

EU RODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2017 • ANO XXXII • Nº 139

Eficiência energética

Testes com ônibus Elétrico-Híbrido no Brasil comprovam ganhos em economia e emissões



Terra de gigantes

Nova escavadeira EC750 traz mais eficiência para mineração e grandes obras



Inteligência em marcha

I-Shift, transmissão Volvo que revolucionou os transportes, chega à sexta geração

EU RODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2017 • ANO XXXII • Nº 139

Inteligência em marcha

I-Shift, transmissão Volvo que revolucionou os transportes, chega à sexta geração



Eficiência energética

Testes com ônibus Elétrico-Híbrido no Brasil comprovam ganhos em economia e emissões



Terra de gigantes

Nova escavadeira EC750 traz mais eficiência para mineração e grandes obras

EU RODO



PUBLICAÇÃO DO GRUPO VOLVO AMÉRICA LATINA • 2017 • ANO XXXII • Nº 139



Terra de gigantes

Nova escavadeira EC750 traz mais eficiência para mineração e grandes obras



Eficiência energética

Testes com ônibus Elétrico-Híbrido no Brasil comprovam ganhos em economia e emissões



Inteligência em marcha

I Shift, transmissão Volvo que revolucionou os transportes, chega à sexta geração

Ministério da Cultura e Volvo apresentam:

CPAC



**memorial
da segurança
no transporte**
CURITIBA - PR

**Visite o único espaço do
Brasil dedicado à evolução
da segurança e surpreenda-se.**

AGENDE SUA VISITA:
www.memorialdaseguranca.com.br



Patrocínio:



Realização:



MINISTÉRIO DA
CULTURA



ÍNDICE

EU RODO 139



28 Severidade com conforto

No anda e para da coleta de lixo, transmissão I-Shift traz conforto aos motoristas com mudanças de marcha automáticas e inteligentes



08 Sob nova direção

Sucesso dos clientes é o foco do novo presidente Volvo na América Latina



14 Conectividade urbana

Volvo apresenta novo conceito para modernizar BRTs



34 Memorial da Segurança

Patrocinado pela Volvo, espaço é o único dedicado ao tema na América Latina

EU RODO - Revista editada pela Volvo do Brasil Ltda. ■ Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600, CIC, Caixa Postal 7.981, CEP 81.260-900, Curitiba, Paraná • Telefone 41 3317-8111 (PABX) • www.volvo.com.br ■ Gerente de Comunicação Corporativa: Solange Fusco ■ Editor: Marco Greiffo ■ Jornalista responsável: Flávio Arantes (MTB 4715) ■ Revisão: Silmara Vitta ■ Diagramação e editoração eletrônica: Eboh Studio e Spoon ■ Impressão: Serzegraf ■ Tiragem: 15.000 exemplares ■ Filiada à Aberje.

Inteligência aprimorada

Economia de combustível, mais durabilidade e conectividade são alguns dos atributos da sexta geração de caixas automatizadas I-Shift





A nova geração de caixas de câmbio eletrônicas Volvo I-Shift está ainda mais inteligente. A conectividade com os demais módulos da arquitetura eletrônica dos novos caminhões das linhas Volvo FH, FM e FMX a torna ainda mais eficaz. O resultado é a economia de combustível, além do aumento da vida útil e dos períodos de troca do disco de embreagem.

Esse é o maior salto tecnológico na transmissão desde que a I-Shift foi lançada em 2003, revolucionando o transporte de cargas. “São inovações como essa que fazem a Volvo ser a número um em produtividade, performance e consumo de combustível”, ressalta Wilson Lirmann, presidente do Grupo Volvo América Latina.

Trocas ainda mais inteligentes. Mais avançada e com novos softwares, a nova transmissão tem uma “inteligência” ainda mais sofisticada. Na prática, isso significa trocas mais rápidas de marchas, melhor comportamento do acelerador, melhor desempenho em aclives e mais conforto para o motorista.

A nova caixa gerencia melhor a relação com o motor, proporcionando maior aproveitamento do torque, principalmente nos momentos em que o veículo precisa manter a velocidade média para vencer subidas. A inovadora tecnologia proporcionou um desempenho

otimizado nos caminhões com motores de 540 cv. “A I-Shift entende qual é o momento adequado para despendar mais torque e garante um comportamento correto para cada situação”, afirma Álvaro Menocin, gerente de engenharia de vendas da Volvo.

Até 3% menos combustível. A engenharia da Volvo conseguiu melhorar mais uma vez o consumo de combustível, em até 3% em relação à versão anterior. “Associada ao sistema I-See que trabalha com geoposicionamento (GPS), algoritmos matemáticos e sensores posicionados na caixa, a nova geração entende perfeitamente qual a carga transportada, bem como a topografia à frente, otimizando as trocas e garantindo baixo consumo de combustível com maior velocidade média”, complementa Deonir Gasperin, engenheiro de vendas de caminhões da Volvo.

A constante evolução e confiabilidade fez da I-Shift um sucesso de vendas pouco visto no mercado de caminhões. Atualmente, 100% dos caminhões FH saem de fábrica com essa caixa. Levando-se em consideração as linhas FM e FMX, 99% dos veículos têm I-Shift. Na linha de caminhões VM, que oferta a transmissão desde 2014, o índice já chega a 84%. A I-Shift alavancou a aceitação de caixas automatizadas em caminhões. Mais do que isso: passou de revolução a necessidade. Hoje todos querem caminhões com caixa automatizada.

Como funciona. A I-Shift é uma caixa em que as trocas de marcha e o acionamento da embreagem são feitos por atuadores pneumáticos, são controlados pela eletrônica. A I-transmissão otimiza as trocas durante todo o percurso. Elimina, por exemplo, variações na condução características dos veículos que têm caixa manual, provocadas pelo cansaço do motorista ou outras variáveis. Para referência, em uma jornada de oito horas de trabalho em estrada são em média 500 trocas de marcha.

Com a I-Shift, o caminhão não tem pedal de embreagem e o trabalho do motorista fica bem mais fácil. No modo automático, basta acelerar e frear. No manual, um simples toque em um botão troca as marchas. O motorista pode ainda escolher a melhor forma de conduzir: em modo econômico ou utilizando máxima potência. O sistema ajusta o trabalho da caixa à forma de condução, garantindo menor consumo e também inibindo trocas indevidas. Sem trocas erradas há maior durabilidade do trem de força e menor desgaste de peças dos sistemas de transmissão, eixos traseiros e motor, poupando inclusive lonas de freio.

Em sua sexta geração, a I-Shift é também a única que monitora a estrada e efetua as trocas de marchas conforme a topografia e as cargas transportadas, por meio do I-See, um sistema totalmente integrado à avançada plataforma eletrônica do veículo.

Novas opções com super-reduzidas de 13 e 14 marchas. A sexta geração vem acompanhada de outras novidades: caixas eletrônicas I-Shift com Super-Reduzida, que podem sair de fábrica opcionalmente com 13 ou 14 marchas. Dirigidas para a linha F (FH, FMX e FM), as novas opções de transmissão ampliam as possibilidades de utilização dos caminhões. A de 14 marchas tem arranque sem igual e permite combinações que alcançam PBT (Peso Bruto Total) de até 300 toneladas em aplicações específicas e situações controladas.

A de 13 marchas – a última chamada Overdrive –, opção utilizada em eixos com redução, é voltada para aplicações tanto em rodovias com topografia mais acidentada ou de serra como em estradas com boa pavimentação. Privilegia o arranque e a condução em condições mais adversas, mas também proporciona excelente velocidade média na rodovia, utilizando última marcha com Overdrive.

Já a caixa I-Shift Super-Reduzida de 14 marchas é para operações em que o veículo precisa arrancar em condições excepcionais ou rodar em velocidades muito baixas, como no transporte de cargas indivisíveis. O caminhão pode se deslocar de 0,5 km a 2 km por hora. “É muito útil em manobras de precisão, como em canteiros de obras, no transporte de cargas muito grandes ou simplesmente em transportes que rodam muito lentamente”, explica Deonir Gasperin, engenheiro de vendas da Volvo. ■

Próximo e acessível

Aos 46 anos, Wilson Lirmann é o primeiro brasileiro selecionado para presidir a Volvo na América Latina

Com larga experiência na companhia, o novo presidente do Grupo Volvo América Latina acredita na proximidade com o mercado para dar respostas rápidas às demandas dos clientes. Acompanhe a entrevista do executivo à *Eu Rodo*.

Eu Rodo - *Fale sobre sua experiência e o caminho que o levou à presidência da Volvo.*

W. Lirmann - Minha trajetória na Volvo começa em 1990 como estagiário de engenharia mecânica. Depois de me formar, passei algum tempo fora da empresa, na área de papel e celulose, e retornei em 1995. De lá para cá passei por várias áreas, no Brasil e na Suécia, como desenvolvimento de produto, planejamento estratégico, desenvolvimento de concessionárias e pós-venda. Mais recentemente, fui diretor-executivo da Lapônia Veículos, concessionária da marca no interior de São Paulo. Tudo isso me deu uma ampla visão da companhia e do que podemos fazer para entregar soluções de ponta, seja em produtos, seja em serviços. Nesses últimos anos, atuando na concessionária, tive o privilégio de estar muito próximo dos transportadores todos os dias. Isso vai me ajudar a focar ainda mais o trabalho que fazemos na Volvo para o sucesso dos nossos clientes.

Eu Rodo - *Em sua opinião pessoal, quais são os principais diferenciais, as fortalezas da Volvo?*

W. Lirmann - Temos uma das marcas mais valorizadas do mercado, uma posição que conquistamos numa longa jornada, em décadas. A imagem que temos é de um parceiro de negócios confiável, com produto de qualidade e excelente desempenho. Somos também uma referência em segurança e meio ambiente na indústria automotiva. Temos uma sólida posição de destaque não só com nossos clientes, mas perante toda a sociedade, que nos reconhece como uma marca responsável.

Eu Rodo - *E em que pontos a Volvo pode melhorar?*

W. Lirmann - Resumo numa única palavra: Serviços. Mais do que o tradicional pós-venda, que envolve

oficina e peças, há um amplo campo para melhorar o desempenho das operações de transporte com serviços que melhoram a produtividade dos caminhões. Desde muito cedo a Volvo teve preocupação com serviços. Mas agora, com toda a conectividade que existe, isso ganha novo impulso. Hoje temos um conceito de veículo conectado. É possível acompanhar o desempenho de cada caminhão Volvo remotamente, em tempo real. Com esses dados podemos dar todo tipo de consultoria aos transportadores, prever paradas e custos inconvenientes. O grande desafio é utilizar cada vez mais essas informações e transformá-las em dados de gestão e produtividade para os transportadores. Esse é um dos grandes diferenciais Volvo. Podemos ajudar nossos clientes a irem ainda mais longe.

Eu Rodo - *O mercado brasileiro de caminhões está com baixos volumes. De onde virá a reação e como a Volvo está passando por esta fase?*

W. Lirmann - Recentemente anunciamos investimos de R\$ 1 bilhão na América Latina. Isso mostra nossa confiança em longo prazo. Temos aprendido com nossos clientes que a melhor forma de passar pela crise é trabalhando de forma enxuta, cortando todos os excessos, mas sem perder foco na qualidade e entregas. Estamos focando ainda mais no que realmente faz a diferença para ajudar nossos clientes a serem cada vez mais produtivos. Temos certeza que a reação virá à frente. Mas tem que ser uma reação sustentável, baseada no crescimento real da economia e na demanda por transportes. Precisamos de base, de estrutura. Artificialismos isolados para aumentar volumes não são saudáveis para o mercado.

Eu Rodo - *O que os clientes Volvo podem esperar de você?*

W. Lirmann - Proximidade, transparência, determinação para melhorar e entregar serviços e produtos que tragam valor para o sucesso deles. Não falo apenas de mim. Esse é o caminho que vou estimular em toda a organização Volvo, na fábrica e nas concessionárias. Estando ao lado dos clientes vamos compreendê-los cada vez melhor, ajudá-los em seus desafios e crescer junto com eles quando chegar o momento. ■



Evolução híbrida

Testes no Brasil comprovam eficiência do Elétrico-Híbrido, nova geração tecnológica dos híbridos Volvo



Seis minutos. É o tempo de parada de ônibus em uma estação central. Um tempo breve, mas com impacto muito grande em qualidade de vida e mobilidade urbana: bastam, no máximo, seis minutos de recarga de suas baterias, e o ônibus elétrico-híbrido da Volvo está pronto para provar que consome 62% menos diesel, oferecendo uma operação mais silenciosa e confortável.

Durante testes em Curitiba (PR), o veículo operou 55% do tempo no modo totalmente elétrico, apresentando

consumo de diesel 65% menor que o ônibus convencional a diesel e 20% abaixo do híbrido convencional. A comparação foi possível porque os três estavam circulando na mesma linha, nas mesmas condições de tráfego e de passageiros. “É um resultado ótimo, considerando que esta linha tem 22,5 quilômetros e havia apenas uma estação de recarga. O recomendável seria ter uma estação de recarga da bateria a cada 10 quilômetros, o que não fizemos por se tratar de uma demonstração, com um único elétrico-híbrido”, explica Renan Schepanski, engenheiro de vendas da Volvo Bus Latin

America. “Na ponta do lápis, os testes mostraram que o veículo é economicamente viável. Ou seja: contribui para o negócio do empresário de transporte ao mesmo tempo em que cumpre sua missão de proporcionar mobilidade urbana com conforto e baixos níveis de emissões”, resume o engenheiro.

“O desafio da indústria automotiva é ter veículos que sejam viáveis não apenas do ponto de vista ambiental, mas também do ponto de vista econômico. As nossas soluções são sustentáveis tanto no aspecto ambiental quanto no econômico. A redução de gastos com combustível e manutenções torna o custo competitivo com o de um veículo diesel no longo prazo”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Bus Latin America.

Carga rápida. Importado da Europa, o elétrico-híbrido testado em Curitiba é da segunda geração de híbridos da Volvo. Possui tecnologia que permite a recarga da bateria do motor elétrico (nos pontos finais de embarque e desembarque de passageiros) em, no máximo, seis minutos. Essa solução é possível graças à parceria global da Volvo com a Siemens, que desenvolveu a estação de carregamento rápido. A tecnologia do carregador, no entanto, é aberta, o que permite que veículos de outras marcas possam utilizá-lo, se necessário.

A bateria do elétrico-híbrido também é recarregada com a energia gerada durante frenagens, assim como no modelo híbrido de primeira geração da Volvo. A vantagem do elétrico-híbrido é sua maior autonomia no modo 100% elétrico e consequente redução de consumo de combustível e de emissão de poluentes. Outro diferencial é a flexibilidade de operação, podendo operar em modo 100% elétrico em áreas definidas, o que é especialmente conveniente em espaços fechados como shoppings, estações ou aeroportos. Em modo híbrido, ele pode operar em qualquer parte do percurso.

Sem custo para a cidade. Curitiba foi a primeira cidade da América Latina a receber a demonstração do ônibus elétrico-híbrido da Volvo. Os testes tiveram duração de seis meses, de agosto de 2016 a janeiro de 2017 e não custaram nada para a cidade, pois realizaram-se por meio de uma parceria entre Volvo, Siemens, Ericsson, URBS, Setransp (Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana), UTFPR (Universidade Tecnológica do Paraná) e as empresas de transporte urbano Redentor, Cidade Sorriso e Glória.

Serviços conectados. Os três veículos avaliados durante o período de demonstração (o elétrico-híbrido, um híbrido e um movido a diesel) foram equipados com o sistema de gestão de tráfego e o sistema de gerenciamento de frotas da Volvo.

São ferramentas que fornecem informações em tempo real, via sinal de celular e GPS, e permitem, por exemplo, definir velocidades limitadas e tipo de tração – híbrida ou 100% elétrica — em partes do trajeto. Com diversas outras funções, as ferramentas auxiliam gestores, operadores e passageiros do sistema de transporte público.

Para os operadores, fornece, por exemplo, dados sobre tempo de percurso, pontualidade dos veículos, quantidade de ônibus nos trajetos, velocidade média por linha e viagem em tempo real, quantidade de passageiros, etc. Para os passageiros, os horários dos ônibus, em tempo real, via internet ou telefone ou ainda em totens instalados nos terminais de ônibus e outros locais públicos. ■

RESULTADOS DO TESTE

Confira os principais resultados do teste de demonstração do novo ônibus elétrico-híbrido da Volvo, realizado em Curitiba, de agosto de 2016 a janeiro de 2017.

OPERAÇÃO:

55% do tempo no modo 100% elétrico



22,5 KM com apenas uma estação de recarga Recomendável: 1 a cada 10 km



CONSUMO:

62% menos combustível que o modelo convencional a diesel



20% menos que o híbrido convencional de primeira geração



EMISSÕES:

ELÉTRICO-HÍBRIDO



34% menos CO₂ **84%** menos NO_x

93% menos material particulado (fumaça preta) que o modelo a diesel com tecnologia Euro 3 que circula na mesma linha



HÍBRIDO

22% menos CO₂ **80%** menos NO_x

86% menos material particulado que o ônibus movido a diesel

A evolução do BRT

Volvo apresenta o CIVI, sistema de transporte urbano inteligente que eleva a um novo patamar a qualidade de vida das grandes cidades

Embora criado em Curitiba há 40 anos, apenas há 15 o BRT se popularizou com o impacto do projeto Transmilênio em Bogotá, capital da Colômbia. Nesse curto período, mais de 250 cidades nos seis continentes do planeta implantaram o modelo desenvolvido há quatro décadas, com articulados Volvo, pelo urbanista e ex-prefeito de Curitiba, Jaime Lerner. BRT é a sigla em inglês para Transporte Rápido por Ônibus, sistema de transporte coletivo de passageiros que permite mobilidade urbana ágil, confortável, segura e tão eficiente quanto o metrô. A diferença é o investimento e o tempo. O BRT é entre dez a vinte vezes mais barato e cinco vezes mais rápido de construir que um metrô. “Não existe no mundo uma alternativa melhor para o transporte de alta e média demanda”, afirma Ayrton Amaral, executivo responsável pela área de Mobilidade na Volvo. Com base nos projetos brasileiros, Ayrton dá um exemplo: “Para construir 15 km de metrô, é preciso uma década. O BRT você faz em dois anos. O resultado é um ganho de oito anos de qualidade de vida”, explica o executivo, que completa: “Além disso, 90% das linhas de metrô do mundo operam com menos demanda que a capacidade máxima de um sistema BRT”.

Revolução para as cidades. Mas como tudo pode evoluir, a Volvo lança agora o projeto CIVI (City Vehicle Interconnect), uma evolução e o futuro do BRT. O CIVI usa toda tecnologia digital Volvo para criar um sistema ainda mais eficaz. A telemática Volvo controla a operação e a gestão com terminais e estações conectados por fibra ótica e os articulados híbridos por GPRS ou 4G. O modelo gera uma conectividade total que se traduz num ganho imenso de eficiência e produtividade.

Mas nada se compara à revolução para o passageiro. O CIVI assegura pontualidade e intervalos regulares que impedem a formação de comboios. Os terminais e estações têm painéis LED com o horário em tempo real das chegadas e partidas. “O usuário do sistema consulta pelo seu smartphone ou pela internet o horário do ônibus. Com isso, pode chegar à estação ou terminal

minutos antes do embarque. Não precisa esperar”, explica Ayrton. “Isso é ganho de tempo de viagem. É um avanço imenso na qualidade de vida de quem mora em grandes cidades e, com certeza, mais popularidade para as administrações municipais.”

O meio ambiente, um valor fundamental para a Volvo, também ganha. A operação é com articulados híbridos, que diminuem em mais de 35% os óxidos de nitrogênio e particulados e em até 25% as emissões de CO₂, o que reduz o impacto no aquecimento global. Além disso, os veículos híbridos permitem a construção de passagens e estações subterrâneas, opções que eliminam interferências, aumentam a velocidade operacional e valorizam a paisagem urbana.

“A sociedade está evoluindo e o transporte público também precisa evoluir. Nossa visão não está limitada ao desenvolvimento de veículos. Temos uma história com a criação do BRT e sempre acreditamos em soluções integradas. Com o CIVI, queremos mostrar que é possível ter soluções inteligentes e criativas, com alta capacidade de passageiros, menor custo de investimento, agilidade de implementação e baixo custo operacional”, enfatiza Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Bus Latin America.

Curitiba pode ser novamente pioneira. Curitiba, primeira cidade a implantar o BRT na década de 1970, deve ser também a pioneira no CIVI. A Volvo já apresentou o projeto à administração municipal. Entre outros benefícios, prevê a construção de um jardim linear de quatro quilômetros em uma das principais avenidas da cidade, com seis estações subterrâneas, uma operação só possível por causa dos veículos híbridos e da telemática Volvo.

O CIVI para Curitiba é uma rede de transporte interconectada com cinco corredores e pouco mais de 100 quilômetros para atender 500 mil passageiros por dia. “Não existe no mundo um projeto dessa capacidade que atenda tantas pessoas em um período de construção tão curto. Isso é qualidade de vida”, ressalta Ayrton Amaral. ■



“Não existe no mundo um projeto desta capacidade que atenda tantas pessoas em um período de construção tão curto. Isso é qualidade de vida.”

AYRTON AMARAL, ESPECIALISTA DA VOLVO EM MOBILIDADE URBANA

No sertão australiano, uma avó de 52 anos dirige um rodotrem de 175 toneladas puxado por um Volvo FH 16. Filha e viúva de caminhoneiros, diz que não mudaria de profissão por nada no mundo

O TREM DO ASFALTO



Uma nuvem de poeira vermelha se levanta atrás do caminhão de Maxine Taylor. A 90 km/h, o horizonte se estende à sua frente, no calor incandescente e abafado. A temperatura é de 48°C, mas poderia ser bem pior. No sertão da Austrália, os termômetros costumam ficar bem acima de 50°C. “Precisamos tomar muita água, senão desidratamos rapidamente. Não conseguiríamos sobreviver sem ar condicionado na cabine”, afirma.

A avó de 52 anos está a centenas de quilômetros de distância de tudo. E tudo o que se vê é solidão. Não há nenhum sinal de vida, exceto vacas, camelos ou cães selvagens que eventualmente cruzam a estrada. Maxine aumenta o volume do som e canta com Jimmy Barnes, uma das lendas do rock australiano. “Faz minha adrenalina subir”, exalta. O rock alto a ajuda a parar de pensar em quem poderia estar ali ao seu lado no caminhão. “Foi meu marido que, antes de ficar doente, me ensinou a dirigir rodotrens. Trabalhamos juntos nos seus últimos anos de vida”, lembra a motorista. O casal trabalhava para a mesma empresa, na mesma equipe, e viveu junto por três anos. “É algo que nunca

foge da mente. Penso nele todos os dias e acho que continuo dirigindo por ele, mesmo que não esteja mais aqui comigo.”

Maxine sai de Woodie, na remota região australiana de Pilbara, e vai até a cidade litorânea de Port Hedland. É uma viagem de 800 km, entre ida e volta, que ela faz todos os dias (tem um de descanso a cada seis), durante oito semanas. Nas viagens de retorno, os imensos reboques voltam vazios. No caminho para o porto, vão carregados de manganês, uma rocha de metal preto parecida com carvão e usada como liga metálica na fabricação de aço inoxidável.

Os dias são longos. Uma viagem de ida e volta leva de 12 a 13 horas. Mas pode durar 17 se um pneu estourar, se surgir alguma avaria ou ainda se as condições da estrada não forem ideais. Na época de cheia, pode-se ficar parado por dias à espera da correnteza baixar. A mina funciona em turnos sucessivos. Assim que a caminhoneira volta à base e descarrega, outro motorista assume seu lugar e repete todo o percurso. Quando o caminhão retorna, retoma seu lugar ao volante, escolhe sua música favorita de Jimmy Barnes e repete a viagem.



» Não há muitas mulheres nesse trabalho. A motorista diz conhecer apenas uma ou outra que também dirige rodotrens. Muitas pessoas não acreditam que ela dirige esses caminhões. “Você não tem cara disso, eles dizem”, conta sorrindo. Mas Maxine sempre quis ser motorista de caminhão. Foi a mesma profissão do seu marido e do seu pai. Para ela, dirigir é muito natural. Embora trabalhe em um ambiente masculino, os homens a respeitam e vice-versa. “Eles são fantásticos. Se você parar com uma avaria eles estacionam e ajudam. E ainda perguntam se você tem água e comida suficientes caso precise aguardar na estrada. Sempre me chamam pelo rádio perguntando: ‘Max, você está bem?’. E não é só porque eu sou mulher. Todos nós cuidamos uns dos outros. Estamos aqui há muito tempo e somos como uma família”, assegura.

Quando estão parados, Maxine e seus colegas têm longas conversas para elevar o moral. “Conhecemos bem uns aos outros. Todos são muito cordiais e nos damos bem. É preciso ser assim nesse tipo de ambiente, porque passamos mais tempo entre nós do que com a família”, declara. A família de Maxine está espalhada pela Austrália. Sua casa fica em Brisbane, do outro lado do país. Lá vive um de seus três filhos, todos adultos. Os outros dois moram ao sul, em Nova Gales. A caminhoneira tem duas netas. E com nítida felicidade diz que mais um neto está a caminho. “Não vejo minha família com frequência. Mas isso não me perturba, já me acostumei. É sempre bom quando nos encontramos”, explica.

“Sempre me chamam pelo rádio perguntando: ‘Max, você está bem?’. E não é só porque eu sou mulher. Todos nós cuidamos uns dos outros. Estamos aqui há muito tempo e somos como uma família.”

MAXINE TAYLOR, CAMINHONEIRA



» A decisão de morar em Brisbane — onde tem uma casa financiada — é um dos principais motivos para continuar a dirigir caminhões. Mas é o alojamento dos motoristas na mineração em Port Hedland que Maxine chama de lar. “Depois de oito semanas, fico ansiosa para retornar à minha casa em Brisbane. Mas quando estou lá, sozinha, não vejo a hora de voltar. O ambiente em que vivemos no alojamento é ótimo”, assegura.

Para suportar o peso que transportam, os caminhões Volvo passam por manutenção periódica para operar 24 horas por dia e 7 dias por semana. “Eles são muito confortáveis para dirigir e tudo flui bem. Como usamos sempre os mesmos veículos, limpamos e cuidamos deles como se fossem nossos. Quando a empresa designa para o caminhão alguém que não cuida bem dele fico triste”, diz Maxine, que acrescenta: “Meu pai tinha um Volvo e agora eu também dirijo um Volvo. Isso tem muita importância para mim”.

Mesmo adorando seu caminhão e a vida que leva, Maxine pensa no que vai fazer no futuro. “Gostaria de seguir na profissão por mais cinco anos e, depois, talvez me aposentar. Mas, na verdade, não sei bem o que farei. Provavelmente passarei mais tempo com a família em Nova Gales do Sul”, explica. Mas por enquanto ela quer aproveitar cada minuto na estrada aumentando ao máximo o volume do som e dando risadas com “os meninos” pelo radioamador. “Eu adoro ser caminhoneira e acho que meu marido teria muito orgulho pelo que eu faço”, ressalta a motorista. ■



SAIBA MAIS

EMPRESA	CAMINHÃO
A QUBE Ports & Bulk é um dos principais operadores logísticos da Austrália. Transporta principalmente minérios a granel para exportação, do interior do país aos portos da costa. Com mais de 3 mil funcionários, tem uma equipe de 700 motoristas de caminhão cruzando o país.	Modelo: Volvo FH16. Motor: 700 hp, torque 3.150 Nm com I-Shift. Tração: 10x6 (dois eixos direcionais e três de tração). Implemento: rodotrem de 4 reboques. Peso: 175 toneladas (peso bruto total). Carga útil: superior a 113 toneladas. Comprimento: 53,5 metros. Rodas: 84.
SOLUÇÕES	Tanques: capacidade de 1.840 litros. Praticamente não há lugar para abastecer entre as várias minas e Port Hedland. Recursos: Adaptado para clima quente e condições extremas.
Da mina ao porto, que incluem serviços de transporte rodoviário, armazenamento e estiva. Transporta produtos como minério de ferro, carvão, manganês, cobre, zinco e níquel.	<ul style="list-style-type: none"> • Bolsas de gelo para proteger o motorista em imprevistos. • Para-choque reforçado para proteção em colisões com animais. • Resfriamento especial para baterias e diferencial.
FROTA	
36 rodotrens.	

A REGIÃO

A região de Pilbara tem meio milhão de quilômetros quadrados, no noroeste da Austrália. É um local árido e com baixa densidade populacional, mas rico em minérios. As atividades econômicas incluem mineração, petróleo e gás e carne bovina.



A força da gigante

Nova escavadeira Volvo EC750 aumenta a eficiência nas operações da Fagundes Construção e Mineração



“**A**creditamos naquilo que ajudamos a produzir.” Assim o diretor comercial da Fagundes Construção e Mineração, José Fernando Fagundes, define a sua relação com a marca Volvo e com a nova escavadeira EC750 DL. Há mais de 30 anos a Fagundes, com sede no Rio Grande do Sul, é referência em todo o país na área de mineração e grandes obras. Grande parte do seu maquinário é formado por equipamentos Volvo CE. Agora, a empresa é pioneira no Brasil na utilização da EC750. Mais do que isso: a equipe da Fagundes participou, na Coréia do Sul, dos testes nos protótipos da nova escavadeira e contribuiu para os resultados do produto – que apresenta ainda melhor performance e rendimento que a sua antecessora, a EC 700, líder de mercado no Brasil, e da qual a Fagundes é a maior compradora em todo o mundo. “A máquina que estamos utilizando foi a primeira que veio para o Brasil para testes de demonstração da Volvo CE e acabamos comprando”, revela Fernando, animado com os resultados que o equipamento está apresentando na mina de ferro de Itabirito (MG), onde está em operação desde julho de 2016. “A 750 tem maior capacidade de carga e melhor força de arranque que a versão anterior, o que a deixa bem mais produtiva.”

Eficiência no trabalho pesado. Maior produtividade foi justamente um dos principais objetivos da Volvo CE ao investir no novo modelo. “O mercado brasileiro está retomando a tendência por grandes obras, o que exige um maquinário que se adapte”, explica o engenheiro de vendas da Volvo CE Latin America, Masashi Fujiyama. O motor diesel D16 ajuda na diminuição da emissão de gases e oferece maior potência e eficiência de combustível, enquanto seu sistema eletro-hidráulico proporciona bom controle para tempos de ciclo mais rápidos. Com 11% a mais de potência para a alta produtividade, utiliza controles eletrônicos do motor

“A 750 tem maior capacidade de carga e melhor força de arranque que a versão anterior, o que a deixa bem mais produtiva.”

JOSÉ FERNANDO FAGUNDES, DIRETOR COMERCIAL DA FAGUNDES CONSTRUÇÃO E MINERAÇÃO

para melhorar o desempenho da máquina. Masashi conta que a classe de escavadeira da EC750 (70 t) é perfeita para quem utiliza caminhões 8x4, agora com vantagens expressivas. Em relação à sua antecessora, a nova EC750 apresenta uma série de inovações, além do aumento de três toneladas na capacidade de carga e produtividade maior, com mais economia de combustível. “Mesmo com toda a tecnologia, é um equipamento muito fácil de operar”, destaca o engenheiro.

Versatilidade. A versatilidade da nova EC750 foi comprovada pela Fagundes. Depois de participar do desenvolvimento do produto, a empresa levou a máquina para fazer testes em sua mina de carvão em Butiá (RS) e decidiu pela compra em função da produtividade. No final, fechou contrato com um cliente em Itabirito (MG) e direcionou a máquina para outra função – a extração de ferro. E a versatilidade foi confirmada. “Estamos satisfeitos com o resultado e confiantes com a nova perspectiva do mercado. Como caiu muito nos últimos anos, agora existe uma demanda reprimida e esse modelo de máquina vai ser o carro-chefe para a implementação dessas operações nos próximos anos”, projeta Fernando, com a experiência de quem conhece o mercado desde muito cedo. A Fagundes foi fundada por seus pais, José e Nelci, em 1985, em Portão (RS). Hoje, além da matriz, a empresa tem outras duas filiais, em Araxá (MG) e em Catalão (GO) e mais de 2 mil funcionários trabalhando em grandes obras e na mineração (carvão, ferro, basalto, vanádio, nióbio, ouro e fosfato) em cidades do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia. O Grupo Fagundes possui também fábrica de concreto e de pedra britada e atua na área agropecuária. E continua familiar. Além do Senhor José e de Dona Nelci, que são conselheiros, os diretores que trabalham com Fernando são seus irmãos Sílvio, administrativo-financeiro, e Diogo, operacional. “A decisão de trabalhar com a Volvo CE foi sempre de toda a família”, enfatiza Fernando.

Maior capacidade e potência. Outros itens da EC750 DL também contribuíram para a escolha da família Fagundes: capacidade da caçamba 10% superior à versão anterior, passando dos 4 m³ para os atuais 4,4 m³. A potência do motor aumentou 11% e a potência hidráulica cresceu 10%. A maior potência hidráulica resulta numa elevação de 9% na força de escavação e contribui decisivamente para aumentar a vazão hidráulica em 3%, garantindo maior velocidade nos ciclos. A força de tração teve aumento de 6%, o que facilita a movimentação em aclives e rampas. “Equipada com o sistema ECO, patenteado pela Volvo, o modelo diminui o consumo de combustível em 5%”, diz Masashi Fujiyama. “É um modelo projetado com tecnologia de ponta, com o objetivo de garantir maior eficiência, robustez e durabilidade num período de bastante demanda para o país”, resume. ■



Inteligência na coleta

Caminhões com câmbio I-Shift trazem conforto aos motoristas na coleta de lixo em Lages (SC)

A coleta de lixo é um dos serviços vitais para a qualidade de vida das cidades. Se não for bem feita ou deixar de funcionar, pode provocar um grande transtorno para a população, ou até mesmo a uma crise sanitária. O manejo dos resíduos urbanos, contudo, tem evoluído, nos últimos anos, devido à crescente preocupação ambiental e sanitária em todos os setores da sociedade.

A operação é altamente técnica, com empresas que reúnem profissionais especializados e equipamentos especialmente desenvolvidos para essa finalidade, como os caminhões com implemento compactador, e uma logística apurada para diariamente recolher e levar para aterros sanitários muitas toneladas de resíduos urbanos.

Com 25 anos de experiência, a Serrana Engenharia, responsável pela coleta de lixo em Lages, procura oferecer um serviço de alta qualidade para a população e também proporcionar um ambiente de trabalho com mais conforto para os motoristas e auxiliares que trabalham diariamente nessa tarefa.

Lages, polo regional. Com 250 anos e população de aproximadamente 158,8 mil habitantes, Lages é uma das principais cidades do estado. Teve seu desenvolvimento baseado principalmente no ciclo da madeira, mas hoje conta com economia em franco desenvolvimento, com forte participação da pecuária e agricultura – em que se destaca a vinicultura – e ainda um parque industrial bastante diversificado em desenvolvimento. Mais recentemente, a cidade tornou-se um importante centro regional de compras, com a presença das principais redes de atacado e varejo em seu próspero comércio.

Para acompanhar o crescimento de Lages, a Serrana optou por aumentar a capacidade dos caminhões de coleta, das atuais 7,5 para



15 toneladas por veículo. “Era importante aumentar a capacidade, mas também era nosso objetivo oferecer veículos mais modernos que proporcionassem mais conforto para motorista e auxiliares”, lembra o gerente de frota, Jefferson Jean Amorim.

Ao adquirir seis novos caminhões, recentemente, a empresa avaliou veículos de diversas marcas e acabou escolhendo os caminhões Volvo VM 270 4x2 com a caixa de câmbio I-Shift “por causa da tecnologia oferecida por esse modelo de caminhão”, segundo Amorim. Devido às características de peso e operação do equipamento de coleta e compactação de lixo, os veículos receberam terceiro eixo posicionado entre o eixo de tração e o direcional.

Conforto e robustez. “A cabine do VM é grande e confortável. Além disso, a caixa de câmbio I-Shift ajuda a reduzir o stress do motorista que, em um caminhão comum, chega a fazer mais de 2.500 trocas de marcha por dia”, complementa o gerente de frota.

Outro aspecto que contou pontos na hora da escolha, de acordo com Amorim, foi a tradição de robustez e resistência da marca Volvo: “A coleta de lixo exige muito do caminhão, pois é um anda e para constante com rotações elevadas mesmo em baixas velocidades. O caminhão precisa ser resistente, e a gente conhece a fama de resistência dos veículos Volvo. Parece que os suecos preferem calcular tudo”



com uma boa margem de segurança, então os caminhões aguentam mesmo”, destaca Amorim.

Quando entrevistado pela reportagem de Eu Rodo, os novos veículos Volvo VM 270 estavam em operação havia dois meses. “É cedo para uma avaliação detalhada, mas já podemos perceber que os caminhões correspondem às nossas expectativas. O aumento da capacidade é significativo. E os motoristas e auxiliares também estão gostando muito”, afirma o gerente de frota, completando: “A caixa de câmbio I-Shift proporciona mais conforto para o motorista e também contribui para uma operação mais eficiente, pois faz trocas de marchas mais suaves e com mais precisão, evitando desgastes de componentes – como freios – e ajudando a reduzir o consumo de combustível”. A assistência técnica local foi outro aspecto considerado na opção de compra: “Também contamos com o suporte da concessionária Volvo em nossa cidade, a Dicave Lages, que nos dá mais tranquilidade para assegurar a disponibilidade da frota, o que é fundamental”.

A operação de coleta de lixo envolve uma frota de 72 caminhões, sendo os seis novos caminhões VM os que possuem maior capacidade. Para atender os 69 bairros da cidade, os veículos são distribuídos em rotas que se alternam em três turnos: pela manhã, à tarde e à noite. Ao todo, são coletadas e transportadas para aterros sanitários 2 mil toneladas mensais de resíduos domésticos, em Lages, segundo a Serrana.

Especialistas em Engenharia Sanitária. Completando 25 anos, a Serrana Engenharia iniciou atividades em 1991, oferecendo serviços na área de elétrica para as Centrais Elétricas Santa Catarina S.A. (Celesc). Em 1999, passou a atuar também em Engenharia Sanitária e Ambiental, Tratamento da Água e Esgotamento Sanitário. Atualmente possui uma equipe de mais de 814 colaboradores, frota de 177 veículos e atende mais de 140 municípios, a maioria deles em Santa Catarina, além de outros nos estados do Rio Grande do Sul e Mato Grosso. ■

A casa da segurança

Patrocinado pela Volvo, Memorial da Segurança no Transporte reúne informação e experiências para mudar comportamentos no trânsito



Motorista de automóveis e vans por profissão, José Eduardo Cavalheiro sabia que o filho João Vítor herdaria dele o interesse por veículos. Além de saber o modelo de cada um, o menino também observa se o motorista está de cinto de segurança e se está cumprindo as normas de trânsito. Cavalheiro decidiu então fazer uma surpresa: assim que soube da abertura do Memorial de Segurança no Transporte, idealizado pela Associação Viking e patrocinado pela Volvo, levou João Vítor para uma visita ao espaço. “Foi uma experiência inesquecível para mim e para ele”, afirma o pai.

O Memorial, inaugurado em outubro, é um espaço público viabilizado através da Lei de Incentivo à Cultura, e que tem o objetivo de ajudar a mudar comportamentos no trânsito, mostrando de forma lúdica e interativa toda a evolução desse setor, tanto na questão da tecnologia quanto da segurança. “A Volvo é de longe a marca que mais inovou na área de segurança no transporte, por isso foi muito natural o nosso apoio a esse projeto”, explica Marco Greiffo, curador de conteúdo do Memorial. O espaço tem entrada gratuita, é o único dedicado exclusivamente ao tema em toda a América Latina e foi projetado para encantar e conscientizar tanto crianças, como João Vítor, quanto adultos.

O local também empolgou o consultor especialista em trânsito Bronislaw Gagala, o primeiro visitante do espaço. “Como profissional de trânsito, posso dizer que o Memorial oferece excelentes ferramentas de trabalho. Dá uma perspectiva muito mais prática do que é uma colisão, um capotamento”, explica. Após conhecer o espaço, Gagala levou ao Memorial 12 motoristas profissionais que participam dos seus treinamentos.

Experiências singulares. Os visitantes são surpreendidos logo na chegada, com um projeto arquitetônico arrojado e que atrai a atenção. Um ônibus biarticulado suspenso no teto percorre quase toda a extensão do prédio e sua frente atravessa a parede para compor a fachada.

Lá dentro, a visita conduz a uma viagem pela evolução da humanidade pelo ponto de vista da segurança, desde os primeiros instrumentos rudimentares da pré-história, criados por um instinto de sobrevivência como forma de proteção de perigos, passando pelo surgimento das cidades e do conceito de mobilidade urbana, até as avançadas tecnologias da sociedade atual. O cinto de segurança de três pontos ganha destaque. Desde a sua invenção pela Volvo em 1959, até hoje é considerado o instrumento que mais salva vidas no trânsito – a Volvo liberou



a patente de sua invenção para outros fabricantes, beneficiando toda a sociedade. Uma mesa tátil permite ao visitante sentir a diferença da aderência dos pneus nos diferentes tipos de pavimento, como asfalto seco e molhado, terra, paralelepípedo e até na neve. Chama a atenção também uma cabine de caminhão que passou por um “crash test” real.

Simuladores. Os simuladores são outra atração especial. Eles permitem uma experiência mais real, levando os visitantes a perceberem a importância de um comportamento seguro de forma lúdica.

Simulador de “crash test”: o visitante vive a experiência de passar por um “crash test”. Sente o impacto da batida e enxerga o acidente de forma virtual, como se estivesse dentro de um laboratório de testes.

Simulador de capotagem: mostra o funcionamento do cinto de segurança de três pontos num capotamento simulado.

Simulador de impacto: balanças calculam a força do impacto de acordo com o peso de cada pessoa em velocidades de 20 km/h, 40 km/h, 60 km/h e 80 km/h.

Patrocínio Volvo. O Memorial da Segurança no Transporte é um projeto da Associação Viking, patrocinado pelas empresas Volvo do Brasil e Volvo Financial Services, viabilizado através da Lei Federal de Incentivo à Cultura, Ministério da Cultura e Governo Federal. “Segurança é um dos valores fundamentais da nossa marca. Além de produzir os veículos mais seguros do mundo, apoiamos diversas iniciativas de mobilização social. Ao patrocinar o Memorial, queremos que toda a comunidade seja inspirada a repensar seu comportamento no trânsito”,

destaca Solange Fusco, diretora de Comunicação Corporativa do Grupo Volvo América Latina. E o alcance do Memorial atravessa fronteiras. Dos cerca de 1.000 visitantes que conhecem o espaço todos os meses, estão grupos de vários estados do Brasil e até de outros países, como Paraguai, Chile e Suécia. ■

SERVIÇO:
MEMORIAL DA SEGURANÇA NO TRANSPORTE
Funcionamento: de quarta a sábado das 9h às 17h
Endereço: Rua Eduardo Sprada, 6.447 - Cidade Industrial - Curitiba (PR)
Idade mínima para participar das atividades interativas: 9 anos, ou 1,20 m
Inscrições de grupos e mais informações: memorialdaseguranca.com.br



Longa duração

Carregadeira Volvo alcança 40 mil horas sem abrir o motor.

Por quase sete anos, 24 horas por dia, uma carregadeira L60F Volvo da Nivelar opera em uma mina de minério na Bahia. Quatro operadores se revezam em turnos de seis horas cada. Durante todo esse tempo, a máquina nunca deu um único defeito. “Eu falo e ninguém acredita”, diz Ronaldo Campos, diretor da empresa de Juiz de Fora (MG), fundada há 39 anos e especializada em serviços de mineração e de terraplenagem em geral. Fabricada em 2007, a L60F da Nivelar tem 40 mil horas de uso. “O que foi feito desde a compra é uma boa manutenção”, explica Ronaldo.

Para o empresário, o histórico da sua L60F é um padrão do seu maquinário Volvo. A Nivelar tem quatro carregadeiras, quatro escavadeiras e uma motoniveladora da marca. “Toda nossa frota Volvo exige menos manutenção, é mais robusta, versátil. Fica difícil até explicar o quanto é melhor. A ideia é passar tudo para Volvo”, afirma Ronaldo sobre as metas de novas aquisições da Nivelar, uma empresa de tradição e conceito no seu segmento.



Carregadeira Volvo L60F da Nivelar: manutenções regulares garantem alta disponibilidade sem precisar abrir o motor para reparos maiores

Ito Cornelsen

Líder em veículos para BRT, Volvo lança maior ônibus do mundo

Novo articulado tem 22 metros para 210 passageiros. Já biarticulado com 30 metros transporta 300 pessoas.



Novo Chassi Gran Artic 300 é o maior ônibus do mundo. Permite carrocerias de 30 m, com capacidade para 300 passageiros

Ito Cornelsen

Com novos modelos, a Volvo oferece a mais completa linha de ônibus para sistemas de transporte urbano de alta capacidade, os BRTs (Bus Rapid Transit). São quatro modelos novos:

- 1. Artic 150:** 18,6 m de comprimento e capacidade para 150 passageiros.
- 2. Artic 180:** 21 m e capacidade para 180 passageiros.
- 3. Super Artic 210:** 22 m e capacidade para 210 passageiros.
- 4. Gran Artic 300:** 30 m e capacidade para 300 passageiros.

O Super Artic 210 transporta mais passageiros que dois ônibus tipo padrão. E o Gran Artic 300 substitui três veículos padrão. “A maior capacidade de transporte dos novos articulados e biarticulados garante o menor custo por passageiro transportado. O Gran Artic 300, por exemplo, transporta até 30 pessoas a mais que o nosso biarticulado de 28 metros. Há um ganho de eficiência, redução de frota e, com isso, dos custos operacionais”, diz Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Bus Latin America.

Gigante argentina equipa catamarã com IPS Volvo Penta

Sistema que revolucionou a navegação impulsiona barco de passageiros na Terra do Fogo e conquista o segmento comercial.

A região é um arquipélago no extremo da América do Sul com sua paisagem impressionante de montanhas nevadas, geleiras, árvores esculpidas pelo vento e clima extremo.

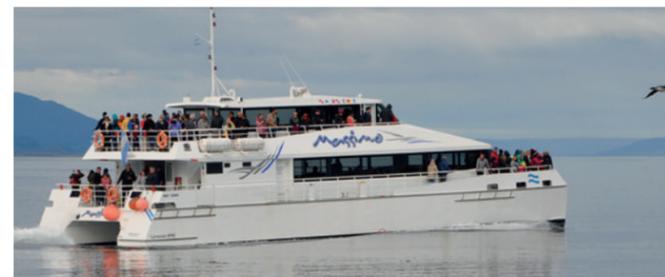
E lá que um catamarã da Canoero, maior empresa de

transporte de passageiros da Terra do Fogo, leva e traz turistas, agora equipado com o sistema IPS 900 MC da Volvo Penta.

O catamarã modelo Unicat 168, uma das maiores embarcações da Terra do Fogo, é o primeiro barco comercial sul-americano equipado com o sistema. A Canoero optou pelo IPS por sua segurança, confiabilidade e economia e já contratou a configuração para mais dois catamarãs.

O Volvo Penta IPS tem os hélices voltados para a frente. Eles giram no sentido inverso e puxam a embarcação em vez de empurrá-la, ao contrário dos hélices convencionais. Um joystick movimenta o barco em qualquer direção com movimentos simples, lógicos e seguros. O sistema reduz em 30% o consumo de combustível, aumenta a aceleração em 15% e diminui os níveis de ruído e vibração pela metade.

Divulgação Volvo Penta



Catamarã na Terra do Fogo equipado com Volvo Penta IPS: sistema opera com sucesso também em embarcações comerciais

FH é o Caminhão Pesado do Ano no Prêmio Lótus

Volvo conquistou também o troféu de “Marca do Ano em Pesados”.

A Volvo foi reconhecida pela sétima vez como “Marca do Ano em Pesados” pelo Prêmio Lótus, realizado pela Revista Frota&Cia. Na mesma premiação, o FH, veículo pesado mais vendido em 2016, recebeu o título de “Caminhão Pesado do Ano”, também pela sétima vez.

Com 1.426 unidades comercializadas no ano passado, o FH 540 6x4T figura no topo da lista de veículos pesados mais vendidos de 2016, seguido por sua versão 6x2T de 460 cv, com 1.344 caminhões vendidos.

Com mais de 20 anos, o Prêmio Lótus é a mais antiga premiação brasileira do transporte comercial. É realizado pela Editora Frota, grupo editorial que publica a revista Frota&Cia. “O Prêmio Lótus reflete exatamente, e com grande fidelidade, a preferência do transportador e a realidade do mercado, por estar baseado nos números de licenciamentos dos veículos no Renavam”, afirma José Augusto Ferraz, diretor de redação da Editora Frota.

Victor Cruz



Troféu do Prêmio Lótus 2017: nova conquista da Volvo num dos mais importantes reconhecimentos do setor automotivo

Primeiros rodoviários de 15 m do Brasil são Volvo



Volvo B450R 8x2 da Eucatur com carroceria de 15 m: mais passageiros por veículo

Marca é a primeira a comercializar ônibus rodoviários nessa versão, que permite maior número de passageiros.

A Eucatur, empresa de transporte rodoviário com sede em Cascavel (PR), adquiriu recentemente 20 modelos B450R Volvo. Os veículos serão utilizados em rotas estaduais e interestaduais de médias e longas distâncias e representam uma tendência no segmento: ônibus rodoviários 8x2 de 15 metros. “Optamos pelos carros de 15 metros por sua maior capacidade, devido ao aumento da demanda por viagens de ônibus. Além disso, os veículos têm alta tecnologia embarcada, o que permite oferecer conforto e segurança aos nossos passageiros, um diferencial que prezamos nas viagens realizadas pela nossa empresa”, ressalta Assis Marcos Gurgacz, diretor-executivo da Eucatur. O Volvo B450R é o ônibus rodoviário mais potente do mercado, com 450 cv de potência. Além de abrigar mais passageiros por veículo, passando de 53 para 60, os novos modelos possuem um espaço pet-friendly, são equipados com internet wi-fi 4G e com dispositivos para carregamento de smartphones e tablets via USB.

Volvo entrega o primeiro ônibus híbrido da Argentina

Veículo opera na linha que percorre os principais pontos turísticos da capital Buenos Aires.



Híbrido Volvo em Buenos Aires: mais uma metrópole da América Latina investindo em eletromobilidade

O ônibus está sendo operado pela Flechabus, uma das principais operadoras de linhas no país. A Volvo é a primeira marca a levar esse tipo de solução à Argentina, país que tem estimulado a adoção de novas

tecnologias em eletromobilidade. A entrega do veículo contou com a presença de Andrés Freire, ministro de modernização do governo da cidade de Buenos Aires (GCBA).

O híbrido Volvo vai operar numa rota especial, que percorre os principais pontos turísticos da capital portenha, como Av. de Mayo, Plaza del Congreso, San Telmo, La Bombonera, La Boca – Caminito, Puerto Madero, Rio de la Plata, entre outros.

A introdução da tecnologia em Buenos Aires representa mais um passo na expansão do projeto de eletromobilidade da Volvo na América Latina. Os híbridos da marca também operam com sucesso no Brasil (Curitiba e Foz do Iguaçu) e Colômbia (Bogotá). “Além do benefício ambiental, a redução dos gastos com combustível faz com que o retorno do investimento seja equivalente ao de um ônibus diesel, tornando o híbrido economicamente viável”, revela Alejandro Ariza, gerente de ônibus da Volvo Argentina.

Itajaí sediará mais uma vez a Volvo Ocean Race

Edição 2017-2018 terá a mais extensa rota da história da regata de volta ao mundo.

Com 45 mil milhas náuticas, a competição vai percorrer quatro oceanos nos cinco continentes e terá onze paradas em grandes cidades ao redor do mundo. Essas são as principais novidades da regata mundial patrocinada pela Volvo, considerada a Fórmula 1 dos mares e a maior plataforma de comunicação mundial da marca. Itajaí, em Santa Catarina, vai sediar de novo a única etapa sul-americana da competição. “Várias cidades brasileiras e de países vizinhos concorreram, mas o excelente trabalho de Itajaí nas duas edições anteriores foi determinante para a manutenção dessa escolha, em especial os

Buda Mendes / Volvo Ocean Race



Última edição da Volvo Ocean Race em Itajaí: sucesso de público e infraestrutura exemplar garantiram a cidade na edição 2017/2018 da regata

investimentos, o profissionalismo e o público recorde de visitantes”, diz Solange Fusco, diretora de Comunicação Corporativa da Volvo. Na edição 2014-15, Itajaí recebeu 300 mil pessoas na passagem da regata pelo país.

Tracbel assume concessionárias de caminhões e ônibus Volvo no Norte do Brasil

Grupo é o único a representar a marca Volvo em todos os seus segmentos de atuação.

Divulgação Tracbel



Executivos Volvo e Tracbel celebram o início da operação de atendimento conjunto a todos os produtos da marca na região Norte do Brasil

Com a nova operação no Amazonas, Pará, Roraima e Amapá, a Tracbel, maior distribuidor de equipamentos de construção Volvo no Brasil, torna-se agora o único grupo no país a distribuir e comercializar todos os produtos da marca, incluindo caminhões, ônibus e motores Volvo Penta. “Uma rede forte, sólida e estrategicamente distribuída por todas as regiões é fundamental para aumentarmos nossos negócios no país”, destaca Wilson Lirmann, presidente do Grupo Volvo América Latina.

“Enxergamos no Norte muitas oportunidades de sinergia entre os produtos, uma vez que existem vários clientes comuns para quem podemos oferecer soluções integradas, da movimentação de materiais ao transporte”, afirma Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira, CEO do Grupo Tracbel.

A empresa assume parte da região da Apavel, que decidiu concentrar suas operações no Nordeste, especificamente Ceará, Maranhão e Piauí, onde tem forte presença e quer melhorar ainda mais o atendimento aos transportadores.

Transforme sua cidade num lugar melhor.

Minha escolha faz a diferença no trânsito.



Pioneira em sistemas de transporte seguros e de alta capacidade, a Volvo conecta pessoas e amplia possibilidades. Transformamos cidades com a eletromobilidade. E, dessa forma, trazemos o futuro até você.

Movimente-se na direção de um futuro sustentável. Escute a sua cidade.

Ônibus Volvo. Qualidade de vida no transporte





Um caminhão feito para agradar motoristas, frotistas e economistas.

mester comunicação



Minha escolha faz a diferença no trânsito.

I-Shift



O Volvo VM é um caminhão econômico, confortável, resistente, com baixo custo operacional e sempre disponível para o trabalho. O semipesado da Volvo vem com a caixa de câmbio I-Shift, que faz trocas de marcha rápidas e precisas, garantindo o baixo consumo de combustível e evitando o desgaste de peças. Disponível também nas versões 8x2 e 8x4 de fábrica.

Volvo VM I-Shift. É assim que todo caminhão deveria ser.

VOLVO VM

Volvo Caminhões. Acelerando o Futuro



ALTA PRODUTIVIDADE E RENTABILIDADE.



A inovadora EC750D foi construída para suportar as condições mais severas. Com um peso de 72,7 toneladas, esse equipamento tem tudo a ver com eficiência e produtividade superiores. O novo e poderoso motor Volvo D16 Tier 3 fornece maior potência, aumenta ainda mais a economia de combustível e trabalha em harmonia com um aprimorado sistema elétrico-hidráulico que controla o fluxo da demanda hidráulica e reduz as perdas internas no circuito. Basta selecionar o modo de trabalho ideal e começar a trabalhar. Com sua potência, projeto robusto e caçamba maior, a EC750D terá um grande impacto na produtividade do canteiro e na redução do seu custo total de propriedade.

www.volvoce.com.br



VolvoCELAM



[instagram.com/volvocebrasil](https://www.instagram.com/volvocebrasil)



[facebook.com/volvocebrasil](https://www.facebook.com/volvocebrasil)

Volvo Construction Equipment

