH16 750 cv, para o transporte de cargas especiais.

FM 8x2 e 8x4 rígidos. O caminhão modelo FM também pode sair de fábrica com configurações de eixos 8x2 e 8x4 em chassi rígido para transportar 56 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado) ou de 37 a 38 toneladas de carga líquida, nas composições Romeu&Julietta. “Atendemos as demandas do mercado, que sempre procura por veículos e composições que aumentem sua capacidade de carga com menores custos”, ressalta Fedalto.





DNA de Segurança

Novos caminhões Volvo continuam na vanguarda da segurança, com muitas inovações

O projeto totalmente novo da cabine, o conjunto de soluções de segurança passiva, como o FUPS (Sistema Anti-Intrusão Frontal), e de segurança ativa, como o ACC (Piloto Automático Inteligente) elevam ainda mais e mantêm os novos caminhões na vanguarda da segurança entre os seus concorrentes do mercado, uma marca e tradição da Volvo.

“Somos líderes absolutos em segurança no setor de transportes”, lembra Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

O projeto dos novos caminhões melhorou um sistema de segurança passiva vital em caso de acidentes entre caminhões e automóveis – o FUPS (Front Underrun Protection System, ou Sistema Anti-Intrusão Frontal). Protege os ocupantes de



Volvo foi a primeira marca a fazer crash-tests em caminhões, nos anos 70. Todos os modelos da marca são avaliados. Nova geração de caminhões também foi submetida aos mais rigorosos testes de segurança do mundo

carros em caso de colisões frontais com os caminhões. “Conseguimos melhorar e reforçar o sistema, sem aumentar o peso”, afirma Glênio Karas, engenheiro de vendas da Volvo. O novo sistema permite o dobro de recuo da versão anterior.

Com o novo e moderno design da cabine, toda a área envidraçada do FH foi ampliada e os retrovisores ganharam novo estilo. As colunas mais estreitas reduziram em cerca de 20% a obstrução da visão do motorista. “Uma visibilidade mais ampla é determinante para uma viagem mais segura”, destaca Alexander Boni, gerente de caminhões da linha F.



Tecnologias inteligentes. Além do conjunto de inovações estruturais e de conectividade, o novo FH pode vir equipado com os avançados sistemas de segurança ativa de eficiência já comprovada, como o ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade), o ACC (Piloto Automático Inteligente) e o LKS (Monitoramento da Faixa de Rodagem), entre outros itens.

O ESP é um sistema que reduz a chance de derrapagem e capotagem. Quando o caminhão entra numa curva em velocidade acima do ideal, por exemplo, o sistema diminui sozinho o torque do motor, faz uma aplicação individual dos freios nas rodas e corrige a trajetória da composição.

O ACC é um sistema que ajuda o motorista a manter o caminhão a uma distância constante e segura do veículo à frente. Em caso de distração ou em uma situação inesperada, reduz o risco do caminhão colidir com outro veículo mais lento à frente. O ACC agora conta com um aviso de colisão e frenagem de emergência projetado no para-brisas.

O LKS alerta o motorista se o veículo sai da faixa de rodagem por descuido ou desatenção. Evita acidentes casuais, mas muito graves. Integra também um moderno dispositivo – o DAS (Detector de Nível de Atenção), capaz de identificar se

o condutor dirige de forma irregular, zigzagueando o veículo na pista, característico de fadiga e sonolência. O DAS aciona um aviso sonoro e visual para alertar o motorista.

Os novos caminhões também podem ser equipados com Faróis Dinâmicos, que giram na mesma direção do volante, e o Farol de Conversão, que acende se o motorista aciona a seta do pisca-pisca. Há também o freio de estacionamento elétrico – basta desligar a ignição do veículo para estacionar toda a composição.

O conjunto de soluções mantém o novo FH como o caminhão mais seguro do mundo e a Volvo líder mundial em segurança. ■

Potência para o Brasil



Seis empresas brasileiras receberam as primeiras unidades dos caminhões pesados mais potentes do mundo, os FH16 750

As empresas que adquiriram os novos caminhões Volvo FH16 750 têm em comum a especialização em logística de movimentação de cargas especiais, em geral superpesadas ou de dimensões in-

comuns. Para isso, contam agora com um caminhão único. Com motor de 750 cv e torque de 3.550 Nm, o FH16 tem capacidade de tração de até 250 toneladas, freio motor VEB mais retarder com potência de frenagem de até 1.180 cv e caixa de câmbio inteligente I-Shift, entre outros importantes atributos. Confira o que as empresas dizem sobre o caminhão. ■



Empresários receberam os FH16 750 do presidente do Grupo Volvo América latina, Roger Alm, na sede da empresa em Curitiba (PR)

■ Força



“O FH16 750 cv garante 20% mais capacidade de tração na comparação com os caminhões mais potentes de nossa frota”, declara Alfonso Gonzalez, diretor de logística e infraestrutura da **Transpes**. A empresa, especializada em transporte de carga de grandes dimensões, transporta mais de 1,1 bilhão de toneladas por ano. Comprou quatro novos FH 16 e, recentemente, outros 10 caminhões Volvo, todos financiados pela Volvo Financial Services (VFS).

■ Suporte



“Somos clientes Volvo há bastante tempo e sabemos que podemos contar com o seu suporte no desenvolvimento de nosso negócio”, diz Gladir Dassler, proprietário da **Transportes Pesados Blumenau**. A empresa, que adquiriu dois FH16, é especializada no transporte de guindastes pesados, empilhadeiras e cargas especiais e aluguel de equipamentos de construção novos e usados.

■ Renovação



“Escolhemos a Volvo porque oferece uma ótima alternativa para a renovação da frota e tem financiamentos com bons prazos de pagamento”, afirma Marcelo Gislon, sócio da **Transportes Gislon**, especializada em cargas especiais. Inclui geradores, aço, cobre e outros materiais para grandes trabalhos de construção.

■ Valor



“Este é um produto com tecnologia avançada e vai agregar valor ao nosso negócio”, ressalta Fabio Gaeta, dono da **Transdata**, de São Paulo. Fundada há nove anos, atua no Brasil e em outros países, como Argentina e Chile. É especializada em movimentação de cargas complexas. Opera no segmento de construção, mineração e energia elétrica e transporta regularmente cargas acima de 300 toneladas.

■ Imagem



“Este é um produto que agrega valor à imagem da empresa e aumenta a nossa competitividade”, destaca Germano Ferreira Jr., representante da **Opencargo**, sobre a compra do Volvo FH 16. A Opencargo especializou-se no transporte de cargas especiais como máquinas para o exército e geradores.

■ Conquista



“A aquisição é uma grande conquista para a empresa”, avalia Vagner Guilhermitti, diretor do **Grupo Santin**, sobre a aquisição de seu primeiro Volvo FH 16. O grupo atua nos setores de movimentação, içamento, transporte de cargas pesadas e superpesadas, construção civil, metalurgia, montagens eletromecânicas e colheita mecanizada de cana-de-açúcar.

Os novos BRTs do Brasil

Sistemas integrados de ônibus mudam a paisagem de metrópoles como Rio, Belo Horizonte e Recife, encurtam e levam mais conforto à viagem de milhões de moradores. Ônibus Volvo rodam nas três capitais

O TransCarioca tem 124 articulados Volvo para uma demanda de 400 mil passageiros

“M elhorou muito. Agora é bem mais rápido. E o ônibus é muito confortável”, conta Valquiria Lafarge Santana, que usa agora para ir ao trabalho, no Aeroporto Tom Jobim, no Rio de Janeiro, o novo BRT Transcarioca. Como ela, outros milhões de trabalhadores e moradores, em diversas cidades do Brasil, começam a experimentar este eficiente sistema de transporte.

A mudança, em várias metrópoles brasileiras, é resultado de três dos principais Programas de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal. Desde 2009, já são R\$ 70 bilhões via PAC da Copa do Mundo, PAC da Mobilidade das Grandes Cidades e PAC da Mobilidade das Médias Cidades. Os projetos de corredores e BRTs somam 1.272 km e devem beneficiar mais de 57 milhões de brasileiros.

“A Volvo é a única empresa com capacidade para oferecer a solução completa para operação de um sistema BRT. São produtos que vão desde alimentadores com 12 metros até os grandes articulados e biarticulados de 28 metros. Ainda, o sistema de telemática mais completo do mercado e também os planos de manutenção que asseguram a melhor disponibilidade, segurança, qualidade e rentabilidade para o operador dos ônibus”, destaca Luiz Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.





Recife tem três sistemas de BRT que somam 50 quilômetros e vão beneficiar 200 mil passageiros por dia

A MELHOR OPÇÃO

O BRT está hoje em 168 cidades de 39 países de seis continentes. Versátil, atende demandas de transporte de países tão diferentes como Estados Unidos, Alemanha, Suíça, Índia, China, Austrália, Itália, Espanha, Holanda, Finlândia, Colômbia e Brasil. Está consolidado como a melhor opção para o transporte público de alta qualidade para médias e grandes cidades.

➤ O BRT está hoje em 168 cidades de 39 países de seis continentes. Versátil, atende demandas de transporte de países tão diferentes como Estados Unidos, Alemanha, Suíça, Índia, China, Austrália, Itália, Espanha, Holanda, Finlândia, Colômbia e Brasil. Está consolidado como a melhor opção para o transporte público de alta qualidade para médias e grandes cidades.

Na América Latina, a Volvo opera há mais de 30 anos em sistemas BRT. No Brasil, em cidades como Curitiba (RIT), Goiânia (Metrobus) e São Paulo (Expresso Tiradentes). Entre os novos BRTs brasileiros, estão o do Recife, Belo Horizonte e Rio.

O BRT carioca tem quatro sistemas: TransOeste e TransCarioca, em operação, e TransOlimpica e TransBrasil, que estarão prontos em 2016. Com 124 ônibus articulados Volvo, o TransCarioca, que opera desde meados deste ano, é o primeiro corredor transversal de alta capacidade da cidade. Tem 39 quilômetros de extensão e liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, na Ilha do Governador. Beneficia cerca de 400 mil passageiros/dia.

“A Volvo é a única empresa com capacidade para oferecer a solução completa para operação de um sistema BRT”

LUIZ CARLOS PIMENTA, PRESIDENTE DA VOLVO BUS LATIN AMERICA

Em Belo Horizonte, o BRT foi batizado de Move. Vai elevar o número de usuários do transporte público de 55% para 70% da população até 2030 e atender uma demanda diária de 750 mil passageiros já em 2014. Tem 132 ônibus Volvo (89 articulados e 43 convencionais).

Já em Recife, três sistemas de BRT somam 50 quilômetros para beneficiar 200 mil passageiros/dia. Em fase final de implantação, terá 83 ônibus Volvo.

Sem subsídios. Mas o que faz do BRT uma solução tão eficaz? Para os passageiros, o mais importante é reduzir



Estação do BRT Transcarioca, no Rio de Janeiro: embarque em nível garante conforto, rapidez e segurança

o tempo de viagem e o preço da passagem. O BRT consegue isso com o embarque ao nível do piso do ônibus e o pagamento antecipado da tarifa, nas estações. Ainda, o uso de vias exclusivas e a prioridade nos semáforos. Um conjunto que, aliado a paradas mais distantes, reduz o tempo de viagem em 50% ou mais, em comparação aos ônibus convencionais.

Por sua maior capacidade e sistema de gestão aprimorado, os sistemas BRT tendem a ter custo menor por passageiro transportado, o que assegura tarifas competitivas. O sucesso mundial está aí: enquanto um BRT pode se sustentar apenas com as tarifas dos passageiros, os sistemas de metrô, em todo o mundo, exigem subsídios expressivos para serem implantados.

Para as cidades, os ganhos começam com os investimentos, bem mais brandos que outros sistemas com a mesma capacidade. Outra vantagem é a rapidez. São dois a três anos e meio desde o planejamento até a conclusão. Pode ser construído no mandato de um único prefeito. Evita a descontinuidade com a troca de administradores públicos. Há ainda a flexibilidade para mudanças e ajustes nas rotas e linhas e a facilidade de expansão. Um BRT acompanha ou até induz a evolução urbana.

Também reduz acidentes de trânsito e a emissão de poluentes. Na América Latina, as estatísticas indicam que, onde funciona, o BRT diminuiu em 47% as mortes e



Foto: Silvio Aurichio

O Move em BH tem 132 ônibus Volvo. Já este ano vai atender uma demanda diária de 750 mil passageiros

em 41% o número de feridos no trânsito.

A redução de emissões é também significativa. Um bom exemplo é a cidade do México. Reduziu em 110 mil toneladas ao ano as emissões de CO₂ após inaugurar a quarta linha de seu Metrobus, em 2012. Resultado que deu à capital do México o prêmio “Sustainable Transport Award”, um dos mais importantes na área do transporte sustentável e desenvolvimento urbano. ■

Onde nascem os motores

Da fase inicial do projeto até a produção final, a jornada para a produção de um motor é desafiadora. Conheça a fábrica da Volvo em Skövde, Suécia



“Se um caminhão ficar parado na oficina porque a tecnologia de emissões não está de acordo, o cliente perde dinheiro”



MIKAEL KARLSSON,
GERENTE GERAL DE PROJETOS, VOLVO
GROUP TRUCKS TECHNOLOGY

Fredrik Karlén abaixa o visor do seu capacete e coloca o escumador no interior do forno. O metal é fundido a uma temperatura de 1.500 graus Celsius e a equipe de trabalho segue normas de segurança rigorosas. Essa é a G1, uma das duas fundições da fábrica de motores da Volvo em Skövde, Suécia. Nela, as matérias-primas – os resíduos e os gases da fundição da fábrica – são continuamente enviadas para a parte superior do forno. Para obter os valores corretos no ferro fundido, diferentes ligas, como carbono e silicone, são adicionadas.

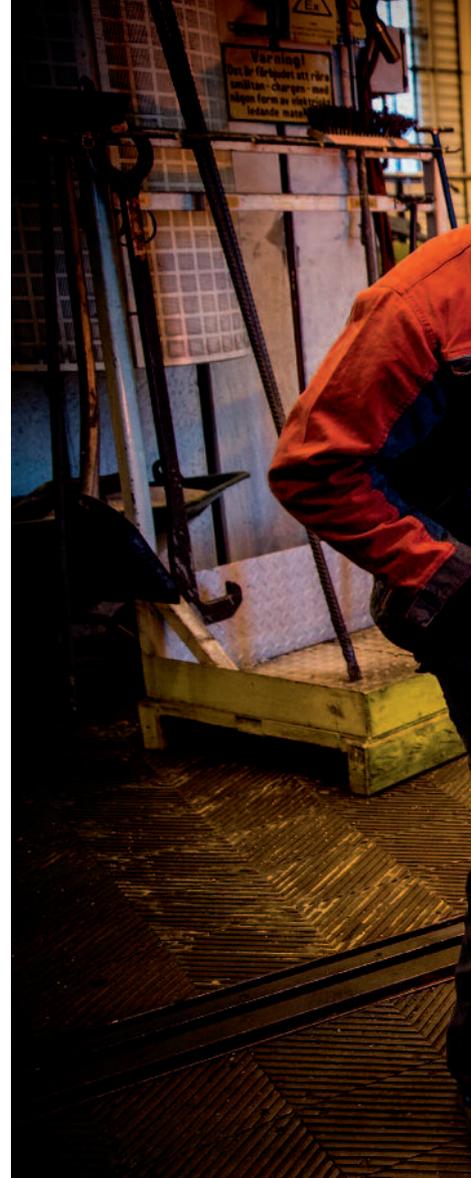
Como rios dourados, toneladas de ferro líquido correm para as caldeiras vazadoras, que são conduzidas para o seu destino final na usina de fundição: os fornos para a fabricação de cabeçotes e blocos de motor. É aqui, no meio da fumaça e das faíscas dessa escura usina de fundição, que nascem os motores.

A cada quatro minutos, novas matérias-primas são colocadas no forno da fundição. Lá em cima, na sala de controle, o fundidor Fredrik Karlén acompanha todo o processo. “Para produzir um bom motor, nossos valores devem ser absolutamente perfeitos. Na usina de fundição, as pessoas trabalham para avançar na carreira. Os mais experientes ensinam os mais novos. Você começa como entregador de ferro, depois cuida do forno e, finalmente, pode vir parar aqui em cima, na sala de controle”, diz Fredrik, que começou na linha de montagem da Volvo Trucks em 1994 e veio para a usina de fundição na G1 em 2009.

A primeira fundição em Skövde foi inaugurada em 1868. A G1 entrou em operação em 1951 e, em agosto de 2009, a moderníssima G2 começou a operar. O trabalho é árduo, mas a taxa de rotatividade dos funcionários é baixa. Aqui convivem a habilidade e o respeito pelo ferro.

“Até onde sabemos, os motores do futuro não terão muitas alterações. Nossas especificações para os valores do ferro vão mudar, mas o restante continuará igual”, observa Fredrik Karlén.

As últimas normas europeias de emissões para caminhões pesados, em vigor desde 31 de dezembro de 2013, representam um novo grande avanço na legislação ambiental. Em comparação ao Euro 5, as emissões de óxido de nitrogênio (NO_x) foram reduzidas em 80%, enquanto as emissões de partículas sofreram um corte de 50%. Pela primeira vez na história, os limites de emissões também devem ser cumpridos, independentemente das condições

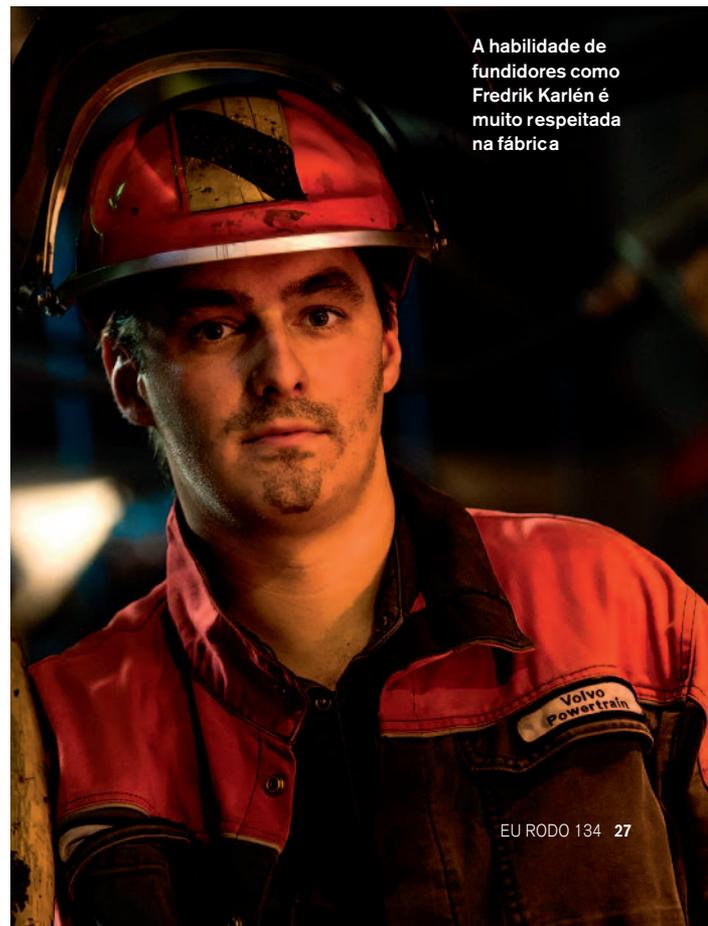




O metal fundido tem uma temperatura de 1.500 graus e é usado na produção de cabeçotes e blocos de motor

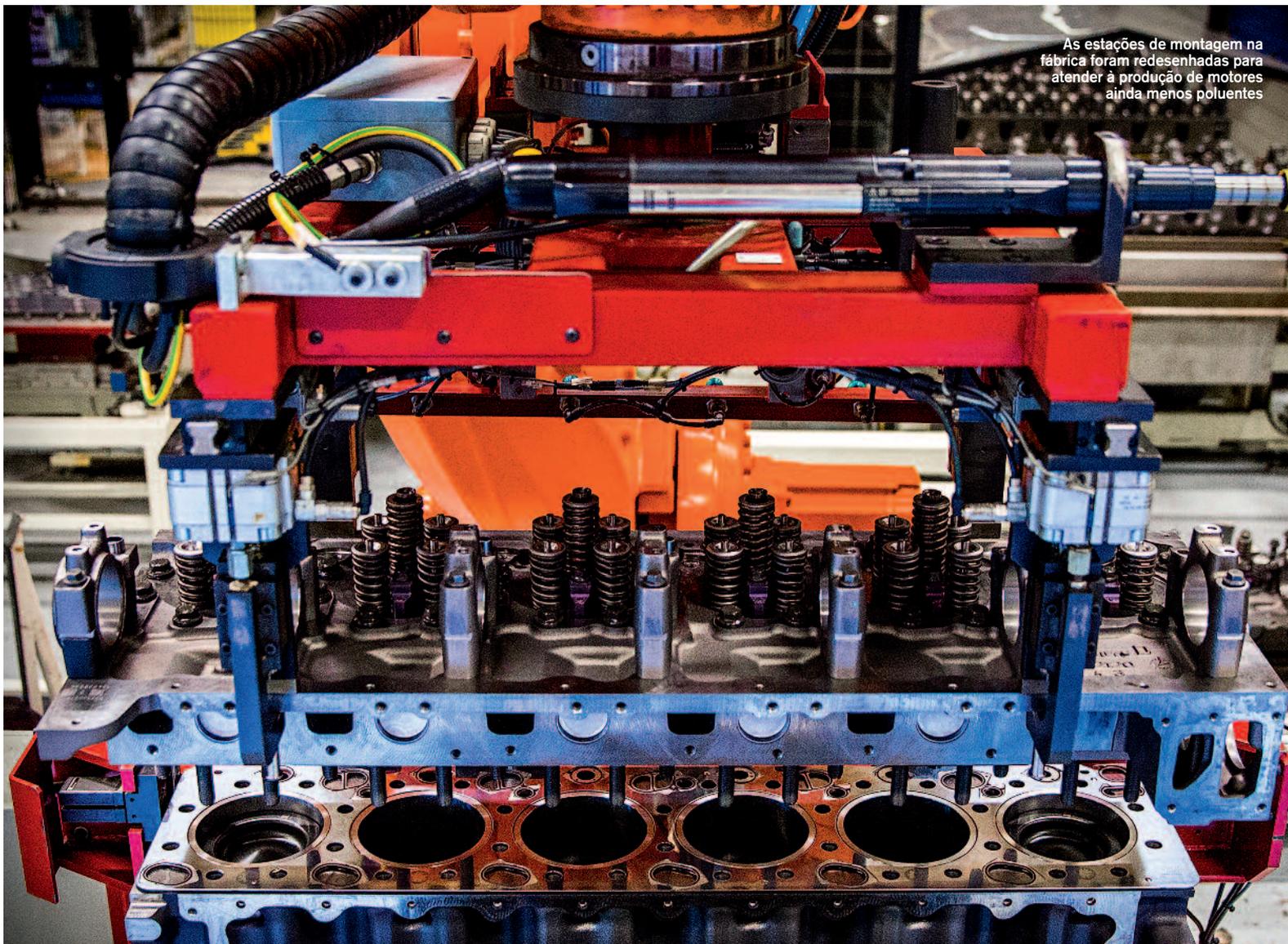


O processo de fundição é controlado rigorosamente para garantir a maior qualidade possível dos componentes



A habilidade de fundidores como Fredrik Karlén é muito respeitada na fábrica

As estações de montagem na fábrica foram redesenhadas para atender à produção de motores ainda menos poluentes



“A verificação externa é realizada em trechos da estrada e no tráfego urbano”



NITIN PATEL, DIRETOR DE SISTEMAS DE COMBUSTÃO, VOLVO GROUP TRUCKS TECHNOLOGY

meteorológicas e da situação do trânsito.

Um dos principais desafios para a Volvo Trucks tem sido respeitar esses rigorosos requisitos sem prejudicar outras características importantes, como a dirigibilidade, a eficiência, o consumo de combustível e a vida útil do caminhão. “Se um caminhão ficar parado na oficina porque a tecnologia de emissões não está de acordo, o cliente perde dinheiro. É por isso que a confiabilidade e a sustentabilidade têm sido parâmetros importantíssimos no trabalho feito nos novos motores Volvo”, diz Mikael Karlsson, gerente geral de projetos na Volvo Group Trucks Technology (GTT).

Normalmente, a temperatura dos gases de escape variam, dependendo se o caminhão está vazio ou muito carregado, no trânsito lento da cidade ou em rodovias livres. No entanto, para assegurar níveis estáveis de emissão de óxido de nitrogênio e de partículas, a temperatura das emissões nunca deve ficar abaixo de 200 graus Celsius.

Todos os anos, os fabricantes de caminhões

devem testar um número específico de veículos de cada série de modelos. Esse teste é conduzido com o uso de um medidor de emissões conectado ao escapamento. “A verificação externa é realizada em um trecho específico da estrada e no trânsito real. Os caminhões são conduzidos em diferentes situações de trânsito, também conhecidas como ciclos de direção. Os ciclos incluem a direção em rodovia, no tráfego urbano e em terreno íngreme”, explica Nitin Patel, diretor de Sistemas de Combustão na Volvo GTT.

Os novos motores não têm sido apenas um desafio técnico. Eles também tornaram necessária a introdução de novas soluções de montagem na fábrica de motores em Skövde. Foi necessário construir um novo maquinário e estações adicionais foram incluídas na linha de montagem.

As peças fundidas do motor chegam a um salão de montagem iluminado e arejado, após serem usinadas por robôs. Na montagem, o silêncio é quase total. Algumas máquinas zunem



Todos os anos, 72.000 motores a diesel são produzidos na fábrica de motores da Volvo em Skövde, na Suécia



e um rádio solitário pode ser ouvido, tocando baixinho. É aqui que motores dos caminhões Volvo vendidos em toda a Europa são produzidos.

“Junto à introdução dos novos motores veio uma gama muito mais ampla de mudanças. As estações de trabalho foram

alteradas e trouxemos uma nova maneira de lidar com os materiais”, diz Henrik Andersson, funcionário da linha de montagem envolvido no projeto das novas estações.

A produção dos motores foi introduzida com cuidado especial, concentrando o interesse na segurança do projeto e na superação dos desafios que surgiram ao longo do caminho. Quando o motor chega na estação final, é submetido a um teste a frio e segue para a área de pintura. Depois disso, os motores acabados são enfileirados no armazém, onde aguardam o transporte para as fábricas da Volvo em Tuve (Suécia) e Ghent (Bélgica).

A temperatura no lado de fora está amena, até um pouco fria, distante do mundo de faíscas e calor no qual Fredrik Karlén retira novamente o escumador do forno. A fundição opera 24 horas por dia e processa 30 toneladas de ferro por hora, para produzir um total de 72.000 motores por ano. Os fornos na usina de fundição na G1 não esfriam um só minuto. ■



Crescimento concreto

Holcim investe em novos equipamentos como parte da estratégia para aumentar em 50% sua produção de cimento



Tracbel
www.tracbel.com.br



Com um consumo anual de cerca de 75 milhões de toneladas e potencial para chegar a 78 milhões, o mercado do cimento é um dos principais do país e termômetro para a análise do crescimento da economia. O aumento do consumo interno do produto e de seus derivados é diretamente proporcional à boa saúde da construção civil – ou seja, do investimento dos governos federal, estaduais e municipais em obras de infra-

estrutura e do poder de compra da população. Quinze grupos cimenteiros – nacionais e estrangeiros – operam mais de 70 plantas no país e asseguram o cimento do início ao fim da obra. “No nosso planejamento estratégico prevemos o crescimento das plantas no Brasil para aumentar a capacidade do setor e atender a demanda”, conta o gerente técnico corporativo da multinacional Holcim, Adrianno Romulo Leite Arantes.

Instalada em 1951 no Brasil, a empresa cresceu bastante desde que o grupo suíço Holderbank incorporou à companhia a primeira subsidiária brasileira. No mundo,



A Holcim adquiriu caminhões articulados A40F para operar nas minas de calcário nas fábricas das cidades de Pedro Leopoldo (MG) e Cantagalo (RJ)

são mais de 71 mil pessoas empregadas e há plantas em mais de 70 países. No Brasil, são cerca de 2 mil funcionários. Há, hoje, 13 plantas para produção de cimento, concreto e derivados e a Holcim responde por cerca de 7% do mercado nacional de cimento. O número deverá aumentar, já que a empresa pretende elevar em 50% sua capacidade de produção de cimento após a construção de uma segunda linha (Brownfield cement plant) de cimento na fábrica de Barroso (MG).

Para garantir o sucesso das operações atuais e futuras de cimento na Holcim, a empresa escolheu o maquinário da Volvo Construction Equipment (Volvo CE). Acabou de adquirir uma frota completa,

com carregadeiras, motoniveladoras e caminhões articulados A40 F para operar nas minas de calcário nas unidades de Pedro Leopoldo (MG) e Cantagalo (RJ). “É a primeira vez que utilizamos frota completa Volvo em nossas operações. Foi importante na decisão a Volvo ser um parceiro inovador e focado no cliente, além da qualidade do serviço prestado no pós-venda”, ressalta Adrianno.

A empresa e a Tracbel – distribuidor Volvo CE – realizaram um estudo minucioso para avaliar a viabilidade do uso dos caminhões articulados A40 F em substituição aos caminhões rígidos, para fazer a movimentação de calcário da mina até os sistemas de britagem. “Os caminhões articulados ganham em tempo de ciclo, área de manobra, consumo de combustível, e esses fatores são fundamentais para o negócio da Holcim”, explica o executivo de grandes contas da região de Minas Gerais da Tracbel, Cassio Luiz de Paula.

Tecnologia de ponta. Ao todo, a Holcim adquiriu cinco caminhões articulados. Todo o processo foi criteriosamente avaliado e comparado com outras duas opções. Os articulados apresentaram o melhor Total Cost Ownership (TCO), que incluiu a análise de fatores como segurança e conforto para o operador, consumo de combustível, custos com manutenção, capacidades, desgaste de pneus, vida útil/depreciação e referências em situações similares.

Alguns recursos dos caminhões, como o sistema telemático da Volvo, a tecnologia de pesagem integrada e ferramentas de diagnóstico contribuem para o trabalho em um mercado que exige eficiência. “No mercado do cimento, para a produção é preciso tecnologia de ponta, equipamento com altos padrões de segurança, baixo consumo de diesel e alta disponibilidade”, descreve o supervisor de mineração da planta de Pedro Leopoldo, Fabiano Moreira Pinto. “Em pouco tempo de uso, já percebemos que o equipamento é surpreendente. Tivemos uma redução significativa em nossos orçamentos e uma otimização no processo.”

Em 2012, a Holcim vendeu 4,7 milhões de toneladas de cimento, quase um milhão de m³ de concreto e 3 milhões de toneladas de agregados (como brita e pó de pedra). Com a inauguração de mais uma linha de produção e o aumento da sua capacidade em 50%, a Holcim confirma a sua confiança no Brasil. E a Volvo estará junto para garantir que a performance da empresa seja cada vez melhor. Um desafio importante já que, com presença de mercado em todos os continentes, a Holcim é, no seu segmento, o grupo melhor posicionado globalmente, com capacidade produtiva mundial de cimento de 206 milhões de toneladas. ■

Muitos quilômetros depois

Caminhões VM atingem altas quilometragens com os motores intactos e confirmam robustez da marca Volvo

O VM é um best-seller da Volvo no Brasil. Há 11 anos no mercado, tem uma carteira extensa e diversificada de clientes. Transportadores com elevado nível de satisfação e que não param de investir no veículo. Já são mais de 50 mil unidades vendidas.

“A característica principal do VM é ser versátil. Tem ampla gama de aplicações. E é o mais econômico da sua categoria. Some a isso sua alta disponibilidade e produtividade e temos aí um conjunto que contribui de forma decisiva para aumentar a rentabilidade do transportador”, afirma Francisco Mendonça, gerente de vendas de caminhões VM do Grupo Volvo América Latina.

Mais de uma década após o lançamento, o VM confirma na prática outra qualidade: é robusto. Não faltam veículos que rodaram centenas de milhares de quilômetros com os motores intactos. Dois exemplos são os VMs da Comercial Resplendor, de Vitória (ES), e da Versátil Transportes, de Canoas (RS). >



VMs da Versátil: alta quilometragem e nada para fazer nos motores





› Jorge Neumann da Silva, diretor proprietário da Versátil, diz que seu VM mais antigo superou a marca de 800 mil quilômetros sem abrir o motor. E quando abriu não tinha nada pra fazer. “Trocamos o kit de motor porque já estava aberto. Nossos outros VMs também são assim”, relata.

A Versátil transporta matérias-primas e insumos para restaurantes e indústrias de alimentos, entre outros segmentos. Tem frota de 70 veículos, todos Volvo. São 47 FH e 23 VM. Rodam todo o Brasil. “Usamos os FHs para

rotas mais longas e os VMs para rotas médias e entregas fracionadas”, revela Neumann. Segundo o diretor, a empresa precisa de caminhões com alta eficiência e economia. “As carretas são esterilizadas e usadas apenas para aqueles produtos”, explica.

A empresa é bem cuidadosa com a frota, toda de veículos com cabine leito. “Fazemos a manutenção no concessionário Volvo e mantemos todos os motoristas treinados não só para direção econômica mas também para prevenção de acidentes de trânsito”, conta Neumann. “Os caminhões VM têm um excelente conceito com os motoristas por causa do elevado nível de conforto da cabine.”



VM da Resplendor: motor aberto com quase 1 milhão de km por precaução, mas não havia nada para fazer

Na ponta do lápis. A empresa Comercial Resplendor atua no comércio de frutas na Ceasa de Vitória (ES). “Pra mim, vale a pena fazer a manutenção no concessionário Volvo. Tenho tudo na ponta do lápis e afirmo sem medo de errar”, garante Angelo Ricardo Puccini Venturim, proprietário da empresa.

A Resplendor tem três VMs. Um deles abriu o motor com 948 mil quilômetros, lembra Venturim com precisão. “Nunca precisei fazer nada no caminhão. O pessoal da Luvep, concessionário Volvo em Vitória, disse que a taxa de compressão estava boa, tudo ok, mas recomendou abrir o motor pela alta quilometragem.



“O VM é força e durabilidade e, na robustez,

se sobressai. Na subida, por exemplo, ‘engole’ todos os outros”

RICARDO PUCCINI VENTURIM, PROPRIETÁRIO DA COMERCIAL RESPLENDOR

Então abrimos. Mas não havia o que fazer”, relata.

O mesmo aconteceu com o diferencial. “Trocou um pinhão, só. No final de tudo, foram R\$ 34 mil em um caminhão que rodou 940 mil quilômetros. Faça as contas: menos de 4 centavos por quilômetro rodado.”

Os três VMs buscam frutas nas fazendas da empresa em Resplendor(MG) e Livramento (BA). “Trabalhamos principalmente com manga, que trago da fazenda de Livramento. Em Resplendor temos cultura de mexerica. Os VMs rodam principalmente entre essas duas fazendas e a Ceasa de Vitória”, diz o empresário.

Para Venturim, “o melhor caminhão tem nome. É Volvo. O VM é força e durabilidade e, na robustez, se sobressai. Na subida, por exemplo, ‘engole’ todos os outros”.

Vanguarda. O Volvo VM oferece diversas possibilidades de potências, de caixas de câmbio e de entre-eixos que se adaptam a atividades de diferentes segmentos. A partir deste ano, também passou a ter a opção da caixa de câmbio eletrônica I-Shift, a mesma que já equipa com sucesso o FH.

Já no seu lançamento, no final de 2003, trouxe inovações que repercutiram no mercado. “A cabine leito era uma necessidade dos transportadores e dos motoristas. Contribuímos para mudar todo um segmento”, lembra o gerente de caminhões da linha, Francisco Mendonça. “Os modelos VM atendem todas as necessidades do transportador brasileiro, desde o uso urbano e rodoviário até o vocacional”, ressalta o executivo. ■

Redescobrimo a história

Nova expedição da Família Schurmann refaz viagem de navegador que teria chegado às Américas antes de Colombo.
Motores Volvo Penta garantem a segurança em emergências

E se o que aprendemos sobre o descobrimento da América está errado? Se o ano da chegada aqui não é 1492, mas sete décadas antes, 1421? E se Colombo não foi o primeiro, mas sim o chinês Zheng He? A desconstrução da descoberta das Américas é uma teoria do pesquisador inglês Gavin Menzies. Surgiu em 2002. Desde lá, vários estudos tentam comprovar a tese. E, agora, uma expedição comandada por brasileiros vai refazer toda a viagem do navegador chinês e tentar desvendar esse instigante mistério da história das navegações.

A Expedição Oriente é a terceira viagem de volta ao mundo da Família Schurmann. Partiu de Itajaí, litoral de Santa Catarina, em 21 de setembro, para uma aventura de mais de 30 mil milhas náuticas, por cinco continentes e mais de 40 trechos marítimos. Vai passar por países como Argentina, Chile e Uruguai, na América do Sul; Austrália, Nova Zelândia e Papua Nova Guiné, na Oceania; China, Indonésia, Japão, Singapura e Vietnã, na Ásia; e África do Sul, Madagascar e Maurício, na África. Ainda, Antártica e dezenas de outros lugares desafiadores e paradisíacos antes de seu retorno ao Brasil, programado para dezembro de 2016, mais de dois anos depois da partida.

“É um grande desafio. Vamos aliar o estudo de mais de cinco anos de toda essa história à mais alta tecnologia e sustentabilidade, empregados na construção do veleiro Kat”, conta Vilfredo de Oliveira Schurmann, o capitão.

O veleiro – batizado em homenagem a Katherine

Schurmann, a filha caçula de Vilfredo e Heloísa, morta aos 13 anos, em 2006 – foi construído especialmente para a expedição. Com 80 pés de comprimento e 6,65 metros de largura e peso total de cerca de 67 toneladas, tem sete cabines e tecnologia de ponta para oferecer à Família Schurmann todas as condições para que a aventura em alto-mar e por regiões inóspitas do globo siga segura e acompanhada em tempo real de qualquer lugar do mundo.

Uma das primeiras preocupações dos Schurmann foi a escolha correta do motor. “Chegamos à Volvo Penta porque é o top dos motores do mundo em tecnologia, inovação, segurança, economia de combustível e sustentabilidade”, afirma Vilfredo.

Dois motores de centro D3 – 150 I, de 150 HP cada da Volvo Penta equipam o veleiro Kat. Escolhidos por sua robustez, eficiência em consumo de combustível e baixa emissão de poluentes, os motores complementam uma série de inovações e tecnologias em preservação ambiental desenvolvidas para o veleiro. “Nosso projeto é todo integrado à sustentabilidade”, explica.

A viagem tem outra importância para os Schurmann – pelo desafio em si e pelas novidades para a família: é a primeira vez que três gerações participam da expedição. Vilfredo e Heloísa serão acompanhados por Wilhelm, um dos três filhos, e por Emmanuel, o neto de 23 anos, responsável por toda a logística da operação. “Temos uma equipe muito eficiente e é motivo de grande alegria que três gerações da nossa família façam parte desse grupo”, ressalta o capitão. ■





Vilfredo Schurmann e os motores de emergência do veleiro.
"Chegamos à Volvo Penta porque é o top dos motores do mundo em tecnologia, inovação, segurança e sustentabilidade"



Negócio saboroso

Maior produtora brasileira de frutas utiliza Banco Volvo para consolidar sua frota própria. Agrícola Famosa exporta mais da metade da produção



Um exército de cerca de 6 mil pessoas trabalha do nascer ao pôr do sol em fazendas em Icapuí, Limoeiro do Norte, Russas e Quixeré, no Ceará, e em Mossoró, no Rio Grande do Norte, para levar às mesas das famílias brasileiras e estrangeiras melões, melancias e bananas com o mais alto padrão de qualidade. São os colaboradores que, na época de safra, fazem parte do time da Agrícola Famosa, a maior produtora e exportadora de frutas in natura do Brasil – e uma das principais do mundo. Prestes a completar 20 anos – a empresa foi fundada em 1995 –, a Famosa é fruto da visão de seus fundadores, Luiz Roberto Barcelos e Carlo Porro, que já atuavam no mercado de frutas em São Paulo e viram no Nordeste uma oportunidade para abrir o seu próprio negócio.

Hoje a Agrícola Famosa usa de alta tecnologia no plantio e manejo dos seus produtos para fazer brotar no semiárido nordestino as frutas que estão entre as mais su-

culentas e saborosas do mercado. “Nosso projeto inicial era plantar melão, que é uma fruta que cresce rápido, mas acabamos expandindo e hoje temos um portfólio bem variado de produtos”, conta Barcelos, diretor institucional da Famosa. Ao lado do melão, crescem nas fazendas da agrícola também pés de melancia com e sem semente e de bananas. Mas o melão, nas suas versões amarelo, cantaloupe italiano, pele-de-sapo e gália, continua o carro-chefe. Os três hectares plantados de melão por semana do início da empresa hoje pularam para 250 hectares.

Para assegurar aos consumidores frutas com a mesma qualidade com que foram colhidas, a Famosa possui um rígido controle desde o plantio. Quatro poços profundos e 100 poços rasos garantem a irrigação de toda a safra. Na colheita, a empresa é a única do país a usar um sistema infravermelho que classifica as frutas sem corte ou perfuração. Após a colheita, uma ampla área de embalagem, com divisões para frutos quentes e câmaras frias,



Cerca de 100 caminhões por semana abastecem o mercado interno e outros 70 seguem todos os dias para os portos de Fortaleza e de Natal para exportação

garante a conservação dos produtos que vão, em pallets, até os caminhões e, então, para os portos e redes supermercadistas brasileiras. A empresa exporta principalmente para a Comunidade Europeia. “São 6,5 mil contêineres de 40 pés. Já para o mercado interno são outros 4,5 mil”, explica Barcelos, que, além de Carlos Porro, também conta hoje com os sócios Richard Muller e Marconi Lima.

Custo-benefício. Ao todo, cerca de 100 caminhões por semana abastecem o mercado interno com as frutas da Famosa e 70 caminhões seguem todos os dias carregados até os portos de Pecém e de Mucuripe, em Fortaleza (CE), e de Natal (RN). Cerca de 40% de toda produção é movimentada pela frota própria da empresa, adquirida através de financiamento pelo Banco Volvo. “Dentro do critério de custo-benefício, optamos pelo caminhão Volvo, com melhor retorno, valorização no futuro, eficiência, econômica e financeiramente viável. Pretendemos nos próximos anos ir aumentando essas aquisições”, enfatiza Barcelos.

Os caminhões Volvo são carregados nas fazendas da Agrícola Fa-

mosa e seguem até os portos e distribuidores. “Começamos a negociar com a Famosa em 2013 e é muito bom colaborar na formação da frota própria desta empresa referência mundial na sua área de atuação”, afirma o gerente regional da Volvo Financial Services (VFS), Hermelindo Misael Fernandes Bandeira. A experiência e a proximidade da VFS facilitaram a aquisição dos caminhões e agregaram valor aos negócios da agrícola. Esse é um dos grandes diferenciais do Banco Volvo em relação aos tradicionais fornecedores de financiamento do mercado. “Nós nos preocupamos com os clientes e com os resultados ao longo de todo o ciclo de vida dos negócios deles”, diz Bandeira.

A Famosa e a VFS deverão caminhar juntas para que a empresa passe a ter, gradativamente, toda a sua produção transportada por frota própria. Um desafio delicioso, já que cada caminhão leva 20 toneladas de frutas frescas que deixarão mais saudável o cardápio de uma quantidade enorme de pessoas. ■

38 mil milhas náuticas

Nova edição da Volvo Ocean Race partiu de Alicante, na Espanha, em 4 de outubro. Sete equipes participam da competição, um dos maiores eventos esportivos do mundo, disputado ao longo de 38.739 milhas náuticas

A parada brasileira será em Itajaí, Santa Catarina, pela segunda vez consecutiva, e a Vila da Regata abre em 4 de abril de 2015. A In-Port Race, disputa interna entre os veleiros, acontece em 18 de abril. No dia 19, os barcos partem para Newport, nos Estados Unidos.

Na última edição da Volvo Ocean Race, realizada de 2011 a 2012, a parada brasileira foi uma das mais movimentadas de todo o evento, com mais de 250 mil visitantes. "A vela é um esporte ambientalmente correto, com muita familiaridade com os valores fundamentais da Volvo, que são a qualidade, a segurança e o respeito ao meio ambiente", declara Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa do Grupo Volvo Latin America. "É uma das competições esportivas mais vistas em todo o mundo e o mais importante investimento do Grupo Volvo na imagem institucional da marca", afirma Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

Na 12ª edição, a Volvo Ocean Race conta com paradas na Cidade do Cabo (África do Sul), Abu Dhabi (Emirados Árabes Unidos), Sanya (China), Auckland (Nova Zelândia), Itajaí (Brasil), Newport

(Rhode Island, Estados Unidos), Lisboa (Portugal) e Lorient (França).



Passou de 1 milhão



Mathias Cramer

Há 56 anos os caminhões fazem parte da vida de Volmir Carlos Bortoncello. Na época, ele acabara de servir o Exército e o pai, que sabia da paixão do filho por caminhões, financiou o primeiro veículo, que foi buscar no Rio de Janeiro. Tempos depois, Volmir Bortoncello, o "Miro", realizou o sonho de abrir a própria transportadora, a Transmiro, na região metropolitana de Porto Alegre. De lá para cá, a empresa cresceu, e hoje conta com filiais em São Paulo, no Paraná e em Santa Catarina.

Na frota da Transmiro estão 50 caminhões Volvo, cinco deles com quilometragem superior a 1,5 milhão de quilômetros. São veículos FH D12C, adquiridos novos no início dos anos 2000. "Não falham e ainda não foi preciso abrir o motor", diz o frotista.

Desde 1996, a Transmiro trabalha com caminhões Volvo. "Depois que conheci o FH, nunca quis outro caminhão", conta Volmir. Ele afirma que os cuidados com a manutenção, o respeito às orientações do fabricante e da concessionária são o segredo da longevidade dos veículos. "Vários motoristas dirigiram os FHs nesse tempo todo. Eles sempre são bem orientados. Mas, em minha opinião, o caminhão é bom mesmo, por isso tanta durabilidade", ressalta.

De novo, a melhor empresa para trabalhar

O Grupo Volvo América Latina lidera o ranking entre as montadoras de veículos, máquinas e componentes instaladas no país e vence pela quinta vez. A pesquisa é realizada pela revista Você S/A, da editora Abril, em parceria com a Fundação Instituto de Administração da USP (Universidade de São Paulo)

Sediada em Curitiba, no Paraná, a Volvo produz caminhões, chassis de ônibus e equipamentos de construção e comercializa motores marítimos e industriais. "É um orgulho ser a melhor do setor automotivo e estar entre as melhores do Brasil", declara Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina. "Mais que uma premiação, ser reconhecida como a melhor do setor e uma das melhores empresas para trabalhar no Brasil é a prova de que estamos alinhados com as mais modernas práticas de gestão de pessoas", complementa Carlos Morassutti, vice-presidente de RH e Assuntos Corporativos do Grupo Volvo América Latina.

A Volvo também foi destaque na categoria "Liderança" na pesquisa "Melhores Empresas para Você Trabalhar 2014". "Esta é uma importante distinção, que mostra o esforço consistente que desenvolvemos para preparar e fortalecer as nos-

sas lideranças", afirma Carlos Oglari, diretor de RH do Grupo Volvo América Latina.

A pesquisa divulgou o alto Índice de Felicidade no Trabalho na Volvo (IFT), que chegou este ano a 90,1, maior do que os 89,5 obtidos no ano passado. O Índice de Qualidade no Ambiente de Trabalho (IQAT) também foi muito alto, 88,6. Os funcionários também aumentaram a já elevada pontuação para a empresa, que ficou com 93,4 no Índice de Qualidade na Gestão de Pessoas (IQGP), ante os 91,1 do levantamento anterior.

De acordo com a revista, 93,7% dos funcionários identificam-se com a empresa e 89,3% afirmam estar satisfeitos e motivados, número ainda superior aos 88,7% registrados na pesquisa do ano passado. O percentual de aprovação dos líderes continua muito elevado, 86,4% do total e praticamente igual ao número da pesquisa anterior, de 86,9%.

A 18ª edição do Guia Você S/A teve empresas de 18 setores da economia inscritas. A publicação destaca aquelas que mais investem e alcançam resultados na satisfação e motivação dos funcionários.

Com mais de 6 mil funcionários no Brasil, a Volvo esteve sempre presente entre as 10 melhores do país no levantamento.



MASTER ROMA WALTERMAN



Por você, o melhor Volvo de todos os tempos.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



A cada nova conquista surge um novo desafio. E para fazer mais e melhor, a Volvo teve que superar a própria Volvo. Porque uma inovação só é boa para a Volvo quando melhora a vida dos motoristas, a rentabilidade dos empresários e o meio ambiente. O resultado dessa busca incessante é a Nova Linha Volvo. Os caminhões mais produtivos, disponíveis, econômicos, seguros e conectados que a Volvo já fez. E a Volvo fez por você.

Saiba mais em www.volvoporvoce.com.br

Volvo Caminhões. Acelerando o futuro



EURODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2014 • ANO XXIX • Nº 134

Mais BRTs

Sistemas integrados de ônibus no Rio, Recife e BH encurtam viagens e modernizam transporte urbano



O melhor Volvo de todos os tempos

Nova linha de caminhões traz o maior conjunto de inovações da história da marca



A força do concreto

Mercado de cimento é termômetro da economia. Holcim investe em novos equipamentos para crescer no Brasil



**MENOR PESO DE CHASSI, MENOS
CONSUMO DE COMBUSTÍVEL.**



**PRATIQUE A
MATEMÁTICA
VOLVO**

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Desenvolvidos em aço LNE-60, os chassis da linha rodoviária Volvo pesam de 400 a 800 kg a menos que os das marcas concorrentes. Um diferencial que, aliado à maior potência do motor eletrônico D11C, gera mais economia de combustível nos transportes de longa distância. O B450R é o chassis mais potente e seguro do mercado brasileiro, oferece mais conforto e gera menos cansaço ao motorista. Com aplicações de 340 a 450 cv, a Volvo tem as melhores opções para sua frota rodar cada vez mais longe pelas estradas do Brasil.



FAÇA AS CONTAS. UM VOLVO SOMA PRODUTIVIDADE AO SEU NEGÓCIO.



ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus



EURODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2014 • ANO XXIX • Nº 134

A força do concreto

Mercado de cimento é termômetro da economia. Holcim investe em novos equipamentos para crescer no Brasil



O melhor Volvo de todos os tempos

Nova linha de caminhões traz o maior conjunto de inovações da história da marca



Mais BRTs

Sistemas integrados de ônibus no Rio, Recife e BH encurtam viagens e modernizam transporte urbano

QUEM DISSE QUE NÃO PODE SER BOM EM TUDO?

G/PAC



As Carregadeiras Volvo Série F enfrentam os trabalhos mais diversos e atendem a todas as necessidades do seu negócio. Versatilidade devido ao sistema de engate rápido e Braço TP

exclusivo Volvo que mantém sua força de desagregação em toda a sua faixa de elevação, além de proporcionar movimento paralelo. Tudo isso com a cabine mais confortável do mercado, para manter alta produtividade, mesmo nas operações mais severas. Se você procura uma carregadeira perfeita para o seu negócio, a marca é Volvo.

www.volvoce.com



VolvoCELAM



@VolvoCEGlobal



facebook.com/volvocebrasil

Volvo Construction Equipment

