

Volvo

Eu Roddo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA ◆ 2001 ◆ ANO XVI ◆ Nº 93

EXPRESSO ARAÇATUBA

Rumo ao Pacífico

**Soluções Volvo
para o
transporte**

**Bogotá:
após o
Transmilênio,
uma nova
cidade**

**VCE lança
novos produtos
na M&T**

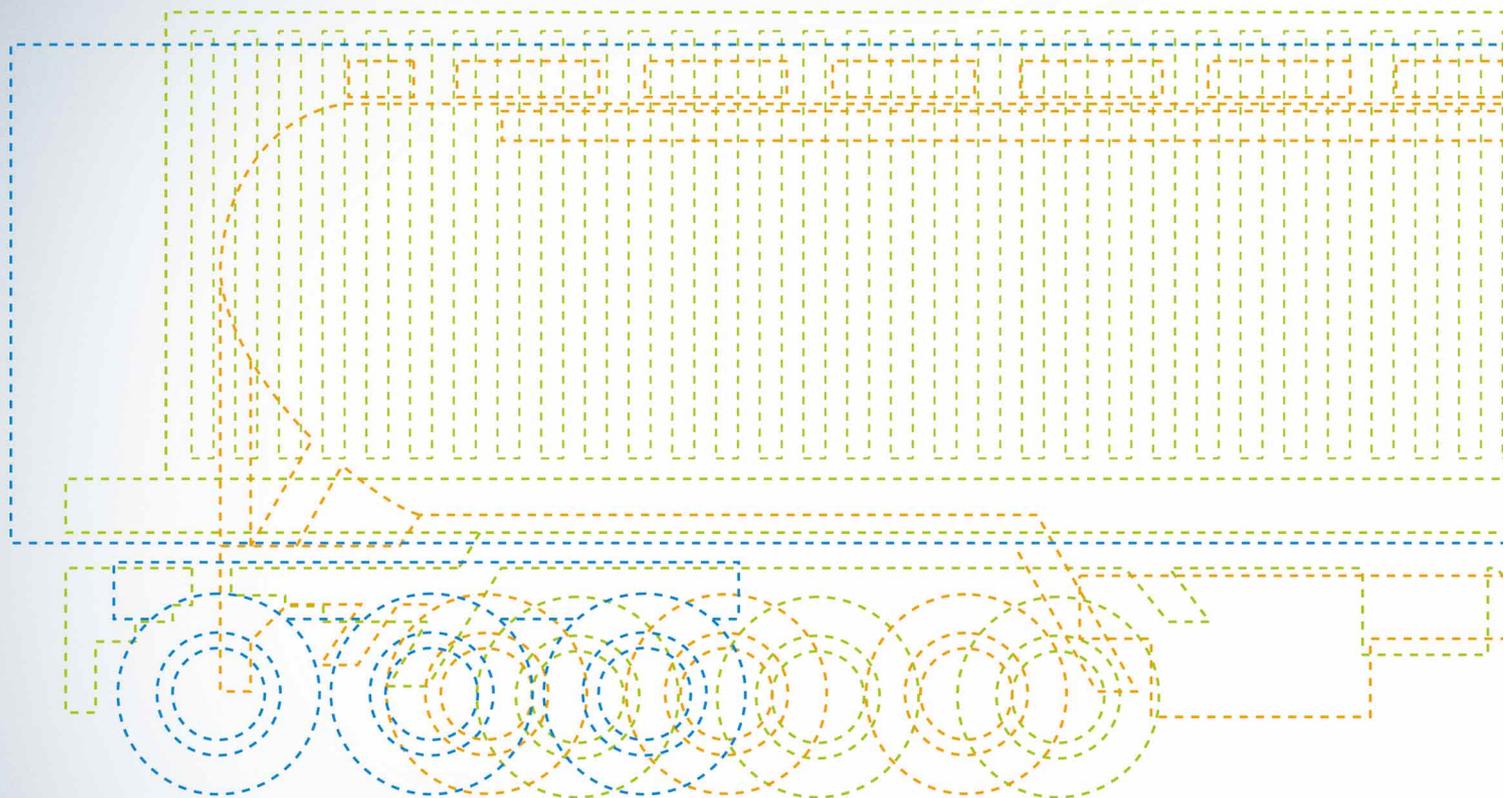


NOVO FM12 340 *@truck*.

AGORA VOCÊ TEM O CAMINHÃO SOB
MEDIDA PARA OS SEUS NEGÓCIOS.

@truck

A MELHOR LINHA DE CAMINHÕES PESADOS 100% ELETRÔNICA.

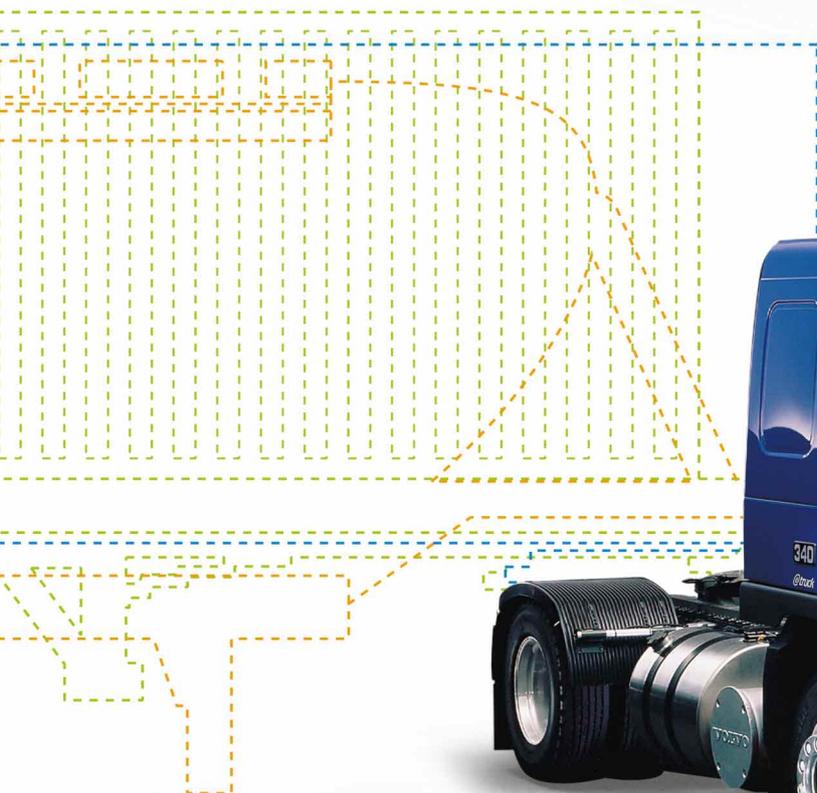


Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE (Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores).

O SEU SUCESSO É O NOSSO COMPROMISSO.

AS MELHORES OPÇÕES DE TRANSPORTE PARA OS SEGMENTOS **CEGONHEIRO, FURGÃO/BAÚ/SIDER, COMBUSTÍVEL E CONTAINER** ESTÃO AGORA NUM SÓ CAMINHÃO: NOVO FM12 340 *@truck*, O MODELO QUE VOCÊ PRECISA PARA SUA APLICAÇÃO. ALÉM DE OFERECER ELETRÔNICA EMBARCADA DE ÚLTIMA GERAÇÃO, O NOVO FM12 340 *@truck* POSSUI VELOCIDADE MÉDIA E CONSUMO EXCELENTES E AINDA CONTA COM UMA

AMPLA OFERTA DE ITENS OPCIONAIS, OU SEJA, É O CAMINHÃO SOB MEDIDA PARA SEUS NEGÓCIOS. NOSSA REDE DE CONCESSIONÁRIAS ESTÁ APTA PARA ASSESSORÁ-LO NA ESCOLHA QUE MELHOR SE ADAPTE ÀS SUAS NECESSIDADES DE CONFORTO, DESEMPENHO, SEGURANÇA E ECONOMIA. NOVA LINHA FM12 340 *@truck*, A COMBINAÇÃO ENTRE TECNOLOGIA E LUCRATIVIDADE FICOU AINDA MELHOR.



VOLVO

Eu Rodo

Revista editada pela Volvo do Brasil Veículos Ltda. ♦ Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600 • CIC • Cx Postal 7981
CEP 82260-900 • Curitiba, PR • Telefones 41 317 8633 PABX • Fax 41 317 8403 • www.volvo.com.br

Editor Executivo: Solange Fusco ♦ **Editor Responsável:** JC Scheuer (MTB 4032/16) ♦ **Redação:** Luiz Carlos Beraldo, JC Scheuer, J. Pedro Corrêa e Wilson Bigarelli

Projeto Gráfico: Saulo Kozel Teixeira ♦ **Foto de capa:** Marcelo Vigneron ♦ **Diagramação e Editoração Eletrônica:** Tempo Integral Editora Ltda.

Fotolitos e Impressão: Gráfica e Editora Posigraf ♦ **Tiragem:** 30.000 exemplares ♦ Filial à Aberje.

Ita Cornelissen



Soluções para o transporte: lucro certo em seu negócio

A Volvo oferece o melhor suporte a seus clientes através de uma ampla gama de serviços e os melhores produtos em uma completa linha de caminhões. Juntos – produtos e serviços – compõem as Soluções Volvo para o Transporte. Confira as opiniões dos clientes. **Pág. 7**

Volvo Ocean Race: desafios e emoções

Pág. 35



Silve Aniche

**Lançamentos
VCE na M&T:
sucesso**

Pág. 14



Ita Cornelissen

**Bogotá: Transmilênio
em plena operação**

Pág. 28

Entrevista	5
Consórcio	12
Série Caminhoneiro	13
Brasil	18
Ônibus	20
Fórum Volvo de Segurança no Trânsito	24
Volvo Penta	26
Salão Internacional do Transporte	30
Volvo On Line	32
Engenharia responde	34

Clésio Andrade, presidente da CNT – Confederação Nacional do Transporte

A caminho da Central Interamericana de Transporte

O investimento em novas tecnologias veiculares e o treinamento de pessoal são fatores-chave para o sucesso das empresas na economia cada vez mais globalizada.

Eu Rodo: Como o Sr. definiria a situação do transporte de carga no país hoje? Qual é o perfil do empresário do setor, hoje, e como deve ser daqui em diante?

Clésio Andrade: O transporte rodoviário de cargas no Brasil vem sendo penalizado há algum tempo. Temos vários problemas, que vão desde a falta de regulamentação da atividade até o grave estado de conservação de nossa rede viária. A CNT tem lutado pelo reconhecimento e fortalecimento da atividade do transportador, já que cerca de 63% do transporte de cargas do país é feito sobre rodas, um percentual ele-

vado que demonstra a grande dependência econômica em relação a esse tipo de transporte. Apesar das dificul-

dades, os empresários do setor estão fazendo a sua parte, não só proporcionando o fluxo de bens em todo o país como implementando, gradualmente, novos modelos de gestão empresarial, que permitem o aumento de eficiência no transporte de cargas. Os transportadores brasileiros sempre tiveram perfil empreendedor e, hoje, entre eles, é clara a visão de que o bom desempenho de suas atividades é uma vantagem competitiva num mercado tão concorrido. Acredito que as perspectivas de modernização do setor são irreversíveis.

Eu Rodo: Hoje fala-se cada vez mais em logística do que em transporte em si. Em que isso afeta esse perfil do empresário?

Clésio Andrade: Na verdade, ao se falar em logística, necessariamente se fala em transporte, mesmo que de forma indireta. Isso porque, por definição, logística é a parte da cadeia de suprimentos que planeja, implanta e controla o fluxo de matérias-primas e produtos acabados desde seu ponto de origem até o ponto de consumo. Assim, a logística revela um forte apelo à eficiência nos sistemas de distribuição física, buscando oferecer no menor tempo e ao menor custo possível os produtos que o consumidor deseja. Nesse cenário, é evidente que o de-

sempenho do transporte é um fator preponderante, já que o nível de serviço que o mercado exige depende, em grande parte, de custos reduzidos e de eficiência na movimentação dos produtos. Além disso, as transportadoras vêm ampliando seu papel nas atividades logísticas, desempenhando, em muitos casos, funções ligadas à armazenagem, seleção e até mesmo, composição final dos produtos. O empresário de transportes está atento a esse novo posicionamento do setor dentro da cadeia produtiva, o que pode ser verificado na crescente preocupação de capacitar melhor os funcionários e de adequar a frota com veículos mais ágeis e econômicos.

Eu Rodo: Quais são os pontos mais críticos do setor e o que deve ser feito para resolver a situação?

Clésio Andrade: O setor apresenta alguns gargalos que limitam a sua eficiência operacional. Temos problemas com a oferta de infraestrutura viária de qualidade, dificuldades de renovação da frota, falta de regulamentação do setor, valores de fretes excessivamente baixos, etc. É claro que esses problemas são inter-relacionados, que sua solução é bastante complexa e que os debates sobre as condições dos transportes no Brasil são urgentes. Assim, as condições desejáveis de um sistema viário, segurança, adequação da capacidade e eficiência operacional só serão obtidas mediante definições das partes envolvidas: empresas, governo e sociedade. A CNT atua simultaneamente em várias frentes para aumentar a eficiência do transporte, inclusive através de cursos de capacitação, pesquisas e estudos técnicos. Ciente de sua função de formular o planejamento estratégico do transporte no país, a Confederação deseja transportar as fronteiras nacionais





Divulgação

“Para as empresas, o investimento em novas tecnologias veiculares e o treinamento de pessoal são fatores-chave do sucesso no futuro.”

e marcar presença mais atuante no cenário internacional com a criação da Central Interamericana de Transporte. Isso vem ao encontro da nova visão do nosso empresário, que percebe sua atuação como elo fundamental em um mercado cada vez mais competitivo e globalizado.

Eu Rodo: Como as empresas de transporte devem se programar para a crescente influência da economia global?

Clésio Andrade: A economia global define os parâmetros de eficiência que devem ser seguidos em todas as atividades nos mais diversos países. E com o Brasil não é diferente. Agora, sem restrições comerciais, os produtos podem ser fabricados em um país ou importados de outro país dependendo do que for mais econômico para as diversas empresas. Assim, temos que a produção está cada vez mais centralizada, enquanto o mercado consumidor está cada vez mais pulverizado. Percebe-se, então, uma maior transferência de responsabilidades para o transporte. Ele é o elo que permite este arranjo de produção globalizada e que deve manter o fluxo eficiente de suprimentos a um baixo custo numa área geográfica em constante expansão. Para as empresas, o investimento em novas tecnologias veiculares e o treinamento de pessoal são fatores-chave do sucesso no futuro. Como resposta a essa demanda, a CNT promove cursos de aperfeiçoamento do trabalhador do setor de transportes, realizados pelo IDAQ.

Eu Rodo: A imprensa adverte que a próxima crise anunciada, depois do “apagão”, é a crise das estradas. Como está a situação e até que ponto ela interfere na eficiência e no Custo Brasil de Transporte?

Clésio Andrade: O setor de transportes reflete de forma direta as necessidades de desenvolvimento do país. Assim, quando a operação rodoviária de cargas começou a dar sinais de que não poderia mais atuar devido às más condições de infra-estrutura e da cobrança excessiva de pedágios, houve a greve dos caminhoneiros. Essa greve foi simbólica no sentido de relembrar a importância do transporte, já que todas as regiões do país, sem exceção, foram atingidas. A crise nas estradas seria catastrófica. A CNT vem alertando para a urgência de se tratar o setor com mais atenção, já que o descaso atual tem um alto preço, que é pago por toda a sociedade. A parcela dos transportes no Custo Brasil poderia ser reduzida com melhor planejamento das ações do governo com a sociedade. Os dados são claros: a Pesquisa Rodoviária CNT 2001 apontou que há graves problemas em nossas rodovias, como, por exemplo, os cerca de 31 mil km que apresentam condições de pavimento não-satisfatórias (deficientes, ruins ou péssimas). Vale lembrar que o crescimento econômico do país depende da oferta satisfatória de infra-estrutura que sustente as demandas do nosso potencial de crescimento, visão defendida por Juscelino Kubitschek, que lançou o binômio energia-transporte como fundamento de uma era de desenvolvimento no Brasil.

Eu Rodo: O aumento em quantidade e qualidade de tecnologia embarcada nos caminhões é uma realidade. Como o senhor está encarando isso? É uma tendência irreversível? Ajuda a aumentar a eficiência do transporte?

Clésio Andrade: O processo de modernização é bem-vindo e, creio, veio para ficar. Ele assume um papel de grande importância a médio prazo, já que modificações nas condições atuais da infra-estrutura viária demandarão um período de tempo mais longo para poder refletir na eficiência do setor. Temos, então, um cenário em que as modificações de tecnologia de caminhões novos afetarão muito mais rapidamente as condições de tráfego, desde que, progressivamente, venham a substituir a frota atu-

al. As novas gerações de caminhões, por exemplo, apresentam melhores níveis de consumo, menores níveis de emissão de partículas e melhor dirigibilidade, o que se traduz em ganhos econômicos, ambientais e na segurança do tráfego.

Eu Rodo: Há possibilidade de crescimento de outros modais de transporte como complemento ao transporte rodoviário de cargas no país? Em que proporção e em que prazo? Que efeitos isso pode trazer?

Clésio Andrade: Sim, e este processo já está em curso. Verifica-se um aumento lento, mas progressivo, no volume de cargas transportadas pelos modais ferroviário e hidrovial, o que vem ao encontro dos anseios da aplicação do transporte multimodal no Brasil. Dimensionar esse crescimento não é tarefa fácil, embora se possa afirmar que ajustes na composição modal dos transportes consumirão grandes volumes de recurso e também de tempo. O que se deve ter em mente é que o transporte rodoviário de cargas possui uma característica singular e que o torna primordial em todos os sistemas de distribuição, que é a possibilidade de efetuar entregas porta-a-porta. Temos, então, que uma possível migração de cargas do transporte rodoviário para outros modais gera, simultaneamente, uma maior demanda por serviços rodoviários, que utilizarão veículos de menor porte para levar os bens aos consumidores finais.

Eu Rodo: Como o Sr. vê a participação da Volvo hoje no mercado de transporte?

Clésio Andrade: O mercado brasileiro é privilegiado no que se refere à oferta de veículos de transporte, já que as principais indústrias estão presentes em nosso país. Dentre elas, a Volvo sempre se destacou como uma marca de grande confiabilidade junto ao consumidor e de elevado padrão de segurança e tecnologia em seus veículos. A Volvo é uma das marcas líderes mundiais no mercado de pesados. E não é por acaso que ela detém forte presença no transporte de passageiros no Brasil, tanto urbano quanto rodoviário. Além disso, a Volvo desenvolve um papel fundamental no processo de educação com o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, que contribui para a redução do número de acidentes de trânsito no Brasil, transformando-se em referência nacional em segurança no trânsito. ◆

O melhor suporte aos transportadores através de uma ampla gama de serviços e os melhores produtos em uma completa linha de caminhões compõem as **Soluções Volvo Para o Transporte.**

Maior lucratividade no seu negócio



Ito Cornelien

A atual linha de produtos Volvo possui amplas alternativas de aplicações para os diversos segmentos do mercado. São dezenas de caminhões em diversas versões dos NH12, FH12 e FM12, entre cavalos-tratores e rígidos/plataforma. Com motores eletrônicos, possuem recursos como o computador de bordo, que monitora diversas fun-

ções, além de ajudar o motorista e o transportador a tirarem o melhor proveito possível dos caminhões em cada aplicação.

O elevado nível de conforto e segurança da cabine, com ar-condicionado, airbag, suspensão independente e outros detalhes exclusivos, proporcionam melhor produtividade. A linha de produtos in-

clui soluções como os caminhões 6x2, entre outras configurações especiais. O exclusivo freio motor VEB – Volvo Engine Brake é o mais potente do mercado, oferecendo maior nível de segurança. Em resumo, são produtos que oferecem maior conforto e segurança para o motorista e mais rentabilidade para o proprietário.



“Caixa preta na ponta do mouse”

Com a planilha nas mãos, Francisco de Araújo Filho, gerente de Manutenção da Costeira Transportes, de Guarulhos (SP), vai corrigindo o modo de o motorista dirigir. Coleta todos os dados que são registrados pelo computador de bordo dos Volvo. Compara o computador e o Trip Manager à caixa-preta de um avião: “Tudo o que se passa com o cavalo mecânico: suas paradas, quanto consumiu, sua economia, quando passou do giro, enfim – é realmente uma caixa-preta”. Por enquanto são monitorados 12 caminhões da linha H que trafegam entre São Paulo e Manaus, “mas à medida em que renovamos a frota, o Volvo, com certeza, vai ser nosso caminhão. Com o Trip Manager somos os pioneiros no Estado de São Paulo e estamos controlando a frota “na ponta-do-mouse”.

Francisco de Araújo Filho,
gerente de manutenção da Costeira Transportes e Serviços



As melhores soluções

Com a atual linha de veículos pesados – a única totalmente equipada com motores eletrônicos – a Volvo consolida um projeto de evolução de seus produtos e serviços. “Além dos melhores e mais modernos veículos, estamos oferecendo aos clientes o que chamamos de “Business Solutions”, ou seja, as melhores soluções para o negócio do transportador. Isso significa dar um amplo suporte ao cli-

ente para que ele possa se concentrar em sua especialidade, que é o transporte, a logística”, afirma o presidente da Volvo do Brasil, Peter Karlsten.

As Soluções para o Transporte, oferecidas pela Volvo, são amplas: começam antes mesmo da venda, com o suporte técnico para que o cliente escolha a configuração mais adequada de veículo para sua operação. Incluem o suporte financeiro do banco da marca, o Volvo Serviços Financei-

ros. Há ainda uma cuidadosa entrega técnica com treinamento de motoristas, na fábrica e na rede de concessionários, e todo um elenco de produtos e serviços para atendimento ao cliente, como o VAS – Volvo Action Service, os Planos de Manutenção, o Peças 24 Horas, sistema emergencial de entrega de peças à Rede, as UBT – Unidades à Base de Troca, e os Fluidos e Lubrificantes exclusivos Volvo, entre outros.

caminhões, os gestores gerenciam a operação de cada veículo, programando as manutenções necessárias em qualquer concessionário do país onde o veículo estiver.

Com os Planos de Manutenção, o empresário conta com mão-de-obra especializada e peças genuínas, tem cobertura nacional, sem necessidade de cadastro nem aprovação de crédito. Evita custos e investimentos com oficina própria, mantém o veículo com excelente performance e com maior disponibilidade, pois pode agendar os serviços de acordo com a operação. E assegura maior valor de revenda do veículo, que possui histórico assinado pela fábrica e sua rede.

Os Planos de Manutenção podem ser plenos ou preventivos. Os primeiros têm uma mensalidade fixa e oferecem cobertura para toda a parte mecânica do veículo. Os preventivos cobrem óleos, filtros e revisões. Ambos são decisivos para aumentar a disponibilidade da frota e têm a vantagem de transformar custos variáveis em fixos, com maior competitividade e tranquilidade para o transportador.

VAS - Volvo Action Service

Após um ano de intenso desenvolvimento, aprimoramento e investimentos de R\$ 2,5 milhões em tecnologia, sistemas e treinamento de pessoal, o pioneiro Voar – Volvo Atendimento Rápido, assume novo e moderno formato. A partir de agora denominado VAS – Volvo Action Service, o serviço ficou ainda melhor: oferece soluções aos clientes através de informações e atendimento em campo, durante 24 horas/dia em qualquer ponto do território nacional e futuramente para toda América do Sul.

O VAS pode ser acionado pelos telefones (gratuitos) 0800 41 6161 (Brasil) e 123-0020-9103 (Chile). A Central de Atendimento do Volvo Action Service disponibilizará toda uma estrutura de serviços especialmente dedicada ao cliente, pronta para agir no sentido de assegurar que tudo corra bem em qualquer assunto relacionado ao suporte esperado que uma marca possa oferecer a seus parceiros.

Trip Manager: simples e eficiente

O Trip Manager é outra ferra-



Trip Manager: único no Brasil

“Temos que ter absoluto controle sobre como nosso motorista está dirigindo, pois apesar de operarmos em trechos relativamente curtos, precisamos saber exatamente o que ele está fazendo: se está parado, ou correndo demais... se saiu da rota ou não... Vários itens que, somados, vão permitir economizar e otimizar a frota. O Volvo é o caminhão mais moderno e interessante do mercado, exatamente por detalhes como o Trip Manager. Investimos no software, fizemos o curso na fábrica em duas pessoas e já estamos conseguindo tirar melhor proveito. E espero chegar à marca de 20 a 30% de economia”.

Reinan Alves Dos Reis,

gerente geral do Grupo Caravelas, de São Paulo (SP)



Consolidou a empresa

“Os caminhões VIKING foram uma alavanca para nossa empresa: quando o nosso negócio foi crescendo, a necessidade de mais caminhões era imediata, e o Viking foi a solução. Um caminhão mais barato, com boa procedência e garantia da fábrica. Comprei seis unidades ano e modelo 1997 e 1998. Agora minha empresa está consolidada, nosso interesse atual é de renovação com veículos novos. Em setembro adquiri três NH Volvo. O Viking é um produto totalmente confiável. E, para ser sincero, compraria novamente!”

João Antônio de Castro, da TMC, Transportes e Comércio Ltda., de Itajaí (SC)

Planos de Manutenção

Os Planos de Manutenção são contratos feitos pelos clientes com a própria Volvo e sua Rede, após definirem custos a partir de detalhado estudo de sua operação. Com novidades, os Planos de Manutenção agora contam com funcionários na Rede Volvo especialmente dedicados a esta atividade: são os Gestores de Planos de Manutenção. Acompanhando mensalmente a quilometragem dos



Fotos: Ito Comelien

Trabalho pesado

Transportando cimento a granel no Mato Grosso, e em pallets para Rondônia e Acre, a Transportadora Guarany, de Várzea Grande (MT), é uma das pioneiras na utilização das informações do computador de bordo dos caminhões da marca para fazer acompanhamento da frota. Seus veículos percorrem, em média, 22 mil km por mês, e o monitoramento da operação "ajuda a aperfeiçoar cada vez mais os motoristas, de forma a obter cada vez melhor rendimento dos caminhões", segundo o gerente de transportes Vilmar Marques de Queiroz. O proprietário, Hilton Leite Morbeck, acaba de adquirir 15 novos caminhões FH12 420 6x4, configuração que está se tornando padrão da frota, composta por rodotrens e bitrens silos e carga-seca. Os caminhões da Guarany trabalham duro, rodando tanto em rodovias asfaltadas como em grandes trajetos sem pavimento pois, além de transportar cimento para Cuiabá, faz entregas em obras como construções de estradas, hidrelétricas e termoeletricas.

Hilton Leite Morbeck, proprietário da Transportadora Guarany, de Várzea Grande (MT)

Com quem entende do assunto

"Nossos veículos fazem viagens de longas distâncias e qualquer atraso da carga significa prejuízo. O Plano de Manutenção Volvo é uma garantia para honrar meu compromisso com o meu cliente. A manutenção preventiva é a melhor solução, e temos absoluta confiança na marca e nos serviços oferecidos pela sua rede de concessionários, pois eles entendem deste assunto melhor do que ninguém".



Gian Carlo Dellagnolo, da Transportadora Santo Antônio, de Brusque (SC)

menta importante para a rentabilidade do frotista. Trata-se de um software que permite ao proprietário do caminhão descarregar no computador de seu escritório os dados disponíveis no computador de bordo do veículo. Em seu PC, ele tem uma tabela de fácil utilização, gerada pelo software, com os dados de cada viagem, como quilometragem rodada, horas gastas, litros de combustível, ultrapassagens de velocidades máximas permitidas, e diversas combinações de dados como consumo por quilômetro rodado, média de consumo, tempo conduzido em estrada, tempo gasto em marcha lenta e tempo em faixa econômica, entre outros.

Disponibilidade e treinamento

Ao colocar o veículo em operação, o cliente passa a contar com o suporte de uma rede de concessionários equipada com ferramental de última geração, com equipamentos como o VCADS, que faz em poucos minutos um completo diagnóstico eletrônico dos veículos, evitando perdas de tempo nas oficinas. A Volvo foi a primeira empresa a introduzir no mercado, em 1994, caminhões com injeção eletrônica e também é pioneira na formação de mecâtrônicos, ou seja, mecânicos que dominam eletrônica embarcada.

Para mantê-los sempre atualizados frente às constantes inovações dos produtos, a Volvo oferece treinamento para capacitação de pessoal na fábrica. E sua rede de concessionários também conta com diversos Centros de Treinamento, para capacitação de mecânicos próprios e também dos frotistas. Como suporte adicional, um caminhão furgão-escola da Volvo percorre as diversas regiões do país durante todo o ano, oferecendo treinamento a mecânicos e mecâtrônicos da Rede e clientes.

Seminovos Viking

Outra exclusividade da marca são os Seminovos Viking, cujas vantagens lhes conferem status de veículos novos: 1) Garantia de procedência, pois o nome do proprietário anterior é Volvo do Brasil Veículos Ltda.; 2) Condições mecânicas e estéticas: o veículo é avaliado segundo critérios definidos pela fábrica; 3) Economia: os pneus são novos; 4) Garantia de três meses ou 50 mil

Voar/VAS: funciona mesmo!

"Uso o Voar (atual VAS - Volvo Action Service) desde o início. É que nem corpo de bombeiro: basta telefonar que funciona mesmo. Certa vez, em 1985 ou 86, precisamos de assistência para um caminhão em Rolim de Moura, no Mato Grosso, e naquela época era um lugar praticamente inacessível. Telefonamos mas não tínhamos muita esperança... mas ele veio. Acho que o mecânico teve que alugar um avião para chegar lá, mas resolveu o problema. Trabalho só com transporte superpesado, e comprovei que não existe trem-de-força melhor que o do Volvo. Meus caminhões Volvo nunca quebraram diferencial nem caixa... Tenho Volvo com mais de 1 milhão 500 mil quilômetros sem mexer no motor. Pode escrever que eu assino: tem duas coisas que funcionam bem no Brasil: o Corpo de Bombeiros e o Volvo Action Service".

Luiz Alberto L. Moreira, proprietário da Metral Empresa de Transportes Ltda., do Rio de Janeiro (RJ)





Divulgação/Almiral



quilômetros para o trem-de-força; 5) Manutenção: as duas primeiras trocas de óleo e filtro são gratuitas; 6) Assistência técnica: um deslocamento gratuito da unidade de atendimento em campo do Voar/Volvo Action Service.

Os Seminovos Viking podem ser adquiridos através do Consórcio Nacional Volvo, financiados pela Volvo Serviços Financeiros ou através de linhas de crédito do próprio cliente. ♦

Diretoria conferiu... e aprovou

“Tudo que nos foi oferecido, foi devidamente cumprido... pneus novos... revisão geral... garantia do trem de força por 90 dias... e o mais importante, com procedência. Só compro se tiver o selo de fábrica, pode parecer bobagem, mas não é: o selo é um símbolo de garantia de procedência. Com ele, realmente temos um veículo completamente revisado... e pelo fabricante. Foi só começar a trabalhar que 15 dias depois já estava na loja comprando o segundo. Até a diretoria achou estranho estarmos investindo em caminhões usados, mas assim que vieram os resultados foram pessoalmente conhecer os brutos. E foram unânimes em concordar com as aquisições”.

Wagner Dias, gerente de transportes e **Walter de Oliveira Filho**, gerente administrativo da Porto Santo André – Consórcio Eadi Sto. André (SP)



Consórcio Nacional Volvo: 10.000 contemplados

Com 10 mil clientes contemplados, o Consórcio Nacional Volvo já responde por 35% das vendas da Volvo do Brasil. Juntamente com outros produtos da Volvo Serviços Financeiros é mais uma Solução Volvo para o Transporte, ajudando clientes a adquirirem seus produtos.

Criado em 1994, e contando hoje com mais de 20 mil cotas comercializadas, o Consórcio Nacional Volvo vem crescendo continuamente como uma das melhores alternativas para aquisição de produtos da marca. Além de caminhões e ônibus, os clientes podem comprar equipamentos de construção, pelo consórcio. Os planos podem variar de 12 a 100 meses. Em setembro, o Consórcio Nacional Volvo comemorou 10 mil clientes contemplados.



"Compro muito com o consórcio Volvo. Além de ser um bom negócio, conseguimos tirar o veículo dando lance de até 50%, saio de caminhão zero km, e não gasto meu dinheiro de uma só vez. Até porque é uma ótima oportunidade de fazer uma poupança forçada. Dos meus 26 Volvo, 22 saíram do Consórcio (...) a taxa de juros é uma das melhores do mercado, e ainda é a melhor fórmula para renovação de frota".

José Ricardo Flora,
da Transpotencial, de Itú (SP)

pois, além da boa administração, tem a garantia de entrega da fábrica e sua rede de concessionários. E a taxa de administração é a melhor do mercado para grupos de 100 meses".

A transparência é uma das principais características do Consórcio Nacional Volvo, o que também contribuiu para consolidar o seu nome no mercado. Foi o primeiro Consórcio



de Caminhões Pesados a obter certificação ISO 9002, juntamente com as demais áreas de negócios da Volvo Serviços Financeiros, em 1999.

Vantagens exclusivas

Há ainda benefícios exclusivos, como o lance quitador e o seguro proteção pessoa-chave. O lance quitador pode ocorrer quando o cliente já tem 30% das parcelas pagas: a Volvo Serviços Financeiros financia o restante e entrega o veículo na hora.

O Seguro Pessoa Chave é bom para o dono da cota e para grupo, mas principalmente para sua família, que estará protegida em caso de uma fatalidade. Com um pequeno valor pago junto com a mensalidade, o dono da cota fica segurado, administrando seu negócio com tranquilidade.

Assembléias realizadas mensalmente e transmitidas via satélite, podendo ser acompanhadas pelos clientes em todo o país, no concessionário mais próximo ou por acesso direto em sua casa ou empresa, além de não cobrar taxas de adesão, são outras vantagens que só o consórcio que tem os melhores clientes oferece.

Consórcio é poupança

Há 30 anos no ramo de trans-

portes, Francisco Matielo vem adquirindo seus caminhões através do Consórcio Volvo para renovação de frota e com o Banco Volvo para ampliá-la. Apesar da crise, seu Francisco não entra em pânico: "Este ano só comprei caminhões Volvo financiados pelo Banco Volvo, que tem as melhores taxas do mercado. E dois dias depois já estou com o caminhão na mão. E com o consórcio não é diferente: já recebi seis unidades este ano com ele. Sempre dou lance e ainda concorro com outras duas cotas. E vou comprar mais. É sempre uma boa maneira de renovar e, ao mesmo tempo, guardar uma poupança".

Taxas atraentes

"O consórcio é uma excelente alternativa para renovação da frota", afirma Simon Davies. "Os clientes têm a opção de adquirir qualquer produto da Volvo, seja de ônibus, caminhão ou equipamento de construção, pagando somente a taxa de administração: a melhor do mercado", explica Davies, para quem o consórcio, especialmente neste momento de taxas elevadas, é uma alternativa para fugir dos juros e renovar a frota. ◆

Volvo amplia produção para atender solicitação dos veículos especialmente lançados para comemorar o Dia do Motorista – a Série Especial Caminhoneiro.

Caminhoneiros pedem mais

Lançada em comemoração ao Dia do Motorista – 25 de julho – a “Série Especial Caminhoneiro” foi concebida como uma edição limitada dos caminhões FH12 e NH12, mas devido ao seu sucesso a Volvo decidiu continuar sua produção para atender a crescente demanda.

Com pintura especial na cor vermelha, os caminhões da Série Especial do Caminhoneiro possuem airbag, rádio com CD *player*, climatizador e faixas decorativas exclusivas – itens normalmente não disponíveis nos modelos standards.

Com esses e outros opcionais exclusivos, e com preços atrativos, a série também conta com as melhores alternativas quanto à forma de aquisição, através de financiamentos ou pelo Consórcio Nacional Volvo, da Volvo Serviços Financeiros.

Caminhoneiros de todo o Brasil experimentaram os novos caminhões na Festa do Carreteiro, em Aparecida, no km 71 da Via Dutra e na Festa



Itó Corniliani

do Caminhoneiro no Posto Sakamoto, no km 210 da via Dutra, ambas em julho. Nessas festas, além de fazer o test-drive com veículos da série especial, os caminhoneiros participaram de palestras técnicas, assistiram a peça de teatro da Caravana Ecológica e se divertiram muito.



Climatizador, item que aumenta o conforto e proporciona maior produtividade.

“Compramos um e, como as vantagens eram enormes, investimos em mais um. Como somos pequenos, qualquer oferta da fábrica é bem-vinda! O caminhão vem com CD *player* e climatizador de ar – é aquele que vai em cima do teto, que funciona com motor próprio”. O depoimento é de **Elias Paoletto**, 50 anos, de Jaraguá do Sul (SC), que há 20 anos trabalha com o irmão Angelo Paoletto transportando madeira beneficiada da Região Norte para Sul.

Detalhes de acabamento especiais e, itens de conforto como o ar-condicionado já provaram sua eficiência e grande utilidade: “Imagine, ficamos com os nossos caminhões parados durante dois dias no Mato Grosso – os índios fecharam a estrada para um protesto em Rondonópolis e ninguém passava, formando uma fila de

mais de 2000 caminhões. Em uma situação dessas o CD (música) distrai e o climatizador refresca. Já que não dava para prosseguir viagem, pelo menos um pouco de conforto, com certeza, ajuda a passar o tempo.”

Para Elias e Angelo, a opção pela marca

Volvo “é óbvia:

estamos trazendo a madeira por estradas de difícil acesso – são pelo menos de 300 a 400 km de chão, e, quando chove, então, as estradas ficam intrasitáveis. Só o Volvo aguenta. E nisso temos experiência. Tanta que só compramos Volvo. É sem dúvida o melhor trem-de-força do mercado”.



Fotos Silvio Aulichio

Completa linha de soluções em equipamentos



Yoshio Kawakami: "ao priorizar a demonstração ao vivo, reproduzindo condições reais de operação, buscamos uma relação direta com os clientes"

A M&T 2001 foi palco de apresentação das soluções integradas Volvo para diversas aplicações em equipamentos: além do novíssimo caminhão articulado A35D, foram mostradas as motoniveladoras G710 e G720, a carregadeira L220E, juntamente com as escavadeiras EC360 e EC460.

Articulado A35D

Lançado mundialmente pela Volvo Construction Equipment no primeiro semestre deste ano – e já em produção no Brasil – o novo caminhão articulado A35D é o produto mais inovador de sua categoria. Destaca-se pelo inigualável nível de eficiência, com a melhor relação de custo por tonelada transportada, em seu segmento de mercado e pela maior disponibilidade.

Além do design inovador, com modernas linhas arredondadas, mais aerodinâmicas e elegantes, o ponto forte do A35D é a tecnologia de última geração empregada de forma ampla e consistente para conferir ao veículo o máximo em desempenho e produtividade.

O novo caminhão articulado tem maior capacidade de carga, mais agilidade com ciclos de operação mais curtos, mais conforto para maior produtividade, maior disponibilidade decorrente da eliminação das manutenções diárias. Possui também maior eficiência, obtida no conjunto de inovações introduzidas no trem-de-força com sistemas computadorizados monitorando diversas funções do veículo durante a operação.

O A35D é indicado para operações como mineração, pedreiras, ex-

tração de areia, extração de calcário, obras públicas como construção de barragens e estradas, etc. É especialmente recomendado para operações onde não existam estradas e com condições climáticas que variam frequentemente.

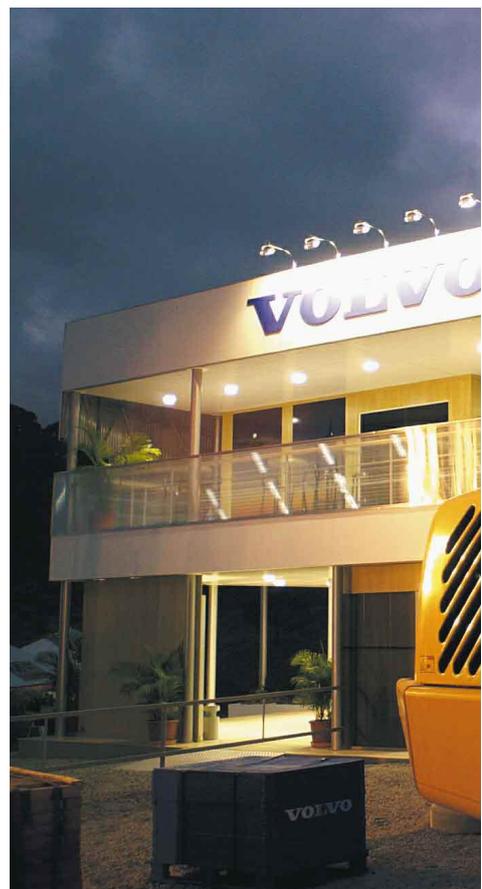
Nova carregadeira L220E

Com 33 toneladas é a melhor ferramenta para carregar e/ou transportar material de um ponto a outro, de forma mais rápida e econômica possível. Isso sem falar nas inúmeras vantagens de resistência, baixa manutenção, conforto, durabilidade, segurança e respeito ao meio ambiente – aspectos inerentes a todos os produtos da marca.

Com motor eletrônico Volvo D12C de 352 cv, a nova carregadeira tem como característica motriz o torque elevado. O motor trabalha eletronicamente conjugado com a transmissão, gerando rápidas respostas em todos os movimentos. Complementarmente, o sistema de direção oferece manobras suaves e exatas, enquanto o sistema hidráulico e o exclusivo braço de elevação, com cinemática TP, desagrega facilmente os mais diversos materiais a qualquer altura.

Escavadeiras EC460

As escavadeiras Volvo EC460 fazem parte de um radical processo de aprimoramento de toda linha de produtos da Volvo Construction Equipment. Resultado do desenvolvimento de projetos de uma marca líder mundial em equipamentos de construção, esses novos equipamentos proporcionam grande desempenho, reduzida



manutenção e superior qualidade de vida ao operador.

Comparada à sua grande capacidade, a escavadeira EC460 apresenta baixa pressão sobre o solo, tem perfeita combinação de caçamba e braço, amplo alcance de operação e elevada capacidade de elevação. Suas dimensões, com sapatas de 600 mm e contrapeso de 9.300 kg conferem grande estabilidade, mobilidade e elevada produtividade.





Motoniveladoras G710 e G720

As motoniveladoras Volvo G710 e G720, também produzidas no Brasil, são equipamentos com maior produtividade, versatilidade e conforto. Possuem o mais robusto e potente sistema de giro de lâminas em sua classe, permitindo sua movimentação até mesmo durante as operações mais pesadas.

São dotadas de sistemas desenvolvidos para possibilitar maior produtividade do equipamento e operador, como sistema "Smart Shifter", que tem memória da função de mudança de marchas, racionalizando o tempo de operação do equipamento. Um conjunto completo de implementos garante versatilidade para os mais variados tipos de serviços, como terraplanagem, aterros e limpeza de terrenos, entre muitos outros. ◆



Produtos Volvo brilham em verdadeiro "balé" na M&T Expo'2001

O balé de máquinas da Volvo, tendo como protagonistas o caminhão articulado A35D e a carregadeira L220E, foi uma das maiores atrações da M&T Expo'2001 – Feira Internacional de Equipamentos de Construção e Mineração, realizada entre os dias 18 e 22 de setembro, no Centro de Exposições Imigrantes, em São Paulo.

Apresentada com hora marcada, em duas sessões, ao final do dia e no início da noite, a cenográfica demonstração de performance dos equipamentos da marca tornou-se um ponto de parada obrigatório para os cerca de 25.000 visitantes que passaram pela M&T EXPO.

Em grande estilo

Na medida do possível, a Volvo procurou reconstituir na M&T EXPO'2001, em menor escala, as mesmas condições oferecidas pelo seu Centro de Demonstrações de Equipamentos, recém-inaugurado em Curitiba. Desse modo, pode apresentar em grande estilo o caminhão articulado A35D e a carregadeira da nova geração, a L220E. Eles acabaram se tornando os grandes destaques de um show que envolvia simultaneamente a apresentação das linhas de motoniveladoras e escavadeiras.

"A M&T EXPO é hoje a feira mais importante da América Latina e um palco ideal para se lançar novos equipamentos", afirmou na ocasião Yoshio Kawakami, presidente da Volvo Construction Equipment. Segundo ele, com esses dois novos produtos, a Volvo amplia ainda mais o seu leque de opções aos clientes, mantendo a trajetória de crescimento da marca na preferência de usuários de equipamentos de construção e mineração. No primeiro semestre, o faturamento foi 36% superior aos seis primeiros meses do ano passado.

Relação direta com os clientes

Ao priorizar a demonstração ao vivo, reproduzindo condições reais de operação – tanto em Curitiba, quanto na M&T EXPO – a Volvo, segundo Yoshio Kawakami, busca uma relação direta com os seus clientes. "É a melhor forma de desenvolver e solidificar a imagem da empresa no setor de equipamentos, conquistando credibilidade a longo prazo".

No ambiente informal criado no estande da Volvo da M&T EXPO'2001 – com direito a uma janela envidraçada, no piso inferior, e uma varanda no mezanino, e visão privilegiada para o área de demonstração – propostas de negócios e parcerias, assim como conceitos como "built to run" ou slogans como "Faremos o melhor por você" puderam ser apresentados e discutidos objetivamente.

Segurança

O melhor exemplo pode ser dado por um grande momento do show, que impressionou até mesmo profissionais experientes e acostumados aos movimentos de máquinas de grande porte: quando a carregadeira L220E e o articulado A35D sobem em velocidade os dois lados de uma rampa e páram a poucos centímetros um do outro, conferindo cores reais aos novos recursos embarcados de segurança, visibilidade, agilidade e monitoramento de sistemas.

O giro e a manobrabilidade das escavadeiras e das motoniveladoras – que mais recentemente entraram na família Volvo – ganharam complementarmente na M&T EXPO, o requinte de luzes e raio laser projetando o nome Volvo ao fundo da área de demonstrações, provando mais uma vez que a marca é uma só, com suporte integral da rede.

Uma marca que já detém cerca de 16% do mercado de equipamentos em toda a América Latina, com uma projeção de vendas de 826 unidades neste ano – a maioria com índice de nacionalização de 60%, saindo diretamente das linhas de produção da fábrica brasileira, em Pederneras (SP).

Expresso Araçatuba estabelece a primeira rota regular de transporte entre São Paulo e Lima, no Peru, integrando países com a confiabilidade dos Caminhões Volvo.

Araçatuba concretiza o Projeto Pacífico com os FH12 380

Com matriz em São Paulo e 42 filiais em 16 estados, o Expresso Araçatuba é uma das maiores empresas brasileiras de transporte de cargas, atuando nacional e internacionalmente na transferência de mercadorias por via rodoviária e aérea. Fundado em abril de 1952, pelos irmãos Ricardo e Joaquim Dias Alves, na cidade de Araçatuba (SP), o Expresso Araçatuba, atualmente dirigido por Ivo José Dietrich, Hugo Nery dos Santos e Oswaldo D. Castro Jr, que mantêm o mesmo espírito pioneiro dos fundadores e decidiram lançar o chamado Projeto Pacífico – uma travessia terrestre ligando o Atlântico ao Pacífico.

Com 78 pesados na frota de 628 veículos, a empresa adotou uma parceria com a Volvo, passando a incorporar os caminhões da marca em sua frota, inicialmente transportando suprimentos para supermercados e atacadistas de Porto Velho (RO). A viagem, com 3.100 km, dura três dias e meio. Mas esse já não é mais um dos mais longos trajetos percorridos pelos caminhões da empresa, que acaba de adquirir 15 novos caminhões FH12 380 para consolidar o Projeto Pacífico.

Rumo ao Pacífico

Em busca de novos caminhos para acompanhar o processo de globalização das economias mundiais, a Expresso Araçatuba iniciou, em fins de 1995, o chamado 'Projeto Pacífico', buscando estabelecer rotas entre São Paulo e a costa sul americana do Oceano Pacífico. Desenvolveu estudos comprovando que, ao atingir os portos do Chile e Peru, via rodoviária, pode também reduzir custos e tempo de transporte para mercado-

rias movimentadas entre o Brasil e mercados da Ásia e Japão.

Após cinco viagens experimentais realizadas nos últimos seis anos, perfazendo mais de 200 mil quilômetros, a empresa lança sua primeira rota comercial regular, consolidando o Projeto Pacífico. Com 5.300 km ligando São Paulo (SP) a Lima, no Peru, a primeira rota comercial foi inaugurada em setembro, com a viagem de dois caminhões Volvo FH12 380 Globetrotter versão 6x4, levando tecidos do Brasil para a indústria de confecção peruana.

FH12 380

Para essa etapa decisiva do Projeto Pacífico, o Expresso Araçatuba contou com os caminhões FH12 e o suporte técnico da Volvo. A via-

gem de São Paulo ao Porto de Callao, próximo a Lima, Peru, durou dez dias, mas a empresa acredita que as próximas poderão durar oito dias, prazo que poderá, brevemente, ser reduzido para até sete dias, com a conclusão de alguns trechos em pavimentação e redução de procedimentos burocráticos alfandegários.

Partindo de São Paulo, a rota inaugural propriamente dita começa efetivamente em Cáceres (MT), transpondo a fronteira com a Bolívia em San Vicente e seguindo por terra até San Javier. Esse trajeto em estrada de cascalho de aproximadamente 600 quilômetros apresenta boas condições, o que levou a transportadora a acreditar em sua trafegabilidade durante todo o ano.





Também não foi difícil para os FH12 380 cruzarem a cordilheira dos Andes, tanto na Bolívia como no Peru, chegando à altitude máxima de 4.800 m, no trecho entre Desaguadero e Moquegua. O trecho está quase totalmente asfaltado, em ambos os países, faltando apenas uma parte, de 40 km que atravessa a floresta boliviana próxima a Cochabamba, cujas obras de pavimentação, em andamento, ainda dificultam o tráfego.

Burocracia superada

A única dificuldade encontrada foi vencer alguns entraves burocráticos para a regularização e adequação de documentações na travessia da fronteira em Desaguadero, cidade homônima da Bolívia e Peru, as margens do lago Tititaca. Isso porque, apesar da carga ser destinada ao Peru, previa ser transportada através da Bolívia. Mas, uma vez acertados os papéis, ficou clara a boa vontade demonstrada pelas autoridades dos dois países, que chegaram a realizar homenagem ao Expresso Araçatuba por sua iniciativa pioneira. Com isso, o tempo de transposição na fronteira para o Peru acabou durante uma hora.

A "caravana" também gerou diversos encontros entre autoridades do Peru e Brasil, realizados com o apoio da embaixada do Brasil em Lima e do parceiro do Expresso Araçatuba no Peru, a transportadora AAR Cargo. E essa primeira viagem também já rendeu resultados,

tendo como fruto a contratação de um dos caminhões para transportar material gráfico produzido em Lima para ser entregue em São Paulo.

Grande potencial

"O que se nota é um mercado extremamente carente de opções de transporte para que o intercâmbio entre os países seja uma realidade. A oferta de uma logística de transporte eficiente entre esses países poderá abrir grandes possibilidades de negócios para que mercados como o Centro-Oeste (exportador e importador) sejam atendidos com qualidade e em um tempo de trânsito imbatível, se comparado ao transporte marítimo", afirma Álvaro Fagundes Jr., gerente de negócios internacionais do Expresso Araçatuba.

Até o final do ano, a empresa pretende oferecer duas viagens mensais entre Lima e São Paulo, ampliando a frequência para uma saída semanal a partir de 2002. Através de suas filiais pretende consolidar em São Paulo cargas vindas das regiões Sul, em Cuiabá, as cargas do Norte e, em Goiânia, as cargas oriundas do Nordeste.

Já dispondo de contrato com as indústrias têxteis Vicunha, e outras do mesmo ramo, como a Santista Têxtil e a Cedro Cachoeira, o Expresso Araçatuba tem novas via-

gens programadas, com expectativa de quatro embarques mensais. De acordo com seus estudos, o mercado potencial do Brasil é para produtos de médio e alto valor agregado que necessitem de um tempo de trânsito reduzido e capacidade de embarques fracionados. Já as operações de retorno não obedecerão a uma atuação comercial pré-definida ou focada, devendo atingir o mercado de forma geral, com produtos como gêneros alimentícios, indústria gráfica, matéria prima para indústria automotiva, etc.

"As possibilidades dessa rota superam em muito as nossas expectativas e contribuem de maneira efetiva para o objetivo do Projeto Paci-



fico, que é o de integração da América. Com a abertura dessa rota e consequente atendimento da grande maioria dos países sul americanos, podemos assumir definitivamente o slogan do projeto, que é "Trabalhando pela Integração da América", conclui o diretor de vendas e marketing do Expresso Araçatuba, Oswaldo D. Castro Jr. ♦

As cidades mineiras, Tiradentes e São João Del Rey são paradas obrigatórias no roteiro de quem quer conhecer um pouco mais da história de nosso país.

Passeio pela memória histórica brasileira



Fotos Ito Cornelien

Quem visita as famosas cidades históricas mineiras, não pode deixar de conhecer Tiradentes e São João Del Rey, que possuem relíquias arquitetônicas do século XVII e constituem uma verdadeira “viagem pelo tempo”, acompanhada da tradicional hospitalidade mineira.

Tiradentes

Fundada por volta de 1702, quando os paulistas descobriram ouro nas encostas da Serra de São José, a Cidade de Tiradentes deu origem a um arraial batizado com o nome de Santo Antônio do Rio das Mortes. Posteriormente passou a ser conheci-

da como Arraial Velho, para diferenciá-lo do Arraial Novo do Rio das Mortes, a atual São João del Rey.

Em 1718, o arraial foi elevado à vila, com o nome de São José, em homenagem ao príncipe Dom José, futuro rei de Portugal, passando em 1860, à categoria de cidade. Durante

todo o século XVIII, a Vila de São José viveu da exploração de ouro e foi um dos importantes centros produtores de Minas Gerais.

No fim do século XIX, a já quase esquecida terra de Joaquim José da Silva Xavier, o “Tiradentes” foi redescoberta pelos republicanos. Ali se encontra a casa do vigário Toledo, onde se tramou a Inconfidência Mineira. Mais tarde, Silva Jardim, de passagem por São José, sugeriu que o nome da cidade fosse trocado para o do herói da inconfidência.

Com a Proclamação da República, um decreto do Governo Provisório do Estado de 06 de dezembro de 1889, atribuiu à cidade o atual nome de Tiradentes. Após longos anos de esquecimento, seu belíssimo conjunto arquitetônico foi tombado pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 20 de abril de 1938, tendo sido, por isso, conservado quase intacto.

São João Del Rey

Bem maior, e já com ares de cidade grande (mais de 70 mil habitantes), a cidade de São João Del Rey ficou mais famosa a partir da posse do ex-presidente Tancredo Neves, cuja eleição significou um importante marco na transição democrática do país.

Foi fundada em fins do século XVII, por taubateanos liderados por Tomé Portes del Rey. Em 1709, a cobiça pelo ouro gera discórdia entre portugueses e paulistas deu origem à Guerra dos Emboabas, com o triste episódio do “Capão da Traição”, quando os paulistas foram emboscados e chacinados pelos portugueses.

Em 08 de dezembro de 1713, transformou-se em vila, com o nome de São João del Rey, homenagem a Dom João V. O ouro, a pecuária e a agricultura foram fatores de desenvolvimento da vila que, em 06 de março de 1838 foi elevada à categoria de cidade.

Participando ativamente das decisões mineiras e nacionais, a cidade guarda marcas históricas como a Sedição Militar de Ouro Preto, em 1833, a Revolução Liberal em 1842, bem como as revoluções de 1930 e 1964. Foi sede do 11º BI - Batalhão Tiradentes, que participou dos combates na Itália, triunfando em Montese e Castelnuovo.

Em São João Del Rey nasceram alguns dos grandes heróis nacionais, sendo os mais conhecidos o Tiradentes, Joaquim José da Silva Xavier, mártir da Independência, e Bárbara Heliodora Guilhermina da Silveira – a heroína da Inconfidência. Dos personagens mais recentes, o mais famoso sanjoanense foi Dr. Tancredo de Almeida Neves, eleito Presidente pelo voto popular que conduziu o Brasil novamente à Democracia. ♦



O moderno e o antigo

Boas alternativas para se conhecer as cidades históricas mineiras são as empresas de ônibus da região, como a Grogotur, de Barbacena (MG) e a Coutinho, de Varginha (MG), (fotos), que oferecem o conforto dos modernos ônibus Volvo para os turistas que desejam visitá-las. Na verdade, sair desses sofisticados ônibus, com tecnologia de última geração, para conhecer os famosos pontos turísticos daquelas cidades, é como fazer uma viagem pelo “túnel do tempo”, passando, em minutos, do moderno ao antigo. Vale a pena conferir.



Pontos Turísticos

São João Del Rey

Igreja São Francisco de Assis – No cemitério anexo se encontra o túmulo do ex-presidente Tancredo Neves.

Catedral N. Senhora do Pillar – Com grande quantidade de lustres de cristais em seu interior é única na cidade que possui altares com talhas douradas. Fundada em 1721.

Igreja Nossa Senhora do Carmo – Possui imagem inacabada de Cristo.

Igreja N. Senhora do Rosário dos Pretos – Fundada em 1719, é a mais antiga da cidade, no passado, freqüentada por escravos. Fechada para restauração

Igreja N. Senhora das Mercês – Fundada em 1750.

Museu Ferroviário

Museu de Arte Sacra

Memorial Tancredo Neves – Fotos e documentos relativos à vida do ex-presidente.

Casa de Bárbara Heliodora – Atual Secretaria de Turismo e Museu Thomé Portes Del Rey.

Tiradentes

Passo Da Paixão De Cristo – São seis pequenas capelas, erguidas a partir de 1729, como passos da Paixão de Cristo.

Capela Do Bom Jesus Da Pobreza – (1750) Possui frontão em volutas e, em seu interior, interessante imagem de Cristo Agonizante.

Igreja Nossa Senhora Do Rosário – Considerada a mais antiga da cidade, foi erguida pela Irmandade dos Homens Pretos, provavelmente, em 1708.

Museu De Arte Sacra (Antiga Cadeia) – (1730) A antiga cadeia, destruída por um incêndio em 1829 e reconstruída em 1833. Em 1984, foi transformado no Museu de Arte Sacra Presidente Tancredo Neves.

Matriz De Santo Antônio – A Matriz de Santo Antônio é um dos mais belos templos barrocos de Minas Gerais. Sua fachada foi modificada em 1810 a partir de um risco encomendado a Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho.

Santuário Da Santíssima Trindade – Construído em 1810, em substituição à primitiva capela de 1776. Em 1923 transformou-se em centro de romaria, recebendo, mais tarde, o título de Santuário da Santíssima Trindade.

Capela de São Francisco de Paula – Situada no alto de uma colina, oferece belíssima vista da cidade.

Capela De Nossa Senhora Das Mercês – Possui magnífico interior rococó, executado no período de 1793 a 1824.

Capela De Santo Antônio Da Canjica – Reconstruída pela comunidade, abriga as imagens de Santo Antônio, São João de Deus e Nossa Senhora da Conceição, remanescentes do antigo templo.

Maria-Fumaça – Famoso meio de transporte para os passageiros vindos de São João Del Rey.

Empresas de São Paulo e Região investem em novos ônibus Volvo por suas características de economia, produtividade, grande capacidade, conforto, competitividade e performance.

Frota Volvo em expansão no transporte de São Paulo

O maior mercado brasileiro para todo tipo de produto é, sem dúvida, a Grande São Paulo, seguido das prósperas cidades do interior do Estado. O nível de competitividade é alto, o que faz das empresas paulistas verdadeiras experts em seus respectivos ramos de atividade.

O transporte de passageiros, por exemplo, é diversificado, com empresas operando em muitos segmentos, do urbano ao rodoviário e de turismo, passando por inúmeras variações, como o transporte de funcionários, receptivos de aeroporto e traslados turísticos, entre outros.

Reação positiva

Nas últimas décadas, as empresas de transporte de passageiros passaram a enfrentar a concorrência do chamado transporte alternativo, desde proprietários de ônibus mais antigos até as mais recentes "vans". Como quase tudo, em uma economia altamente competitiva, houve reflexos negativos e também positivos.

A renovação constante da tecnologia Volvo e a ampliação da gama de produtos ofertados contribuiu decisivamente para atender as diferentes necessidades daquele exigente mercado.

Deixando de lado efeitos negativos (falta de segurança, congestionamento, poluição, economia informal), o grande efeito positivo foi o aumento do nível de exigência dos usuários e a capacidade empreendedora do empresariado local para responder com veículos cada vez mais confortáveis, seguros, econômicos e com níveis de poluição cada vez mais reduzidos.

Atenta a essas novas necessidades do mercado, a Vocal, concessionário da marca em São Paulo, passou a exercer um trabalho consistente, nos últimos anos, no sentido de chamar a atenção dos empresários locais para as vantagens dos ônibus Volvo em todos esses aspectos, somados, ainda, à sua indiscu-

Foto: Ito Cornelien



Viação Leme, de Jundiaí: "a população escolheu este ônibus"



IpojucaTur: apostando no B7R por sua fama de "desempenho, economia e conforto"

tível qualidade, disponibilidade e lucratividade.

Encontro de empresários

Os empresários locais logo perceberam tais vantagens, passando a investir continuamente na marca. A renovação constante da tecnologia Volvo e a ampliação da gama de produtos ofertados contribuiu decisivamente para atender as diferentes necessidades daquele exigente mercado.

O último mês de agosto representou mais um importante passo nesse trabalho, resultando no reconhecimento da marca por empresários e usuários paulistas. Em um encontro de confraternização realizado no dia 16 daquele mês, a Vocal aproveitou para reunir empresários de ônibus da cidade e efetuar entregas de chaves para inúmeros clientes, reunindo mais de 100 dos mais expressivos da região.

Foi uma verdadeira comemoração, reunindo empresas como Nambei, Ipojuatur, Renalita, Expresso Regional, R&M, Leme, Piccolotur, Expresso Prata, Tuca, Jangada, entre outras. A frota de veículos entregues era igualmente diversificada, com grande participação dos novos B7R, B10M, B10R, e B10M articulados, com as mais modernas carrocerias Irizar, Marcopolo, Comil, Caio e Busscar. A reportagem de Eu Rodo não poderia perder um evento como esse, e entrevistou alguns dos empresários presentes.

Ipojuatur: desempenho e economia

A Ipojuatur comemorou seu 25º aniversário oferecendo aos usuários a última palavra em tecnologia Volvo de transporte de passageiros. Tradicional operadora de fretamento e turismo, conta com 93 carros na frota que acaba de ganhar quatro novos B7R com carroceria Irizar, que serão utilizados em receptivos de aeroporto e traslado para a capital e outras cidades da Grande São Paulo. “Estamos apostando no B7 por sua fama de desempenho e economia, com boa relação custo-benefício e elevado nível de conforto para os passageiros”, afirma seu presidente e proprietário Sílvio Tamellini.

Sua empresa já pode comprovar os excelentes resultados dos modelos B58, B10 e B12, destacando entre suas qualidades a fácil manutenção e elevada disponibilidade. Para a Ipojuatur, conforto é uma verdadeira “palavra de ordem”, já que possui clientes altamente exigentes, como a Alcantara Machado, o BCN, os atletas de vôlei e basquete de Osasco e os artistas e funcionários da Rede Globo.

Piccolotur: B7R econômico

Já a Piccolotur, dos irmãos e sócios Edmirço e Hermogenes Piccolo, optou por seis novos B7R com 285 cv, com ar-condicionado, para operar em fretamento na cidade vizinha de Jundiá. Fundada em 1959, com três ônibus, hoje a Piccolotur conta com frota de 95 unidades e sua estratégia é “prestigar todas as marcas”, como revelam seus proprietários.

A família, que também possui outras empresas, como a Taipastur e a Visatur, todas voltadas para fretamento, foi uma das primeiras da região a experimentar o pioneiro B58, e decidiu partir para os novos B7R após ouvir relatos positivos de outras empresas, destacando-se aspectos como economia de combustível e de manutenção, bem como, naturalmente, maior conforto aos passageiros. O potente motor traseiro do B7 foi um grande estímulo para a decisão de compra, segundo os proprietários.

Articulados em Campinas e Itu

Outra grande beneficiada com os novos negócios da marca na região foi a cidade de Campinas, que ganhou 17 novos articulados B10M Volvo. Na verdade, o mérito de investir em qualidade e grande capacidade de transporte na região, cabe ao empresário Belarmino Marta, presidente do grupo que inclui as empresas Urca – Urbanos Campinas, Tuca, Brasil Luxo, São Paulo, Itu, Via Norte e Rápido Luxo. Além de Campinas, ele também presenteou a cidade de Itu com mais quatro unidades articuladas.

“Os articulados Volvo correspondem às nossas expectativas e resolvem o problema do transporte urbano de grande capacidade”, declara o empresário. De fato, cada novo articulado de Campinas transportará cerca de 34 mil passageiros/mês, em linhas que partem do Terminal Ouro Verde em direção



Edmirço e Hermogenes Piccolo: o potente motor traseiro do B7 foi um grande estímulo para a decisão de compra

ao centro da cidade pelos corredores na Via das Amoreiras e Santos Dumont.

Leme: população escolheu

Já a Viação Leme, de Jundiá, que conta com 12 ônibus Volvo B58, foi uma das primeiras da região a adquirir os modernos B7R. Após um ano de testes no transporte urbano da cidade, realizando pesquisa de satisfação dos usuários, a Leme constatou que se trata do “carro ideal para Jundiá”. Com certificação ISO 9002, a Viação Leme leva o rigor de sua operação às últimas consequências, renovando continuamente as pesquisas de satisfação e aumentando cada vez mais a qualidade de seus serviços.

“O B7R foi escolhido pela população de Jundiá”, revela o gerente de manutenção José Henrique Colhado, enquanto o Gerente Geral e consultor em produtividade destaca sua performance: “O motor traseiro é uma tecnologia que não é qualquer um que sabe resolver bem, e o B7R tem essa qualidade. É bom em subidas de rampas e tem ótimo torque para sair”. Outro motivo que contribuiu para a escolha dos novos B7R foi seu reduzido nível de emissões e ruídos, pois a empresa está em preparação para obter a certificação ISO 14000, que normatiza aspectos de preservação ambiental. ◆

“Os articulados Volvo resolvem o problema do transporte urbano de grande capacidade”

Belarmino Marta – Presidente do Grupo Belarmino



Empresa mineira aposta na nova tecnologia do B7R para oferecer serviços de alto nível e aumentar sua clientela.

Mineiros ganham mais qualidade com as inovações da Coutinho

Há 40 anos em atividade, o Grupo Coutinho, de Varginha (MG), possui frota de 76 ônibus operando em três companhias: a Empresa de Transportes Coutinho, a Rodogeral Transportes e a Emisa Turismo. Seus fundadores, Paulo Edilberto Coutinho e sua mãe Zina Xavier Coutinho, sempre conduziram a empresa com esmero e cuidado em relação à qualidade dos serviços oferecidos aos usuários, mas mantiveram-se por muito tempo operando com apenas uma marca de ônibus.

Recentemente, após testar e aprovar os atributos do moderno B7R, a Coutinho tomou a decisão histórica de introduzir uma nova marca – a Volvo – em sua frota de veículos. Das 10 novas unidades do B7R adquiridas, uma será destinada ao turismo, e as outras nove serão empregadas em uma importante operação da Coutinho em uma linha interurbana que liga as cidades de Varginha, Três Corações e Cambuquira. A operação tem como característica o transporte intenso de pessoas que moram em uma dessas cidades e trabalha em outra, e a clientela se divide em estudantes e trabalhadores com elevado nível de exigência de qualidade e pontualidade.

Após testar o B7R, a Coutinho o avalia como “o melhor produto do mercado”, e aposta no aumento da demanda dos passageiros



José Alberto Coutinho

Conforto

José Alberto Coutinho e Paulo Roberto Pedro da Silva, diretores da empresa, explicam que se trata de uma linha com grande potencial, transportando hoje cerca de 60 mil passageiros ao mês, mas cuja demanda pode aumentar de acordo com a qualidade dos serviços oferecidos. Por isso “decidimos investir em uma grande marca de chassis, que é o Volvo B7R, e com carrocerias Busscar especialmente adequadas. Para atender este perfil de usuário adotamos uma carroceria semi-urbana, ou seja, com assentos reclináveis e confortáveis, duas portas, vídeo, porta-pacotes, luzes de leitura e ar-condicionado”.

O trajeto total é relativamente curto

– 53 km – mas o movimento é intenso, com 25 viagens em cada sentido (ida e volta: 50 viagens) diariamente. “Somos pioneiros em oferecer tal nível de qualidade no Estado, mas é um investimento muito bem planejado, inclusive junto aos órgãos oficiais como o DNER. É uma necessidade que acompanha a tendência de crescimento do parque industrial de Três Corações, às margens da BR 381, a Ferreirão Dias”, declara o empresário.

Receita de sucesso

A Coutinho também opera em outros trajetos com características similares: entre as cidades de São Lourenço e Soledade de Minas, com extensão de 10 km e 52 viagens/dia (ida e volta); outro ligando Caxambu a Baependi (8 km), com nada menos do que 58 horários e volume de 35 mil passageiros ao mês e ainda a linha Cambuquira, que faz a integração entre as Faculdades e as Indústrias da Região. Essa última faz parte do chamado Circuito das Águas, “onde a vida é mais tranquila mas há muito comércio e turismo”, segundo José Alberto Coutinho.

“Após testar seu primeiro B7R, acreditamos que estamos com o melhor produto do mercado”, revela o empresário, para quem as linhas atendidas pelos novos ônibus Volvo deverão ter sua demanda de passageiros praticamente dobrada em curto período de tempo, passando dos atuais 60 mil para cerca de 110 mil passageiros ao mês, como resultado do elevado nível de conforto oferecido. “Vamos enfrentar a concorrência com alta qualidade e com um carro que corresponde muito bem às necessidades de desempenho da linha que, apesar de curta, é muito dinâmica e com trechos montanhosos. É um carro forte e potente, aliado a uma carroceria sofisticada”. Com essa receita, a Coutinho aposta no futuro. ♦



Ônibus Volvo da Evanil é o preferido dos usuários cariocas.

B7R e B10M Volvo agradam cariocas

O ritmo quase frenético do trânsito carioca é uma característica das ligações intermunicipais do Grande Rio como, por exemplo, o trajeto entre Nova Iguaçu e o centro do Rio de Janeiro. Os usuários são exigentes, a concorrência é grande. E o calor intenso durante quase todo o ano é um forte adversário a ser vencido pelos operadores de transporte – além das adversidades do próprio trânsito, naturalmente.

A Evanil Transporte e Turismo Ltda., de Nova Iguaçu, pertencente ao Grupo Cidade do Aço, de Barra Mansa (RJ), conhece bem esses detalhes e não é sem razão que vem conquistando cada vez mais a preferência dos passageiros que atende, oferecendo transporte de alta qualidade entre Nova Iguaçu e o Rio de Janeiro.

500 mil passageiros

Transportando o total de 500 mil passageiros ao mês, essa linha de 40 km é a de maior demanda, seguindo itinerário Central-Praça XV-Praça Mauá-Castelo e Vila Isabel. Suas outras duas linhas intermunicipais vão de Nova Iguaçu a Barra Mansa, Volta Redonda e Resende, com cerca de 120 km, transportando outros 12 mil passageiros/mês.

Da frota de 105 ônibus, 34 operam na conhecida tarifa A, com valores de R\$ 3,00 e 3,50, com destino à Praça Mauá e Castelo, através da famosa Linha Vermelha, que permite vencer o trajeto em menor tempo. Já os outros 71 ônibus trafegam pela Avenida Brasil, sendo 28 com ar-condicionado e diver-

Foto: Ito Correia



sas paradas durante o percurso, ao custo de R\$ 2,50.

Tendo como maiores concorrentes o trem e as vans, a empresa definiu como estratégia oferecer aos usuários ônibus cada vez mais modernos, com assentos espaçosos e confortáveis, ar-condicionado e a segurança indispensável para manter uma boa velocidade média, o que implica em bons sistemas de suspensão a ar e freios altamente eficientes.

Tecnologia competitiva

Tudo isso com um motor de alta performance, bons índices de consumo de combustível e reduzido custo de manutenção – fatores essenciais para manter a operação competitiva e, ao mesmo tempo, rentável, segundo Carlos Eduardo Dias Curvello, diretor administrativo da Evanil.

Para colocar em prática essa estratégia, o superintendente Abelmar Dias Curvello decidiu iniciar um processo de renovação da frota, começando, no ano passado, com dois B10M com caixa automática e um B7R, todos com ar-condicionado. “Constatamos uma ótima performance nesses veículos, o que nos levou a adquirir mais quatro unidades do B7R com 285 cv, versão rodoviária, que vão operar na linha com tarifa A”.

“Encontramos o carro ideal para

nossas linhas. Ele vence o tráfego do centro e percorre os 40 quilômetros em 50 minutos”, afirma Carlos Eduardo.

Qualidade ISO 9000

A empresa, que tem um eficaz programa de qualidade, mantém sua certificação ISO 9002 desde 1999. Essa qualidade pode se percebida não apenas na competitividade e qualidade dos serviços oferecidos aos clientes, como também nas instalações, como as garagens, com oficinas extremamente organizadas.

Satisfeitos com os baixos custos de manutenção do B7R e do B10M, e os diretores destacam também a boa relação de consumo de combustível de ambos: “A baixa manutenção e o custo por quilômetro rodado têm se mostrado compatíveis com nossas expectativas”.

O diretor administrativo Carlos Eduardo diz que “é no produto Volvo que devemos investir, pela sua perfeita adequação às necessidades e exigências de nossa linha principal”. Os executivos contam que a preferência dos passageiros pelo ônibus Volvo pode ser facilmente notada não apenas por perguntarem em quais horários podem utilizá-los, mas também pelo apelido que lhe deram: “Gostosão”. Um elogio bem adequado ao bom humor da população carioca. ♦

“Encontramos o carro ideal para nossas linhas”

Carlos Eduardo Curvello (na foto, ao lado do superintendente Abelmar Dias Curvello)



O trânsito brasileiro provocou, em 1999, cerca de 22 mil mortes, segundo as estatísticas oficiais. Aqui são contadas, basicamente, as fatalidades ocorridas na hora e no local dos acidentes. Dessas, cerca de 6.500 seriam pedestres. Os motoristas mortos seriam em torno de 7.000, enquanto 4.500 passageiros seriam somados a outros 3.500 “não informados”, completando a triste performance do trânsito brasileiro.

Atropelamentos: batalha sem vencedores

“Embora não se constituam individualmente no maior número de fatalidades, os atropelamentos representam uma dor de cabeça capaz de tirar o sono de autoridades responsáveis em qualquer nível neste país. Além de serem de uma complexidade atroz, constituem um desafio fenomenal aos responsáveis pelo sistema de trânsito, por incorporarem problemas crônicos cujas soluções não são viáveis a curto ou médio prazos”, afirma J. Pedro Corrêa, consultor do Programa Volvo de Segurança no Trânsito

“Por não possuir educação nem cultura de trânsito – prossegue o consultor – o Brasil não deve esperar resultados auspiciosos em alguns poucos anos. Na verdade, países que hoje desfrutam de um trânsito melhor só conseguiram atingir bons resultados depois de muitos esforços e pesados investimentos nos três “E” do trânsito: Educação, Engenharia e Esforço Policial. Sem esses pilares bem sólidos é praticamente impossível imaginar-se um trânsito humano, saudável e contribuindo com a qualidade de vida de uma cidade”.

Debate no Fórum

No final de agosto, em São Paulo, quase 400 interessados na segurança no trânsito acompanharam o debate sobre atropelamentos no Fórum Volvo de Segurança no Trânsito. O debate contou com as presenças de Luís Antonio Seraphim, assessor técnico da Presidência da CET-SP; Coronel Renato Fernandes de Azevedo, atualmente diretor de pessoal da PM de Brasília; Marcelo Rezk, gerente de planejamento Operacional da Nova Dutra; Osni



Piske, da Comissão de Humanização do Trânsito, de Joinville, SC e do Superintendente da área de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Alcoa, de Poços de Caldas, MG, Javier Torrico.

Uma pesquisa foi encomendada pelo Programa Volvo de Segurança no

Trânsito para avaliar a dimensão do problema no Brasil. “A pesquisa confirma duas constatações: a primeira, que continuamos padecendo de um sistema único de levantamento de dados no Brasil e a segunda, que, pelos números disponibilizados, o pedestre continua a ser um personagem não integrado do sistema trânsito no Brasil. Enquanto isso perdurar, as chances de dividir harmoniosamente o trânsito continuarão dependendo da boa vontade e da habili-

dade dos motoristas e não dos seus direitos constitucionais de usar a via pública que a Carta Magna assegura”, afirma J. Pedro Corrêa.

Estudos mostram que, num atropelamento, a chance do pedestre sobreviver depende da velocidade do carro, que não poderá estar a mais de 30 km/h. Se o veículo estiver a 40 km/h, a chance de óbito vai para 15%; Com o carro a 60 km/h, a chance de morte cresce para 70%. Caso o pedestre seja apanhado a 80 km/h provavelmente não terá chance de sobrevivência.

Para Marcelo Rezk, gerente da Nova Dutra, a solução para os atropelamentos passa necessariamente pela montagem de um excelente banco de dados; por uma revisão total de com-

“A pesquisa confirma duas constatações: a primeira é que continuamos padecendo de um sistema único de levantamento de dados no Brasil; e a segunda que, pelos números disponibilizados, o pedestre continua a ser um personagem não integrado no sistema de trânsito no Brasil.”



portamento, tanto do motorista como do pedestre, bem como por tornar o pedestre parte integrante do tráfego.

O coronel Renato Fernandes de Azevedo, da Polícia Militar de Brasília, acha que “o país tem motoristas pouco educados para o trânsito e pedestres não educados”. Além disso, o pedestre é visto no processo como um elemento de segunda classe. “O buraco numa rua é notícia, um buraco numa calçada não, a menos que ele venha a tragar uma criança”.

Para Javier Torrico, da Alcoa, as pessoas são a chave da mudança. Adequar o comportamento das pessoas, fazendo-as ver que a segurança no trânsito é, em primeiro lugar, um benefício próprio, um benefício para a família e, depois, naturalmente, para a sociedade, faz toda a diferença. A Alcoa implantou um bem sucedido programa interno de segurança, onde tinha como princípio “Minha vida sempre em 1º lugar, todo dia, o dia inteiro, não importa onde eu esteja”. O índice de acidentes hoje, na empresa, é desprezível.



Joinville, SC, comemora há alguns anos, o índice zero de atropelamentos de estudantes. O Programa “Aluno-Guia”, onde estudantes de escolas da cidade participam da orientação do trânsito na saída e entrada das aulas, tem sido exemplarmente eficaz. Vinte e seis escolas participam, com 700 alunos envolvidos, beneficiando 7.300 estudantes.

Em São Paulo, apesar dos expressivos números de atropelamentos, as

ações são também importantes. “Quando a CET foi criada em 1976, havia 1 milhão e 370 mil veículos em São Paulo, numa proporção de 22 mortos por 10.000 veículos. Em 2001, a frota da cidade está em 5 milhões e 200 mil veículos, e o número de atropelamentos caiu para 2,9 mortos para cada 10.000 veículo”, destacou Luís Antonio Serafim, assessor técnico da Presidência da CET-SP, para quem “o pedestre é a parte mais frágil nesse processo”.

Os números alarmantes de atropelamentos chamou a atenção dos participantes do Fórum Volvo de Segurança no Trânsito. Mas o exemplo de algumas cidades mostra que há soluções

Muito esforço pela frente

“Alterar esse quadro para uma realidade mais aceitável será tarefa árdua, a julgar pelas (poucas) mudanças observadas no cotidiano do nosso trânsito. De um lado, motoristas despreparados – e, muitas vezes, mal-educados – e de outro, pedestres sem um mínimo de educação para exercer a necessária convivência pacífica e cívica. No outro extremo falta empenho político suficiente para atacar o problema com a determinação necessária”, afirma J. Pedro Corrêa.

Esforços isolados mostram que há soluções. O caso de Brasília, com a grande mobilização “Paz no trânsito”, na metade dos anos 90, provou que quando o governo se junta com a sociedade, discute e estabelece um pacto de conduta, o resultado aparece. Brasília é, hoje, provavelmente a única grande exceção brasileira na convivência motorista-pedestre e, sobretudo, no respeito à faixa de travessia do pedestre. Um exemplo a ser copiado.

“Triste é a constatação de que nesta batalha entre veículos e pedestres não há vencedores. Governo e sociedade terão de procurar uma luz para mostrar o caminho. Ele passa necessariamente pela informação, educação, cultura de trânsito e, principalmente, por um pouco mais de ousadia nas ações”, conclui o consultor, citando o filósofo romano Sêneca, (65 a 4 A.C.) “Não é porque certas coisas são difíceis que nós não ousamos. É porque não ousamos que tais coisas são difíceis”.

Atropelamentos: uma grande tragédia brasileira

Segundo dados do Denatran, 44% dos mortos em acidentes de trânsito no Brasil são vítimas de atropelamentos. Pelos mesmos dados, algumas cidades pesquisadas mostraram os seguintes índices de mortes por atropelamento em 1999:

Belém	81,96 %
Fortaleza	71,45 %
Recife	62,42 %
Manaus	59,16 %
São Paulo	51,27 %
Porto Alegre	49,50 %
Rio de Janeiro	44,89 %
Salvador	42,72 %
Brasília	41,05 %
Londrina	34,32 %
Goiânia	27,13 %
Campo Grande	25,00 %
Curitiba	18,91 %

BRASIL	1997	1998	1999
População	159.636.413	161.790.311	163.947.554
Frota	28.886.388	30.939.466	32.318.646
Acidentes com Vítimas	327.640	262.374	376.589
Mortos	24.107	20.020	20.178*
Feridos	327.044	320.733	325.729*

Fonte: Ministério da Justiça - Denatran, * Não inclui dados de Minas Gerais
Mais dados, no site do Programa Volvo de Segurança no Trânsito: www.Volvo.com.br

O mais tradicional estaleiro brasileiro renova sua linha de produtos na nova fábrica de Osasco (SP) e conquista a preferência dos clientes com os motores Volvo Penta.

Intermarine: qualidade brasileira em parceria com a Volvo Penta

“Aqui, também, os negócios com a Volvo Penta vão bem, considerando que os modelos com maior volume de produção – de 38 a 50 pés – são todos equipados com motores Volvo Penta.”

Há 28 anos no mercado, a Intermarine é um dos mais conceituados estaleiros do país e o único a ter licença para fabricação da linha de embarcações do estaleiro Azimut, atualmente o maior da Europa. Nessas quase três décadas de atividade, a empresa soube driblar as crises e pacotes econômicos que se sucederam investindo continuamente em qualidade e modernização da produção.

Sua produção acaba de ganhar novo impulso, com a implantação de uma nova e moderna fábrica em Osasco (SP), onde centraliza a fabricação das diferentes linhas – barcos que vão dos 18 pés até os complexos e sofisticados iates que podem chegar a 74 pés.

Valorizando funcionários

Com 450 funcionários, a Intermarine valoriza seu pessoal mantendo elevado nível de capacitação e motivação, o que resulta em baixíssimo índice de *turnover* (substituições). “A indústria náutica é muito complexa, por ser extremamente artesanal”, explica o diretor de operações da nova fábrica, **Nelson Avelar**.

Assim, “a manutenção de uma mão-de-obra especializada e motivada é fundamental para o bom andamento da produção”, completa.

Foto: Ito Cordeiro



A produção de barcos envolve uma série de “pequenas fábricas”, dentro da planta de produção. São áreas como a serralheria, onde se faz toda parte de ferragens, a começar pela “carreta” utilizada para assentar o barco durante sua montagem. A marcenaria é outra área vital que, além de preparar moldes, confecciona os móveis instalados nos barcos. Há ainda as áreas de mecânica e elétrica, que respondem pela instalação de componentes motrizes, instalações elétricas, comandos, etc., e a laminação, que produz componen-

tes em fibra de vidro - não apenas o casco e convés, mas também uma série de peças de diversos tamanhos usadas interna e externamente em toda a embarcação, de acordo com seu porte.

Qualidade: melhoria contínua

Adotando método de produção baseado no sistema japonês Kaizen, de melhoria contínua da qualidade, a Intermarine mantém um sistema de logística extremamente apurado, com suprimento de componentes *just-in-time*, ou seja, praticamente

sem estoques. Tal logística deve funcionar com absoluta precisão, até porque envolve grande quantidade de componentes importados.

No Salão Náutico de São Paulo, em outubro, a empresa lançou sua nova linha "Sea Ray", composta por barcos de menor porte, com tamanhos de 18, 23, 26 e 29 pés. A empresa destinou uma de suas unidades de produção da nova fábrica exclusivamente para produzir os quatro modelos dessa linha, que promete ser mais um sucesso de vendas.

Motores Volvo Penta

Há ainda a linha de *off-shores*, de tecnologia própria, que são lanchas de 38, 39, 46 e 55 pés, com produção média de 60 unidades

anuais. Nessa linha, os barcos de 38 e 39 pés só utilizam motores Volvo Penta – a partir deste ano, os novíssimos **KAD 300**, de grande performance e extrema confiabilidade.

As maiores embarcações ficam por conta da tecnologia italiana Azimut, que começa com barcos de 38 pés, com opções de 44, 46, 50, 58 e 74 pés. Os três primeiros modelos atualmente têm produção de duas unidades mensais. Os de 50 e 58 pés são produzidos à razão de uma unidade ao mês, enquanto o último tem produção de uma unidade a cada dois meses. Aqui, também, os negócios com a Volvo Penta vão bem, considerando que os modelos com maior volume de produção – de 38 a 50 pés – são todos equipados com motores Volvo Penta.

"Os motores Volvo Penta são uma preferência do mercado, pela sua confiabilidade, assistência técnica e facilidade de peças de reposição. Trata-se de uma parceria de longos anos em que a bandeira Volvo é parte integrante de nossos barcos. Geralmente, nossos projetos já são dimensionados para os motores da marca, pois os clientes sempre dão preferência à Volvo" afirma Nelson Avelar.

Para a Intermarine, a produção de barcos de lazer está em franca ascensão e sua fatia no segmento de grandes iates é de aproximadamente 60%, graças à respeitabilidade da marca, resultado de um trabalho consistente desenvolvido pelo presidente Gilberto Ramalho, à frente da empresa nos últimos 18 anos. ◆



Rick Tomlinson - Electronic Image

Volvo penta na Ocean Race

A Volvo Penta tem uma participação decisiva na Volvo Ocean Race, a maior competição náutica deste novo milênio, que largou em 23 de setembro em Southampton, Inglaterra. A marca garante segurança e conforto para os competidores: todos os barcos possuem o motor Volvo Penta MD22P. Porém, esses motores são lacrados e só podem ser usados para a propulsão dos barcos em casos de extrema emergência, que devem ser justificados ao final da etapa.

Mas também são equipados com outro motor Volvo Penta, que tem função auxiliar. O motor auxiliar é usado regularmente, principalmente para atender três necessidades a bordo: produção de água potável a partir da água do mar, potência para as bombas de lastro líquido e geração de energia elétrica para fornecer iluminação e alimentar os diversos e sofisticados equipamentos de bordo utilizados, por exemplo, para comunicação com os satélites que monitoram a regata.

A regata

Ao todo, são oito barcos que percorrerão 32.250 milhas náuticas, dando a volta ao mundo com nove paradas em oito países e quatro continentes. A única parada na América do Sul será na cidade do Rio de Janeiro, com chegada prevista para 19 de fevereiro de 2002, onde permanecerão até o dia 9 de março, quando partirão para Miami, nos Estados Unidos. A Marina da Glória, a RioTur e a Secretaria de Turismo do Rio de Janeiro preparam uma grande recepção para os participantes da Volvo Ocean Race.

A regata pode ser acompanhada em todo o mundo pela mídia – no Brasil, pela ESPN – e também "ao vivo" pela Internet no site www.VolvoOceanRace.Org. Há ainda o site www.VolvoOceanAdventure.org que estimula o debate entre estudantes de todo o mundo e apresenta um verdadeiro mapeamento ambiental dos mares, obtido com sensores instalados nos barcos, cujos dados são transmitidos via satélite para o referido portal. Entre as entidades de todo o mundo que mantêm parceria para fins de pesquisa, está a USP – Universidade de São Paulo.



A reportagem de **Eu Rodo** foi a Bogotá conferir o novo sistema Transmilênio, que conta com 315 ônibus articulados Volvo em um sistema de transporte que mudou radicalmente – para melhor – a qualidade de vida de sua população.

Bogotá: uma cidade renovada



Foto: Ito Cornelsen



Bogotá não é mais a mesma. Essa é, sem dúvida, a constatação de quem quer que tenha visitado a capital da Colômbia há um ano e retornado em meados de 2001. E o que mudou? Muita coisa, a começar pelo aspecto geral da cidade, que ganhou ares de modernidade, com seu novo e arrojado sistema de transporte urbano de passageiros: o Transmilênio. E, o principal, a população ganhou mais qualidade de vida, com o trânsito do centro livre dos antigos e incontáveis pequenos e médios ônibus superlotados.

O novo sistema, que começou a ser introduzido entre fins de 2000 e começo deste ano, foi concluído com a inauguração do eixo estrutural Norte, no início de agosto. “Fotografando transportes nesses últimos 20 anos, em todo o Brasil e diversos países da América do Sul, Central e Caribe, jamais vi algo tão impressionante”, revela o fotógrafo Ito Cornelsen, de Curitiba, cidade que também se destaca pela eficiência e modernidade do transporte urbano de passageiros.

Novos tempos

Menos congestionamentos, menos poluição, mais eficiência no transporte. Não é à toa que o sistema foi batizado com o nome de Transmilênio, pois representa, de fato, a transição de uma nova época para a cidade. Precedido de muito planejamento e cuidadosos estudos, foi

implantado pela administração municipal com ampla participação dos empresários locais.

Para “ensinar” a população a utilizar o novo sistema, a cidade preparou uma série de vídeos, veiculados pelas emissoras de televisão local. Não porque seja complicado, mas porque modificava radicalmente os hábitos de transporte dos cidadãos de Bogotá. Na verdade, o sistema é simples, constituindo-se de eixos troncais com linhas expressas cruzando a ci-

dade em vários sentidos, apoiados por ônibus alimentadores.

A infra-estrutura do sistema Transmilênio é mantida pela administração municipal, mas o sistema de operação dos ônibus, tanto os que trafegam nas vias expressas quanto os alimentadores, é privado. Dele participam empresas que somam 80% dos transportadores da cidade. A arrecadação da venda das passagens e dos cartões “Capital” é realizada por uma empresa privada.

Detalhes curiosos complementam o sistema, que respeita hábitos e costumes da população local

Estações modernas

Mais de 350.000 pessoas de todas as idades, ocupações e condições físicas realizam aproximadamente 660.000 viagens por dia, no Transmilenio. Tão eficiente quanto um sistema de metrô, o Transmilenio conta com 65 estações, que podem ser classificadas em três tipos:

1 As estações simples, estão localizadas nas calçadas centrais das vias a cada 500 metros. Nessas estações não chegam os ônibus alimentadores. Os usuários podem ingressar pelas passa-

relas para pedestres e/ou cruzamentos sinalizados com semáforos.

2 As estações intermediárias, localizadas nos cruzamentos das vias expressas com as principais ruas da cidade, que permitem o transbordo de passageiros dos ônibus alimentadores para os ônibus da Transmilenio, sem a necessidade de pagar uma nova passagem.

3 As estações terminais – são oito – na área central da cidade, que também permitem a baldeação dos ônibus alimentadores para os ônibus da Transmilenio.

Detalhes curiosos complementam o sistema, que respeita hábitos e costumes da população local, como o intenso uso de bicicletas. Ele conta com ciclovias e as estações possuem estacionamentos para bicicletas, onde os usuários as deixam no começo do dia e as retiram ao retornar. O sistema todo é composto por ônibus alimentadores e os chamados ônibus Transmilenio, que trafegam em vias exclusivas. Esses últimos dividem-se em convencionais e expressos, sendo que os últimos param apenas nas estações principais, ao longo do trajeto. Tudo funciona em um ritmo frenético, mas com extrema eficiência e muito conforto. Pelo sistema expresso, o tempo das viagens foi reduzido em mais de 50%, para deslocamentos de um extremo a outro da cidade.

Tecnologia avançada

Outra característica marcante é a modernidade: as estações são grandes, bem iluminadas, com grandes áreas envidraçadas e, apesar do intenso volume de pessoas circulando constantemente, tudo funciona com precisão. O acesso às estações é feito através de rampas projetadas de forma a possibilitar sua utilização por idosos e deficientes físicos, com cadeiras de rodas, por exemplo.

Há uma eficiente Central de Operações, onde uma equipe monitora todo o sistema com modernos computadores, visualizando, em um grande mapa, todos os ônibus em circulação, por um sistema de rastreamento via satélite.

Com 478 ônibus articulados – 318 dos quais Volvo – o sistema Transmilenio proporciona um transporte de Primeiro Mundo para os cidadãos de Bogotá: os passageiros passam os cartões magnéticos ao entrarem nas estações, as plataformas de embarque são ao nível do piso dos ônibus e o tempo de espera entre um ônibus e outro é de um ou no máximo dois minutos. ♦

Do caos à modernidade

Antes da implantação do Sistema Transmilenio, o transporte urbano de Bogotá era feito com mais de 20 mil ônibus, a maioria dos quais pequenos e antigos, com até 30 anos de operação, atendendo precariamente as necessidades da metrópole que tem cerca de 7,5 milhões de habitantes. Confuso, ineficiente e altamente poluente, o sistema anterior caracterizava-se por deslocamentos longos e desconfortáveis, em detrimento da qualidade de vida dos passageiros e da população urbana, com congestionamento do tráfego e altos níveis de emissão de ruídos e gases poluentes.

Para realizar uma reforma revolucionária no transporte urbano foi criada a empresa Transmilenio, responsável pela gestão do novo sistema que tem o mesmo nome. O sistema é baseado em corredores exclusivos operados por ônibus de grande capacidade – 470 articulados, na primeira fase – com grandes terminais de embarque e modernos pontos de parada, todos em plataformas elevadas ao mesmo nível do piso dos ônibus e com bilhetagem automática.

Os veículos da Volvo, que detém 70% do mercado de articulados da América do Sul, são do modelo B10M, que tem como características principais o motor horizontal posicionado entre os dois primeiros eixos, solução que representa uma vantagem indiscutível para articulados e biarticulados. Além do motor eletrônico de baixíssimo nível de emissões de ruídos e gases – de acordo com as normas Euro II – os ônibus B10M Volvo possuem suspensão a ar, transmissão automática computadorizada, freios ABS e catalisador, que reduz ainda mais o nível de emissão de gases.

Os ônibus Volvo foram exportados para a Colômbia em CKD e montados naquele país pela General Motors da Colômbia (Colmotores). As carrocerias, Marcopolo, também enviadas em CKD, foram montadas pela empresa denominada Superior. Tanto a GM Colmotores como a Superior são as maiores, em seu ramo de atividade, naquele país. "Bogotá está comprovando que é possível oferecer transporte público de alta qualidade para cidades de grande porte a custos altamente competitivos, com o envolvimento do empresário local", resume o presidente da Volvo do Brasil, Peter Karlsten.



Com mais de 220 negociações realizadas durante o evento, a Volvo aproveitou o Salão Internacional do Transporte 2001 para estreitar relações com os clientes.

FENATRAN: palco de bons negócios

Da concepção do estande à participação dos funcionários, gerentes e diretores, a participação da Volvo no Salão Internacional do Transporte 2001 foi uma das mais proficuas dos últimos tempos. Tudo foi planejado no sentido de oferecer o melhor atendimento possível aos clientes da feira que, a cada ano, vem assumindo característica mais profissional.

Ocupando uma área total de mais de 2000 m², o estande da Volvo foi concebido como um complexo com diversas salas para encontros de negócios, um auditório para exibição de filmes e uma grande "vitrine" on-

de estavam expostos os produtos – a mais completa linha de caminhões pesados totalmente eletrônicos do mercado.

Centro de negócios

Enquanto o auditório era usado para exibir um show apresentando aos clientes toda a tecnologia embarcada e a confiabilidade dos serviços oferecidos pela marca, as salas de reuniões funcionavam como verdadeiros "centros de negócios", onde os clientes eram orientados por profissionais experientes e capacitados para oferecer as melhores soluções em configurações de

veículos e serviços adequados à sua operação.

A estrutura contou ainda com representantes da Volvo Serviços Financeiros, oferecendo os produtos e serviços como o consagrado Consórcio Nacional Volvo, os Planos de Financiamentos, Leasing, com as melhores taxas do mercado e a garantia que só um banco da marca pode oferecer.

A participação dos concessionários foi fundamental para o sucesso dos negócios, através do encaminhamento e atendimento dos clientes. Para Carlos Pacheco, gerente de vendas de caminhões Brasil, "os resultados obtidos no Salão Internaci-



Fotos: Yuri Zamboni



onal de Transportes comprovam que foi bastante positiva a postura da Volvo em ir além de apresentar os produtos e serviços da marca, oferecendo aos clientes a oportunidade de falar sobre negócios durante aquele momento”.

220 negócios

Durante os cinco dias do evento, foram realizados 220 negociações. Dez, dos 12 veículos que estavam expostos no Salão, foram vendidos, além de dezenas de outras unidades. Ao todo foram negociados 164 caminhões novos 21 seminovos Viking, 24 kits do Trip Manager e 11 Planos de Manutenção. Grande parte dos veículos novos será retirada pelos motoristas dos próprios clientes, diretamente na fábrica, em Curitiba.

São as chamadas Entregas Técnicas, em que, ao retirar o caminhão diretamente na fábrica, o cliente/motorista tem a oportunidade de conhecer a alta tecnologia utilizada para fabricar os caminhões Volvo. Recebe treinamento sobre como obter o melhor rendimento do veículo e inicia também noções básicas de direção segura desenvolvidas pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Esses treinamentos têm continuidade, sendo concluídos nos

concessionários durante a primeira revisão dos veículos.

Seminovos Viking

Também foram negociadas 21 unidades dos Seminovos Viking, veículos usados e revisados a partir de critérios definidos pela fábrica, com garantia de seis meses para o trem-de-força, com trocas de óleos e filtros gratuitas, pneus novos, pintura e acabamento impecáveis e, o mais importante, a garantia de procedência, já que o proprietário anterior é a própria Volvo do Brasil.

Trip Manager

Durante o Salão, foram negociados 24 kits do Trip Manager, um software exclusivo da Volvo que permite ao proprietário dos caminhões da série H descarregar no computador de seu escritório os dados disponíveis no computador de bordo do veículo. Com informações precisas sobre como seu motorista está conduzindo o caminhão, o empresário pode gerenciar melhor sua frota e identificar aspectos em que cada motorista deve receber treinamento específico para otimizar seu desempenho.

Planos de Manutenção

Outra exclusividade da marca, os

Planos de Manutenção, também tiveram grande aceitação entre os clientes que visitaram o evento, com 11 contratos assinados. Com este serviço, uma espécie de “plano de saúde” para o caminhão, o cliente Volvo terceiriza toda a manutenção de seus caminhões, contando com mão-de-obra especializada e peças genuínas, e tem cobertura nacional, sem necessidade de cadastro nem aprovação de crédito. Com estes planos, que podem ser plenos ou preventivos, evita custos de oficina própria, mantém os veículos com excelente performance e maior disponibilidade, além de assegurar maior valor de revenda do veículo, que possui histórico assinado pela fábrica e sua rede.

José Roberto Bárbara foi um dos clientes que se sentaram à mesa de negociações durante a Fenatran. Com seis pesados Volvo, três deles adquiridos durante o evento, sua transportadora opera em rotas de Goiânia, sede da empresa, e estados do Nordeste. “Em minha visita ao estande da Volvo confirmei mais uma vez meu conceito sobre a marca quanto aos produtos que oferece, o atendimento e a forma de conduzir as negociações”, resume o empresário, que é bastante respeitado entre os transportadores de sua região. ♦

“Em minha visita ao estande da Volvo confirmei mais uma vez meu conceito sobre a marca quanto aos produtos que oferece, o atendimento e a forma de conduzir as negociações.”

José Roberto Bárbara





COOPAVEL BATIZA NOVO FH12 380 COM NOME DO PRESIDENTE DA VOLVO

Nas viagens que tem feito pelo Brasil para conhecer de perto a realidade do mercado de transportes, o presidente da Volvo do Brasil, Peter Karlsten, também esteve em Cascavel, onde fez questão de conhecer a Coopavel. Recebido pelo presidente da cooperativa, Dilvo Grolli, Karlsten ficou impressionado com as instalações da Coopavel e com sua importância para o cenário agroindustrial brasileiro. Ao final do encontro, a amizade entre os dois executivos foi selada com a decisão, do presidente da Coopavel, de batizar seu mais novo caminhão Volvo, um FH12 380, com o nome do presidente da Volvo do Brasil. O novo FH12 380 batizado com o nome de "Peter", já está operando no

CARAVANA ECOLÓGICA RECEBE "OSCAR" DE RP



Na foto, Dilene Antoniucci, editora da revista *Carga pesada e Solange Fusco, gerente de Comunicação Corporativa da Volvo do Brasil* recebem o troféu IPRA do presidente da entidade, Alasdair Sutherland durante a Conferência em Berlim

Concorrendo com 191 trabalhos de 24 países de todo o mundo, o Projeto Caravana Ecológica Contra o Tráfego de Animais Selvagens traz para o Brasil o prêmio considerado um verdadeiro "Oscar" da Associação Internacional de Relações Públicas, a IPRA. A Caravana Ecológica foi agraciada com o "FrontLine Award" pela "alta qualidade do trabalho desenvolvido, bem como pelo posicionamento diante de uma causa tão nobre"

(conscientizar caminhoneiros para combater o tráfico de animais silvestres), conforme o presidente do Júri Michael Morley.

O Júri foi composto por 35 membros de 17 países, adotando como critério a eficácia e a qualidade demonstrados em termos de pesquisa, planejamento, execução, clareza e coerência das mensagens, criatividade e ética, bem como as condições locais dos países de origem. A Volvo tem uma constante preocupação ambiental. E esse cuidado vai além de produzir veículos que respeitam o meio ambiente. A Caravana Ecologia, iniciativa da revista *Carga Pesada*, patrocinada pela Volvo do Brasil, é uma forma de estender essa preocupação também para o social, conscientizando pessoas para se mobilizarem contra um problema tão grave como o tráfico de animais silvestres.

transporte de contêineres frigorificados entre Curitiba e Paranaguá, levando produtos destinados à exportação.

A Coopavel – Cooperativa Agrícola de Cascavel já conta com 56 Volvos em sua frota de 210 caminhões utilizados no transporte de seus produtos – carnes de bovinos, suínos e aves, além de sementes,

fertilizantes e laticínios, etc. É uma das maiores cooperativas brasileiras, com 3.500 associados e 23 filiais em 17 municípios das regiões Oeste e Sudoeste do Paraná. Seu parque industrial inclui unidades de processamento de cereais e produção de sementes, frigoríficos para abate e processamento industrial de bovinos, suínos e aves, além de unidades de produção de laticínios e fertilizantes.

VENCEDORES DO PRÊMIO VOLVO NA SUÉCIA

Os vencedores do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito 2001 já foram para Suécia, como parte do prêmio conquistado. Visitaram entidades governamentais e privadas ligadas à segurança no trânsito e algumas empresas do Grupo Volvo, para conhecer como aquele país trata a questão do trânsito e porque tem um dos mais eficientes sistemas de segurança de todo o mundo.

Na foto: o estudante Caio Bruno Ribeiro, de Paulista (PE), Olga Stussi, diretora da Escola Cecília Meireles, de Juiz de Fora (MG), Klinger de Oliveira Souza, Secretário de



Serviços Municipais da cidade de Santo André, no ABC paulista, Cristina Aragon, da Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET) de Salvador, Sérgio Araujo de Oliveira, da Shell Brasil, a jornalista Silvana Bittencourt, d'O Popular, de Goiânia, o motorista de caminhão Hélio Vasco Cardoso, de Curitiba, além do Diretor da Diretran de Curitiba, José Álvaro Twardowski (vencedor do ano passado).

DICAVE EM GUARAMIRIM

A Dicave marcou sua presença expondo os produtos e serviços Volvo na VI Expofeira Agro-Industrial de Guaramirim, que aconteceu entre 24 de agosto e 2 de setembro, no Parque de Exposições Prefeito Manoel de Aguiar, às margens da BR 280 (km 54), em Guaramirim.

Com mais de 50 expositores, a feira teve cerca de 70 mil visitantes, proporcionando à equipe comercial da Dicave excelentes oportunidades para estreitar relacionamentos e conquistar novos clientes.





ARGENTINA: CRUCERO DEL NORTE COMPRA B10R 6X2 DOUBLE DECK

A empresa Crucero Del Norte, um dos mais importantes transportadores rodoviários de passageiros da Argentina, acaba de optar pela introdução de ônibus da marca Volvo em sua frota. Em novembro, a empresa recebeu as primeiras unidades da marca: são 10 ônibus B10R 360 6x2 com double deck (dois andares).

A empresa tem sede na cidade de Posadas, na província de Misiones, onde possui um moderníssimo terminal próprio. Faz transporte de passageiros de longa distância, conectando o Nordeste e Sul do país à cidade de Buenos Aires, e também

oferece linhas internacionais, ao Paraguai. Recentemente passou a atender também a província vizinha de Corrientes.

A alta qualidade dos serviços oferecidos é um dos fatores competitivos mais fortes da empresa, que mantém uma das mais modernas frotas do país, com idade média inferior a três anos, segundo Demetrio Koropeski, presidente da Crucero Del Norte. Ao iniciar esta nova parceria com a Volvo, ele acredita que poderá oferecer serviços de maior qualidade e confiabilidade com menor custo operacional.



NOVA TRACBEL EM CONTAGEM

Como presente pelos 90 anos de emancipação política de Contagem (MG), a Tracbel – distribuidor da Volvo Construction Equipment South America – inaugurou sua nova sede em 23 de agosto. Com área total de 13.500 m² e modernas instalações, a nova sede foi inaugurada com a presença de autoridades locais e cerca de 500 clientes da região. Há 33 anos em atividade, a Tracbel possui matriz em Contagem e filiais em Uberlândia, Varginha (MG), Vitória (ES) e Rio de Janeiro (RJ).

Primeiro e único distribuidor de equipamentos do país com certificação ISO 9002, a Tracbel é um importante distribuidor dos equipamentos Volvo. Durante a realização da M&T, o distribuidor aproveitou para fechar novos negócios, como foi o caso da venda da nova L220E, para a Mineradora Fazenda dos Borges.

1000ª VOLVO 6X2

A Volvo entregou, em outubro, a 1000ª unidade do caminhão Volvo 6x2 original de fábrica. A Del Pozo Transportes, de Ponta Grossa (PR), que adquiriu esta unidade, está satisfeita com os produtos da marca, que hoje compõem 70% de sua frota. A entrega da milésima unidade 6x2 Volvo ocorreu durante grandioso evento promovido pela Rodoparaná, empresa responsável pelas vendas e serviços Randon no Paraná. No evento, em que comemorou um ano de atividades da sua nova sede na Cidade Industrial de Curitiba, também foi apresentada a Linha Randon 2002 de implementos rodoviários.

O presidente da Rodoparaná, Ivo José Scotti, destacou a importância da parceria com a Volvo, cujos caminhões FH e NH12 6x2 tem participação significativa em seus



negócios e vem ganhando cada vez mais a preferência dos clientes. O evento promovido pela Rodoparaná reuniu mais de 500 clientes de Curitiba, Ponta Grossa e demais cidades da região.

DIPESUL ENTREGA 41 CHAVES

No já tradicional churrasco anual oferecido aos clientes, a Dipesul, concessionário Volvo em Porto Alegre, promoveu uma verdadeira festa paralela à Expointer 2001, que se realizou em Esteio, município da Região Metropolitana de Porto Alegre, entre fins de agosto e início de setembro. Reunindo cerca de 380 clientes em uma churrascaria local, após o jantar foram sorteados diversos brindes, começando com camisetas, miniaturas de caminhões Volvo e relógios, e culminando com o sorteio de um Ford Fiesta Zero Km oferecido pelo Consórcio Nacional Volvo – para os 25 clientes que haviam comprado uma cota do CNV.



A TransGTR Comércio Ltda, de Sapiranga (RS), que havia comprado a cota do Consórcio para aquisição do primeiro produto da marca, foi a sorteada com o Fiesta "entrando na marca com o pé quente", segundo o proprietário. Além da tradicional música

gauchesca e show do comediante lotti (autor das tiras de quadrinhos com o personagem "Raditti", no jornal Zero Hora), sobravam motivos para comemorações, como a venda de 25 cotas do Consórcio em 15 dias, pela equipe da Dipesul, que aproveitou o evento para fazer a entrega oficial de chaves para proprietários de 41 novos caminhões Volvo comercializados recentemente.

Procedimentos ideais de operação da embreagem

Em cada procedimento de embrear, o revestimento de embreagem sofre um desgaste. Esse desgaste pode ser grande ou pequeno, dependendo muito do comportamento do motorista. Com uma operação adequada da embreagem, ele pode evitar desgastes desnecessários e, conseqüentemente, contribuir consideravelmente para economizar custos. Para isso, vale observar o seguinte:

1 Ao ligar o veículo - Espere a pressão do ar ficar no valor normal de trabalho para então acionar a embreagem. Abaixo disso, o pedal estará pesado e se for acionado forçará o sistema hidráulico, podendo causar vazamentos.

2 Para arrancar com o veículo - Selecione a menor marcha possível e embreie com a menor rotação possível! Quando se parte em marchas maiores e com rotações mais elevadas, a vida útil do revestimento diminui drasticamente.

3 Ao engatar uma marcha mais alta - Acelere somente após embrear totalmente! Quando se acelera precocemente, as rotações do motor aumentam rapidamente e a embreagem tem que reduzir novamente a rotação do motor para a rotação do eixo piloto, ocasionando um alto desgaste na embreagem. Um bom motorista executa troca de marchas sem causar desgastes extras. Para isso, ele deve embrear no momento exato em que o motor e o eixo piloto tiverem as mesmas rotações.

4 Ao engatar uma marcha mais baixa - Nas reduções de marchas, procure reduzir uma de cada vez, evitando trancos. Acione brevemente o acelerador, antes de embrear novamente! Caso contrário, ao embrear novamente, as rotações do motor são aumentadas bruscamente pela embreagem. Nesse caso, a embreagem freia brevemente o veículo, o que se sente num solavanco. Conseqüentemente, o revestimento de embreagem gasta aproximadamente tanto quanto numa partida do veículo. Ao engatar uma marcha mais baixa numa descida ou ao engatar várias marchas mais baixas, sem acionar brevemente o acelerador, pode surgir um desgaste demasiadamente alto no revestimento de embreagem. Para maior segurança, faça o seguinte:

- Reduza para marcha certa, já antes da descida!
- Sempre reduza uma marcha de cada vez, em seqüência!

Ao reduzir várias marchas, o disco de embreagem poderá sofrer danos maiores quando a velocidade do veículo for alta demais para a marcha selecionada. A quebra do disco provoca o dano total da embreagem!

Ito Cornelissen



5 Durante a troca de marcha - Manter a rotação na faixa de potência de trabalho recomendada pela Volvo.

6 Com o veículo em movimento, tire o pé da embreagem! - Enquanto o pé estiver modulando o pedal da embreagem, os revestimentos de embreagem estão friccionando e ocasionando desgaste. Quando o pedal de embreagem está completamente acionado, os revestimentos não gastam, mas o mancal de debragem e os mancais do motor ficam sob carga. Por esta razão, a embreagem também não deve ser mantida no estado debrado por um tempo desnecessariamente longo. Lembre-se: não descanse o pé sobre o pedal de embreagem durante o funcionamento do veículo.

7 Ao virar para uma rua lateral - Engate a tempo a marcha mais baixa certa. Virar com uma marcha alta demais e com a embreagem deslizando provoca o desgaste precoce dos revestimentos de embreagem.

8 Ao parar na subida - Use o freio! Pois, se o veículo for mantido na subida com a embreagem patinando, os revestimentos se desgastam mais rapidamente. O calor do atrito gerado neste caso também pode levar à queima dos revestimentos da embreagem.

9 Para fazer manobras - Sempre selecione a menor marcha possível, de modo que você possa manobrar com rotações de marcha lenta e, na medida do possível, completamente embreado. Se você selecionar uma

marcha alta demais, a velocidade do veículo pode ser mantida baixa somente através da embreagem patinando. Neste caso, os revestimentos de embreagem gastam precocemente.

10 No congestionamento - Evite partidas desnecessárias. Em situações de trânsito pára-e-anda, com partidas a cada metro, a embreagem gasta rapidamente. Isso vale principalmente em acive. É preferível partir com o seu veículo somente tendo uma distância maior em relação ao veículo da frente. Nesse caso, deve-se selecionar a marcha mais reduzida possível para que você raramente precise parar ou partir. De qualquer forma, evite rodar com a embreagem patinando.

11 Verificar periodicamente - Se não existe vazamentos de ar ou óleo no sistema e se o reservatório está bem protegido contra entrada de sujeira.

12 Em caso de embreagem gasta - A força de pressão do platô cai a partir de um determinado ponto. O motorista percebe isso inicialmente só na aceleração máxima em altas marchas ou na aceleração máxima na subida. Nesse caso, as rotações do motor aumentam rapidamente, mesmo com a embreagem completamente embreada, sem que a velocidade do veículo aumente correspondentemente. Se o motorista reagir imediatamente e rodar somente com meia aceleração, ele consegue rodar sem problemas por algumas dezenas de quilômetros, até o próximo concessionário. Se ele, entretanto, continuar rodando com aceleração máxima, a embreagem acabará em pouquíssimo tempo e o veículo deverá ser rebocado. Nesse caso, a substituição da embreagem fica bastante dispendiosa, podendo afetar até o volante do motor.

13 Respeitar os limites de carga do veículo - A sobrecarga do veículo gera uma sobrecarga de energia específica de trabalho na embreagem, reduzindo sua vida útil.

14 Embremax - o disco de embreagem para uso pesado da Volvo. Altamente resistente à fricção, proporcionando maior durabilidade. Ideal para aplicações severas, como bitrem, basculantes e transporte urbano, entre outras.

Dirija-se ao concessionário Volvo mais próximo sempre que notar algumas das seguintes anormalidades: ruídos, vibrações, pedal duro, dificuldade de engate de marchas, patinação, cheiro e/ou fumaça de disco queimado. Caso o problema seja grave ou a distância até uma concessionária seja muito grande, ligue para o Voar/VAS - Volvo Action Service 0800 416161. A ligação é grátis.

Utilize sempre conjuntos de embreagem originais Volvo.



A caminho da Austrália

Rick Tomlinson - Electronic Image



Amanhecer de 11 de novembro de 2001. Os deuses do vento sorriam na largada da segunda etapa da Volvo Ocean Race em direção a Sydney, Austrália, oferecendo ótimas condições de navegação. Vigorosos ventos de 24 nós, vindos do Oeste, sopravam em um céu de brigadeiro.

A frota de oito barcos largou em clima de festa, acompanhada de acenos, gritos de incentivo e aplausos de multidão. Era intensa a disputa pela melhor posição na linha de largada, a 500 metros da entrada do Porto da Cidade do Cabo, sinalizada por duas bóias "Volvo" nas cores azul e amarelo.

Muito antes da largada, as equipes davam os últimos retoques em seus barcos para iniciar a nova etapa. Enquanto o sol nascia, a equipe Illbruck foi vista fazendo verificações de última hora em seu barco. O capitão Grant Dalton foi o segundo a ser visto no cais, às 7:30 da manhã.

Uma salva de tiros de canhão disparada por Robert Norman, diretor geral da Volvo Cars South Africa, durou 10 minutos. Nada menos que duzentos barcos amadores forçavam aproximação da frota, formando grandes ondas, enquanto helicópteros sobrevoavam a área como aves de rapina.

Foi uma disputa emocionante, com manobras hábeis em meio à neblina que se formou no horizonte, logo após a largada. Finalmente, quando a frota estendeu as suas

velas Código Zero, a News Corp estava à frente, com a Illbruck em segundo lugar e a Djuice Dragon em terceiro. A majestosa Table Mountain parecia contemplar tudo aquilo com prazer, emoldurando a paisagem enquanto a multidão se despedia dos aventureiros navegadores.

Próximos desafios

Após vencer a mais longa perna da regata, ou seja, as 7.350 milhas náuticas que separam Southampton da Cidade do Cabo, novos desafios aguardam a frota que compete na Volvo Ocean Race. Nessa próxima etapa da viagem, da Cidade do Cabo até Sydney, na Austrália, (mais 6.100 milhas náuticas), os barcos vão enfrentar os rigores dos mares do Sul, passando pelo Oceano Índico, onde costumam ocorrer os ventos mais fortes e as tempestades mais violentas, devido ao choque de frentes frias do Pólo Sul com massas de ar quente, vindas do Norte, como observa Thomas Gross, da equipe SEB.

Nessa etapa, as roupas especialmente desenvolvidas para suportar temperaturas muito baixas e umidade constante têm um papel vital no desempenho da tripulação. Gross também destaca como um dos pontos críticos da viagem a passagem pelas ilhas Kerguel-

en, cujas águas são rasas e as ondas muito irregulares, oferecendo grande risco aos navegantes. Já quase no final da etapa, terão que contornar o Sul da Austrália para chegar até Sydney "o que, olhando no mapa, parece fácil, mas deve-se considerar que os tripulantes já estarão exaustos, e terão que lutar contra as bravias águas do estreito que separa a Austrália da Tasmânia. Esse pode ser um ponto estratégico para uma tripulação fazer um movimento decisivo e vencer", avalia Gross.

A Volvo Ocean Race é a maior competição náutica deste milênio, não só por dar a volta ao mundo, como também pela alta tecnologia empregada nos barcos. Conta com os mais requisitados profissionais da vela em todo o mundo – muitos medalhistas olímpicos e vencedores das mais importantes regatas do mundo. A regata largou em Southampton, Inglaterra, em 23 de setembro, e deverá terminar no início de junho de 2002, em Kiel, Alemanha, considerado um dos maiores centros mundiais de vela. Ao final, terá percorrido 32.250 milhas náuticas em nove meses, dez portos em nove países de quatro continentes.

A regata pode ser acompanhada "ao vivo" pela Internet no site www.VolvoOceanRace.org. ♦

Antes da largada a equipe feminina prepara-se para a nova etapa



PARTICIPE DO XIII PRÊMIO VOLVO.
SUAS IDÉIAS VÃO LEVAR MAIS SEGURANÇA
PARA O TRÂNSITO E VOCÊ PARA A SUÉCIA.



A 13ª edição do Programa Volvo de Segurança no Trânsito vai premiar as melhores idéias, ações e projetos que contribuam com a redução do número de acidentes no trânsito. São sete categorias: cidade, escola, estudante universitário, empresa, imprensa, motorista profissional e geral.

O vencedor de cada categoria receberá como prêmio o Troféu Volvo de Segurança no Trânsito, uma quantia em reais equivalente a 1.000 dólares e uma viagem para a Suécia, para conhecer as soluções de um país modelo em segurança no trânsito. Participe. Embarque na luta por um trânsito mais seguro.

Mais informações consulte o regulamento no site da Volvo: www.volvo.com.br



www.volvo.com.br

VOLVO