

EURODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2015 • ANO XXX • Nº 136

O bravo da cana

Operação em canaviais ganha eficiência com o novo VM exclusivo para o segmento



Para todos

Goiânia amplia e Caxias do Sul implanta seu primeiro corredor. BRT é solução para grandes e médias cidades



O asfalto que faltava

Vital para escoar safra do Mato Grosso do Sul, BR 163 é duplicada com a ajuda de máquinas Volvo

Apresentamos nossas máquinas do tempo.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



A Volvo se antecipa e faz hoje o que vai ser novidade amanhã, transformando inovação em resultados para seus clientes e a sociedade.

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

VOLVO



10 CENTRO DE EXCELÊNCIA

O novo Centro de Desenvolvimento de Competências da Volvo é equipado com simuladores e salas para aulas teóricas e oficinas para treinamento em veículos reais. Estrutura é a mais moderna entre as montadoras do país para capacitação técnica.



4 Negócio concreto

Brasil produz 70 milhões de toneladas de cimento por ano e é o quinto player mundial. Dimal usa FH para atender Grupo Votorantim no Pará.



36 Oceano de novidades

Há dez anos, a Volvo Penta lançava o IPS, sistema que revolucionou a navegação em todo o mundo.



38 Entrevista

Ruy Meirelles, novo presidente da Volvo Financial Services no Brasil, fala sobre o crescimento dos negócios, mesmo na crise.

Norte concreto

Brasil é o quinto maior produtor de cimento do mundo. Tem 15 grupos no setor. A Dimal usa caminhões FH para atender o Grupo Votorantim no Pará







A pesar de sentir os efeitos do desaquecimento da economia, a indústria brasileira de cimento apresenta números de dar inveja. A produção nacional é de 70 milhões de toneladas anuais, a quinta maior do mundo, segundo dados de 2013 da ONG do setor Cimento.org. Só perde para China, Índia, Estados Unidos e Irã. Com 94% de crescimento de 2005 a 2013, o Brasil foi o terceiro país onde a produção de cimento mais aumentou. Ficou atrás apenas do Vietnã (mais 124%) e da China (122%).

A indústria de cimento é formada por 15 grupos cimenteiros, nacionais e estrangeiros, com 93 plantas espalhadas por todas as regiões brasileiras, segundo a Cimento.org. A capacidade instalada anunciada é de 78 milhões de toneladas/ano.

O modal mais usado para movimentar o produto é o rodoviário, que em 2013 respondeu pelo transporte de 96% de todo o cimento produzido no país. Mobilizou 16 mil caminhões por dia apenas para retirar o cimento das plantas instaladas em todas as regiões. O raio de distribuição do produto atinge em média 300 a 500 quilôme-

tros no Sudeste e Sul e ultrapassa os 1.000 quilômetros nas entregas para as regiões Norte e Nordeste.

De acordo com as entidades do setor, as dimensões continentais do país fazem com que dois terços de todo o cimento produzido seja distribuído através da cadeia da revenda, modelo em que predomina o saco de 50 kg. A embalagem tem 68% de participação em todo o cimento consumido. Assim, os implementos mais usados para esse tipo de transporte são os caminhões com plataforma e/ou semirreboques para carga geral, ou “carga seca”, com carrocerias ou em plataformas planas. Já o cimento a granel, mais comum nas entregas diretas para canteiros de obras, geralmente é transportado nos semirreboques do tipo silo.

A Dimal – Didhiette Transportes Ltda., com sede em Itinga do Maranhão (MA), está no mercado há 15 anos. Atende hoje exclusivamente as unidades da Votorantim, um dos grandes produtores nacionais de cimento. Além de entregar cimento para concreteiras e construtoras, em obras menores, a Dimal atende as necessidades de transporte de cimento da Votorantim para as obras da usina de Belo Monte, no Pará. Também movimenta o produto

“Os caminhões FH são os mais apropriados para a atividade. Asseguram isso pela robustez e confiabilidade, que são pontos fortes da marca. E os meus clientes percebem”

ALEX FRANCISQUETO, DIRETOR E SÓCIO-PROPRIETÁRIO DA DIMAL



Para uma logística de distribuição eficiente, a Dimal usa uma frota de 40 caminhões pesados, 35 deles da marca Volvo



entre as fábricas da Votorantim de Xambioá (TO) e Barcarena (PA) e os CDs de Imperatriz (MA) e Belém (PA).

Logística. A Dimal transporta o produto tanto em sacas como em silos cimenteiros. O produto a granel vem da fábrica de Xambioá, na divisa entre Tocantins e Pará. Já a fábrica da Votorantim de Barcarena (PA) fornece o cimento ensacado, que pode ser transportado para os CDs como também para os clientes em todo o estado do Pará.

Para uma logística de distribuição eficiente, a Dimal usa uma frota de 40 caminhões pesados, 35 deles da marca Volvo. São dois EDCs, um NH, um FM e 31 FHs. Em suas aquisições mais recentes, a empresa optou pelos FHs, como aconteceu com as 12 unidades adquiridas entre 2014 e 2015. Os veículos são combinados em composições que podem ser do tipo bitrem (sete eixos), bitrenção (nove eixos), rodotrem ou na clássica formação cavalo LS (cavalo com carreta, de seis eixos).

“Preciso de versatilidade para atender diferentes tipos de demanda para programar os caminhões em composições diferentes de acordo com os volumes e os compromissos de prazos de entrega assumidos pela Vo-

torantim com seus clientes”, afirma o diretor e sócio-proprietário da Dimal, Alex Francisqueto. Ele e seu irmão Alexandro ficaram conhecidos pelo apelido de “Irmãos Coragem”, por sua ousadia em dirigir caminhões pelas estradas difíceis da região, no início do seu negócio. Uma alusão aos personagens da famosa novela de Janete Clair. “Agora não dirigimos mais caminhões, mas o apelido ficou”, brinca Alex.

Para Francisqueto, “os caminhões FH são os mais apropriados para essa atividade, dão garantia de que o produto será entregue, e dentro do prazo. Eles asseguram isso pela robustez e confiabilidade, que são pontos fortes da marca. E os meus clientes percebem”.

O empresário diz que o ritmo mais lento da economia afeta seu negócio, com redução de até 60% no volume de transporte de cimento ensacado e de 30% nas entregas do produto a granel, no início de 2015 comparado com igual período de 2014. Mas ele acredita que o fenômeno é pontual. “Uma certa redução era esperada, e pode até ser considerada boa, mas acredito que em breve tudo voltará ao normal, ao ritmo mais acelerado de antes”, avalia. ■

PELAS ESTRADAS

O modal mais usado para movimentar cimento no Brasil é o rodoviário, que em 2013 respondeu pelo transporte de 96% de todo o cimento produzido no país. Mobilizou 16 mil caminhões por dia apenas para retirar o cimento das plantas instaladas em todas as regiões. O raio de distribuição do produto atinge em média 300 a 500 quilômetros no Sudeste e Sul do país e ultrapassa os 1.000 quilômetros nas entregas para as regiões Norte e Nordeste.



Combinação perfeita

Líder mundial na produção de capacetes e maior fabricante de motopeças da América Latina, a Pro Tork entrega seus produtos em todo o país com os caminhões Volvo FH

“Os veículos Volvo são robustos, de qualidade. Além disso, gostamos do design agressivo dos caminhões, que combina perfeitamente com a Pro Tork”

MARLON BONILHA, DIRETOR DA EMPRESA



Os 17 caminhões Volvo da frota chegam a rodar 15 mil quilômetros por mês. “Somos líderes, então temos que chegar em todos os cantos do país”, diz o diretor Marlon Bonilha



Após um crescimento vertiginoso nos últimos anos, que elevou a produção nacional de motocicletas de 141.000 unidades em 1994 para 1.517.000 em 2014, o mercado de duas rodas se consolida como um dos segmentos mais importantes do setor automotivo brasileiro e contribui para impulsionar a economia. Em 20 anos, a produção cresceu mais de 10 vezes, segundo dados da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicycletas e Similares).

Quando o mercado ainda era bem menor, em 1988, em Curitiba (PR), uma pequena empresa começou a produzir, de forma despretensiosa, escapamentos para motos importadas. Depois, capacetes. A qualidade levou a Pro Tork à liderança de mercado do produto. Ao mesmo tempo, ficou conhecida entre os competidores como marca de qualidade. Em 1993, em Siqueira Campos, 200 quilômetros ao norte de Ponta Grossa, no Paraná, instalou a primeira fábrica de motos do Sul brasileiro. Também desenvolveu diversos outros projetos que a conduziram à liderança do mercado brasileiro de motopeças.

72% de participação. Hoje, a cada 10 motos em circulação no Brasil, sete têm pelo menos um item da marca. Produz e comercializa mais de oito mil itens, entre peças para motos, equipamentos de proteção para motociclistas e uma linha própria de motocicletas. A Pro Tork tem 4.000 colaboradores em oito unidades, que somam 350 mil metros quadrados de área construída. Seus produtos também são exportados para 56 países.

De acordo com o diretor Marlon Bonilha, “boa parte do sucesso se deve às pistas. Nossos produtos são testados diariamente pelos melhores atletas do motociclismo. Também somos uma das empresas brasileiras que mais investem no esporte. Patrocinamos não apenas grandes nomes, mas também pilotos de categorias de base – além de outros esportes radicais, como motocross freestyle, wheeling e drifting”.

Todos os dias, dezenas de caminhões partem de suas unidades para abastecer o varejo e as linhas de produção de outras empresas do segmento duas rodas. A Pro Tork prefere manter frota própria de mais de 200 caminhões para garantir uma logística eficiente. “O domínio de todos os processos reduz em até 30% o custo final dos produtos”, afirma Bonilha.

Em 2011, a empresa comprou seus primeiros caminhões Volvo. “Era para atender nossa necessidade de caminhões mais robustos, como bitrens, para as cargas maiores”, explica Bonilha. “Precisávamos de uma marca de confiança para transportar nossas maiores cargas, então optamos pela Volvo. Os 17 caminhões Volvo da frota chegam a rodar 15 mil quilômetros por mês, segundo o empresário. “Somos líderes, então temos que chegar em todos os cantos do país.”

Sobre as razões para continuar a comprar caminhões da marca, Bonilha resume: “São veículos robustos, de qualidade, sabemos que não vamos ficar na mão. Além disso, gostamos do design agressivo dos caminhões, que combina perfeitamente com a Pro Tork, as ações e as estratégias adotadas por nós.” ■



Conhecimento integrado

Novo Centro de Desenvolvimento de Competências Volvo integra conhecimento em ônibus, caminhões, equipamentos de construção e motores para formar especialistas na marca

O orgulho e encantamento. São as palavras que definem a expressão no rosto dos funcionários da Volvo ao apresentar o novo CDC, o Centro de Desenvolvimento de Competências. São 2.620 m² de área construída distribuídos em um terreno de 10 mil m², no lado sul da fábrica na CIC (Cidade Industrial de Curitiba). A

estrutura é a mais moderna entre as montadoras do país e oferece simuladores e oficinas para treinamento em veículos reais, com espaços de aulas práticas integrados às salas para as aulas teóricas, reforçando o modelo metodológico vivência + prática. O novo CDC foi inaugurado oficialmente em abril, mas oferece reciclagens, certificações e treinamentos desde fevereiro. E quem par-



Com um projeto moderno e amplo, novo centro integra conhecimento de todos os produtos Volvo



ticou garante que tudo o que aprendeu ali fará a diferença no atendimento às demandas dos clientes nas concessionárias – tanto de ônibus e caminhões quanto dos equipamentos de construção e da Volvo Penta.

“O fato de na frente das salas ter espaço para trabalharmos nos chassis dos ônibus e caminhões fez toda a diferença”, conta o eletricitista diagnóstico avançado Bento Cesar Luiz Fischer, que trabalha na filial de Portão (RS) da concessionária Dipesul. Participou

da primeira turma a frequentar a nova estrutura do CDC para uma certificação de Bus Key Technician (BKT), mecânicos especialistas em ônibus Volvo.

Com um projeto moderno e amplo, o objetivo do novo Centro de Desenvolvimento é ambicioso. “Eleva a satisfação dos clientes é o nosso ponto principal”, ressalta o diretor de desenvolvimento de concessionárias da Volvo, Carlos Pacheco. Com mecânicos e eletricitistas mais competentes, os serviços serão corretos da primeira vez e realizados nos seus prazos. E os consultores de negócios de ônibus, caminhões e pós-vendas saberão assessorar os clientes de forma mais eficiente.

“O CDC vai otimizar tempo com salas amplas, mais capacidade e equipamentos para treinamento de componentes inéditos. Também contribui para aumentar a sinergia com a área de desenvolvimento de competências de Caminhões”, afirma Luiz Vieira, coordenador de Desenvolvimento de Competências da Volvo CE. Para Eupídio Narde, responsável pela área de Pós-Venda da

Volvo Penta, um dos grandes diferenciais será o compartilhamento. “Vamos trazer o nosso pessoal para o ambiente Volvo, treinar em um espaço único. E essa interação é importante”, enfatiza.

Estrutura. Para atender toda a demanda das concessionárias, distribuidores e revendas, o CDC tem nove salas de treinamento e garagens para aulas práticas nos veículos. Ainda área de café, hall para recepção e administração com mais de 200 m². Das salas, uma, com 68 m², é para os simuladores de ônibus, caminhões e máquinas de construção; duas são para as máquinas pesadas Volvo CE, com 180 m² cada, e sete, cada uma com 100 m², para treinamento teórico e prático específico em chassis, eletricidade, transmissão e motor.

“Toda a estrutura, aliada a novas metodologias de ensino, ao sistema Train the Trainer (TTT), que desenvolve o instrutor da rede, e a oferta pela primeira vez unificada do atendimento às demandas de ônibus e caminhões, também da Volvo CE e Volvo Penta, fazem do novo CDC uma ferramenta fundamental para desenvolver a nossa equipe”, destaca a gerente do CDC, Karen Wasman.

O Train the Trainer está entre as principais novidades na metodologia do novo CDC. Prepara as equipes de instrutores da rede de concessionárias para estarem aptas a replicar o conhecimento adquirido com instrutores da Volvo. Não só transmitem conhecimento sobre os produtos e serviços, mas também se certificam sobre a melhor metodologia a ser aplicada para o aprendizado do cliente. ■



Os 10 mandamentos

Volvo e concessionárias seguem compromissos que reforçam a cultura da marca no atendimento aos clientes

Para a Volvo, a interação com o cliente não termina quando um negócio é fechado, mas marca o início de uma parceria que vai durar anos – já que as concessionárias, desde a venda, tornam-se parceiras em vários momentos: das revisões programadas aos atendimentos de emergência, até uma simples dúvida resolvida por telefone com um consultor de vendas. O objetivo é que o cliente sintam-se em casa e seja cada vez mais bem atendido. E, para atingir esse objetivo, a Volvo criou um conjunto de atitudes: os 10 Compromissos com o Cliente, que levam a todas as concessionárias a filosofia Volvo de marca premium.

“Entendemos o ‘se sentir em casa’ um cliente bem atendido, que confia em nossas concessionárias e sabe que está pagando um preço justo pelo serviço ou produto oferecido, enfim, queremos que o cliente nos tenha como um parceiro de negócio”, explica Fábio Santos, da área de desenvolvimento de concessionárias da Volvo. Os 10 compromissos foram firmados pela Volvo há anos,

construídos de forma personalizada para a América Latina. “O programa determina a atitude e o comportamento com um cliente. É uma cultura e deve estar permeada em toda nossa rede de concessionárias e também em nós mesmos”, destaca o diretor de desenvolvimento de concessionárias da Volvo, Carlos Pacheco.

Todas as concessionárias são avaliadas periodicamente pela fábrica através do Programa 100% Volvo. As concessionárias podem ser certificadas em três ciclos (Bronze, Prata e Ouro). No ciclo Bronze, é avaliado o compromisso com organização e disciplina; no ciclo Prata, processos e controles e, no ciclo Ouro, a melhoria contínua e a satisfação dos clientes. As concessionárias só recebem a certificação do ciclo Ouro se estiverem seguindo os 10 compromissos, checados por meio de pesquisa feita com os clientes. ■



Os 10 compromissos garantem uma filosofia única de atendimento na Rede Volvo

“Entendemos o ‘se sentir em casa’ um cliente bem atendido, que confia em nossas concessionárias e sabe que está pagando um preço justo pelo serviço ou produto oferecido”

FÁBIO SANTOS, DA ÁREA DE DESENVOLVIMENTO DE CONCESSIONÁRIAS DA VOLVO

Os 10 Compromissos com o Cliente

Saiba quais são e o que dizem

- 1 Cordialidade**
Todos os clientes são importantes para nós. Aqui, desde a primeira visita, você será bem recebido.
- 2 Proatividade**
Estamos preparados para fazer o planejamento e o agendamento da manutenção do seu veículo.
- 3 Disponibilidade de peças**
Temos um estoque adequado para atender as necessidades dos nossos clientes e um serviço emergencial com entrega 24 h.
- 4 Diagnóstico e orçamento**
Fazemos questão de oferecer um diagnóstico rápido e preciso.
- 5 Qualidade Volvo**
Nós garantimos toda a qualidade dos nossos serviços. Trabalhamos com mecânicos altamente treinados pela fábrica.
- 6 Assistência total**
Sempre que você precisar, nós estaremos lá. Oferecemos suporte 24 horas por dia, sete dias por semana, com uma equipe treinada e veículo de apoio através do VOAR (Volvo Atendimento Rápido).
- 7 Transparência**
Asseguramos que prazos e preços acordados no diagnóstico sejam cumpridos.
- 8 Agilidade do serviço**
Para o seu veículo ficar o menor tempo possível parado, trabalhamos sem desperdício de tempo.
- 9 Clareza nas informações**
Asseguramos que as informações detalhadas sobre o serviço executado em seu veículo sejam transmitidas a você.
- 10 Parceria com os clientes**
Oferecemos um canal de contatos com respostas até 24 horas para atender todas as suas reclamações e sugestões.



Grandes desafios, grandes soluções

Goiânia e Caxias do Sul mostram que o sistema BRT é ideal para corredores de alta demanda em metrópoles e também para as cidades médias



Goiânia é a 12ª maior cidade do Brasil, com população de 1,4 milhão de habitantes, e foi uma das pioneiras na implantação de sistemas de transporte urbano de alta capacidade

Estudos da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) indicam que se as 40 maiores cidades brasileiras implantassem sistemas BRT, haveria expressiva melhora na qualidade de vida de 12 milhões de brasileiros. O investimento público seria de R\$ 5,6 bilhões em construções sem desapropriação e mais R\$ 3,2 milhões de recursos privados para aquisição de 5.360 ônibus articulados ou 3.200 ônibus biarticulados.

A Embarq, que monitora BRTs em todo o mundo, atribui o sucesso do sistema à sua eficiência e qualidade. Reduz o tempo de deslocamento, diminui as emissões de gases do efeito estufa e, em geral, melhora a qualidade de vida das pessoas. A Embarq é o programa do WRI (World Resources Institute) para transporte sustentável e desenvolvimento urbano. Desde 2002, quando foi criada, o número de centros urbanos com BRTs em todo o mundo aumentou de pouco mais de 40

(em 2002) para 160 cidades.

No Brasil, há mais de 30 projetos desses sistemas, em diferentes fases de implantação ou em operação, com recursos de diversos programas. Além dos PACs (Programas de Aceleração do Crescimento), que destinam verbas de R\$ 45 bilhões para infraestrutura, foi criado o PAC Copa do Mundo, com mais R\$ 11,5 bilhões para as cidades-sede. Mais recentemente, o governo anunciou outros R\$ 32 bilhões que beneficiarão 51 municípios de 18 estados brasileiros, como parte do PAC Mobilidade Grandes Cidades. Grandes centros urbanos como Goiânia, Curitiba, Rio de Janeiro e Recife, que já possuem BRTs, usaram ou usarão esses recursos para revitalizar seus sistemas.



Os ônibus de Goiânia agora chegam às cidades vizinhas de Trindade, Golanira e Senador Canedo. 50 novos articulados Volvo foram adicionados ao sistema

“Para nós, ônibus tem de ser de grande capacidade, articulado ou biarticulado, porque operamos essencialmente em trechos de grande demanda. Temos que ter alta capacidade nos horários de pico”

JOÃO DE CASTRO, GERENTE DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO OPERACIONAL DA METROBUS DE GOIÂNIA



» **Goiânia.** A capital de Goiás é a 12ª maior cidade do Brasil, com população de 1,41 milhão de habitantes, e foi uma das pioneiras na implantação de sistemas de transporte urbano de alta capacidade, ao lado de Curitiba, nos anos 1970. Foi também a primeira cidade no Brasil a implantar a Telemática Volvo (ITS4Mobility), sistema para monitoramento e gestão da frota e informação ao usuário do transporte público. E ainda uma das primeiras a introduzir ônibus articulados e biarticulados no transporte urbano de passageiros.

A Região Metropolitana tem 20 municípios e totaliza 2,2 milhões de habitantes. Integra o chamado eixo Goiânia-Brasília, terceiro maior aglomerado urbano do país, com nove milhões de habitantes. Sua rede de transporte coletivo tem cerca de 1.400 ônibus, a maior parte deles convencionais. O sistema é operado por três operadores privados e uma empresa pública, a Metrobus.

A Metrobus opera com o sistema BRT os principais corredores da cidade. Conta com 140 ônibus articulados e biarticulados, todos da marca Volvo. Rodam no principal corredor de transporte coletivo da Região Metropolitana, o Eixo Anhanguera. A operação exclusiva com articulados e biarticulados da Metrobus transporta aproximadamente 20% da demanda de todo o sistema (18 milhões de passageiros/mês), segundo João de Castro, gerente de planejamento e desenvolvimento operacional da Metrobus.

“Para nós, ônibus tem de ser de grande capacidade, articulado ou biarticulado, porque operamos essencialmente em trechos de grande demanda. Temos que ter alta capacidade nos horários de pico. Somos responsáveis pela integração com importantes polos de atração e geração de passageiros”, explica Castro.

Um dos investimentos mais recentes da cidade no aprimoramento de seu sistema foi a expansão do corredor Anhanguera, que agora vai até as cidades vizinhas de Trindade, Goianira e Senador Canedo. São 50 novos ônibus articulados Volvo adquiridos pela Metrobus.

Os novos ônibus, com carrocerias de 21 metros e capacidade para 170 passageiros, têm como característica especial o embarque pelos dois lados. No lado esquerdo, portas ao nível do piso para embarque e desembarque nas estações do BRT de Goiânia. No lado direito, portas comuns para embarque e desembarque ao nível do chão, em estações ou paradas de ônibus comuns. “Foi mais fácil, rápido e barato mudar o ônibus do que mudar a estrutura das vias que ligam a capital às cidades vizinhas com investimentos em repaginação urbana para receber corredores, terminais, estações, etc”, avalia o gerente da Metrobus.

QUATRO VEZES MAIS

A Embarq, que monitora BRTs em todo o mundo, atribui o sucesso do sistema à sua eficiência e qualidade. Reduz o tempo de deslocamento, diminui as emissões de gases do efeito estufa e, em geral, melhora a qualidade de vida das pessoas. A Embarq é o programa do WRI (World Resources Institute) para transporte sustentável e desenvolvimento urbano. Desde 2002, quando foi criada, o número de centros urbanos com BRTs em todo o mundo aumentou de pouco mais de 40 (em 2002) para 160 cidades.

► **Caxias do Sul.** Assim como muitas outras cidades brasileiras, Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, tem sistema de transporte radial. Várias linhas ligam o centro aos bairros. A 127 quilômetros da capital Porto Alegre, é uma cidade de porte médio, com 470 mil habitantes (segundo estimativa do IBGE em 2014) e que já sente os efeitos do crescimento urbano com aumento intenso da frota de veículos.

Possui uma economia complexa, com agricultura, indústria, comércio e serviços vigorosos e diversificados. Responde por 40% da população da AUNE (Aglomerado Urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul), que em 2010 somava mais de 710 mil habitantes em seus 10 municípios.

Para acompanhar o crescimento, a cidade investe em seu primeiro corredor troncal de transporte urbano de passageiros. Com extensão de nove quilômetros, o corredor Leste-Oeste começa a operar com capacidade de mais de 2.000 passageiros/hora em seus 17 ônibus articulados.

“A frota tem 15 ônibus articulados Volvo e dois de outras marcas que também foram testados junto com o primeiro articulado Volvo”, explica Sérgio Beneton, gerente de planejamento e controle operacional da Visate (Viação Santa Tereza), operadora do sistema. “A Visate comprou um de cada marca em 2012 e testou. O Volvo foi o que apresentou o melhor resultado em custo de manutenção, peças e na média de consumo de combustível, que é preponderante no peso do custo operacional”, resume para justificar a compra dos outros 14 ônibus da marca que se juntaram à pequena “frota de testes” inicial.

De acordo com Beneton, a cidade transporta hoje cerca de 160 mil pessoas por dia. O sistema troncal, que tem início da operação da primeira fase em janeiro de 2016, deverá absorver o volume de 32 mil passageiros ao dia. A solução local é o chamado BRS, ou Bus Rapid Service, que contará com trechos de corredor exclusivo e também trechos de vias compartilhadas com outros veículos do trânsito. “O objetivo aqui não é aumentar a capacidade e sim tornar o transporte mais eficiente e o trânsito mais fluido. Vamos transportar mais pessoas com menos ônibus – porém maiores e confinados em corredores. Ajuda a desafogar o trânsito da cidade e a tornar o transporte de passageiros muito mais eficiente. Ou seja, mais qualidade de vida para todos”, afirma o diretor. ■

“O Volvo foi o que apresentou o melhor resultado em custo de manutenção, peças e na média de consumo de combustível, que é preponderante no peso do custo operacional”

SÉRGIO BENETON, GERENTE DE PLANEJAMENTO E CONTROLE OPERACIONAL DA VISATE

Com extensão de nove quilômetros, o corredor Leste-Oeste de Caxias do Sul começa a operar com capacidade de mais de 2.000 passageiros/hora em seus 17 ônibus articulados





CAMPO DE PROVAS



A cada ano, 1,2 milhão de pessoas perdem a vida em acidentes de trânsito em todo o mundo. Em AstaZero, o primeiro ambiente de provas em escala real para testar as soluções de segurança ativa do futuro, a Volvo Trucks trabalha para reduzir essas graves estatísticas.



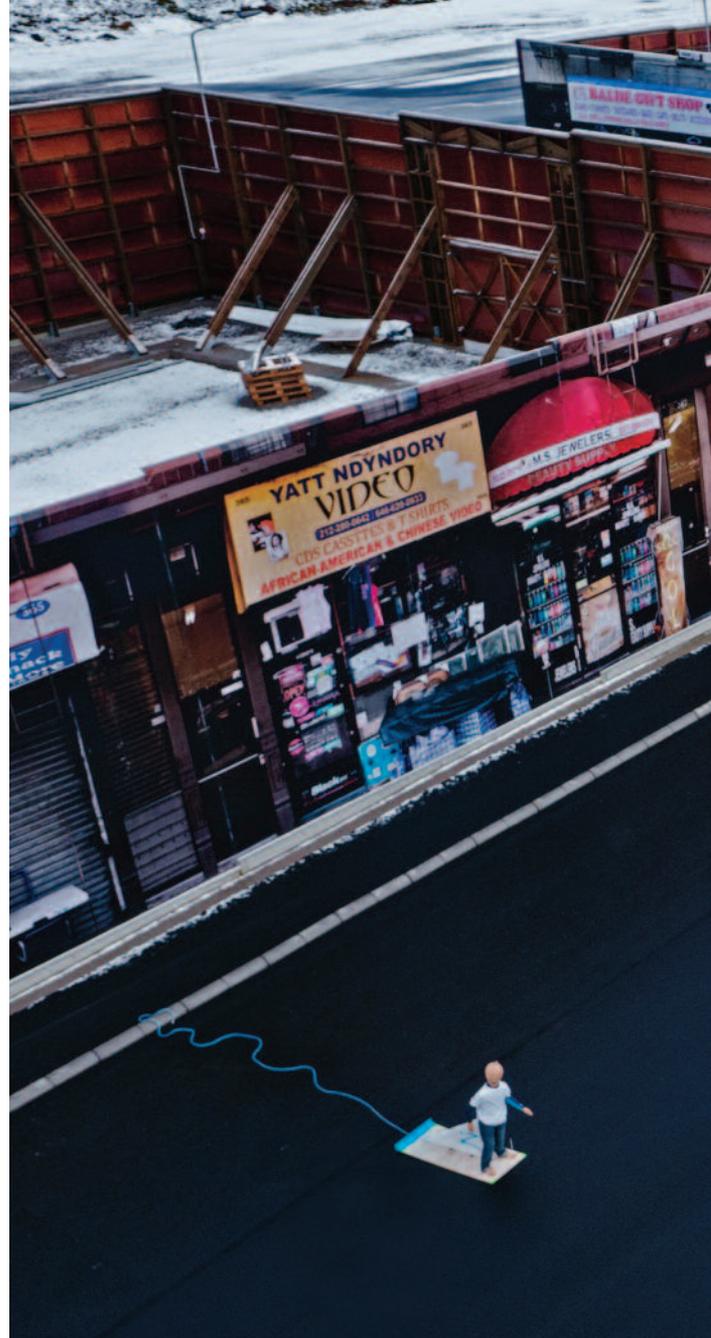


O AstaZero é a primeiro ambiente de testes do mundo em escala real para a segurança ativa. Aqui, caminhões Volvo são testados utilizando bonecos e outros veículos em condições próximas da real.

A pesar de ser meio-dia, o tráfego em Nova Iorque é bastante tranquilo. Um bairro no distrito do Harlem está deserto e silencioso, como uma cidade fantasma. Anna Wringe Berling, coordenadora do Departamento de Investigação de Acidentes e Tecnologia Avançada, observa pela janela um cruzamento, quando um caminhão Volvo FH, pesando 30 toneladas, vira à direita. De repente, uma criança pequena corre até o meio da rua. O chiado dos pneus rasga o ar, mas não há nenhuma colisão. O caminhão para a alguns centímetros da criança. “É um cenário muito possível no trânsito da cidade”, diz Anna, enquanto sai para a rua e comprova a distância entre a criança e o caminhão. Desta vez não havia motivo para alarme. O menino é apenas um boneco de espuma e o distrito do Harlem, somente um cenário. O caminhão é controlado por um sistema robótico.

Estamos em AstaZero, nas proximidades de Borås, cidade ao sul da Suécia. Esse é o primeiro ambiente de provas em escala real para testar sistemas de segurança ativa. As instalações foram inauguradas em agosto de 2014 e este é o local em que a Volvo Trucks pretende reforçar sua posição como líder mundial em tecnologia de segurança ativa e veículos inteligentes. A investigação minuciosa é crucial. Segundo o mais recente relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS), aproximadamente 1,2 milhão de pessoas perdem a vida todos os anos em acidentes de trânsito ao redor do globo.

No ambiente urbano de AstaZero, existem todos os tipos de estradas, em uma infraestrutura moderna. Uma rodovia com 5,7 km de extensão circunda toda a área. No centro, há uma





“O fator humano influencia em nove de cada dez acidentes. Daí a necessidade da segurança ativa.”

ANNA WRIGE BERLING, COORDENADORA DO DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E TECNOLOGIA AVANÇADA DA VOLVO



As instalações têm rodovias com várias pistas, ambiente ideal para testar um sistema que detecta veículos parados e afasta o risco de colisões.



Sistemas de segurança ativa testados em AstaZero



Piloto automático inteligente + Alerta de Colisão com Frenagem de Emergência

O sistema ACC (Adaptive Cruise Control) utiliza um radar para manter a distância segura do veículo que está adiante. O Alerta de Colisão com Frenagem de Emergência é acionado e avisa o motorista com luzes e sons de advertência antes de ativar os freios se um impacto é iminente e se o condutor não oferecer nenhuma resposta.



Monitoramento de faixa de rodagem

Sair da faixa é uma causa habitual de muitos acidentes graves. O Monitoramento de faixa de rodagem acompanha a sinalização com uma câmera. Se as linhas cruzarem involuntariamente, o motorista é alertado para prestar atenção e manter o volante firme na direção certa.

zona de aceleração de 700 metros de comprimento com quatro pistas que levam a uma área de alta velocidade. É um mar de asfalto.

Para a Volvo, o acesso a ambientes naturais de tráfego para testes é vital. Os sistemas de segurança ativa são muito complexos e necessitam de provas avançadas antes de seu uso ser considerado seguro. “Aqui podemos verificar os limites em condições completamente seguras. Devemos permitir que o sistema falhe e que um veículo inflável ou um boneco (dummy) sejam atingidos para provas de choque. Queremos dirigir com o robô para melhorar a precisão e a capacidade de repetição dos testes. Num ambiente de tráfego em tempo real isso não seria possível”, afirma Anna Berling.

Sistemas de segurança passivos – cintos de segurança e airbags, por exemplo, nos protegem quando o acidente acontece. Já os sistemas de segurança ativa devem minimizar a chance de que o acidente ocorra. “Na maior parte das vezes, os acidentes acontecem porque o condutor não presta atenção. O fator humano influencia em nove de cada dez acidentes, daí a necessidade da segurança ativa. Com isso, não queremos dizer que só os motoristas têm culpa, mas que as situações de tráfego podem ser muito complexas. Normalmente nos referimos a este conceito como sistema de assistência ao condutor, que compensa o fator humano”, afirma Anna Berling, que também tem experiência como líder da Equipe de Investigação de Acidentes da Volvo.

A Volvo Trucks recentemente dedicou uma grande parte de tempo no AstaZero ao projeto “Non-hit car and truck” (carros e caminhões sem colisões). O projeto é uma colaboração com a Volvo Cars e nele os veículos, por meio de câmeras e sensores de radar, exploram o entorno para evitar acidentes com objetos sensíveis e difíceis de detectar para o motorista do caminhão, como ciclistas e pedestres.

As inovações testadas pelo AstaZero podem parecer ficção científica, mas a tecnologia é muito real. As provas



“Nenhum caminhão Volvo deveria se envolver em acidentes. Este é o maior objetivo.”

CARL-JOHAN ALMQVIST,
DIRETOR DE SEGURANÇA DA VOLVO TRUCKS

do “Non-hit car and truck” têm mostrado resultados promissores até agora. “Ainda há testes a serem feitos antes do sistema ficar pronto para entrar no mercado, mas já existem muitos itens de segurança inteligentes no tráfego. A partir de novembro de 2015, haverá uma exigência legal em muitos países para que certas aplicações de segurança ativa estejam presentes em caminhões novos”, diz Anna.

Já faz tempo que a Volvo possui sistemas padrão de

>



Sistema de controle de ponto cego

O ponto cego pode ocultar usuários da via, especialmente veículos menores, do lado do passageiro. O Sistema de Controle de Ponto Cego está equipado com um radar que verifica a área. Se ela não é considerada clara, o condutor recebe um sinal sonoro e um ícone acende no retrovisor para evitar as batidas laterais.



Alerta de cansaço do motorista

Nove de cada dez acidentes são causados pelo fator humano e um condutor cansado é um risco para todo ambiente de tráfego. O Alerta de Cansaço do Motorista é um sistema inteligente que registra o comportamento na cabine e na via. O sistema é ativado se a forma de dirigir difere do normal e indica cansaço ou falta de atenção. Um sinal e uma mensagem no painel de instrumentos avisam ao motorista que ele deve fazer uma pausa.



Veículos inteligentes podem parecer um futuro distante ou obra da ficção científica. Mas os sistemas de segurança ativa já estão em uso. Para aprimorá-los, ambientes seguros são essenciais

segurança ativa que cumprem os requisitos legais. O mais recente e comentado, é o Alerta de Colisão com Frenagem de Emergência, que consiste em uma combinação de radar e câmera. Quando o sistema detecta que os veículos adiante estão parados ou que se movem lentamente, o motorista recebe um alerta por meio de sinais de som e de luz. Se não há nenhuma reação por parte do condutor, o sistema freia sozinho, primeiro de forma suave e depois totalmente, até que o caminhão tenha parado por completo e evite a colisão.

O Monitoramento de Faixa de Rodagem alerta o motorista com um zumbido quando ele cruza involuntariamente as faixas de sinalização na via. É um sistema que cumpre os requisitos legais em alguns países.

Sem dúvida, apesar dos avanços tecnológicos, esta não é a resposta completa para o problema da segurança no trânsito. “Devemos ser humildes em reconhecer que a segurança não está baseada somente na tecnologia, mas também é um problema social”, afirma Carl-Johan Almqvist, Diretor de Segurança da Volvo Trucks. Segundo o estudo da OMS, nos últimos anos vários países conseguiram reduzir o número de acidentes de trânsito. Um fator essencial é que a tecnologia tem melhorado a segurança dos veículos. Outro são os esforços a nível nacional por meio da visão zero acidentes. A Volvo Trucks tem também sua própria visão Zero Acidentes. “A cabine do caminhão é um ambiente de trabalho muito seguro se é usado o cinto de segurança, mas também queremos atuar externamente ao veículo e incluir outros usuários das estradas em nossa visão de segurança. Nenhum caminhão Volvo deveria se envolver em acidentes. Este é o maior objetivo. Zero é o único número aceitável e nós nos esforçamos para alcançá-lo”, diz Carl-Johan. ■

COMO FUNCIONA

O ambiente de testes AstaZero fica nas proximidades de Borås, na Suécia. Ocupa 2 milhões de metros quadrados e a extensão das pistas é de 14 quilômetros.

Estrada rural

A estrada, com uma ligeira inclinação, tem 5,7 Km e circunda toda a área urbana. A velocidade máxima é de 90 quilômetros por hora. Ao longo do caminho existem paradas de ônibus, cruzamentos e vários lugares com obstáculos escondidos.

Área urbana

O ambiente urbano é composto por quatro blocos. Há uma estrada principal e ruas transversais. É possível criar todos os cenários possíveis de tráfego urbano usando faixas de pedestres, esquinas e ciclovias.



Área de alta velocidade

Consiste em três áreas diferentes de aceleração. Com 250 metros de diâmetro, há espaço para testar as características de veículos em alta velocidade.

Rodovia com várias pistas

A via com várias pistas tem 700 metros de comprimento. Nela são testadas mudanças de faixa e diferentes tipos de cenários de risco de colisão. A estrada pode ser usada para testar trânsito nos dois sentidos, com ou sem uma barreira central.

Central de testes

São prédios com escritórios e salas de conferência e de controle de tráfego e segurança. A oficina fica ao lado do edifício e tem com espaço para dez carros e dois caminhões com reboques.

Novo caminho

BR 163, no Mato Grosso do Sul, está em obras de duplicação. Rodovia é vital para escoamento da safra de grãos de um dos grandes estados produtores do país



Um dos principais estados agrícolas e o maior produtor de soja do Brasil, o Mato Grosso do Sul recebe, desde abril do ano passado, obras fundamentais para o escoamento da sua safra de plantio e beneficiamento até os portos de Santos (SP) e de Paranaguá (PR). É a duplicação de 847,2 km da BR 163, no trecho que atravessa 20 das principais cidades produtoras de grãos da região. Esperada há muito tempo, a obra começa a transformar em realidade demanda antiga dos produtores e transportadores. O setor agrícola do estado depende da rodovia para que a produção chegue ao seu destino, mas sofre com as pistas simples e a falta de asfalto que comporte o alto fluxo de caminhões.

A rodovia é um importante corredor de escoamento de soja e de outros grãos de toda a região Centro-Oeste. Por ela passará a maior parte das 14,6 milhões de toneladas de grãos – dessas, mais de 6,89 milhões são de soja – que deverão ser produzidas no Mato Grosso do Sul em 2015. Um volume considerável. Em todo o Brasil, segundo o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) serão 199,7 milhões de toneladas (dados de abril). Se a estimativa for correta, o Brasil terá safra de cereais, leguminosas e oleaginosas 3,6% maior que em 2014. Com metodologia diferente, a Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) também estima para o país número parecido: uma safra de 200,7 milhões de toneladas.

Duplicação da BR 163 no MS: Mais de 300 km já foram executados com o auxílio dos equipamentos Volvo





MÁQUINAS VOLVO

A duplicação da BR 163 está sob responsabilidade da Concessionária CCR MSVia, que vai investir cerca de R\$ 6 bilhões na região durante o período de 30 anos da concessão. Cerca de 300 km já foram executados com o auxílio de equipamentos Volvo. Para auxiliar na pavimentação asfáltica, a Concrenavi Concreto Usinado, contratada pela CCR, comprou três novas máquinas da marca, uma vibrocabadora ABG 5820, um rolo compactador DD 100 e uma mini carregadeira MC 85C.

A área a ser colhida no Brasil deve ser de 57,3 milhões de hectares, número 1,7% maior que em 2014. No Mato Grosso do Sul, só de soja, a área plantada deverá chegar neste ano a 2,3 milhões de hectares em um estado com PIB (Produto Interno Bruto) que cresce mais que o dobro do nacional. Os grandes números justificam o investimento na logística da região.

A duplicação da BR 163 é responsabilidade da Concessionária CCR MSVia. Um investimento aproximado de R\$ 6 bilhões na região durante o período de 30 anos da concessão. Cerca de 300 km já foram executados com o auxílio de equipamentos da marca Volvo.

A empresa Concrenavi Concreto Usinado, com sede em Naviraí, município com

mais de 50 mil habitantes ao sul do MS, executa as obras de serviços iniciais do km 0 ao 167, entre Guaíra, na divisa do Paraná com o MS, e Juti, e depois até o 263, até a cidade de Dourados. “Logo deveremos trabalhar em um novo trecho, de Guaíra até Rio Brilhante”, conta o proprietário, José Alberto da Silva Júnior. Para auxiliar a sua equipe na pavimentação asfáltica contratada pela CCR, Júnior comprou três novas máquinas Volvo, uma vibrocabadora ABG 5820, um rolo compactador DD 100 e uma minicarregadeira MC 85C, que trabalha com vasoura e como fresadora.

“A Concrenavi é nosso cliente há muito tempo”, explica Marcelo Meyer, diretor comercial da Tecnoeste Máquinas e Equipa-



A Concrenavi Concreto Usinado executa as obras de serviços iniciais do km 0 ao 167

"Na minha empresa, 95% do maquinário é Volvo e escolho pela confiança no equipamento, pela qualidade do acabamento e também pelo conforto que o funcionário tem durante a operação"

JOSÉ ALBERTO DA SILVA JÚNIOR, PROPRIETÁRIO DA CONCRENAVI CONCRETO USINADO

mentos, distribuidor Volvo CE para os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. "Foi muito importante fazer a venda de um conjunto de maquinário que auxilia na modernização da BR 163."

A escolha das máquinas Volvo para uma obra que terá reflexo direto na economia regional e nacional foi lógica. "Na minha empresa, 95% do maquinário é Volvo e escolho pela confiança no equipamento, pela qualidade do acabamento e também pelo conforto que o funcionário tem durante a operação", explica o empresário José Alberto Júnior.

A empresa. Fundada em 2002, no início apenas como uma concreteira, a empresa expandiu sua atuação e, em 2010, virou construtora. Hoje tem a matriz em Naviraí e filiais em Dourados, Três Lagoas e Carapó. Faz parte ainda do grupo, que conta com 250 funcionários, a Mi-

neração Santa Maria, com quase 30 anos de tradição. "Somos do estado e estamos trabalhando para o seu desenvolvimento", destaca Júnior.

Após a conclusão de 10% do total da obra, previsto para 18 meses desde o início, poderá ser cobrada tarifa de pedágio no trecho – que deverá ser de cerca de R\$ 2,60 por eixo em cada uma das nove praças. A redução do desgaste mecânico dos caminhões e o fim da perda de produção nos buracos da rodovia devem compensar esse valor. Além do trecho no Mato Grosso do Sul, também estão sendo duplicados 250 quilômetros da BR 163 no estado do Mato Grosso. Com isso, quase metade da rodovia, que tem 3.467 quilômetros de extensão e que atravessa boa parte do país, desde a cidade de Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, até Santarém, no Pará, estará em melhores condições para o tráfego dos caminhões, ônibus e veículos de passeio. ■

Novidade nos canaviais

Disponibilidade, robustez, conforto e economia são requisitos para os caminhões que operam no transporte de cana durante a safra, chova ou faça sol



“A suspensão ficou mais robusta, o caminhão um pouco mais alto, o que ajuda a trafegar na lavoura. E o sistema de refrigeração foi aprimorado. Melhorou muito o desempenho do ar-condicionado, o que é importante para reduzir o cansaço do motorista”

LAÉRCIO DE OLIVEIRA SILVA, DA UNIDADE DE TAPEJARA (PR) DA USINA SANTA TEREZINHA, SOBRE O NOVO VM CANAVIEIRO



VM CANAVIEIRO

Os novos caminhões VM 270 6x4 da unidade de Tapejara da Usina Santa Terezinha possuem uma configuração especialmente desenvolvida pela Volvo do Brasil para o setor canavieiro. Mais robustos e mais altos, os veículos contam com suspensões de aprimoramento feitas pelos próprios usuários. Tem opções de eixos traseiros sob medida para cada aplicação, além de tecnologias exclusivas como caixa eletrônica I-Shift.



Os caminhões VM operam 24 horas por dia e transportam de 10 a 12 toneladas por viagem. O trajeto é curto, mas a operação, severa



O setor sucroenergético tem participação estimada no PIB brasileiro (2013/2014) na ordem de 2%, ou US\$ 43,36 bilhões. É a única atividade agroindustrial cuja tecnologia é totalmente nacional em todas as etapas de sua cadeia. A movimentação financeira do setor, o somatório de todas as vendas dos diversos elos da cadeia e dos serviços prestados pelos agentes facilitadores, alcança US\$ 107,72 bilhões.

A produção de cana atingirá 655 milhões de toneladas na safra 2015/16, no país, 3,1% mais do que na anterior, segundo dados da Conab (Companhia Nacional de Abastecimento).

Além da grande importância estratégica para o país, o setor tem futuro promissor no mundo com a crescente busca por combustíveis alternativos, renováveis e de baixo impacto ambiental. Apesar disso, o setor no Brasil vive um momento de crise, com perda de competitividade e eficiência produtiva em relação a outros países que produzem energia a partir da cana, como Austrália e Tailândia.

Todos os segmentos da cadeia produtiva se esforçam por mais eficiência, redução de custos e aumento da pro-

dutividade. Como elo crucial da cadeia, o transporte também participa desse esforço. Usineiros buscam veículos cada vez mais eficientes, com tecnologia que permita fazer mais com melhor aproveitamento da frota e elevar os níveis de produtividade.

“No período de safra, temos que alimentar a usina 24 horas por dia, com três motoristas. Isso exige veículos com elevada disponibilidade para atingir as metas com eficiência e qualidade”, explica Laércio de Oliveira Silva, da unidade de Tapejara (PR) da Usina Santa Terezinha, tradicional produtor de cana-de-açúcar e álcool do norte do Paraná.

Essa operação de caminhão transbordo exige bom desempenho pelo trabalho constante dentro da lavoura. “Com algumas áreas de solo arenoso, precisamos de um veículo com uma configuração que atenda todas as necessidades”, completa Laércio.

Volvo VM. Os veículos operam 24 horas por dia e transportam de 10 a 12 toneladas por viagem. Ao todo, são 18 caminhões Volvo VM que retiram a cana das áreas de colheita e a levam até os pontos de transbordo mais próximos. O trajeto é curto, mas a operação é severa.

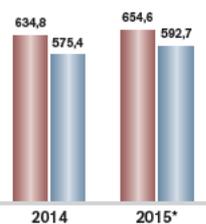
Os novos caminhões VM 270 6x4 da unidade de Tapejara possuem uma configuração especialmente desenvolvida pela Volvo do Brasil para o setor canavieiro. Mais robustos e mais altos, os veículos contemplam sugestões de aprimoramentos feitas pelos próprios



OS NÚMEROS DA CANA

PRODUÇÃO

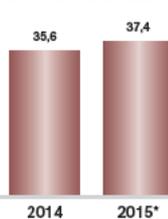
Em milhares de toneladas



AÇÚCAR

Produção nacional

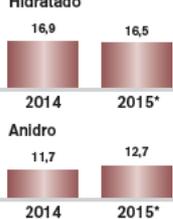
Em milhares de toneladas



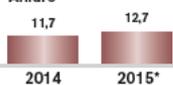
ETANOL

Em bilhões de litros

Hidratado



Anidro



* Estimativa em abril 2015 (fonte: Conab)

■ No país ■ No Centro-Sul

usineiros. Têm opções de eixos traseiros sob medida para cada aplicação, além de tecnologias exclusivas como caixa eletrônica I-Shift.

“A gente logo percebe as melhorias do novo modelo. O caminhão tem aquela tecnologia ‘no spin’, que evita patinar. Melhora seu desempenho e sincronismo

com a colhedora de cana. Fizemos testes e realmente o novo VM tem um bom desempenho operacional dentro da lavoura. E, com a caixa eletrônica I-Shift, conseguimos qualificar os motoristas em um período menor em relação aos outros caminhões com caixa manual”, relata Silva.

Outro benefício da caixa eletrônica I-Shift é o ‘no spin’. “Melhorou o sincronismo com a colhedora. A caixa aumenta a velocidade do caminhão dentro da faixa econômica com menor consumo de combustível. E tem maior agilidade durante as manobras”, afirma ele.

E continua. “A suspensão ficou mais robusta, o caminhão um pouco mais alto, o que ajuda a trafegar na lavoura. E o sistema de refrigeração foi aprimorado. Melhorou muito o desempenho do ar-condicionado, o que é importante para reduzir o cansaço do motorista. Agregue a isso a caixa I-Shift, que também contribui para melhores índices de consumo.” A caixa eletrônica mereceu outros elogios: “Após um dia de trabalho, ela mostra que faz toda a diferença. Torna a operação muito mais confortável para o motorista, evita trocas de marcha incorretas e, com isso, ajuda a manter todo o conjunto motriz em condições melhores”, enfatiza. ■

A década da inovação

Sistema IPS da Volvo Penta completa 10 anos sem parar de revolucionar a navegação de lazer e comercial. Controle preciso e ágil ganhou o mundo

Uma das principais invenções do mercado náutico, o IPS (Inboard Performance System) da Volvo Penta completa 10 anos. Desde 2005, o IPS revolucionou a navegação de lazer e comercial, com mais mobilidade e precisão para as embarcações. “O IPS permite que uma embarcação se desloque lateralmente. Transforma uma manobra difícil, como a de atracar no cais, em um comando extremamente simples. E isso independe do tamanho do barco”, explica Gabriel Barsalini, vice-presidente da Volvo Penta South America.

Para barcos de lazer e comerciais de 30 a 100 pés, o sistema consome menos combustível, reduz a emissão de poluentes e a navegação é mais segura. O IPS marca uma trajetória de sucesso da Volvo Penta desde que lançou,

na Suécia, o seu motor Penta B1, em 1907. Desde o primeiro projeto, a empresa se manteve na vanguarda do seu segmento. O seu primeiro motor de popa, lançado em 1922, vendeu quase 8 mil unidades no primeiro ano. Nos anos seguintes, a Volvo Penta estudou motores de centro e de rabeta, a gasolina e a diesel e, em 1954, construiu seu primeiro turbo diesel. Em 1959, combinou os benefícios da propulsão de popa com os dos motores de centro e criou o motor de rabeta Aquamatic, sucesso mundial até hoje.

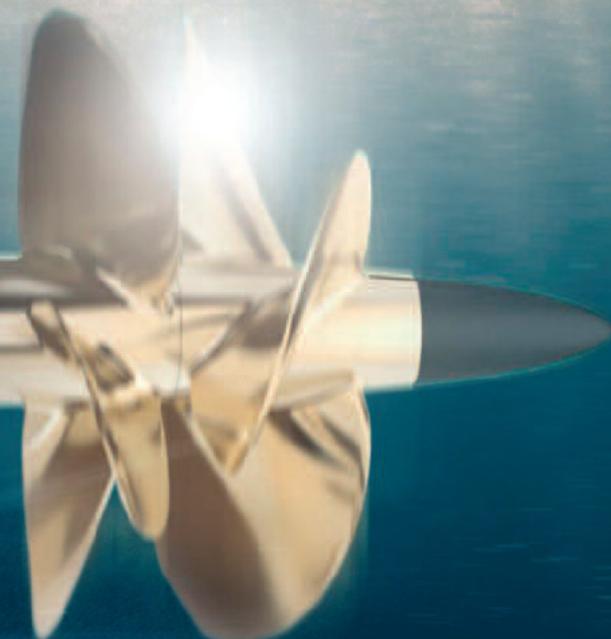
Mesmo com todos os lançamentos de sucesso da Volvo Penta, especialistas e profissionais da navegação concordam que o IPS é uma das mais marcantes inovações para o segmento náutico. Com sua aparência futurista e alta eficácia, virou logo um sucesso entre os consumidores. ■



UMA DÉCADA DE IPS

Em 10 itens, entenda o sistema que revolucionou a navegação mundial

- 1.** Longe de ser um simples motor, o IPS é um pacote completo que inclui leme, joystick, controles, instrumentação, unidade de propulsão e hélices.
- 2.** As hélices são voltadas para a frente, montadas na parte dianteira da unidade de propulsão.
- 3.** Eles giram no sentido inverso e puxam a embarcação, em vez de empurrá-la. Provou ser mais eficiente que sistemas de eixos retos com hélices.
- 4.** Com movimentos simples e lógicos, o joystick torna o sistema ainda mais popular.
- 5.** O joystick permite o controle de manobra para movimentar o barco em qualquer direção e torna o atracamento uma manobra simples.
- 6.** Hoje o Volvo Penta IPS está disponível com uma série de opções diferentes de EVC (Electronic Vessel Control, ou controle eletrônico de embarcação). O EVC inclui piloto automático, controle de navegação e DPS.
- 7.** O exclusivo sistema Glass Cockpit Volvo Penta é um painel de instrumentos visual e fácil de usar. Oferece uma visão geral aprimorada e maior controle do motor e da navegação.
- 8.** O sistema tem 10 opções de modelos, do IPS350 ao IPS1200, de acordo com três tamanhos de unidade diferentes e disponível para instalações duplas, triplas ou quádruplas.
- 9.** Projetado primeiro para barcos de médio porte para lazer, hoje equipa também embarcações comerciais (navios de parques eólicos, barcos de guarda costeira, barcos de praticagem e transporte de passageiros).
- 10.** Existem mais de 8,5 mil embarcações equipadas com o IPS no mundo.



Bons negócios, em qualquer tempo

Ruy Meirelles é o novo presidente da Volvo Financial Services Brasil. O executivo, que estava há seis anos à frente da diretoria financeira da instituição, assume o banco em um momento delicado do mercado. O desafio é grande para quem quer continuar crescendo.

Eu Rodo – *Neste momento da sua ascensão à presidência da instituição, o cenário econômico brasileiro está menos favorável. Há mudanças de planos pela frente?*

Ruy Meirelles – O objetivo é manter o foco na expansão dos negócios do Grupo Volvo no mercado brasileiro, apoiando nossos clientes, por meio de nossa rede de concessionárias e distribuidores. Hoje vivemos algo parecido com o que vimos em 2009 e 2010. A economia é regida por ciclos e temos que nos adaptar a eles. Em 2012, fortalecemos muito nossa equipe interna e a parceria da VFS com as diversas áreas de negócios da companhia nos garante oferecer as melhores ofertas de financiamento, porque conhecemos não só muito bem os produtos, mas também os clientes Volvo.

Eu Rodo – *É possível fazer bons negócios em tempo de crise?*

Ruy Meirelles – Certamente. No primeiro semestre, por exemplo, o mercado estava demandando novas opções de investimentos e houve uma significativa procura por consórcios. Foi um dos maiores crescimentos que vimos nos últimos 12 anos. Ficou claro que quem planeja no longo prazo e quer proteger seu patrimônio, já prevendo o novo ciclo positivo da economia, investe em consórcios. No Consórcio Volvo, é possível comprar uma carta de crédito de até 100 meses, sem entrada, com uma das taxas de administração mais baixas do mercado. Até a contemplação, o cliente paga a parcela reduzida, com a vantagem de que o crédito

pode ser usado para produtos novos e também usados.

Eu Rodo – *E o financiamento de produtos novos, como ficou com as restrições anunciadas recentemente pelo Finame?*

Ruy Meirelles – Como banco da marca, entendemos bem as necessidades dos clientes Volvo. A VFS vem apresentando um crescimento contínuo nos últimos anos, resultado da parceria com as áreas de negócios da fábrica e, principalmente, com a rede de concessionárias e distribuidores Volvo. Com isso, estamos muito preparados para continuar apoiando os negócios, não apenas em termos de gestão de riscos, mas também com uma equipe de pessoas experientes para atender as necessidades do mercado.

No primeiro semestre, aproximadamente 45% das vendas de caminhões e ônibus foram intermediadas via VFS, e na Volvo CE a participação é ainda maior, cerca de 60% das vendas tiveram nosso apoio. Além disso, desde o ano passado, trabalhamos com programas específicos de créditos pré-aprovados para clientes fiéis à marca. O Plano Mais 1, por exemplo, oferece previamente uma carteira de crédito pré-aprovado para os clientes Volvo, ou seja, entendemos o cenário e estamos comprometi-





dos em encontrar as melhores alternativas para quem busca negócios com a marca Volvo.

Eu Rodo – *Como o objetivo é continuar crescendo, quais as novidades que o mercado pode esperar da VFS?*

Ruy Meirelles – A área de seguros da marca está crescendo muito. Além do seguro dos produtos, com vantagens muito interessantes para os clientes, também temos a opção de seguro de carga e seguro para ônibus, urbano e rodoviário, que estão sendo lançados neste ano. Deveremos também ter novidades nas áreas de financiamentos de peças e serviços. Mas isso ainda está em estudo. No momento oportuno, será anunciado. Tenho certeza de que teremos um ciclo promissor pela frente.

Eu Rodo – *Qual sua mensagem para a rede de concessionárias e distribuidores Volvo?*

Ruy Meirelles – Ouvi de um dirigente da rede que a VFS está para a rede de concessionárias e distribuidores Volvo como o caminhão está para o reboque, o chassi para a carroceria, o equipamento de construção para a realização de uma obra. Um não vive sem o outro. Nossa razão de existir é contribuir para a realização de negócios com os produtos da marca. Temos o mesmo objetivo que toda a rede e queremos nos apoiar mutuamente. Nossas equipes estão dentro das concessionárias e distribuidores prontas para dar esse suporte. Contem conosco para encontrar as melhores soluções, porque queremos construir juntos um futuro sustentável. ■

O pesado mais valorizado

O FH 460 cv 6x4 levou o primeiro lugar no Prêmio Maior Valor de Revenda de Veículos Comerciais.



Outros modelos da marca também estão entre os veículos com maior valor de revenda: o FH 540 cv 6x2 e o FH 540 cv 6x4, que aparecem na segunda e terceira colocações na mesma categoria. "É um grande orgulho receber este prêmio. É o reconhecimento do mercado do excelente desempenho de nossos caminhões e da alta qualidade que nossos pro-

dutores entregam ao transportador num mercado extremamente competitivo", declara Bernardo Fedalto, diretor de caminhões Volvo no Brasil. "Esse reconhecimento é fruto dos grandes investimentos que fazemos em nossos veículos", destaca.

O estudo foi feito pela Agência Autoinforme em parceria com a Editora Frota & Cia e a Texto Final de Comunicação Integrada, com base em levantamento de preços de veículos novos e usados da Molicar. "Nosso objetivo é tornar o Prêmio Maior Valor de Revenda uma nova e importante ferramenta de decisão de compra, venda e na avaliação de veículos comerci-



Executivos Volvo recebem o prêmio de José Augusto Ferraz, editor da revista Frota & Cia.

ais", observa José Augusto Ferraz, diretor de redação da Editora Frota & Cia.

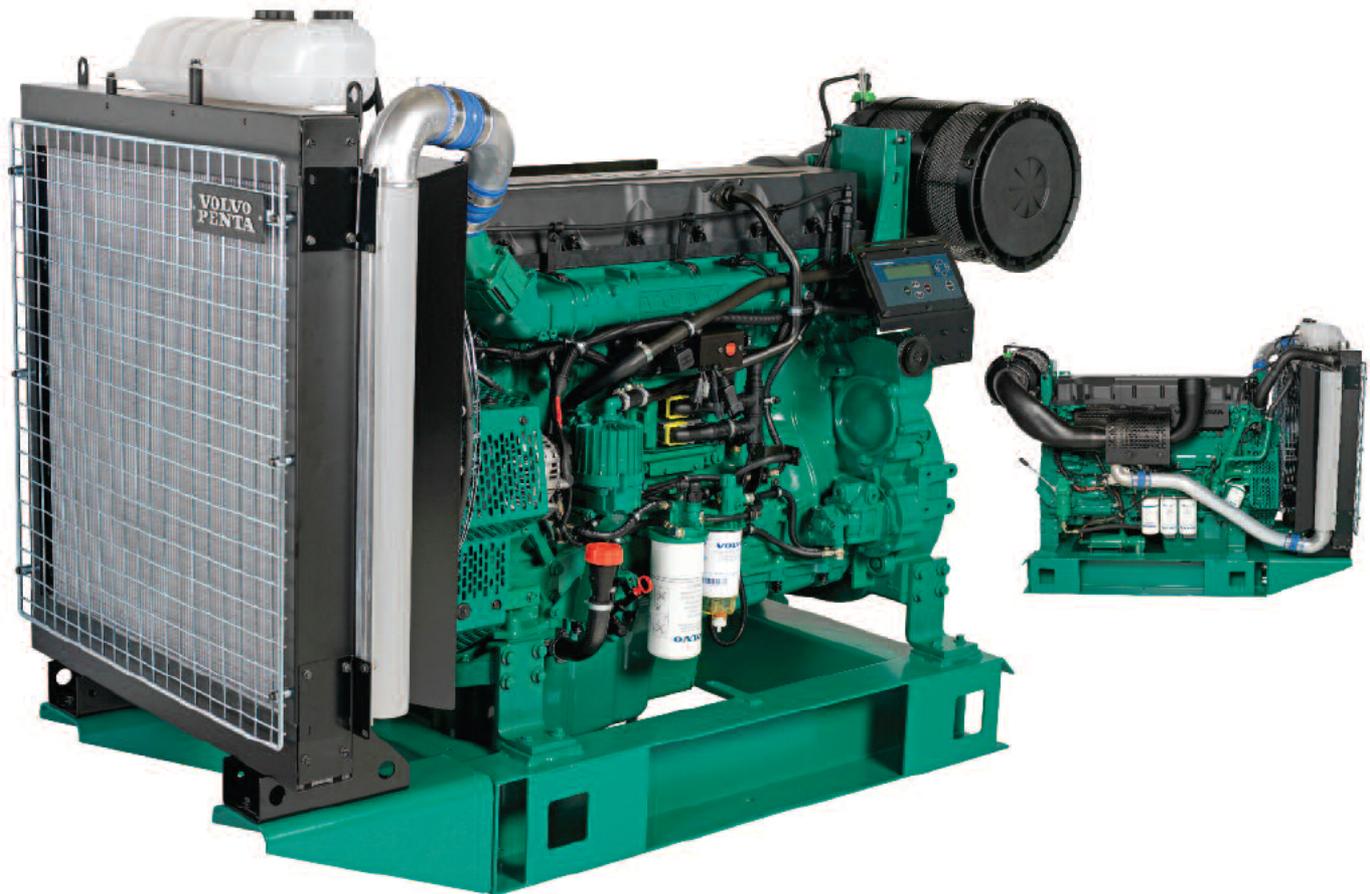
Passou de 1 milhão

"Ele chama a atenção por onde passa, não é mesmo?" É assim, com orgulho, que Márcio José Monteiro da Silva fala do VM 240, ano 2005, adquirido há uma década e que ultrapassou a marca de 1 milhão de km sem abrir o motor. O frotista, de Palmeira dos Índios, em Alagoas, sempre admirou a marca Volvo, e, depois de um teste em uma concessionária, não descansou até comprar o modelo. "É um caminhão de primeira categoria", afirma.

Durante um ano e meio, o veículo percorreu trechos difíceis de estrada, no transporte frigorífico de carne entre Altamira e Marabá, no Pará. Na época, o próprio Márcio José dirigia o caminhão que, segundo ele, nunca falhou. De lá para cá, a frota cresceu e o VM passou às mãos de motoristas no transporte de margarina em câmara fria para a Bunge, no roteiro entre Salvador (BA), Recife (PE), Aracaju (SE), Arapiraca e Maceió (AL).

"Ele ajudou a manter minha família e a formar meus dois filhos. É um caminhão abençoado o meu Volvinho", diz carinhosamente. O veículo está hoje com 1,3 milhão de quilômetros rodados.





Feitos no Brasil

Volvo Penta vai fabricar motores industriais em Curitiba (PR), em 2016.

A Volvo Penta, líder no segmento de motores marítimos de lazer no Brasil, trabalha na estruturação da área de motores industriais de grande porte no país. "O Brasil é um mercado de grande potencial. A demanda por maior automatização nos segmentos agrícola, industrial e de infraestrutura gera um aumento da necessidade de geração de energia", explica **Gabriel Barsalini**, vice-presidente da Volvo Penta South America. A grande vantagem da produção nacional é o acesso às linhas de financiamento do BNDES, segundo o executivo.



O mercado brasileiro de motores industriais de grande porte é de 28 mil unidades por ano. "Nossa meta é ser o parceiro profissional

preferido de empresas que atuam nos segmentos de energia, construção, agrícola, portos e mineração", afirma João Zarpelão, diretor de motores industriais da Volvo Penta South America.

Além da fabricação nacional, a Volvo Penta vem fazendo investimentos na infraestrutura de comercialização e de atendimento. Acordos com os grupos Tracbel, Entrepasto e Linck, tradicionais distribuidores de equipamentos de construção Volvo, foram firmados para atendimento também aos motores industriais e marítimos Volvo Penta. Agora a marca passa a contar com 45 Centros de Atendimento Autorizados, específicos para esse segmento.

Os motores industriais da Volvo Penta são fabricados de acordo com os padrões de qualidade dos produtos do Grupo Volvo. São 250% menos poluentes que modelos similares disponíveis no mercado. São indicados para aplicações que exigem alta disponibilidade e uso contínuo, como geradores de energia e operações de construção e mineração.

Silencioso, confortável e sem emissões

Novo ônibus elétrico da Volvo Buses opera na Suécia, em Gotemburgo, cidade-sede da companhia.



O veículo roda na linha 55 entre Lindholmen e Chalmers/Johanneberg, em Gotemburgo, que é atendida por três ônibus totalmente elétricos e sete elétrico-híbridos plug-in. Estão equipados com baterias de carga rápida e usam energia renovável nos pontos finais.

A nova linha é o resultado de uma cooperação conhecida como ElectriCity, que desenvolve, demonstra e avalia soluções inovadoras para o futuro dos transportes públicos sustentáveis. "Este é um importante marco no desenvolvimento de novas soluções para ônibus eletrificados. O veículo irá contribuir para um ambiente urbano melhor e uma redução no impacto climático, com os passageiros tendo uma viagem mais agradável", diz Håkan Agnevall, presidente da Volvo Buses.

O novo ônibus elétrico transporta até 86 passageiros. Conta ainda com portas extralargas e piso baixo, para maior acessibilidade, Wi-fi a bordo e tomadas para os passageiros recarregarem os celulares. O consumo de energia é cerca de 80% menor que o dos ônibus a diesel equivalentes.

Seminários "Zero Acidentes"

Eventos pelo país reuniram transportadores para discutir a visão Volvo de zerar acidentes com caminhões e ônibus.



O ciclo de seminários "Zero Acidentes" começou no ano passado e teve a última edição em julho. O evento reuniu mais de 1.000 transportadores de várias regiões do país para discutir esse ideal defendido pela marca.

Em oito edições – Goiânia (GO), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), São Paulo (SP), Contagem (MG), Bal. Camboriú (SC), Fortaleza (CE) e Salvador (BA) –, os participantes debateram temas como a "Imagem do transporte rodoviário de cargas", "Zero Acidentes no transporte de cargas" e "A chegada da ISO 39001", norma internacional de segurança viária que ajuda a aprimorar a gestão das empresas nessa área.

Lideranças do setor reconhecem que são necessárias ações concretas. "Evitar acidentes é vantajoso para os negócios. Treinamento não é custo, mas investimento", destacou Vander Costa, presidente da Fetcemg (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais), participante em uma das edições.



Novos equipamentos Volvo

Volvo Construction Equipment lança a nova escavadeira EW205D, a escavadeira EC220DL para aplicação florestal e atualiza os caminhões articulados da série F

Lançada na M&T Expo 2015, a série de articulados F compreende as faixas de 24 toneladas (A25F) até 39 toneladas (A40F) de capacidade de carga. As mudanças foram além do visual arrojado. "A nova versão possui o tanque hidráulico atrás da cabine e mais protegido contra impactos. A cabine recebe menos calor, garantia de mais conforto ao operador. O escapamento está agora mais longe. Os eixos dos modelos A25F e A30F possuem freios encapsulados, que aumentam ainda mais a capacidade e a efetividade de frenagem", explica Masashi Fujiyama, engenheiro de vendas e responsável pela linha de articulados da marca: "A capacidade de frenagem não é afetada mesmo em condições adversas, como trabalhos executados na lama ou na chuva", observa o engenheiro.

Também chega ao mercado brasileiro a escavadeira EC220DL, desenvolvida para o setor florestal. Tem grande eficiência e versatilidade em trabalhos de colheita de madeira. "É um equipamento ideal para um segmento da economia que precisa de agilidade, tecnologia, robustez e baixo consumo de combustível", declara Afrânio Chueire, presidente da Volvo Construction Equipment Latin America.

A tecnologia também está em outro lançamento para o Brasil e a América Latina: a escavadeira sobre rodas EW205D. Equipada com o potente motor D6 da Volvo, proporciona maior desempenho com grande eficiência de combustível. O carro inferior (superestrutura) permite excelente estabilidade em qualquer condição de trabalho. O conceito de escavadeiras sobre rodas oferece o benefício da facilidade de locomoção entre frentes de trabalho.



Sua melhor opção de compra agora é também

SUA MELHOR OPÇÃO DE VENDA



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



O caminhão pesado com o maior valor de revenda do Brasil.

Pensando em você, a Volvo sempre ofereceu mais qualidade, segurança e tecnologia. Com um Volvo, o **retorno é garantido, tanto na compra quanto na venda, comprovado com a conquista do título de maior valor de revenda de caminhões pesados no Brasil.** A Volvo ganhou os três primeiros lugares do Prêmio Maior Valor de Revenda da Editora Frota e Cia em parceria com a agência Autoinforme e a Molicar. É a Volvo trazendo ainda mais vantagens para você ir mais longe.



Volvo Caminhões. Acelerando o Futuro

EURODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2015 • ANO XXX • N° 136

Para todos

Goiânia amplia e Caxias do Sul implanta seu primeiro corredor. BRT é solução para grandes e médias cidades



O bravo da cana

Operação em canaviais ganha eficiência com o novo VM exclusivo para o segmento



O asfalto que faltava

Vital para escoar safra do Mato Grosso do Sul, BR 163 é duplicada com a ajuda de máquinas Volvo

MAIS FACILIDADE PARA VENDER SEU USADO E RENOVAR SUA FROTA EM APENAS UM CLIQUE

Pratique a
matemática
Volvo

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



PROGRAMA DE SEMINOVOS ÔNIBUS VIKING.

Agora ficou mais fácil renovar a sua frota. Com o Programa de Seminovos Ônibus Viking da Volvo, você anuncia online a venda dos seus ônibus usados e consegue os recursos necessários para investir na qualidade, economia e segurança de uma nova frota Volvo. Com mais essa facilidade, pode colocar na ponta do lápis: antes mesmo de comprar um Volvo, você já sai ganhando.

Faça as contas. Um Volvo soma produtividade ao seu negócio.

www.volvo.com.br/onibus

Ônibus Volvo. Qualidade de vida no transporte



EURODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2015 • ANO XXX • Nº 136

O asfalto que faltava

Vital para escoar safra do Mato Grosso do Sul, BR 163 é duplicada com a ajuda de máquinas Volvo



O bravo da cana

Operação em canaviais ganha eficiência com o novo VM exclusivo para o segmento



Para todos

Goiânia amplia e Caxias do Sul implanta seu primeiro corredor. BRT é solução para grandes e médias cidades

EQUIPAMENTOS VOLVO. FORÇA, DESEMPENHO E BAIXO CUSTO OPERACIONAL.



No segmento de mineração, você precisa de alto desempenho e baixo custo operacional. Por isso, as máquinas Volvo são desenvolvidas para levar ao seu dia a dia muito mais força, economia de combustível, durabilidade, segurança e o máximo desempenho até nas condições mais extremas. Procure um distribuidor Volvo e saiba mais.

www.volvoce.com



VolvoCELAM



@VolvoCEGlobal



facebook.com/volvocebrasil

Volvo Construction Equipment

