

Volvo

Eu Rodo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ♦ 1998 ♦ ANO XV ♦ Nº 81

Um caminhão
sem
concorrentes





SE DEPENDER DA VOLVO A WHITBREAD VAI
CONSERVAR ESTE PÚBLICO POR MUITO TEMPO.



PARA UMA MARCA FAZER SUCESSO EM TODO MUNDO COMO A VOLVO FAZ, TEM QUE TER UMA SÉRIE DE ATRIBUTOS: TECNOLOGIA DE PONTA, ALTOS PADRÕES DE SEGURANÇA, QUALIDADE E, É CLARO, UM ENORME RESPEITO AO MEIO AMBIENTE. É POR ISSO QUE A VOLVO ESTÁ A BORDO DA WHITBREAD. A REGATA REÚNE TUDO ISSO, COMBINADO COM O EMPENHO DO SER HUMANO EM CONSEGUIR SE SUPERAR.

VOLVO

Patrocinadora Oficial da Whitbread -
Regata Volta ao Mundo

Assumindo a dianteira

O Brasil é realmente um país fantástico e, a julgar pelo comportamento da economia nos últimos anos, está desenhando uma nova e segura rota de crescimento e desenvolvimento.

A Volvo do Brasil tem acompanhado cada passo deste país, nos últimos 20 anos, e sempre adotou uma postura otimista, mesmo nos momentos mais críticos, jamais deixando de investir e procurando se ajustar às variações de condições inerentes a uma economia emergente.

Não faltam ao país riquezas e recursos naturais, e a população brasileira também tem mostrado extrema criatividade para superar dificuldades. Para um observador como eu, que acaba de chegar ao país, parece não haver motivos para que ele deixe de se projetar, nos próximos anos, em direção às economias mais desenvolvidas do mundo.

Esta é também a visão do Grupo Volvo – o que explica os constantes investimentos em atualização de tecnologia e processos – que fez questão, nessas duas décadas, de apresentar ao mercado brasileiro seus melhores e mais atuais produtos.

Assim, vamos continuar a trilhar o caminho que consideramos ser o melhor para todos os nossos parceiros. Com produtos cada vez melhores, competitivos e rentáveis, queremos assegurar satisfação total aos nossos clientes. Aliás, satisfação é a palavra chave para o sucesso ainda maior da marca no país. Em todo o mundo a Volvo figura no topo da lista dos maiores fabricantes de caminhões pesados. E aqui não há de ser diferente. Estou assumindo a presidência com o firme propósito de tornar isto uma realidade. E mais: queremos e merecemos a liderança deste mercado.

A introdução de novidades como os caminhões FH12 380, agora produzidos no Brasil e mais a linha EDC, bem como os ônibus B10M EDC e B12B, deixou claro o pioneirismo da Volvo no desenvolvimento de tecnologias que visam facilitar a vida das pessoas. Os empresários brasileiros já perceberam isso e anseiam por produtos cada vez mais avançados. Nós estamos, e continuaremos sempre, apresentando as melhores soluções para o transporte de carga e de passageiros.

Em resumo: acredito no potencial do Brasil como nação em direção ao Primeiro Mundo, e não tenho a menor dúvida sobre a capacidade da Volvo do Brasil em crescer com ele e ser a melhor opção do mercado.

Ulf Selvin
Presidente da Volvo do Brasil

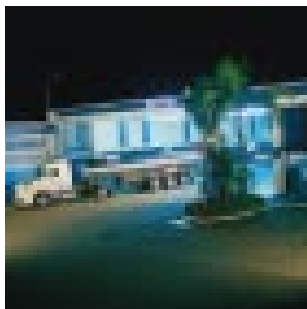


Eu Roddo

Revista editada pela Volvo do Brasil Veículos Ltda. • Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600 • CIC • Cx Postal 7981
CEP 82260-900 • Curitiba, PR • Telefones 041 317 8633 PABX • Fax 041 317 8403 • <http://www.volvo.com.br>

Editor Executivo: Solange Fusco • **Editor Responsável:** Valter Viapiana (MTB 3418/13/29) • **Redação:** Luiz Carlos Beraldo e Valter Viapiana
Projeto Gráfico: Saulo Kozel Teixeira • **Foto de capa:** Ito Cornelsen • **Diagramação e Editoração Eletrônica:** Tempo Integral Editora Ltda.
Fotolitos: Fotolaser • **Impressão:** Gráfica Padilla • **Tiragem:** 30.000 exemplares • Filiada à Aberje.

Ito Cornelsen



Sessão Coruja

Dipesul trabalha à noite.

Pág. 30

Alcides Munhoz



Volvo Penta "na ativa"

Cresce o uso de motores Volvo Penta pela Marinha.

Pág. 8

Opinião	4
Exportação	10
Brasil	12
VCE	16
Automóveis	26
Ônibus	28
Volvo On Line	32
Tecnologia	34
Cartas	35

Ito Cornelsen



FH12 380 brasileiro

Começa a ser fabricado em Curitiba o caminhão mais moderno do mundo.

Pág. 18

Alcides Munhoz



Allsport



Regata volta ao mundo pelo Troféu Volvo

A regata mundial Whitbread passa pela baía de São Sebastião, no litoral de São Paulo.

Pág. 6

Vida de caminhoneiro

Como os profissionais da boléia avaliam sua profissão, hoje?

Pág. 14

Brasil na rota da regata volta ao mundo

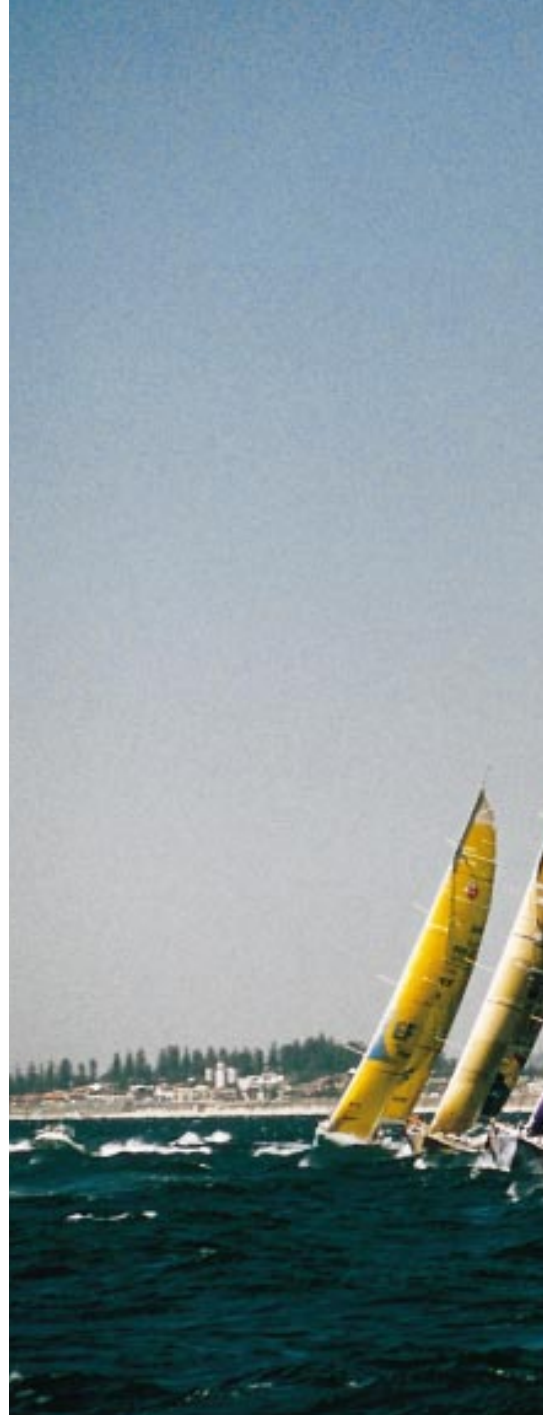
Exatos cinco meses após a largada em Southampton, na Inglaterra, a maior regata do planeta lançou âncora em São Sebastião, litoral Norte de São Paulo. Os veleiros aportaram no Brasil em pleno Carnaval e comemoram a conclusão da mais difícil das etapas da regata volta ao mundo pelo Troféu Volvo.

De repente um enorme iceberg faz acordar a tripulação. Um perigo iminente, agravado por uma tempestade. Hora de mudar o curso, estabilizar os nervos e retomar a rota. Quando tudo parece superado, as variações magnéticas colocam os instrumentos à prova. Respiração acelerada, frio de 10 a 15 graus negativos, o velho e bom binóculo entra em cena. A bússola, claro, também não falta. O comandante tranqüiliza seus homens ou mulheres – um dos veleiros tem tripulação feminina –, enquanto a tecnologia – computadores de bordo, etc. – resolve os problemas e coloca o barco novamente no rumo certo.

São situações como estas que fazem da Whitbread a maior aventura do planeta. Quando surgiu, em

1973, atravessar os mares de continente em continente, parecia ser missão exclusiva dos descobridores e suas naus. Hoje, a vela oceânica está deixando de ser um esporte para poucos. Pode-se dizer sem medo de errar, é uma das competições esportivas mais disputadas do mundo, reconhecida como a fórmula 1 dos mares.

E o sucesso da regata, nos últimos anos, vem crescendo em ritmo acelerado. A fórmula desse sucesso é uma mistura de tecnologia, competitividade, segurança e, principalmente, vontade do homem em superar os próprios limites. Exatamente os mesmos princípios empregados todos os dias pela Volvo, que decidiu patrocinar esta aventura. A partir da edição 1997/ 1998 as equipes correm,



ou melhor, velejam atrás do Troféu Volvo.

A largada foi em Southampton, Sul da Inglaterra, no último dia 21 de setembro. Os barcos já passaram pela África do Sul, Austrália, Nova Zelândia e, no final de janeiro, partiram em direção a São Sebastião, percorrendo a mais longa etapa da regata. Também foi a mais difícil. No caminho, o Cabo Horn, o frio de até 10 graus negativos, as ondas gigantes, as tempestades e, claro, o perigo dos icebergs. Nada diminuiu a bravura dos velejadores. Na noite do dia 23 de fevereiro, a tripulação do EF Language, comandada pelo experiente Paul Cayard, cruzou a linha de chegada.

Somente três dias após, chegava o segundo colocado, Brunel Sunergy



e o terceiro, Swedish Match. Não por acaso o EF Language lidera a competição e tem praticamente certa a conquista da regata. “Ainda temos muito que batalhar”, garante Cayard, um capitão, simpático e muito profissional. No estande da Volvo, dois dias após a vitória da quinta perna, contou para uma platéia de jornalistas, empresários e pessoal da Volvo suas muitas aventuras pelos mares do planeta. Depois, a bordo de um Volvo V70, viajou para São Paulo, pegou o primeiro avião de volta para casa – São Francisco, EUA – para se preparar para a próxima etapa, que saiu do Brasil no dia 14 de março com destino a Fort Lauderdale, nos Estados Unidos. ◆



Volvo Penta “na ativa”: segurança e eficiência

Equipadas com motores Volvo Penta, embarcações leves e de extrema velocidade estão sendo cada vez mais empregadas na guarda costeira e no policiamento das vias fluviais brasileiras.

A alta confiabilidade e o excelente desempenho dos motores Volvo Penta têm sido fatores decisivos para que sejam escolhidos para operações militares de patrulhamento da costa brasileira e de vias fluviais, a exemplo do que acontece em países como o Japão, Holanda e Itália, entre outros.

A Marinha do Brasil vem desenvolvendo uma eficiente política de reaparelhamento naval. Com seus quase 9 mil quilômetros de costa e dimensões continentais, o Brasil prepara-se para ingressar na modernidade do terceiro milênio com embarcações compatíveis com suas necessidades de segurança e sem deixar nada a dever a países do Primeiro Mundo.

Para se ter uma idéia dessa evolução,

basta observar que a Marinha incorporou, nos últimos anos, 11 navios que elevaram seu patrimônio em R\$ 1 bilhão e, atualmente, estão em construção 24 lanchas, dois submarinos, dois navios – patrulha e uma corveta. As licitações em andamento – da ordem de R\$ 150 milhões – prevêem a construção de 12 navios de 1.800 toneladas dotados de helicóptero e há projeto para se encomendar aos estaleiros nacionais outros 17 navios de transporte que, em tempos de paz, serão operados por armadores privados na cabotagem, o que criará oportunidades de negócios acima de R\$ 350 milhões.

Nesse contexto, a utilização de motores Volvo Penta em lanchas de patrulhamento ocorre não apenas por se tratar de uma ten-

dência mundial, mas pela absoluta liderança tecnológica da marca nesse segmento de mercado, onde a segurança e a qualidade são imprescindíveis. Não é por acaso, portanto, que os estaleiros vencedores das licitações para construção das lanchas LAEP – Lanchas de Apoio ao Ensino e Patrulha – para a Marinha preferem equipar tais embarcações com Volvo Penta.

O Estaleiro Itajai – EISA – de Itajai-SC, pertencente ao grupo Metalnave, é um dos envolvidos na construção e lançamento dessas modernas embarcações. Está fornecendo 22 lanchas para o 5º distrito Naval (PR, SC e RS), sendo quatro de 11 metros – as LAEP 11 – com dois motores cada e outras 18 de oito metros – LAEP 8 – com um motor



Aicléides Murnhoz

Motores Volvo Penta: 34 nós de velocidade

Aicléides Murnhoz

tar equipadas com motores Volvo Penta: o estaleiro ERIN, em Manaus-AM, tem feito muitas lanchas patrulha para a Marinha e para o Exército, além de outras lanchas utilitárias (postos de saúde flutuantes, ônibus aquáticos, etc.) equipados com um ou dois motores KAD42. Recentemente, o ERIN recebeu a encomenda de 27 lanchas para o 4º Distrito Naval, sendo quatro LAEP 11 com dois motores KAD43 cada e 23 LAEP 8, com um motor cada.

Obedecendo às mais modernas concepções de *coast-guarding*, as novas lanchas LAEP apresentam excelente manobrabilidade, destacando-se, entre outros itens, o sistema de hélices contra-rotantes Duoprop da Volvo Penta. São capazes de operar em águas pouco profundas e desenvolvem uma velocidade de até 34 nós, permitindo ampla cobertura do espaço naval pelos mais baixos custos operacionais. Nas provas de mar já realizadas, elas chegaram a atingir 40 nós, segundo o informativo "No Mar", da Marinha Brasileira, ao divulgar o recebimento das cinco primeiras unidades fabricadas pelo EISA.

Estas lanchas de apoio ao ensino e ao policiamento naval podem, inclusive, receber equipamento bélico como metralhadoras, tornando-se também armas ágeis e eficazes no combate, por exemplo, ao tráfico de drogas.

cada. São, ao todo, 28 motores "militares" só neste estaleiro.

O Estaleiro Wilson & Sons, de Santos-SP, acaba de vencer uma concorrência para fornecer duas lanchas LAEP 11 com dois motores KAD43 cada, para o 8º Distrito Naval, em São Paulo.

Também na Região Norte vem crescendo a utilização de embarcações de uso mili-

Em Veneza, Volvo Penta "va muito bene!". Também na Itália, os "carabinieri", de Veneza, preferem os motores Volvo Penta para cumprir sua missão de patrulhar as águas daquela milenar e apaixonante cidade. Em uma de suas últimas viagens ao exterior, o Diretor da Volvo Penta do Brasil, Eli Werneck, não resistiu aos encantos da "Rainha do Adriático", por onde decidiu passar e conhecer um pouco mais que as românticas gôndolas utilizadas para passeios de casais enamorados. Confira, a seguir, as impressões de Eli sobre as embarcações daquela cidade.

"As tradicionais gôndolas são hoje utilizadas apenas para românticos passeios turísticos. Veneza é uma ilha, ligada ao continente apenas por uma extensa ponte que permite o acesso à cidade por trem ou até mesmo por automóvel. A partir daí as pessoas têm que se valer dos ônibus, embarcações coletivas chamadas de "vaporetos", que interligam todos os pontos da ilha central e as demais localidades da laguna, e os taxis, chamados "moscovi", que fazem percursos determinados pelos usuários e têm capacidade para até dez pessoas.

Para o transporte de cargas existe toda uma frota de embarcações mais pesadas, mas suficientemente baixas para passar sob todas as pontes, que faz a distribuição a todos os pontos comerciais da ilha.

Todo esse tráfego é controlado por rádio-patrulhas, onde os elegantes "carabinieri" pilotam lanchas militares em fibra de vidro, com comprimento de 7 a 8 metros que, nos trechos de laguna em que se permite velocidade livre, atingem mais de 30 nós.

Dos 40 taxis que pude contar, observei que 33 eram equipados com rabeta Volvo Penta. Todas as seis lanchas "carabinieri" que vi utilizavam motorização Volvo Penta. Não foi de estranhar, portanto, que dos quatro taxis que utilizei durante minha estada, três eram equipados com o Volvo Penta KAD42/DP.

Um dos taxistas, cuja embarcação era propelida por um KAD42/DP e indicava 3150 horas de trabalho, mostrou-me, com ares de orgulho o adesivo "Powered by Volvo Penta" e exclamou "Volvo Penta va molto bene!". Outro, cujo motor já passava das 8 mil horas e sem nenhum sinal de fumaça, disse que não pensava em reformá-lo tão cedo e que "os Volvo Penta são os preferidos por serem os mais econômicos e duráveis", além de tornarem as lanchas mais fáceis de manobrar nos pequenos canais, devido ao sistema Duoprop de hélices contra-rotantes. Explicou-me que outra vantagem do Duoprop é que as embarcações com esse sistema vibram menos, proporcionando maior conforto aos passageiros." ◆



Eli Werneck

Em Veneza, na Itália, os motores Volvo Penta são os preferidos dos "taxis" e também dos "carabinieri", a polícia local

Recorde nas exportações

Com 1124 veículos comercializados – principalmente para países da América do Sul – a Volvo dobra o volume de exportação em 1997, estabelecendo um novo recorde de vendas no mercado externo.

O recorde anterior, de 1078 veículos exportados em 1989, foi superado no ano passado graças ao incremento dos negócios com caminhões, da ordem de 135%, e com ônibus, de 95%. Ao todo, foram exportados 565 caminhões e 559 ônibus, em 1997. No ano anterior a empresa havia exportado 241 caminhões e 286 ônibus.

O aumento de 100% nas vendas de caminhões para a Argentina e os novos negócios de ônibus com países da América Central, Chile e Venezuela foram os principais responsáveis pelo sucesso da empresa no mercado externo durante o ano que passou, segundo o gerente de Exportação da Volvo do Brasil, Ayrton Amaral.

Volvo/Renka



Argentina: vendas dobraram. “A recuperação da economia argentina repercutiu positivamente no mercado de caminhões: aumentamos de 200, em 1996, para 400 caminhões vendidos naquele país em 97, com uma participação de mercado ao redor de 15% – muito boa, principalmente se considerarmos que estamos presentes naquele mercado há pouco mais de cinco anos e concorrendo com três marcas que possuem fábricas naquele país”, observa Ayrton Amaral. O crescimento da participação da Volvo naquele mercado é decorrente do “excelente trabalho desenvolvido pela Renka – importador local – notadamente na área de Pós-Venda”, segundo o executivo, “além, naturalmente, da qualidade e moderna tecnologia dos nossos produtos”.

A empresa também vendeu 40 caminhões para o Uruguai, 40 para o Paraguai e menor número para outros países, por intermédio de construtoras como a Norberto Odebrecht e Andrade Gutierrez, que utilizam caminhões Volvo em obras contratadas no exterior.

No mercado de ônibus, os principais compradores foram o Chile, com 170 unidades – a maior parte urbanos, para a cidade de Santiago – a Venezuela, com outras 170 unidades, Cuba, com 70, e Guatemala, com 50 unidades. Peru, Uruguai e Paraguai também compraram os ônibus da marca em menores quantidades e, fora do continente americano, destaca-se a Nigéria, com 40 ônibus adquiridos.

Ao todo, as exportações da Volvo em 1997 somaram 90 milhões de dólares, sendo a maior parte desse valor correspondente a vendas de veículos, e 8,7 milhões de dólares em peças de reposição. ◆

Embarque de ônibus para Cuba, no porto de Paranaguá: 60 Volvo B12B com carrocerias de luxo, para incrementar o turismo na ilha de Fidel



Alcides Mumbroz

Pós-Venda aprimora estratégia

Os “Seminários de Repuestos” (foto abaixo) realizados em novembro e dezembro de 1997, reuniram representantes de pós-venda dos importadores Volvo na Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile, para desenvolver uma estratégia ainda melhor de planejamento das ações para cada mercado. Com duração de três dias na Argentina, e mais três no Chile, reuniu profissionais de todos os postos de atendimento, tendo como temas o novo FH12 380, gestão de negócios de reposição e marketing.



Guatemala e Cuba: Volvo é modernidade

Na Guatemala, como em Cuba, a introdução de ônibus Volvo é sinônimo de modernização da infra-estrutura de transportes. No primeiro caso, busca-se uma solução eficiente para o transporte urbano da cidade da Guatemala, inspirada no sucesso do modelo curitibano. Já em Cuba, é o turismo que impulsiona a renovação da frota de empresas que respondem pelo transporte das mais de 1,2 milhão de pessoas que anualmente visitam a ilha de Fidel Castro.

A Fuertequipo, importador Volvo para a Guatemala, contratou técnicos e universitários que, com apoio da Volvo do Brasil, desenvolveram uma proposta de transporte urbano inspirada no sistema de ônibus expressos de Curitiba, onde veículos articulados e biarticulados de grande capacidade formam corredores troncais que cruzam a cidade em vários sentidos, apoiados por “alimentadores” que fazem conexões para pontos intermediários.

Os primeiros 50 articulados Volvo constituirão a fase “embrionária” do que deverá ser um complexo sistema: um corredor estrutural básico, de formato retangular, cruzando a cidade, com dois grandes terminais nos extremos e estações intermediárias em todo o sistema. “A prefeitura da Guatemala acabou adotando um sistema híbrido, mas que terá o mesmo princípio adotado em Curitiba, transportando 1,5 milhão de passageiros por dia”, segundo Ricardo Benington, da Fuertequipo.

Já em Cuba são duas empresas – a Transtur e a Vera Cuba – que decidiram investir no que há de melhor em termos de ônibus de turismo, ou seja, os Volvo B12B com carrocerias Marcopolo versão turismo de luxo: 60 unidades dos novos ônibus com 400 cv de potência, suspensão a ar, freios ABS e câmbio eletronicamente assistido passarão a integrar a frota das empresas que são as principais operadoras de transporte de turismo naquela ilha.

A Transtur comprou 35 ônibus e a Vera Cuba outros 25, além de dois caminhões NL10 310 cada, em uma operação que totalizou 10 milhões de dólares, entre os chassis, produzidos pela Volvo do Brasil, em Curitiba-PR, e as carrocerias fabricadas pela Marcopolo, de Caxias do Sul-RS.

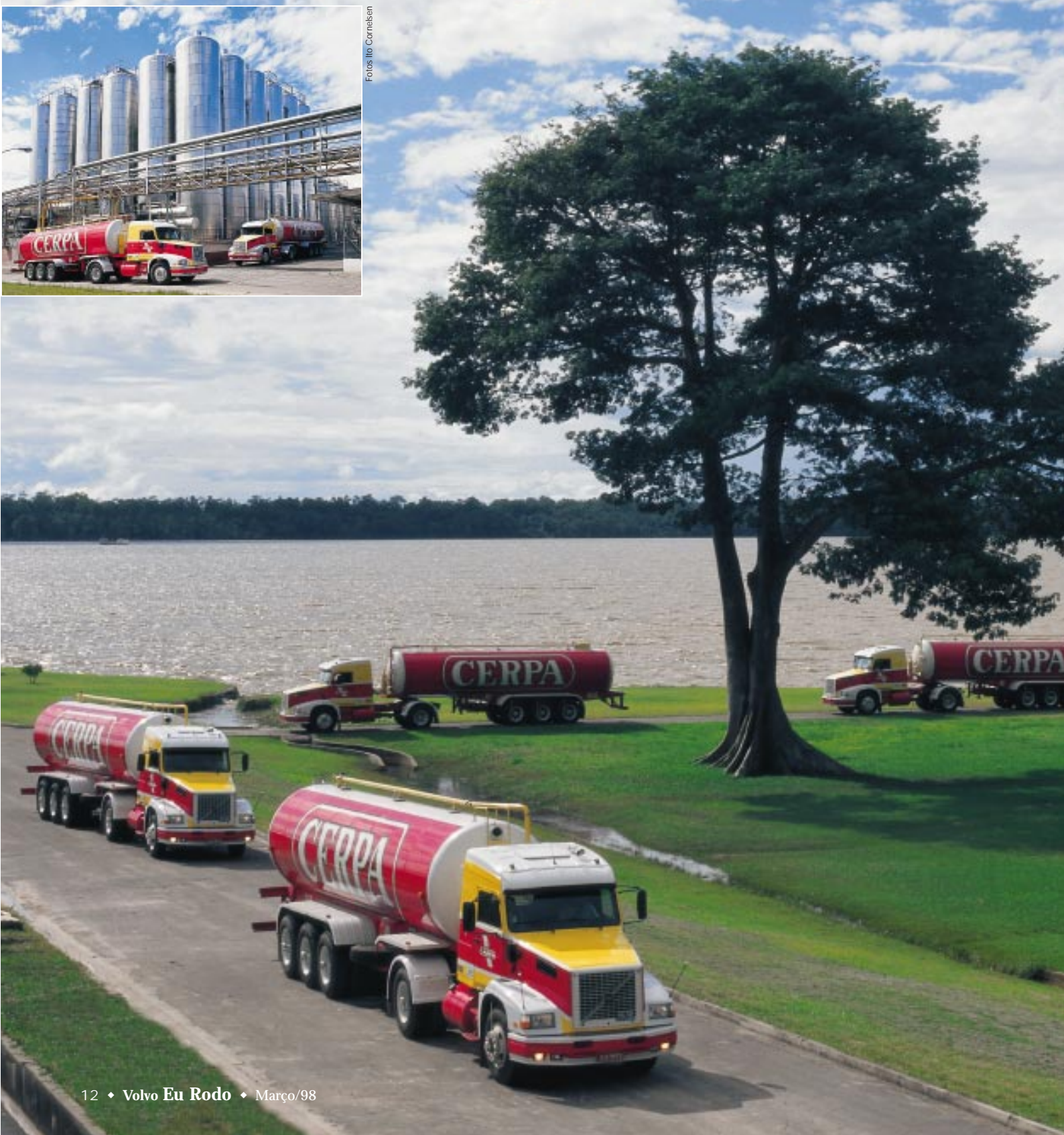
Volvo/Renka

Prost!

Quem não gosta de degustar uma boa cerveja? Mas a qualidade desta bebida depende de vários fatores, da produção ao transporte, até chegar às prateleiras dos supermercados ou aos copos dos consumidores.



Fotos: Ito Cornelisen



Ah, aquela cervejinha nossa de cada dia... na praia, durante os fins-de-semana, ou no *happy-hour* na cidade. Gelada, para aplacar a ira do calor provocado por "El Niño" ou, simplesmente a 8 graus, a temperatura recomendada por quem entende do assunto...

Os paulistas preferem uma marca, os cariocas garantem que a outra é melhor e, no Sul há controvérsias, depende da qualidade da água do lugar onde são fabricadas. Seja como for, em qualquer parte do país, os apreciadores de uma boa cerveja concordam: a Cerpa é realmente diferente e muito boa. Até mesmo quem não toma bebida alcoólica conhece esta marca – é uma das poucas que produz cerveja sem álcool – aquela latinha verde com a marca "Cerpa". E qual é o segredo?

A história da marca já tem 30 anos, quando surgiu a Cervejaria Paraense S.A.. Mas, arrancar do seo Félix, o cervejeiro-mestre daquela fábrica de Belém, os segredos da composição da bebida dourada é realmente uma tarefa impossível. Ele convida o repórter a degustar o produto, orgulhoso e, com olhar maroto, lança a provocação: "Você já tomou cerveja melhor?"

"Não adianta. Poderia ficar ali durante horas e o máximo que conseguiria seria sair embriagado", conta o repórter-fotográfico Ito Cornelisen, que visitou a fábrica da Cerpa com a missão de fotografar os produtos Volvo usados no transporte da bebida que, após viajar mais de 3.000 km, chega ao Sul com qualidade e preços competitivos o suficiente para contar, hoje, com um verdadeiro fã-clube de apreciadores da marca.

"Nosso maior segredo é que somos pequenos perto das outras marcas do mercado e, por isso, podemos controlar melhor a produção e assim oferecer aos consumidores um produto melhor elabora-



do" conta Félix. Não que as concorrentes sejam pouco elaboradas. "Independente de números de mercado, são a preferência nacional... E, de fato são, afinal a cerveja brasileira, de um modo geral, é apontada como uma das melhores do mundo". Ponto para todas as outras marcas.

O único detalhe que o experiente cervejeiro alemão Félix revela, após 12 anos de Brasil – sempre na Cerpa – é que as principais matérias-primas, ou seja, o malte e o lúpulo, vêm diretamente da Alemanha. Formado em Munique, Félix assegura que também é importante escolher bem os outros insumos, como a água e o arroz, por exemplo.

Orgulho dos paraenses a Cerpa é uma fábrica "pequena", que produz 120 milhões de litros por ano. Dessa produção, 85% são consumidos nos estados do Norte/Nordeste, como o próprio Pará, Amazonas, Amapá, Roraima, etc. Outros 15% destinam-se aos estados do Sul e Sudeste.

O Transporte. Outra pergunta que intriga os consumidores é: como pode uma cerveja, após viajar 3.000 km ou mais, manter sua qualidade? É nessa etapa de nossa história que entram os produtos Volvo.

Atualmente esse transporte é feito por 33 caminhões, 27 dos quais Volvo (15 EDC). Mas o gerente de manutenção e transporte, Carlos Molon, espera poder brevemente padronizar a frota com a marca, de acordo com compras já programadas pela empresa.

É ele, Carlos Molon, que revela outro segredo da qualidade Cerpa: o produto é transportado "a granel", ou seja, em volumes, em tanques de 25 mil litros cada, até o interior de São Paulo, onde é envasado em Jaguariúna, para posterior distribuição ao mercado da região. Mas os cuidados não param aí: tratam-se de tanques especiais, tracionados por veículos de alta confiabilidade, em que são carregados à temperatura de

2º C negativos, em Belém, para chegar ao destino à temperatura de "no máximo" zero grau Cº.

"A resistência e confiabilidade dos caminhões é fundamental. Afinal, conhecemos as diferenças de qualidade das estradas brasileiras", lembra Carlos Molon. A logística do transporte é igualmente cuidadosa, obedecendo um calendário semanal de expedição em que, de sexta-feira a segunda-feira, um comboio de quatro caminhões parte diariamente levando cerveja e voltando com arroz.

Assim, durante esses dias, há sempre 16 caminhões "descendo" de Belém para São Paulo, com cerveja, e outros 16 "subindo" com arroz. Com a compra programada de cinco novas unidades Volvo, até o final do semestre, Molon terá sua frota padronizada com a marca, o que "vai simplificar o trabalho de manutenção em nossa oficina própria e também nos concessionários. Somos atendidos pela Esvéria, em Belém, e pelos demais concessionários da marca, no trajeto da viagem", informa, satisfeito com a qualidade dos serviços da rede Volvo. Outro motivo para optar pela padronização com Volvo: "Nesse tipo de viagem, que soma mais de 6 mil km até o retorno, os Volvo provaram que são melhores e não dão problema nenhum", completa Carlos Molon. ♦



Carlos Molon: logística cuidadosa, para manter a qualidade da cerveja durante o transporte



O mestre cervejeiro Félix e Ana Cláudia, a primeira técnica cervejeira do país:

"Nosso maior segredo é que somos pequenos e podemos controlar melhor a qualidade".

Vida de caminhoneiro: uma batalha a cada curva

“Minha vida é andar por esse país para ver se um dia descanso feliz Guardando as recordações, das terras onde passei Sol e chuva, terra e mar...”

Os versos da música do rei do baião, Luiz Gonzaga, pulsam nas veias de cada caminhoneiro e contam histórias que se repetem a cada curva, a cada reta das maltratadas estradas do Brasil. Não são história de pescador, embora muitos digam que caminhoneiro e pescador têm muitas coisas em comum. A grande verdade é que todo caminhoneiro é um pescador de emoção e aventura.

É como nos versos do rei do baião, nossa viagem começa nesta edição e promete continuar com muitos relatos sinceros e verdadeiros do que é a vida de caminhoneiro. Uma profissão até certo ponto esquecida, porém honrada por aqueles que enfrentam os desafios da estrada atrás de um volante de caminhão. Desafios de um Brasil diferente, do Sul ao Norte, passando pela seca nordestina, cortando as cheias do Pantanal e desnudando culturas de um país ainda pouco conhecido.

Os senhores José Mendes e Sebastião Merlo são gaúchos como boa parte destes profissionais, mas são catarinenses por moradia e cidadãos do Brasil por milhares de quilômetros. Sim, vamos chamá-los de senhores. Isso porque já passaram dos 30 anos de boléia e porque já

são avós. Já poderiam estar aposentados mas, como diz o Sr. Merlo: “fiquei uns seis meses em casa com a patroa, mas comecei a ter problemas de saúde. Meu médico disse que eu não tinha nada”. A patroa logo descobriu o motivo: “vê se arruma um frete!”, diagnosticou.

Conseguí uma viagem com um amigo. Logo nos primeiros quilômetros melhorei. Isso foi há dois anos e o Sr. Merlo, mesmo com seus 61 anos, não tem mais data marcada para parar. “Vou continuar na estrada por muito tempo ainda”, revela. Seu companheiro, Sr. José Mendes, mais jovem, mas com 37 anos de estrada tem a mesma opinião. “Vou continuar até o fim da vida. Mas isso vai demorar muito”, atesta. Com excelente saúde, como faz questão de lembrar, ele nunca teve um acidente de trânsito. “Enquanto minha vista estiver boa vou estar atrás de um volante”, confessa.

Os dois trabalham e viajam juntos, cada um com seu “bruto”. Foi numa destas viagens deles que Eu Rodo os encontrou para uma conversa, enquanto esperavam para carregar no Porto de Paranaguá. Mais falador, Sr. José mostrou o orgulho que tem da profissão. “Não tem canto deste país que eu não passei. Da fronteira do Uruguai até



Fotos: Alcides Munhoz



Manaus. Meu caminhão já enfrentou todo tipo de estrada e de Balsa. Muitas vezes chega a passar 40 dias longe de casa.

Sebastião vai na mesma “estrada”. Já andou por muitos lugares, conheceu muita gente, muitas culturas diferentes. “Com tanta diversidade e riqueza, o Brasil já poderia estar entre os melhores países do mundo”, revela o sonhador caminhoneiro, que acompanhou na boléia do caminhão as transformações do país.

Sua maior preocupação é o social. “Acho que podemos ter um país mais justo”, defende ele, que ao longo dos anos ajudou muita gente estrada a fora.

“Foi a bordo de um caminhão que conheci realmente o país”, revela José Mendes, que gostaria de terminar sua carreira convivendo com estradas melhores, mais seguras. Ele acredita que o Novo Código de Trânsito vai ajudar a tornar as estradas menos violentas e mais humanas. “Espero também, em breve, ter um reconhecimento maior da minha profissão, afinal nós - caminhoneiros - transportamos as riquezas deste país. Temos uma grande responsabilidade e, mesmo nos momentos críticos da economia, nunca paramos”, completa.

Quando o assunto é o “bruto”, a



Silvio aurichio

Sr. José:

“minha maior preocupação é com estradas melhores e mais seguras”

conversa toma outros rumos. O Sr. José, que já experimentou vários modelos, prefere não comentar qual o melhor. Mas não nega que seu sonho é pilotar um Volvo FH12. O Sr. Merlo também já dirigiu caminhões de todas as marcas. Sua última experiência foi com um Volvo EDC 360. Não poupa elogios. “É um super caminhão, parece um automóvel de luxo. Não tem concorrentes”.

Outro caminhoneiro, Jairo Paulin Silva, 45 anos, também já passou boa parte da vida rodando por este país na boléia de um caminhão. Encontramo-lo numa viagem à Vila Velha, no Paraná. Na mesma linha dos seus dois colegas gaúchos, este paraibano que mora em São Paulo, mesmo depois de 20 anos de estrada, continua aprendendo sobre o Brasil. Sobre a cultura e crescimento de cada lugar. Ele também se prepara para a evolução da profissão. “Tudo está mudando muito rapidamente. Os caminhões estão mais avançados e melhores. E nós precisamos estar atualizados”, defende. “Mesmo para quem está há mais tempo na boléia, nunca é tarde para aprender. Para quem atua num mercado como São Paulo, onde a competitividade da profissão é bastante grande, estar preparado é um quesito básico”, aconselha. ◆



Silvio aurichio

Sr. Sebastião:

“O EDC 360 é um super caminhão, parece um automóvel importado de luxo. Não tem concorrentes”



Tecnologia voltada para o homem

Mostrando sua "tecnologia voltada para o homem", a VCE apresenta os melhores equipamentos para uso florestal, no III Simpósio sobre Colheita e Transporte Florestal, realizado em dezembro, em Vitória-ES.

Confiante no crescimento e modernização do segmento florestal brasileiro, a VCE – Volvo Equipamentos de Construção mostrou o que há de mais moderno em termos de tecnologia para este mercado, durante o II Simpósio sobre Colheita e Transporte Florestal, realizado em Vitória-ES, de 8 a 12 de dezembro passado.

Combinando tecnologia e versatilidade, despertou a atenção do grande número de visitantes que participou do evento com produtos que deram um verdadeiro show de alta capacidade, resistência e produtividade. Superou as expectativas dos empresários do setor, com inúmeros negócios iniciados durante o evento.

Entre os destaques, a Carregadeira L180C High Lift es-

banjou notoriedade, com sua alta produtividade para pátios de armazenagem. Com capacidade de até 8,5 toneladas de carga, a 5,5 metros de alcance vertical e 4 metros de alcance frontal, mostrou ser a máquina ideal para o manuseio de toras e troncos e a mais potente já produzida pela VCE.

Outros modelos de Carregadeiras Volvo, como a L70C e L90C também estiveram presentes. Com um excelente conjunto de características como dirigibilidade, torque excepcional, ação de braços paralelos de suspensão e longo alcance, elas garantem ciclos de trabalhos mais curtos ao descarregar troncos, empilhar toras e alimentar serras. Também chamou atenção sua capacidade de trocar rapida-



O caminhão articulado A25 e as carregadeiras Volvo são concebidas para operar com elevada performance, oferecendo qualidade de vida para seus operadores



fotos VCE

Crescimento na América do Sul

A VCE – Volvo Equipamentos de Construção prevê um crescimento de 40% nas vendas de peças de reposição, em função de ter assumido a responsabilidade sobre o mercado sul-americano. Com planos otimistas, a VCE brasileira busca estreitar o relacionamento com os clientes da VCE Construction Equipment South America, tendo em vista a facilidade de comunicação proporcionada pelo seu posicionamento geográfico. “O objetivo para este mercado é desenvolver planos, acompanhar e avaliar os resultados de perto”, revela Samuel de Albuquerque Jr., especialista em comercialização e desenvolvimento da rede de revendedores.

mente de implementos, o que resulta em maior produtividade e com utilização de menos máquinas, ou seja, o mesmo equipamento que possibilita a armazenagem ou o carregamento de navios com o produto acabado – papel e polpa, rolos de papel, toras picadas ou serradas – pode ser utilizado para manusear subprodutos como lascas de madeira ou outras funções.

Até mesmo entre os leigos é praticamente impossível evitar a curiosidade sobre o caminhão articulado A25C TH – Timber Hauler, que surpreendeu os participantes do evento pela sua flexibilidade e alta produtividade entre o reflorestamento e o pátio de armazenagem. Desta vez a VCE elaborou uma combinação exclusiva de alta capacidade de carregamento e velocidade, o que permite baixa pressão sobre o solo e proporciona ciclos de trabalho curtos com grandes cargas. Uma característica que merece ser ressaltada neste equipamento é sua capacidade de manter alta velocidade em terrenos acidentados, o que reduz a necessidade de elevados custos com manutenção de estradas.

Outro equipamento apresentado ao mercado florestal foi a Escavadeira Hidráulica Volvo EC200, a mais adequada para atender este segmento, com alto nível de tecnologia. Possui harvester (de diversos modelos e diferentes fabrican-

tes), com elevada produtividade. A grande potência hidráulica e sua mobilidade sobre esteiras faz dessa máquina a mais adequada para o processamento de madeira e manipulação de toras.

Os resultados altamente positivos desses produtos já são comprovados, no Brasil, por empresas como a Aracruz Celulose, do Espírito Santo. Mas sua eficiência também fica evidente pela sua larga utilização em países como os Estados Unidos e Europa, especialmente na região escandinava, onde o setor florestal é altamente desenvolvido e requer produtos de tecnologia de ponta, alta disponibilidade e baixo custo operacional.

O presidente da VCE, Oswaldo Tuacek, observou que “sem dúvida, mostramos nossa força e competitividade em mais este evento especializado, apresentando equipamentos que traduzem seus valores essenciais: qualidade, segurança e cuidado com o meio ambiente, reunidos para oferecer o que chamamos de tecnologia voltada para o homem e disponibilizando produtos que atendam com precisão a todo o trabalho nas diversas atividades do ciclo florestal, seja com a Escavadeira Hidráulica Volvo, o Caminhão Articulado A25 TH (Timber Hauler), a Carregadeira L180C High Lift ou as Pás-Carregadeiras Volvo com seus diversos implementos”.



O estande da VCE foi a maior atração do Simpósio



Brasil já produz o melhor caminhão do mundo

Após construir em Curitiba a mais moderna fábrica de cabines para caminhões, a Volvo do Brasil inicia a produção local do FH12 380, um campeão mundial de vendas cuja superioridade tecnológica ainda está longe de ser superada.





Março de 1998: esta data entra para a história da indústria automotiva brasileira como o início da produção local do melhor e mais moderno caminhão do mundo, o FH12 380. Detentor de uma dezena de prêmios internacionais desde que foi lançado, em 1993, na Suécia, ele continua provando sua superioridade até mesmo sobre lançamentos mais recentes da concorrência. Com 100 mil unidades vendidas desde então – nunca se vendeu tanto um caminhão em tão curto espaço de tempo – ele é o campeão de vendas da Volvo Truck Corporation.

No Brasil mais de mil unidades já foram vendidas desde que começou a ser importado, logo após seu lançamento mundial em 1994. Alguns já superaram a marca de 1 milhão de quilômetros e com elevadas performances.

O nível de satisfação dos clientes

e a crescente demanda levaram a Volvo do Brasil a realizar investimentos em sua fábrica, num programa de modernização que, além da construção da nova fábrica de cabines, realizará uma verdadeira revolução no sistema de produção da unidade brasileira da VTC. “A ampliação da fábrica do Paraná foi um desafio tão importante quanto a decisão de instalar a fábrica, há 20 anos”, segundo o ex-presidente da empresa, Carl Lindeström. Com a nacionalização do FH12 380, a Volvo está fazendo investimentos também na ampliação e modernização da sua fábrica de motores. Afinal, trata-se do primeiro caminhão pesado a diesel do mundo com injeção eletrônica de combustível.

A nova fábrica. Resultado de investimentos de 50 milhões de dólares – de um programa total de

US\$ 400 milhões – a nova fábrica de cabines de Curitiba é a terceira unidade mundial de produção de cabines do FH12 em todo o mundo. Com 16 mil metros quadrados de área construída e a mesma tecnologia empregada nas unidades da Suécia e Estados Unidos, destina-se a atender aos mercados brasileiro e dos demais países da América do Sul.

Com equipamentos sofisticados e um total de oito robôs, a nova fábrica incorpora conceitos ambientais arrojados, sendo projetada para usar, no futuro, tintas à base de água (livre dos solventes tóxicos) na pintura de seus componentes. Começou a operar produzindo as cabines para os FH12 em suas três versões básicas: a L1H1 (cabine curta – sem cama), a L2H1 (cabine-leito – com uma cama) e a L2H2 (cabine-leito com sobre-teto e com beliche), sendo a última mais conhecida e pertencente ao modelo



Michelon recebe do presidente da Volvo, Ulf Selvin, o primeiro FH brasileiro

Michelon compra o primeiro

A empresa Rodoviário Michelin, de São Marcos-RS, comprou a primeira unidade do FH12 380 produzida no Brasil. Vendido pela Lapônia Veículos, o primeiro "FH brasileiro" deverá se juntar aos cerca de 60 outros FH12 da empresa, que possui a maior frota de FH12 em todo o Brasil. Com aproximadamente 600 caminhões pesados – 70% dos quais da marca Volvo – a Michelin usa predominantemente baús frigoríficos para transportar alimentos e outros produtos por todo o Brasil e países da América do Sul. Além do Cone Sul, roda também pela Bolívia, Venezuela e Peru, transportando cerca de 70 mil toneladas por mês.

"Globetrotter", campeão de vendas entre os FH.

Os novos caminhões. A versão do FH12 que começou a ser produzida no Brasil neste mês de março. Tem como principal novidade o novo motor D12A Top Gun, mais econômico e com torque 9% superior. O motor ganhou também um novo anel de óleo, de reduzido atrito, um novo turbocompressor, novo ventilador do motor, novo comando de válvulas e nova programação do gerenciador eletrônico. Todas essas inovações resultam em mais torque, permitindo menor número de trocas de marchas durante a operação, melhor desempenho e menor consumo de combustível.

A cabine – que já é a maior do mercado, com 1,93 de altura interna – ganhou ainda mais espaço interno. Seu piso ficou praticamente plano, permitindo mais comodidade pois o motorista pode ficar em pé em qualquer local interno. Isto facilita a movimentação do motorista.

O painel de instrumentos, que já era completo, está ainda mais ergonômico e com novos acessórios que tornam a condução mais fácil e segura. O motorista conta agora com uma prancheta colocada sob o painel, que pode ser fixada ao volante, servindo de base para qualquer tipo de anotação. Também conta com um suporte para a colocação de copos e garrafas, localizado ao alcance do braço direito. O painel terá ainda um novo porta-objetos, localizado atrás da alavanca de câmbio e sob o painel.

Para maior segurança, a Volvo

oferece, opcionalmente, o airbag; um sistema especialmente desenvolvido para caminhões.

O ambiente de dormir ficou ainda mais cômodo e confortável: o painel de controle localizado na parede traseira da cabine foi reposicionado para o lado da janela lateral traseira do lado do passageiro, outra novidade do FH brasileiro. O painel conta com

relógio, alarme, interruptor de luz interna, luz do ambiente da cama, saída elétrica, tecla para ligar e desligar o rádio e espaço para instalação de outros equipamentos. Ainda no compartimento sob

a cama, o motorista terá lugar para guardar seus objetos pessoais, espaço para bagagem e ferramentas.

O novo banco do acompanhante, além de ser muito confortável, conta com um novo sistema de trilhos para seu deslocamento. Quando o motorista estiver sozinho e com o veículo estacionado, pode deslocar o banco do acompanhante para junto do painel e mantê-lo travado, conseguindo mais uma área útil para suas atividades. Enfim, mudanças que chegam para tornar



o veículo ainda mais seguro, econômico e confortável, o que se traduz em maior produtividade e maior lucratividade ao transportador.

Melhor Pós-venda do mercado. A Volvo possui, de longe, a melhor Pós-venda do mercado. Os mecânicos da rede Volvo foram capacitados em eletrônica



Sistema no painel avisa o motorista sobre o uso do cinto de segurança e também do airbag

veicular, tornando-se verdadeiros mecatrônicos. Amplo estoque de peças de reposição, em qualquer ponto do país, garante manutenção preventiva e corretiva sob quaisquer situações. O **Voar** - Volvo Atendimento Rápido - para veículos parados em estradas é o mais antigo e o melhor serviço de atendimento de emergência do país, funcionando 24 horas por dia, 365 dias por ano. O **Velox** - Atendimento de Peças de Emergência - coloca peças em qualquer concessionário Volvo num prazo médio de 24 horas, funcionando também 24 horas por dia, durante todo o ano. As **Unidades à Base de Troca** - peças remanufaturadas com garantia Volvo - permitem reparos mais rápidos e a menor custo. A linha de **Óleos Lubrificantes e Graxos Volvo** asseguram maior vida útil ao veículo e maiores períodos de troca. O **Contrato de Manutenção Volvo**, administrado pela própria fábrica, tem validade nacional e transforma os custos variáveis do veículo em custos fixos, pagos por quilômetros ou por mês. A **Garantia Volvo** é de 12 meses sem limite de quilometragem para o veículo e 24 meses ou 200 mil quilômetros, o que ocorrer primeiro, para componentes do trem-de-força. ◆

O melhor, na ponta do lápis

A superioridade do FH12 380 pode ser avaliada sob diversos aspectos como, por exemplo, o fato de continuar sendo preferido pelos clientes em países onde outros modelos, da concorrência, foram lançados depois dele sem, entretanto, conseguir atingir os mesmos níveis de performance, economia, conforto e segurança.

Algumas contas simples podem ajudar a entender a razão desta preferência. A começar pela velocidade média de 65 km/h, facilmente mantida pelo FH12. Os cinco quilômetros a mais de velocidade média obtidos com o desempenho deste veículo resultam em economia de aproximadamente R\$ 9.000,00 ao ano. Por ser um caminhão "eletrônico", seu sistema de *check control* permite diagnósticos mais rápidos, aumentando ainda mais a disponibilidade do produto. Para se ter uma idéia do que isto representa, o aumento de disponibilidade de um caminhão em 2% pode resultar em uma economia de R\$ 3.100,00 ao ano. O novo motor D12A, 5% mais econômico que seu concorrente, proporciona uma economia de R\$ 1.400,00 ao ano.

Às vezes o custo de alguns componentes é alvo de polêmica. Entretanto, o componente que tem um custo inicial maior pode resultar em mais economia, se considerarmos sua vida útil, resultado de um conjunto de fatores que engloba a qualidade do veículo.

Tome-se como exemplo o sistema de injeção de combustível do FH12, que tem apenas uma unidade injetora por cilindro, em vez de bomba injetora e bicos de injeção. Acompanhe na ponta do lápis: o conjunto de seis unidades injetoras pode ser trocado por R\$ 3.539,64 - incluindo-se aí o custo com peças e mão de obra. Como sua vida útil é de 450.000 km, o custo por quilômetro fica em R\$ 0,0085 por quilômetro rodado. Já o sistema antigo impõe trocas e regulagens de bomba e bicos injetores a cada 150.000 km, o que resulta, considerando peças e mão de obra, em um custo final de R\$ 0,0095 por quilômetro rodado. Em resumo, a manutenção do FH12 acaba ficando 10% mais barata.

Outro exemplo pode ser conferido nas lonas de freio da tração. No caso do FH12, elas devem ser trocadas a cada 300.000 km o que, considerando peças e mão de obra, sai por R\$ 676,12, resultando em um custo final de 0,00225 por quilômetro rodado. Por outro lado, caminhões convencionais devem ter suas lonas de tração trocadas a cada 75.000 km, ao custo de R\$ 267,81. Apesar de parecer mais barato, se considerarmos sua vida útil, o custo final por quilômetro rodado acaba ficando em R\$ 0,00357. Ou seja: aqui, mais uma vez, o FH12 ganha, provando ser 37% mais barato.





Um caminhão imbatível. Em todos os aspectos



Nilton Meira,
Diretor de Marketing Caminhões
da Volvo do Brasil

"FH12 380 é um caminhão sem concorrentes no mercado brasileiro. Essa posição não é por acaso, o FH é o primeiro caminhão pesado com injeção eletrônica do mundo e apresenta aspectos que o colocam muito à frente da concorrência em sua categoria"



A melhor cabine do mercado

A cabine do FH é a maior do mercado brasileiro. Apresenta o maior espaço para ficar em pé. Estamos falando de 1,93 m na região dos bancos, 1,76 m na região sobre o cofre. Assoalho praticamente plano, com degrau de apenas 17 centímetros. Além disso, o FH apresenta a maior área interna do mercado. E apresenta ainda o melhor espaço para bagagem.

O melhor espaço para dormir

O FH12, na versão Globetrotter, apresenta duas camas para dormir. A cama principal é a melhor do mercado: 2,00 m de comprimento por 0,70 m de largura constante ao longo de todo o comprimento. A cama secundária tem 1,90 m x 0,60

m. Esta segunda cama é semelhante à cama principal dos concorrentes.

A melhor ergonomia



O FH possui, neste aspecto, o melhor volante ajustável de todo o mercado brasileiro. Possui cinco posições, proporcionando total conforto ao motorista, adaptando-se ao físico de cada condutor. A altura do volante é ajustável, pode ser regu-

lada numa amplitude de 130 mm e sua inclinação em 20 graus. O volante também pode ser rebatido em direção ao pára-brisa, aumentando a área útil para o motorista. O banco é totalmente ajustável e com suspensão a ar. O maior espaço para pedais do mercado. Prancheta para anotações encaixável sobre o volante.

VEB - Volvo Engine Break. O melhor freio motor do mercado

O VEB é um freio motor completamente novo e patenteado pela Volvo. O efeito máximo de frenagem é de 326 cv ou 240 kW, o que reduz o desgaste de lonas de freio em pelo menos 25%. Este sistema sem equivalente proporciona maior segurança ao motorista, menor desgaste de lonas e tambores de freio e, por conseguinte, menor custo operacional.

Motor: o maior torque na sua categoria

Apresenta um desempenho sem igual, com baixo consumo de combustível e elevado desempenho. Tem o maior torque do mercado, 1850 Nm, na faixa entre 1100 e 1300 rpm. Graças





a este torque excepcional, o FH12 garante velocidade média de 65 km/h na maioria das aplicações rodoviárias dentro da faixa econômica do conta-giros. A eletrônica permite ao motor respostas rápidas, baixo consumo, piloto automático, proteção contra a má operação e diagnóstico de falhas eventuais.

Sistema de diagnóstico eletrônico Check Control

O motorista tem à sua disposição um completo sistema de monitoramento eletrônico do veículo. O botão de diagnóstico do módulo central do painel realiza um auto-teste de 12 funções distintas.

O botão de diagnóstico do motor "check engine" situado em local protegido, monitora 28 funções diferentes. Ao todo são 40 funções do veículo monitoradas eletronicamente pelo motorista.

Além disso, o painel central dispõe de conector de diagnóstico para o sistema de freios ABS e conector de diagnóstico para computador, garantindo rapidez e precisão do diagnóstico de falhas eventuais pelos técnicos dos concessionários. Tudo isso significa menor tempo de parada para manutenção, maior produtividade para o veículo e menor custo operacional.

Piloto automático

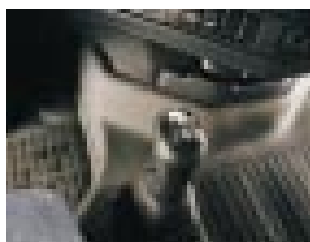
Como nos mais modernos automóveis, o FH possui um sistema de controle e manu-



tenção automática de sua velocidade de cruzeiro. O sistema permite ao motorista selecionar a velocidade em que deseja trafegar, de acordo com as suas condições de operação.

O piloto automático é desligado automaticamente sempre que o motorista aciona o freio de serviço, o freio da carreta ou a embreagem. Basta o motorista tocar a tecla "resume" (anexa à alavanca de setas) que a última programação do piloto automático será retomada.

Caixa de mudanças eixo traseiro



Resistência com facilidade de operação. Este é o segredo no FH12. São duas caixas disponíveis: ZT 1816 para os veículos 4x2 e SR 1900 para os 6x4. Ambas com 16 velocidades, tipo H sobreposto, garan-

tindo excelente escalonamento de marchas e engates suaves e precisos.

Os eixos traseiros foram projetados para qualquer tipo de aplicação. RAEV 91 de simples redução, para veículos 4x2 em aplicações rodoviárias e capacidade máxima de tração de 52 toneladas. CTN 372, com redução nos cubos, para veículos 6x4 em aplicações severas (canaveiro, mineração, madeira, carga indivisível) e capacidade máxima de tração de 100 toneladas. O bloqueio do diferencial é *standard*. Nos veículos 6x4, o bloqueio possui dois estágios: um para o bloqueio entre-rodas e outro para o bloqueio entre-eixos. A perfeita interação entre motor, caixa e eixo assegura excelente velocidade média, com economia de combustível.

Resistência à toda prova



O FH foi projetado, desde o início, para ser um caminhão global e atender às severas demandas de transporte dos cinco continentes. Antes de chegar ao mercado o FH foi exaustivamente testado e aprovado nas condições mais severas do planeta: do Círculo Polar Ártico aos desertos australianos. E hoje é usado em todas as aplicações, desde as rodoviárias às extra-pesadas como: mineração, cana-de-açúcar e madeira. O motor D12A 380 foi projetado para longa vida útil. A eletrônica protege o motor na partida a frio, limitando temporariamente as rotações até que o óleo tenha chegado a todos os pontos de

lubrificação. Mesmo que o motorista tente, não consegue elevar a rotação do motor acima das 1000 rpm enquanto o líquido de arrefecimento estiver abaixo de 40 graus centígrados. O motor também está protegido contra sobre-rotações. O sensor do turbo impede de atingir rotações demasiado elevadas em grandes altitudes, aumentando sua vida útil.

Segurança: um dos valores fundamentais da Volvo

A cabine do FH12, feita com aço de alta resistência e baixo peso, foi testada e aprovada de acordo com as mais exigentes normas mundiais de segurança. Os freios de serviço são do tipo "came em z" para maior eficiência e confiabilidade. O FH ainda pode ser especificado com freios ABS e airbag. O cinto de segurança é de três pontos. Uma luz de aviso no painel permanece acesa enquanto o motorista não utilizá-lo. A utilização conjunta do cinto de segurança e airbag pode reduzir em 70% os danos físicos ao motorista em caso de acidente.

Os espelhos retrovisores possuem desembaçadores. A visibilidade de todos os pontos da cabine é excepcional. Uma nova janela lateral traseira, do lado do passageiro, proporciona visibilidade adicional nas manobras à ré. O volante, pedais e áreas próximas aos joelhos foram projetados para absorver a energia de impactos eventuais, protegendo o motorista.

Um novo sistema anti-spray foi introduzido na região dos pára-barros, aumentando a segurança do motorista e demais usuários da via, quando em operação sob a chuva.

Faróis "luz do dia", tendência mundial de segurança veicular, são *standard* nos caminhões FH. ◆





Eles estão de volta

Pedro e Bino, quem diria, estão de volta. Eles mesmos: os célebres personagens vividos por Antonio Fagundes e Stênio Garcia, respectivamente, na série "Carga Pesada", há quase 20 anos, só poderiam voltar para as estradas a bordo do melhor caminhão do mundo, o FH12 380 produzido no Brasil.



Com eles, a Volvo do Brasil estréia na televisão brasileira, através de bem produzidos comerciais de 30 segundos veiculados durante o mês de março na TV Globo, em faixa de horário nobre, ou seja, no Fantástico e Jornal Nacional.

Ao chegar em uma típica cidade de interior com o imponente caminhão, despertam a atenção de toda a população. Quando param diante de uma igreja e descem do caminhão, são assediados pelos populares mas, surpresa: ninguém quer saber deles, e sim do caminhão. "É por causa de sua barriga", exclama um deles. "São seus cabelos brancos", retruca o outro, para em seguida concluir que é realmente o caminhão que chama a atenção de todos: "Só o melhor caminhão do mundo para nos fazer voltar para a estrada", revelam os personagens durante o comercial, criado pela Exclam Propaganda.

Caravana pelo país. Os personagens Pedro e Bino, inspirados no livro "Jorge, um brasileiro", de Oswaldo França Jr., estarão presentes em uma campanha publicitária que marca uma nova era na comunicação da Volvo. Na pele (e voz) de Antônio Fagundes e Stênio Garcia, serão vistos em outdoors e ouvidos em spots de rádio, sempre destacando que só voltaram devido ao "melhor caminhão do mundo".

A partir de março, estarão convidando caminhoneiros de todo o país para conhecer de perto e dirigir o novo FH12 brasileiro, que estará sendo apresentado em uma caravana pelos postos Texaco durante um ano. Os caminhoneiros que aceitarem o convite, além de ter o privilégio de dirigir o melhor caminhão do mundo, vão concorrer a um sorteio de nada menos que um FH12 380!

Com este convite irrecusável, a Volvo do Brasil espera atingir cerca de 40 mil caminhoneiros durante os próximos 12 meses, mostrando que, a partir de agora, o reinado das estradas brasileiras será, definitivamente, da marca Volvo. ◆



Colecionador de prêmios

Lançado em Gotemburgo em 1º de setembro de 1993, o FH12 teve mais de 10 mil unidades vendidas em pouco mais de seis meses. No ano seguinte, atingiu a marca de 20 mil unidades e, em setembro de 1997, fechou a marca dos 100 mil caminhões vendidos. Só estes números já constituem o melhor prêmio que um caminhão pesado pode obter – é o recorde de vendas da Volvo Truck Corporation.

Hoje os FH12 rodam em todos os mercados da Europa Ocidental, na maior parte dos mercados da Europa Oriental, em grande número de países da Ásia, América do Sul, África e Austrália. Mas, além desse sucesso de mercado, ele também se tornou um verdadeiro "coleccionador de prêmios", desde que foi eleito o "International Truck of the Year" ("Caminhão Mundial do Ano"), na feira de Amsterdã, na Holanda. Confira, a seguir, os prêmios acumulados por este campeão mundial:

- ◆ International Truck of the Year 1994
- ◆ Fleet Truck of the Year Espanha 1994
- ◆ Truck of the Year Polônia 1994
- ◆ Caminhão do Ano Portugal 1994
- ◆ Pistão de Ouro para o melhor motor, D12A Suíça 1994
- ◆ Truck of the Year France (França) 1994
- ◆ Artic Truck of the Year Finlândia 1994
- ◆ Blue Riband - Truck of the Year África do Sul 1995
- ◆ Truck of the Year Polônia 1995
- ◆ Grand Prix de Transport Actualités França 1995

Torque, tração e performance

O mais novo lançamento da Volvo no segmento dos compactos, os automóveis Volvo S40 e V40 ganham agora uma nova versão, passando a ser equipados também com motor turboalimentado.

Designados S40 T4 e V40 T4, os carros que chegam ao mercado brasileiro em março adicionam uma performance ainda mais notável à segurança, qualidade e ao conforto já característicos das unidades equipadas com motor aspirado.

Um motor de 1,9 litro com 200 cv de potência a 300 Nm disponíveis já a 2400 rpm faz do Volvo S40 T4 e do Volvo V40 T4 carros voltados à performance. A po-

tência, distribuída através de uma larga gama de rotações, aumenta a dirigibilidade e dá ao carro um comportamento bastante ativo. Em termos de números isto pode ser traduzido como 7,3 segundos para levar o carro de zero a 100 km/h e uma velocidade máxima de 235 km/h.

O novo pacote de suspensão de configuração dinâmica ajusta-se perfeitamente às características do carro, tornando-o mais ágil e estável. O sistema de frei-



os ganhou discos de maior diâmetro, ventilados na dianteira, e, associado a um sistema de servo-freio a vácuo, garante uma frenagem rápida e segura a partir de uma pressão suave e um menor deslocamento do pedal de freio.

Novos sistemas asseguram mais aderência e estabilidade. Dotados de ABS de última geração, os freios do Volvo S40 T4 e do Volvo V40 T4 contam também com EBD, Eletronic Brake Distribution System, e DSA, Dynamic Stability Assistance. Enquanto o primeiro sistema garante a possibilidade de uso pleno dos freios sem que isto afete a dirigibilidade e a estabilidade durante as freadas, o segundo atua como um avançado sistema de controle de tração, desenvolvido para prevenir a derrapagem das rodas.

Equipamento de série nos carros equipados com o motor T4, o DSA assegura ainda mais segurança ativa ao pro-



Fotos: Volvo

Volvo S40 T4: um carro de alta performance com comportamento ativo

porcionar melhor dirigibilidade e mais aderência à pista durante a aceleração e alerta quase instantâneo quanto a pistas escorregadias e aquaplanagem, entre outras vantagens.

Permanentemente ativo, o sistema entra em ação cada vez que uma ou ambas as rodas do eixo de tração começam a rodar mais rápido

que as rodas traseiras, reduzindo o torque na medida necessária para fazer com que a(s) roda(s) em derrapagem voltem à rotação correta. Todo este processo acontece entre 15 e 20 milésimos de segundo. Ou seja, antes que um carro a 90 km/h tenha a oportunidade de se deslocar 50 cm. Considerando que um motorista extremamente habilidoso e atento pudesse, eventualmente, reproduzir a atuação do sistema em termos de prevenir que as rodas girem em falso, isto levaria cerca de dois ou três segundos – tempo em que o carro pode ter percorrido entre 50 e 75 metros.

A Volvo foi a primeira fabricante a introduzir um sistema de controle tração em seus carros. Isto ocor-

reu em 1985, com o lançamento do ETC – Eletronic Traction System. O DSA, que equipa os automóveis Volvo S40 T4 e Volvo V40 T4, foi desenvolvido como sucessor deste sistema. Mais sofisticado e de acionamento mais rápido, ele vai ao encontro dos mais exigentes critérios da Volvo em termos de segurança ativa.

Segurança comprovada.

Reconhecido e comprovado por entidades tão respeitadas quanto a Fundação Príncipe Michael de Segurança, da Inglaterra, e o EuroNCAP, New Car Assessment Program, sediado no mesmo país, o nível de segurança (tanto ativa quanto passiva) dos novos carros compactos da Volvo é hoje um dos mais altos do mercado para carros de médio porte.

Com um comportamento dinâmico combinado a uma estrutura sólida, o carro foi projetado para oferecer proteção contra os mais diversos tipos de acidentes. Extensas áreas de absorção de energia na carroceria; o eficiente SIPS, Sistema de Proteção contra Impactos Laterais, e cintos de segurança desenvolvidos especialmente para interagir da maneira mais eficaz possível com o funcionamento dos airbags são alguns dos itens que garantem aos ocupantes do Volvo S40 T4 e V40 T4 o máximo em termos de proteção.

Os modelos equipados com o novo motor T4 trazem ainda faróis de superfície complexa, faróis duplos com lente cristalina que garantem mais luminosidade, maior alcance e menor ofuscamento dos veículos que trafegam em sentido contrário. A luz de freio elevada, também equipamento de série destes carros, utiliza *leds* (diodos emissores de luz) ao invés de lâmpadas convencionais. Unidades de cristal líquido, os *leds* atingem a luminosidade máxima em 1 milésimo de segundo, enquanto uma lâmpada convencional leva 250 milésimos de segundo. Diferença que corresponde a uma distância de cerca de cinco metros, auxiliando de maneira bastante ativa a evitar colisões traseiras. ◆



Além do excelente desempenho, os novos compactos da Volvo possuem um dos mais altos níveis de segurança entre os carros desta categoria em todo o mundo



Conforto e respeito ao meio ambiente no Pará

Usuários do transporte urbano de Belém já contam com transporte de Primeiro Mundo.

Belém do Pará decidiu aprimorar seu sistema de transporte urbano com a introdução de 76 novos ônibus B10M Eco – os primeiros do país com caixa automática. Além da suspensão a ar, alguns incluem outros detalhes de conforto e sofisticação nas modernas carrocerias Marcopolo, como som ambiente e bancos almofadados, em lugar dos convencionais, em fiberglass.

“Os passageiros não apenas gostaram, mas passaram até a admirar os novos ônibus”, revela o diretor proprietário da Transportes Marituba, Alfredo Barata, que já incorporou 45 novos B10M Eco à frota de 48 ônibus com caixa automática, de um total de 210 veículos que utiliza no transporte de passageiros da cidade.

Outros 31 ônibus B10M Eco foram adquiridos pela Viação Perpétuo Socorro, pertencente a seu pai, Américo Barata, (que conta com frota total de 180 unidades) e também estão fazendo sucesso entre os usuários. Juntas, a Perpétuo Socorro e a Marituba passaram a ser sinônimo de modernidade na capital paraense. Do total de 75 unidades adquiridas, 68 já estão em circulação, para deleite dos passageiros de Belém.

Como toda iniciativa pioneira, entretanto, a introdução dos ônibus com câmbio automático encontrou certa resistência inicial. “Os motoristas mais antigos gostam de cambiar (trocar marchas manualmente) e estranharam um pouco a novidade no começo. Mas logo depois que começaram a trabalhar nos novos

carros não queriam mais saber de trocá-los por outros”, conta Alfredo Barata. Afinal, as vantagens são evidentes, considerando que um motorista chega a fazer mais de 6 mil trocas de marchas por dia. O nível de stress no final da jornada de trabalho é sensivelmente menor, o que se traduz em maior segurança para os passageiros, segundo técnicos especializados da área.

Há também outros fatores favoráveis, como a eliminação dos solavancos decorrentes das trocas manuais em algumas situações mais críticas. O diretor da Marituba concorda com estes argumentos, mas revela-se também consciente e preocupado com os efeitos ambientais que o transporte urbano tem sobre a qualidade de vida da cidade. “Com estes novos ônibus, esta-

mos dando uma contribuição importante para a preservação da natureza e melhoria da qualidade do ar que respiramos. Eles emitem menos gases poluentes. Trata-se de um equipamento excepcional”, conclui, satisfeito com o investimento.

Seus novos B10M Eco estão operando há sete meses. “Para obter melhor aproveitamento do potencial dos veículos, investimos também em treinamento, o que pretendemos continuar fazendo. Na verdade, a formação profissional dos motoristas brasileiros carece de uma reciclagem constante”, observa. Com isto, ele espera melhorar ainda mais o rendimento da frota quanto a consumo de combustível e outros itens como lonas de freios, pneus (só utiliza os sem-câmara na frota





“Com estes novos ônibus, estamos dando uma contribuição importante para a preservação da natureza e melhoria da qualidade do ar que respiramos. Eles emitem menos gases poluentes. Trata-se de um equipamento excepcional”

Alfredo Barata

Fotos Ilo Corneisen

nova), óleo lubrificante e demais componentes.

Empresário atento às novidades do mercado, está adotando também o sistema computadorizado “Blue Bird” de acompanhamento da frota, além de estabelecer outros cuidados como definir que cada veículo seja operado sempre pelos mesmos motoristas – dois para cada ônibus. “Isso aumenta a responsabilidade e o cuidado dos motoristas sobre seus veículos”.

Seus novos veículos operam em três linhas: São Brás, Distrito Industrial e Vila Sefé, percorrendo entre 35 a 49 quilômetros em cada trajeto, para ligar o centro da cidade aos municípios de Ananindeua e Marituba. São linhas de grande demanda, chegando a transportar 145 mil passageiros por dia em vias onde se



misturam o asfalto do centro e as estradas não-pavimentadas dos bairros. Atualmente os B10M têm registrado o consumo médio de 2,1 km/l, mas Barata acredita que, com o treinamento que vem ministrando aos motoristas, poderá chegar a 2,2 km/l “no mínimo” e não em média.

Entusiasmado com os benefícios ambientais resultantes da utilização dos novos veículos, ele preconiza a adoção de uma política diferenciada para estimular outras empresas a se preocuparem mais com a natureza: “Por que não estabelecer uma taxa diferenciada, menor, para veículos como estes, no pagamento à CTBEL – Cia. de Transporte de Belém (órgão gerenciador do sistema local de transporte urbano) ou, até mesmo um IPVA menor, para ônibus ambientalmente mais eficientes?” A idéia está lançada... e a capital paraense sai na frente, mais uma vez, com esta demonstração de criatividade e consciência ecológica do proprietário da Empresa de Transportes Marituba.

Perpétuo Socorro. Os 31 ônibus adquiridos pela Viação Perpétuo Socorro têm, basicamente, as mesmas características dos veículos comprados pela Marituba. A diferença básica é que operam em uma região mais “central”, apenas em vias asfaltadas: atendem as linhas Djalma Dutra, Marex-S.Patroni e Marex-Praça Kennedy, com extensão média de 25 a 30 km. O volume de passageiros transportados assemelha-se ao dos veículos da Marituba em virtude de operarem em áreas predominantemente urbanas.

O grupo empresarial Marituba-Perpétuo Socorro é conhecido em Belém por seu pioneirismo: além de estarem entre as primeiras empresas de transporte urbano da capital paraense, destacam-se pelas soluções inovadoras que sempre adotaram, como a introdução de ônibus pesados no transporte urbano e, mais recentemente, ônibus “ecológicos” e com câmbio automático.

Juntas, as duas empresas somam 390 ônibus, de um total de aproximadamente 1700 ônibus urbanos em circulação na cidade e respondem, com muita eficiência, por cerca de 25% do transporte urbano de passageiros de Belém. ◆

Sessão coruja

Dipesul aprimora serviços estendendo o horário de atendimento de pós-venda até as 22 h.

Inicialmente,

a idéia era aumentar o nível de eficiência do atendimento de pós-venda em épocas de demanda mais elevada de serviços. Mas o resultado foi tão positivo que a Dipesul-Canoas, concessionário Volvo para a região de Porto Alegre, decidiu adotá-lo como um diferencial permanente.

Os clientes gostaram e o faturamento da oficina e do departamento de peças aumentou em cerca de 10%, mantendo basicamente a mesma estrutura de custos. A iniciativa, do Gerente Geral da Dipesul, José Ubiratã de Ávila, surgiu após uma pesquisa de telemarketing com os 50 maiores clientes de serviço, em agosto de 1997. Na pesquisa, 68% dos clientes ouvidos responderam

que utilizariam o atendimento em horário estendido.

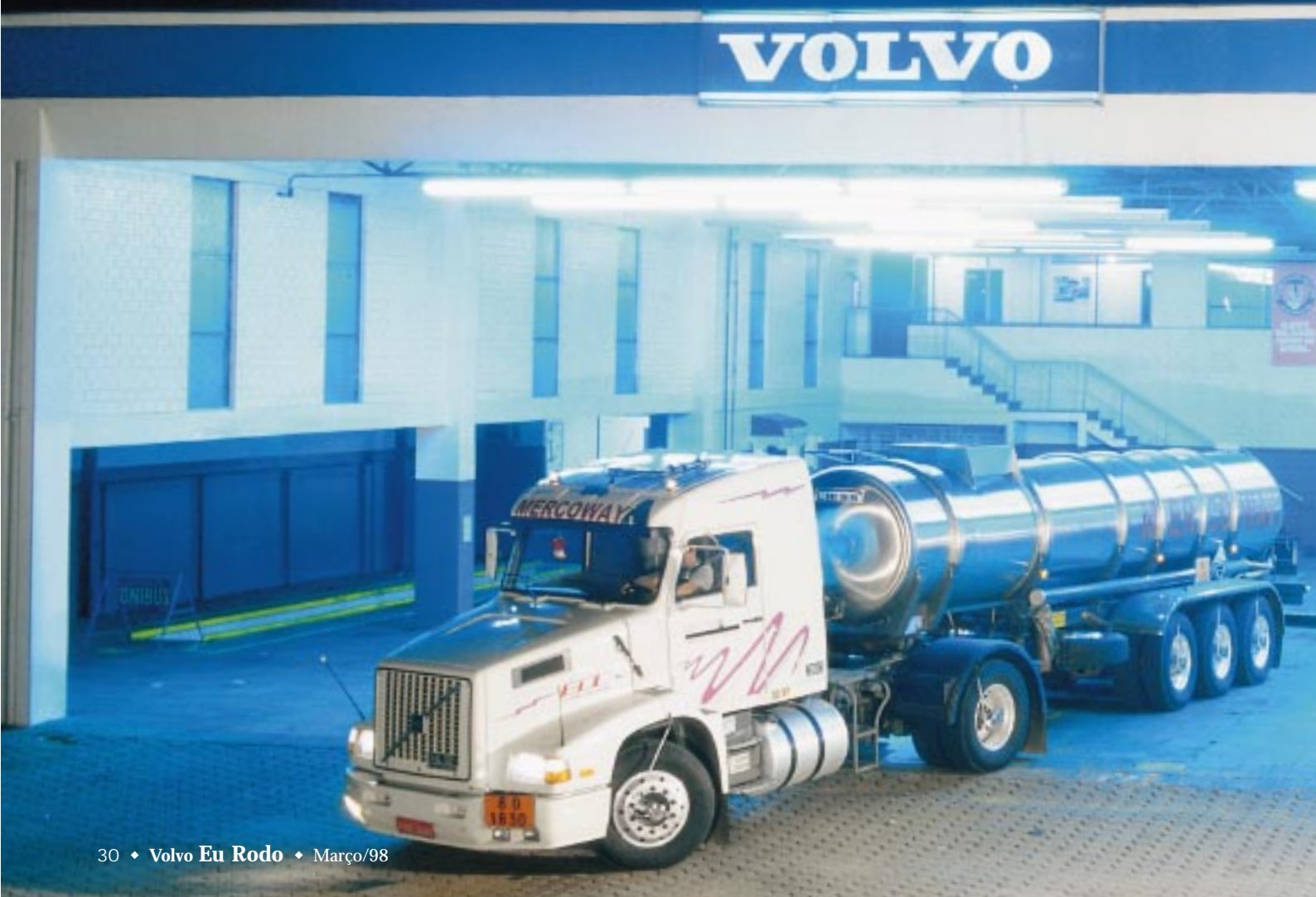
De posse desse resultado, não restava dúvidas sobre a necessidade de implantação do serviço. O desafio principal para isso consistia em colocá-lo em prática sem alterar a estrutura de custos, ou seja, sem aumentar o quadro de pessoal. Para isso, Ubiratã valeu-se, entre outras coisas, de um programa interno de incentivo à pontualidade dos empregados, que estava prestes a ser implantado como parte do programa interno de qualidade total da empresa.

Remanejando o pessoal em dois turnos de trabalho, conseguiu não apenas estender o horário de atendimento como também passou a oferecer atendimento também nos in-

tervalos de almoço. Dividindo o pessoal em duas equipes, a primeira com jornada das 8 às 18 e a segunda das 12 às 22 h, a oficina passou a funcionar ininterruptamente das 8 às 22 horas.

Para evitar faltas ou atrasos, um programa interno de incentivo à pontualidade passou a oferecer um "rancho" (cesta básica) aos funcionários com melhor índice de pontualidade, de acordo com uma avaliação mensal. "Essa idéia, de oferecer a cesta básica, já estava em desenvolvimento pelo programa de qualidade da Dipesul, mas veio a calhar quando decidimos adotar o horário estendido", lembra Ubiratã.

Com cerca de 2 mil caminhões no seu espectro de clientes de servi-



ços, a Dipesul Canoas tem uma posição estratégica na região em que atua, pois atende os frotistas de Porto Alegre e também os de cidades como Pelotas, Uruguai e Santa Maria, em rota de passagem.

O funcionamento é bastante simples: o cliente liga, durante o dia, e programa, junto ao pessoal de atendimento, a execução do serviço após as 18 horas.

A vantagem para os clientes é óbvia: os serviços podem ser feitos "após o expediente", ou seja, enquanto os motoristas param para descansar, à noite, tendo o veículo disponibilizado no mesmo dia ou na manhã do dia seguinte, pronto para prosseguir viagem.

"O funcionamento ininterrupto – sem intervalo para almoço – possibilitado pelos dois turnos de trabalho dos funcionários, acaba otimizando a produtividade durante o dia, mesmo com um número menor de mecânicos trabalhando durante o período da manhã", explica Ubiratã.

Léo Barbosa da Silva, Gerente de Frota da FB Transportes, de Porto Alegre, foi um dos primeiros a utilizar o novo serviço. Satisfeito com o



Léo Barbosa, da FB Transportes: "é importante ter os veículos rodando durante todo o dia"



Luiz Valmor Bida: "manutenção fora do horário de rush eleva o nível de produtividade"

resultado, explica que "é muito importante ter os veículos rodando durante todo o dia, principalmente em nosso ramo de atividade, que é o transporte de frutas do Chile para o Sudeste brasileiro".

A transportadora DM, também de Porto Alegre, possui 36 caminhões Volvo, transportando produtos químicos e carga seca, em geral, e também alimentos, entre o Brasil, Argentina e Uruguai. Luiz Roberto Valmor Bida, responsável pela manutenção da frota, aplaude o funcionamento em horário estendido, destacando a importância de ter os veículos atendidos fora do horário de rush, permitindo elevar o nível de produtividade dos veículos: "Com o atual preço do frete, não podemos nos dar ao luxo de ter veículos parados em horário de trabalho".

Com o caminhão parado nas horas certas, o motorista também trabalha mais tranquilo, observa seu colega da FB Transportes, Léo Barbosa, usando um exemplo que pode dar margem a interpretações múltiplas: "na hora em o motorista vai para casa, pode fazer a troca de óleo... e outros serviços". ♦





Componentes automotivos

A Expresso Nepomucemo foi a primeira transportadora de Lavras-MG, criada há 38 anos, e há 10 vem se especializando no transporte de componentes para a indústria automotiva, atendendo diversos fabricantes da região que fornecem seus produtos para montadoras de São Paulo e Minas Gerais. Satisfeita com o desempenho de seus 15 caminhões Volvo já incorpora-

dos à frota de 78 veículos, adquiriu, em dezembro passado, os dois primeiros FH12 380, cujos motoristas "estão vibrando" com seu conforto e desempenho, segundo a diretora Tânia Mara de Souza. A Nepomucemo possui programa próprio de Qualidade Total há um ano e meio e deverá receber, no segundo semestre deste ano, o certificado ISO 9002.

Mecatrônicos

Mecatrônicos – este é o nome dos novos profissionais das oficinas, conhecedores de princípios de mecânica e também de eletrônica, cada vez mais necessária nos veículos de nossos tempos. Em 1997 a Volvo formou as primeiras turmas de instrutores de mecatrônicos, nos meses de setembro, outubro e novembro, totalizando 23 instrutores do Brasil e América do Sul, encarregados de repassar os conhecimentos adquiridos aos mecânicos dos concessionários e importadores Volvo. Desse total, 15 serão responsáveis pelos novos centros de treinamento de mecatrônicos implantados

nas casas-matrizes da rede de concessionários brasileira. A Argentina também já conta com um centro de treinamento para estes novos profissionais e o Chile deverá inaugurar o seu brevemente.



EDC Gold na rota do aço

A Ibor Transportes, de Juiz de Fora-MG, acaba de incorporar mais cinco NL12 360 Gold em sua frota de 83 caminhões utilizados no transporte de ferro e aço. Com esta aquisição, a empresa passa a contar com oito caminhões Volvo e seu diretor Pedro Paulo Bordim informa que pretende comprar mais cinco ou dez unidades, nos próximos meses. A Ibor transporta ferro para indústrias do pólo siderúrgico mineiro, como Açominas, Belgo Mineira, Gerdau e também para a Cosipa, de Cubatão-SP.

Manoel Rodrigues, orgulho de Avaré

A Empresa Auto Ônibus Manoel Rodrigues, de Avaré-SP, está incorporando mais quatro Volvo B58E à sua frota de 180 ônibus em um total de 220 veículos. Com isto, já são 50 veículos da marca na empresa que possui também os B10M e B12B, desde que iniciou sua parceria com a Volvo, em 1980. Os novos veículos vão operar na linha Ourinhos-Santa Cruz, oferecendo aos passageiros o conforto do ar condicionado nas carrocerias Marcopolo.

Fundada em 1939 por Manoel Rodrigues, um visionário imigrante português que se propôs a fazer a ligação rodoviária de Avaré com as demais cidades da região, a empresa atende hoje 45 municípios paulistas. Segunda empresa brasileira a introduzir o sistema informatizado de venda de passagens, é hoje uma das mais modernas e bem equipadas empresas de



ônibus brasileiras, mantendo o mesmo espírito inovador de seu fundador que, nos anos 40 e 50, venciam heroicamente as precárias estradas do interior – praticamente intransitáveis nos períodos de chuva – para oferecer o melhor serviço de transporte a seus usuários.

Hoje a empresa transporta cerca de 220 mil passageiros/mês em seus 180 ônibus que rodam 7000 km/mês. Possui nove garagens e outros

pontos de apoio para os veículos que trafegam na região. Opera também em todo o Brasil e América do Sul, fazendo viagens turísticas com veículos sofisticados, equipados com ar condicionado, TV, vídeo e geladeira, entre outros itens. O orgulho de Avaré e do Estado de São Paulo pela empresa é evidente: o nome de seu fundador batiza o terminal rodoviário daquela cidade e também do município de Taquarituba.



B12B na Bahia

Os turistas e moradores de Salvador que transitam pela linha que liga a capital baiana a São Felipe – passando por Imbassaí e Praia do Forte – já podem contar com o conforto e segurança dos modernos ônibus B12B. Além

das três unidades em operação desde março de 1997, a RD Turismo, que opera aquela linha, acaba de adquirir mais dois B12B com carroceria Marcopolo, que estão circulando pelas belas praias baianas desde fevereiro.

Velox 24h



Desde novembro está funcionando o Velox 24h, um serviço inédito de supri-

mento de peças de reposição para a rede de concessionários, atendendo dia e noite – inclusive nos fins de semana e feriados – para assegurar a entrega dos itens solicitados com a maior rapidez possível. Para agilizar a entrega das peças, a Volvo fez um acordo operacional com as companhias aéreas Transbrasil, TAM, Pantanal e Passaredo, que passam a manter funcionários no Aeroporto Internacional Afonso Pena, de Curitiba, a partir das 4h da manhã, garantindo a remessa das peças nos primeiros vôos de cada dia. Com mais este serviço pioneiro, a rede de concessionários Volvo proporciona níveis cada vez maiores de disponibilidade aos caminhões e ônibus de seus clientes.

Transpo 97

Os motoristas de caminhão tiveram um espaço exclusivo no estande da Volvo na Brasil Transpo'97. Uma área de 600 metros quadrados foi especialmente destinada para recebê-los, durante a feira, com diferentes atividades para os profissionais do volante, além de técnicos especialmente treinados para responder as suas dúvidas.

FH12 brasileiros

A Transportadora Mercúrio, de Porto Alegre-RS, que no segundo semestre do ano passado comprou dois caminhões FH12 380 Globetrotter, é uma das primeiras a receber duas unidades do FH12 fabricado no Brasil, em março. Os veículos são considerados ideais para seu tipo de atividade, que é o transporte de produtos (autopeças, tecidos, calçados, eletro-eletrônicos, etc.) das indústrias do Sudeste para os logistas dos estados do Sul e, mais recentemente, também para a Argentina. "Temos que manter uma velocidade média elevada, pois nossos prazos de entrega são muito importantes para os clientes", explica Ademir Antônio Fração, diretor de operações, acrescentando que seus caminhões fazem trajetos de 1.000 a 1.200 km "de um dia para outro".



Empresas da Ceasa compram Volvo



É cada vez maior o interesse dos comerciantes das Ceasas por caminhões pesados, para transportar seus produtos. Em Curitiba, o Consórcio Nacional Volvo tem sido a opção de compra preferida por empresas como a Delmont Exportação e Importação Ltda. e a Comércio de Frutas e Cereais Floreste Ltda.. A Delmont foi uma das primeiras a receber um EDC Gold Série Ouro (comemorativa dos 20 anos da marca no país), em dezembro passado. Também a Floreste recebeu seu NL12 360, em janeiro deste ano, que a Nórdica entregou já na cor azul, padrão da empresa.



Veículo do futuro testado na prática

Dois caminhões Volvo FL6 híbridos introduzem conceitos do ECT – Enviromental Concept Truck operando em centros urbanos da Suécia.

A tecnologia do ECT - Enviromental Concept Truck, o caminhão do futuro desenvolvido pela Volvo Truck Corporation já está sendo colocada em prática: as duas primeiras unidades dos caminhões FL6 Híbridos começam a operar, na Suécia. Eles podem rodar até 30 quilômetros com níveis de emissão zero, usando apenas motores elétricos ou bem mais que isso com o auxílio dos motores diesel.

Desenvolvido sobre as plataformas dos caminhões Volvo FL615 standard, o FL6 Híbrido tem como diferença básica sobre o ECT o fato de usar o motor diesel em lugar da turbina a gás deste último. O novo veículo é movido sempre por motores elétricos, usando o motor diesel como acionador dos geradores que carregam as baterias ou fornecem energia diretamente para os motores elétricos, quando necessário.

“O apoio para a produção dos caminhões híbridos Volvo é uma parte importante do nosso programa de pesquisas, no que tange ao desenvolvimento e emprego prático de veículos elétricos e híbridos”, afirma o Diretor da Autoridade Sueca para Pesquisas, Urban Karlström. Os caminhões híbridos são um passo importante a caminho do atendimento dos requisitos de emissões zero que podem ser impostos nos centros urbanos nos próximos anos.

O Volvo FL6 Híbrido. O trem-de-força do Volvo FL6 Híbrido é composto por um motor diesel convencional e complementado por baterias que permitem a operação livre de emissões. Na traseira está montado um motor elétrico que aciona o eixo traseiro. Isto significa que o caminhão está sempre sendo movido por eletricidade, independentemente da modalidade escolhida. O caminhão é dimensionado para proporcionar uma autonomia operacional de 30 quilômetros sem emissões, por exemplo, em ambientes como as ruas centrais das cidades, sujeitos às exigências de nível zero de emissões.

Quando o caminhão está sendo movido à eletricidade, toda força é fornecida pelas baterias. Isso até certo ponto limita sua autonomia, mas pode ser compensado em parte pela força reciclada ao serem aplicados os freios: toda vez que os freios são aplicados, as baterias são reenergizadas, pois os motores elétricos passam a funcionar como geradores, retardando, dessa forma, o veículo. Isto é conhecido como frenagem regenerativa.

Quando está sendo movido a potência híbrida, o motor diesel fornece a força necessária ao motor elétrico através de dois geradores. Quando se necessita de pouca potência, ao dirigir em pistas planas, por exemplo, as baterias são carregadas. Ao ser demandada



O motorista pode escolher, no painel do veículo, a melhor opção energética



maior potência, durante a aceleração e ao subir ladeiras, por exemplo, as baterias complementam o motor elétrico, fornecendo maior potência.

O motorista escolhe. Girando um botão no painel de instrumentos, o motorista escolhe entre dirigir apenas com eletricidade ou com o sistema híbrido. A escolha feita pelo motorista é transmitida através de um computador no interior da cabine, o ICU (Instrument Computer Unit) à VMU (Unidade Gerenciadora do Veículo), o computador principal a bordo do caminhão. A VMU, por sua vez, controla o motor elétrico, o motor diesel e as baterias. O conjunto de baterias é monitorado pela Unidade Gerenciadora da Bateria que, por sua vez, transmite informações à VMU.

O computador de controle do motor elétrico é extremamente avançado e possui uma série de características de tecnologia de ponta. Ao usar o sistema híbrido a baixas velocidades na estrada – ao passar por faixas de pedestres, por exemplo – a rotação do motor diesel é reduzida ao mínimo para evitar ruído desnecessário.

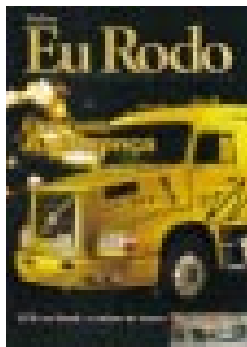
O trem-de-força do FL6 Híbrido possui também um motor CC (corrente contínua) separado. Ele é usado para alimentar o compressor do freio e a bomba da direção hidráulica, mesmo durante a operação exclusivamente elétrica.

lica, mesmo durante a operação exclusivamente elétrica.

Baterias. O veículo é equipado com baterias níquel-cádmio (NiCd). Essas baterias são refrigeradas a água e semi-abertas e devem ter o nível do eletrólito completado duas vezes ao ano. Ao todo, pesam 940 kg e possuem uma capacidade combinada de 43 kWh. As baterias podem ser recarregadas através de uma tomada trifásica convencional de 16A. Podem ser recarregadas durante a noite em um processo que leva 8 horas. Ao dirigir em áreas suburbanas, as baterias são normalmente recarregadas pelo motor diesel.

Para que sua vida útil seja prolongada, as baterias são monitoradas pelo computador, tanto quando estão fornecendo energia, como quando estão sendo carregadas. Além disso, o motorista pode escolher a velocidade em que deseja que as baterias sejam recarregadas.

O Volvo FL6 Híbrido é um desdobramento do Volvo ECT (o Caminhão Ecológico do Futuro). Com estes dois FL6 Híbridos, a Volvo está dando mais um importante passo no processo de desenvolvimento deste tipo de veículo. Os dois primeiros FL6 híbridos serão utilizados para a avaliação da tecnologia, visando compilar uma base factual para futuras decisões sobre esses veículos. ◆



Máquinas incríveis

Srs. editores:

Parabéns pela revista Eu Rodo nº 80. A Volvo está realmente dando um banho de tecnologia, com o ônibus do futuro, aquelas máquinas incríveis da VCE, sem falar, é claro, no espetacular EDC Gold.

Os carros, então, ficam nos meus sonhos, enquanto não posso comprar um.

Carlos P. Andrade
Salvador-BA.

Leitor antigo

Caros Srs.:

Qual não foi minha surpresa, ao visitar a empresa de um amigo meu, quando vi na sala de espera um exemplar da revista "Eu Rodo"! Fiquei muito contente, e "devorei" as matérias em poucos minutos, e anotei o endereço para correspondência.

Acontece que eu era assinante da revista antes de ela deixar de circular, mas agora, por algum motivo, não estou recebendo esta nova e bem elaborada publicação. Não trabalho no ramo. Sou

bancário, mas me interessei muito por veículos e transporte, pois moro em uma cidade em que dependemos disso para viver.

Peço a gentileza de analisarem a possibilidade de voltarem a me enviar periodicamente esta revista.

Sálvio Alencar
São Paulo-SP

Assinatura Eu Rodo

Meu nome é Cosme, tenho 15 anos e estou escrevendo para tentar ganhar um exemplar da revista Eu Rodo todo mês. Meu colega falou que podia pegar o endereço da revista dele e aqui estou, escrevendo e mandando um desenho que eu mesmo fiz para por na seção de desenhos. E se for possível mandar para mim, ficaria muito agradecido.

Cosme F. do Nascimento
Rio de Janeiro-RJ

Grupo Volvo & EUA

Srs. Editores:

Gostaria de dar os parabéns à nova Eu Rodo e para toda a equipe de redação que faz desta revista uma das melhores do país. Fico feliz em vê-la circulando novamente.

Gostaria de saber quais são os produtos que a Volvo monta nos Estados Unidos e também sobre o

Grupo Volvo, cuja sede fica em Gotemburgo, Suécia.

Poderia adquirir um livro sobre a história, fundadores, e produtos que monta, desde motores para lanchas até aeronave? Creio que existem livros e vídeos sobre o Grupo Volvo que, por sinal, é o maior grupo do Norte da Europa.

Minha admiração pelo grupo Volvo é muito antiga e muito grande.

No desejo de ser atendido, agradeço.

Fabiano Trancoso Gager
Paranaguá-PR

Sugestão

Senhores:

A revista tem um padrão excelente de qualidade, mas vou dar uma pequena sugestão: se for possível, editar uma página sobre oficina, informando como consertar pequenos defeitos: "Solução".

Saudações,
Germano@bis.com.br

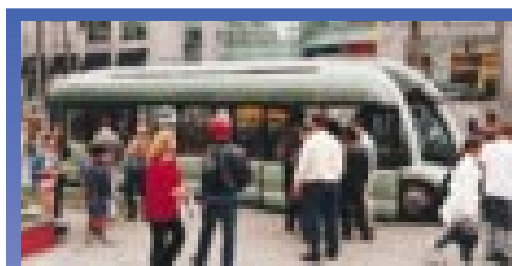
Colecionador

Caros Srs.:

Em primeiro lugar gostaria de parabenizar a todos os diretores do grupo Volvo pelos belíssimos chassis que vêm fabricando até hoje.

Sou colecionador e apaixonado por ônibus desde pequeno. Tenho fotos e diversos catálogos de várias carroçadoras brasileiras.

Já andei em diversos ônibus Volvo,



Sugestão

Srs. Editores:

É muito bom ver que empresas como a Volvo estão preocupadas com o meio ambiente e se antecipam ao futuro desenvolvendo soluções de transporte como o ECB - Environmental concept Bus.

Espero poder ver, brevemente, esse tipo de veículo circulando em nossas ruas, e acredito que isso não vai demorar muito, pois a Volvo é realmente uma empresa de vanguarda, que aposta na capacidade do homem em encontrar novos caminhos para o desenvolvimento sustentado

Edison R. de Macedo
Porto Alegre-RS

que são: B12 rodoviário, B58 urbano e fretamento, e o B58 ECO Biarticulado, quando estive aí em Curitiba e achei muito confortável. E já ia me esquecendo que também testei o B10M Rodoviário num El Buss 340 da empresa 9 de Julho, de Registro-SP.

Aproveito para pedir que me mandem alguns catálogos antigos de ônibus encarroçados sobre chassis Volvo (podem ser novos ou antigos) para que eu possa completar a minha pasta Volvo que comecei há um ano.

Também gostaria muito, mas muito mesmo, de ser assinante da revista Eu Rodo.

Deixo o meu forte

abraço a todos que compõem esta grande família que é a Volvo do Brasil Veículos Ltda.

Evandro B. de Lima
Taboão da Serra-SP

Cartas para a redação de Eu Rodo devem ser enviadas para:

Volvo do Brasil Veículos Ltda
Depto. de Comunicação Corporativa
Revista "Eu Rodo"
Rua Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600
CIC
CEP 81260-900
Curitiba-PR
Home page:
<http://www.volvo.com.br>
E-mail:
webmaster@memo.volvo.com.br

As cartas enviadas para a "Eu rodo" são respondidas diretamente para seus autores, para melhor aproveitamento de espaço desta página.



Pneus diferentes

Gostei muito da matéria sobre segurança, na Eu Rodo, em que aparece um caminhão vermelho com carenagem lateral. Notei que, além da carenagem, a carreta não tem pneus duplos, como se usa no Brasil. Estes modelos podem ser fabricados aqui, também, ou a nossa lei de balança não permite? aguardo uma resposta.

José Augusto Santos
Naviraí-MS



O MELHOR CAMINHÃO
DO MUNDO.

AGORA FABRICADO
NO BRASIL.

VOLVO