

Volvo

Eu Roddo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ◆ 2003 ◆ ANO XVII ◆ Nº 100



Eles chegaram:
nova linha de Pesados Volvo

NEM TUDO É PERFEITO.
ATÉ PASSAR PELA PRANCHETA DE NOSSOS ENGENHEIROS.
NOVA LINHA VOLVO. ANTECIPANDO O FUTURO.

Linha Direta Volvo 0800 411050 - www.volvo.com.br



O SEU SUCESSO É O NOSSO COMPROMISSO.



O QUE JÁ ERA BOM FICOU AINDA MELHOR. A VOLVO ACABA DE LANÇAR SEUS NOVOS CAMINHÕES PESADOS E UMA GRANDE NOVIDADE: O SEMIPESADO VOLVO VM. AGORA, O QUE NÃO É NOVIDADE PARA NINGUÉM É O FATO DA VOLVO ESTAR SEMPRE INOVANDO E

INVESTINDO EM TECNOLOGIA PARA LEVAR A QUEM TRANSPORTA CADA VEZ MAIS SEGURANÇA, DISPONIBILIDADE, PRODUTIVIDADE E, PRINCIPALMENTE, LUCRATIVIDADE. NÃO DEIXE O FUTURO PARA AMANHÃ. VÁ HOJE MESMO ATÉ SUA CONCESSIONÁRIA VOLVO E FAÇA UM TEST DRIVE.

VOLVO



exedam

VOLVO

Eu Rodo



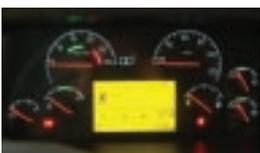
Revista editada pela Volvo do Brasil Veículos Ltda. • Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600 • CIC • Cx. Postal 7981
CEP 81260-900 • Curitiba, PR • Telefone 41 317 8111 (PABX) • Fax 41 317 8403 • www.volvo.com.br

Editor Executivo: **Solange Fusco** • Editor Assistente: **Marco Greiffo** • Jornalista Responsável: **Luiz Carlos Beraldo** (MTB 035/01/18V-PR) • Redação: **BM8 Bureau de Comunicação, Texto&Cia, Toda Comunicação e Fábio Pinheiro** • Projeto Gráfico: **Saulo Kozel Teixeira** • Diagramação e Editoração Eletrônica: **Tempo Integral Editora Ltda.**
Capa: **Ito Cornelsen** • Fotos: **Ito cornelsen e Silvio Aurichio** • Fitolitos e Impressão: **Gráfica e Editora Posigraf** • Tiragem: **30.000 exemplares** • Filiada à **Aberje**



Tecnologia que traz rentabilidade

Com muitas inovações tecnológicas, Volvo apresenta os novos NH, FH e FM



Eletrônica embarcada

A eletrônica embarcada dos caminhões Volvo está ainda mais segura e funcional graças à TEA – Truck Electronic Architecture.

Pág. 10



Ligados no mundo

De qualquer parte do mundo, pela internet, o frotista pode monitorar seus caminhões com o sistema de rastreamento Volvo Link.

Pág. 12



Conforto superior

Desde novo design até detalhes de acabamento interno que incluem um "escritório do motorista", as cabines dos novos pesados estão ainda mais confortáveis e eficientes.

Pág. 14



Transmissões inteligentes

Conforto ao dirigir e economia de combustível, seja com a nova transmissão eletrônica I-Shift ou com a caixa mecânica com acionamento "by cable".

Pág. 16



Nova linha de motores

São quatro versões de potência: 340, 380, 420, 460. É a linha de motores que atinge maiores torque e potência em baixas rotações.

Pág. 19

Uma linha mundial

Carlos Pacheco,
Gerente de Vendas
de Caminhões Pesados
da Volvo do Brasil

**Com o lançamento desta nova linha de pesados,
a Volvo dá mais um passo rumo à
modernização do transporte de cargas.**



cada instante, acompanhando uma dinâmica que faz parte da tradição da marca Volvo, que se destaca pelas inovações desde o início das atividades, em nível mundial.

Quando chegamos ao Brasil, antes mesmo de começar a produzir os primeiros veículos, ajudamos a construir uma consciência nacional da necessidade de modernização da frota brasileira de caminhões – que deveria ter maior participação de veículos de grande porte no transporte da produção nacional.

Nossos prognósticos se confirmaram, com o mercado mostrando-se mais comprador de veículos de grande capacidade, na busca por economia de combustível, segurança, redução do nível de emissão de gases e outros benefícios decorrentes da racionalização da frota.

Nesse período, o perfil da economia brasileira também mudou, com maior participação de produtos industrializados no total de mercadorias transportadas pelas rodovias. O processo de globalização impôs novas regras de eficiência, aumentando a competitividade em todos os setores da economia e, conseqüentemente, com reflexos no transporte de cargas. Veículos mais potentes, confortáveis e seguros passaram a ser mais

Antecipar o futuro. Essa tem sido a postura que norteia a evolução dos produtos Volvo no mercado brasileiro e sul-americano de transporte. E o futuro, em nosso caso, é algo que se renova a

“... temos razões de sobra para acreditar que o mercado passa a dispor da melhor linha de caminhões pesados para o transporte de cargas.”



requisitados pelos empresários do transporte.

Sempre atenta às tendências do mercado, a Volvo não apenas acompanhou tais mudanças mas procurou posicionar-se à frente, com soluções e tecnologias inovadoras que foram conquistando o mercado: intercooler, freios ABS, motores eletrônicos, “airbag”, computador de bordo, etc.

A preferência dos transportadores por veículos com tecnologia mais avançada comprovou-se com o lançamento do primeiro caminhão pesado importado. Foi um lançamento ousado, pois não faltavam os que achassem que “não estávamos preparados” para veículos com uma sofisticada eletrônica embarcada, como eram os FH12. Mas a decisão mostrou ser acertada, tanto que em seguida adotamos a mesma tecnologia para toda a linha de pesados: NH, FH e FM. Foi a primeira linha de caminhões totalmente composta por veículos com motores com injeção eletrônica e avançada tecnologia embarcada. Os computadores de bordo desses caminhões vieram para mostrar que é possível ser eficaz e sofisticado sem ser complicado.

A rede de concessionários da marca foi pioneira na introdução dos mecatrônicos – mecânicos que

também dominam a eletrônica embarcada – e também em trazer as mais modernas ferramentas de diagnóstico eletrônico para suas oficinas, tornando o atendimento mais ágil e preciso, com considerável redução do tempo necessário para as manutenções.

Ao lado das novas tecnologias em produtos – o “hardware” dos frotistas – também passamos a desenvolver verdadeiros pacotes de soluções que, incorporados aos veículos, constituem o “software” para as empresas de transporte que optaram pelos veículos da marca em suas frotas.

O compromisso de oferecer as melhores soluções em transporte para proporcionar aos clientes maior competitividade com a melhor lucratividade manteve-se como uma linha mestra na trajetória da Volvo ao longo de sua história. E isso ficou claro com programas inovadores como o VAS – Volvo Action Service – e também com a criação de uma instituição financeira especializada em transportes, com produtos e serviços diferenciados em termos de financiamentos, leasing, consórcio e, mais recentemente, seguros.

Mas jamais devemos considerar que tudo está bom como está. Sempre é possível melhorar ainda

mais o que já é bom. E a prova disso está no lançamento dessa nova linha de pesados Volvo que estamos apresentando.

Cabines ainda melhores, com desenho mais moderno, maior eficiência aerodinâmica, melhor ergonomia e muito mais conforto para o motorista, que resultam em aumento de produtividade, pois ele trabalha mais descansado. Com isso, a empresa ganha em faturamento, produtividade e ainda atrai os melhores motoristas, com ganhos de imagem e de segurança.

Motores mais econômicos e potentes em baixas rotações trazem maior economia, menor nível de emissões e menores custos de manutenção. Transmissões ainda mais eficientes e fáceis de operar tornam o trabalho do motorista mais agradável e produtivo e também ajudam na economia de combustível. A nova caixa eletrônica possui um módulo eletrônico ECU – Electronic Control Unit que “conversa” com a ECU do motor, o que resulta em melhor aproveitamento do veículo no torque e consumo de combustível. Tudo isso combinado em uma arquitetura eletrônica ainda mais apurada, mais eficiente e segura.

E, para completar, um novo conceito em segurança e gerenciamento de frota, possível graças aos diversos recursos só encontrados na nova linha caminhões pesados NH, FH e FM. O mais moderno sistema para monitoramento e rastreamento da frota, o Volvo Link, que conjuga a eficácia da eletrônica embarcada dos caminhões às comunicações via satélite e também via internet para oferecer ao frotista a possibilidade de não apenas rastrear cada caminhão da frota mas também poder interagir com ele e com seu motorista.

Enfim, temos razões de sobra para acreditar que o mercado passa a dispor da melhor linha de caminhões pesados para o transporte de cargas. ◆



Tecnologia a toda hora

Nova linha de caminhões pesados Volvo: mais tecnologia para operar com lucratividade, mais conforto para o motorista e mais segurança com o novo sistema de monitoramento Volvo Link.



Evolução em todos os detalhes

Volvo apresenta sua nova linha de caminhões pesados com novos motores, novo visual, nova transmissão eletrônica, e muita tecnologia de vanguarda.

Os **NOVOS** caminhões pesados NH, FH e FM têm mais recursos tecnológicos e receberam inovações para garantir mais disponibilidade, mais pontualidade nas entregas e um menor custo ao transportador.

As mudanças podem ser notadas já no primeiro contato com os novos caminhões, cujas linhas mais suaves seguem o mesmo padrão visual dos pesados lançados mundialmente pela Volvo Truck, recentemente. Nova linha de motores, novas transmissões – incluindo uma caixa eletrônica –, novos recursos de eletrônica embarcada e o sistema de monitoramento Volvo Link são as principais novidades.

Melhores & melhores

“Com esta nova linha, a família de pesados da marca torna-se ainda melhor em todos os aspectos: os novos caminhões são ainda mais econômicos, confortáveis e seguros. Em resumo, nossos caminhões já eram os melhores e agora ficaram melhores ainda”, comemora Carlos Pacheco, gerente de Vendas de Caminhões Pesados da Volvo do Brasil.

“E agora somos os primeiros a oferecer caminhões pesados que já podem sair de fábrica com o melhor sistema de monitoramento via satéli-

te, o Volvo Link. Tudo isso com resultados de economia de combustível e manutenção aliados a maior conforto para o motorista e mais segurança para todo o conjunto”, observa.

Monitoramento

O Volvo Link é o mais avançado e completo sistema de monitoramento do uso, manutenção, rastreamento e movimentação de cami-



nhões do Brasil. Ele permite não só coletar dados à distância, para gerenciamento da frota, mas também monitorar o veículo em qualquer lugar, obtendo sua posição exata em tempo real e possibilitando bloquear seu funcionamento à distância, para evitar furtos. Com o sistema, que pode ser acessado via internet, motorista e empresa podem trocar mensagens, durante a viagem.

Motores

Os novos motores D12D, desenvolvidos a partir de seus antecessores – os D12C –, foram projetados e construídos de forma a obter maior torque e potência em rotações mais baixas. Com melhor performance, os D12D são até 2% mais econômicos e têm intervalos de troca de óleo prolongados até 50% em relação a seus antecessores.

O D12D está disponível nas versões de 340, 380, 420 cv e ainda traz uma inédita versão de 460 cv.

Transmissão

A transmissão automatizada I-Shift proporciona uma operação confortável e segura para o motorista ao mesmo tempo em que contribui para a redução do consumo de combustível e do peso do veículo, por ser mais leve. As trocas de marchas são mais suaves e precisas, facilitando o uso de marchas adequadas às diferentes condições das estradas. E quem optar pela transmissão manual pode contar com a nova caixa Volvo nacional, agora com acionamento por cabos, que reduz em 50% os esforços do motorista com trocas de marchas.

Cabines

As cabines, que já eram reconhecidas como as melhores do mercado, receberam muitos aprimoramentos, a começar pelo design mais aerodinâmico com linhas suaves e faróis redesenhados, entre outros detalhes. Foram projetadas para garantir o

máximo de conforto e segurança ao motorista tanto durante a condução do veículo como nos horários de descanso. Quase tudo nelas é novo: acabamento interno, painel de instrumentos, computador de bordo, porta-objetos e luzes de leitura. Na versão Top Class, a área de dormir pode transformar-se em um miniescritório, com uma mesa central e duas poltronas que também podem servir para lanches/refeições ou atividades de lazer, como jogar cartas.

Eletrônica

A eletrônica embarcada está ainda mais segura e funcional graças à TEA – Truck Electronic Architecture onde os dados das diversas unidades eletrônicas (ECU – Electronic Control Unit) dos veículos trafegam em rede. A TEA agora possui maior número de ECUs e controla também o sistema de iluminação do veículo. O computador de bordo ganhou novo “display” de leitura muito mais fácil – mesmo sob diferentes condições de luminosidade – e que pode ser personalizado pelo motorista para mostrar o que for mais importante durante a condução do veículo. ♦



The Volvo logo is positioned in the top left corner of the page, featuring the word "VOLVO" in white, bold, sans-serif capital letters on a red rectangular background.The word "TECNOLOGIA" is centered at the top of the page within a dark blue horizontal bar, written in white, bold, sans-serif capital letters.The background of the entire page is an aerial, high-angle photograph of a Volvo truck. The truck is primarily green with blue accents on the roof and front grille. It is carrying a large blue Carrier air conditioning unit on its flatbed. The truck is moving on a paved road, with a blurred green landscape in the background, suggesting motion. The text "A melhor tecnologia embarcada" is overlaid in large white letters on the right side of the truck's cab.

A melhor tecnologia embarcada

Na nova linha de pesados, a chamada Truck Electronic Architecture – em português, Arquitetura Eletrônica para Caminhões – foi ampliada e aperfeiçoada. O monitoramento e o controle do motorista sobre o caminhão foram melhorados ainda mais e a quantidade de fios elétricos foi bastante reduzida.

Um dos recursos importantes dos caminhões Volvo é sua eletrônica embarcada, que consiste em um sistema inteligente de gerenciamento de dados e funções do veículo e seus componentes. Fisicamente, ela é formada por uma série de ECUs – Electronic Control Unit – em que os dados trafegam por uma rede “databus” constituída por um par de cabos trançados que formam o “link” rápido e o “link” de segurança desta rede, respectivamente. A disposição dos cabos de forma trançada confere mais segurança ao tráfego das informações por reduzir o risco de interferências externas.

As ECUs são unidades eletrônicas de comandos que controlam e monitoram diferentes funções do veículo. Assim, há uma ECU para cada componente ou sistema: painel de instrumentos, motor, transmissão automatizada, etc. A existência de várias ECUs em rede torna o sistema de eletrônica embarcada da Volvo mais seguro, pois as informações estão sempre trafegando em um constante, rápido e seguro diálogo de dados que garante o melhor desempenho do conjunto.

A TEA – Truck Electronic Architecture – registra, armazena e distribui informações detalhadas sobre o funcionamento de todas as funções de diferentes partes do caminhão. É através dela que trafegam os dados sobre o veículo e também é ela que viabiliza conexões externas como o sistema Volvo Link, que conecta o caminhão aos satélites GPS de localização global e também a satélites de comunicação e telemetria.

Nessa nova linha de caminhões, a TEA possui um número maior de módulos eletrônicos interligados em rede. Esses pequenos computadores, que na família de veículos anterior já monitoravam os sistemas do motor, do chassi e do painel de instrumentos, agora controlam também toda a parte de iluminação do caminhão. Esta nova arquitetura moderniza o sistema e reduz bastante a quantidade de fios no veículo. Somente alguns são usados para todo o fluxo de informações.

O motorista agora pode, por exemplo, descobrir no “display” do computador de bordo se alguma lâmpada queimou e em que lugar



O “display” do computador de bordo é uma das partes “visíveis” da eletrônica embarcada dos caminhões Volvo, que disponibiliza inúmeros recursos para o motorista e o frotista



ela está localizada. Tudo ficou mais fácil: o número de relês e fusíveis baixou consideravelmente e, na eventualidade de algum reparo, o acesso às diferentes partes do caminhão ficou mais rápido, pois o técnico ou o próprio motorista vão direto ao ponto elétrico. Não há necessidade de ficar buscando algum problema ao redor do veículo para checar se há algum defeito.

O chassi e o motor também são monitorados constantemente por meio de sensores. Eventuais falhas são rapidamente detectadas e corrigidas, o que proporciona elevada confiabilidade e disponibilidade do veículo.

Diagnóstico preciso

Os mecânicos da Rede Volvo podem diagnosticar eventuais falhas no momento em que elas ocorreram graças à ferramenta VCADS Pro. Todas as unidades do veículo estão ligadas em rede, trocando e armazenando informações

simultaneamente. O “software” também registra todo o histórico da operação.

Computador de bordo

A nova linha vem com um novo computador de bordo. Com esse equipamento, o frotista pode, por exemplo, acompanhar todo o desempenho do veículo. Veja abaixo algumas das funções do computador de bordo:

- controle de distância percorrida
- tempo do percurso
- consumo de combustível
- carga da bateria
- velocidade média
- diagnóstico de eventuais falhas
- dados do veículo
- temperatura ambiente
- temperatura dos óleos dos eixos
- temperatura dos óleos da caixa de câmbio
- temperatura do motor
- personalização do “display” e alarme, entre outras

Principais benefícios da TEA:

- Maior quantidade de itens monitorados
- Maior número de informações funcionais do veículo
- Amplio monitoramento pelo proprietário
- Auxílio ao mecatrônico na correção de falhas
- Fornecimento de dados importantes durante a condução do veículo

Volvo Link:

Compacto e discreto, Volvo Link é o primeiro de fábrica e o mais avançado sistema de monitoramento de caminhões pesados para evitar roubos e gerenciar a frota.

Tudo vai bem até que... ao perceber que o assalto é inevitável, o motorista aciona o botão de pânico, sem ser percebido. Não reage. É forçado a ficar a pé na estrada e o veículo passa a ser conduzido pelos ladrões. Mas em seguida a velocidade do caminhão começa a diminuir e, alguns quilômetros depois, ele pára, mesmo contra a vontade dos assaltantes. A seguradora já foi informada e a força policial mais próxima do local já está a caminho.

Não é cena de minissérie nem ficção. É algo indesejável, que pode acontecer mas terminar bem, graças ao primeiro sistema de monitoramento à distância fornecido por quem fabrica o caminhão. Sua comercialização começa no próximo ano, inicialmente com o módulo para segurança do veículo. Em seguida será comercializado também o Volvo Link para gerenciamento de carga.

Discreto e poderoso

Eficaz e discreto, Volvo Link é o primeiro de fábrica e também o mais avançado sistema de mo-

onitoramento de caminhões pesados para se evitar roubos e gerenciar a frota. Com ele pode-se, entre outras coisas, localizar e parar um caminhão pesado, em qualquer ponto do continente, com a maior segurança possível.

Pela aparência, nem dá para saber qual caminhão Volvo está ou não equipado com ele. Uma avançada arquitetura eletrônica se encarrega de camuflá-lo na rede que interliga os diversos chips de controle por onde trafegam outros inúmeros recursos de eletrônica embarcada para gerenciamento de frota e monitoramento de diversas funções do veículo. Para resumir, é o mais avançado e completo sistema de monitoramento do uso, manutenção, rastreamento e movimentação de caminhões do Brasil.

Por esse sistema, a tecnologia da eletrônica embarcada dos caminhões da marca “conversa” com o sistema Volvo Link de monitoramento à distância. Tudo acontece com a ajuda de dois grupos de satélites – a constelação GPS e um grupo de satélites de comunicação. Os primeiros localizam os caminhões, enquanto os últimos encarregam-se da troca de dados (telemetria).

Assim, um servidor da própria Volvo “troca” informações via satélite com o caminhão e as disponibiliza em tempo real, via internet para os frotistas (mediante senha). Entre outras coisas, o sistema torna possível, por exemplo, rastrear um caminhão a partir de um simples computador conectado à rede mundial. Em qualquer ponto do planeta. E de seu PC ou laptop, o dono da frota pode trocar mensagens com o motorista, a qualquer momento.

“Situação de risco”

Entre outros recursos para a segurança do motorista e do veículo, os caminhões com o Volvo Link possuem um “botão de pânico” estrategicamente posicionado para ser acionado pelo motorista com facilidade. Uma vez pressionado, a informação da situação de risco é transmitida instantaneamente ao call center Volvo, que imediatamente deflagra uma série de medidas de emergência.

Se o caminhão estiver em movimento, o sistema vai reduzindo gradativamente sua velocidade até o completo corte de força para o motor. A diminuição gradual da velocidade é uma medida de segurança para o motorista e para o tráfego, uma vez que o caminhão pode estar em um trecho de risco na estrada, como por exemplo uma descida longa ou uma subida íngreme. O corte eletrônico torna o produto inviolável pelos marginais.

A redução lenta do funcionamento do motor até a sua paralisação é uma exclusividade tecnológica do Volvo Link, conseguida graças à avançada arquitetura eletrônica dos caminhões

anjo-da-guarda eletrônico

Volvo, cujo sistema possibilita que as duas tecnologias (do caminhão e do sistema de monitoramento) “conversem” entre si.

Outro diferencial do Volvo Link é seu contínuo desenvolvimento pela empresa. Além de atualizar tecnologicamente o produto, esse “up-grade” frequente é mais um esforço para impedir a ação de marginais, que estão sempre tentando encontrar uma forma de burlar sistemas de proteção e segurança.

O pacote de segurança tem uma série de benefícios: o frotista e o motorista podem se intercomunicar, usar a tecnologia de geoposicionamento e os mapas eletrônicos, lançar mão do imobilizador remoto e do botão de pânico, ter uma bateria reserva e ainda conseguir detectar danos no equipamento.

Gerenciamento do veículo

Outra grande vantagem inédita no mercado é a possibilidade de gerenciamento da operação. O frotista pode fazer uma coleta remota de dados de performance do caminhão. Com o Volvo Link, não é preciso esperar o veículo voltar da viagem para recuperar dados como consumo de combustível e outras funções importantes para monitorar seu desempenho. Isso pode ser feito durante a pró-

pria operação, por causa da possibilidade de resgate de dados em tempo real. O sistema também permite monitorar remotamente a performance do motorista, inclusive com gráficos.

É possível ainda fazer um diagnóstico remoto do funcionamento do caminhão e obter um relatório completo do código de falhas. E a assistência emergencial remota é mais um auxílio para a segurança. Uma assistência rápida e eficiente contribui muito para a redução do tempo de exposição ao risco: quanto menos tempo o caminhão ficar na estrada, menor a possibilidade de roubo e maior a sua disponibilidade.

Web: mais vantagens

A opção da Volvo por uma interface via internet com o transportador possibilita uma série de vantagens adicionais. Toda a operação é centralizada no servidor da empresa, o sistema não demanda mão-de-obra especializada e toda a manutenção pode ser executada remotamente.

Ao contrário de produtos convencionais, o sistema Volvo Link inova na interface com o motorista. “O equipamento é simples, não necessita de teclado especial ou de um “display” e ainda pode facilmente ser manipulado pelo motorista com segurança, mesmo durante a condução do caminhão”, afirma André Carvalho, coordenador de telemática na área de soluções para transporte da Volvo.

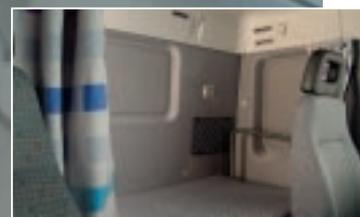
Os transportadores ainda terão facilidade na aquisição do Volvo Link, que também poderá ser financiado junto com o veículo. Terão, ainda, garantia da Volvo e assistência técnica na rede de concessionárias da marca em todo o Brasil e América do Sul. ◆

VOLVO

CABINE

Cabines ainda mais confortáveis

Redesenhadas, as cabines ficaram mais bonitas e aerodinâmicas. Internamente, controles fáceis de operar e muitas novidades, como o “escritório” da versão Top Class.



As mudanças externas da nova linha de pesados visaram não apenas a atualização de estilo mas também o aprimoramento da aerodinâmica para redução do consumo de combustível. O quebra-sol externo foi redesenhado para oferecer maior visibilidade da área imediatamente à frente do caminhão. Nos FH e FM, os faróis foram agrupados em um único par de conjuntos óticos com desenho angular, que acompanha o novo estilo das grades frontais. Com degraus frontais que facilitam a limpeza dos pára-brisas, eles também ganharam novos espelhos retrovisores e novo pára-choque. Já os NH ganharam novo capô, novos espelhos laterais, faróis auxiliares, lentes pisca, pára-sol, pára-choque e grade frontal.

Nos FH e FM, os pára-choques foram redesenhados e têm maior aerodinâmica. As luzes integradas foram projetadas de forma a ter facilitada sua retirada em caso de pequenas colisões. É nele que também está integrado o FUPS, sistema de proteção inferior dianteiro, que evita o chamado efeito “cunha” em que um automóvel se projeta na parte inferior dos caminhões, em caso de acidente.

A grade frontal dos FH e FM foi remodelada e ampliada, de maneira a agilizar e facilitar as inspeções rotineiras, para verificação da água do radiador e do óleo do cárter, entre outras tarefas. Os pesados que já eram oferecidos nas cores azul, vermelha, branca e amarela, agora podem sair de fábrica também em vermelho ocre e prata nórdico.

Melhor ergonomia

Internamente, quase tudo é novo. O painel de instrumentos é totalmente envolvente e mais ergonômico, com comandos fáceis de acessar, visando reduzir o esforço do moto-

rista durante a condução. Todos os controles de luzes estão agrupados em um só lugar do painel e o novo volante tem agora, opcionalmente, controles para rádio, incorporados em seu lado direito. Os instrumentos do painel formam um conjunto harmonioso e funcional, embelezado pelos acabamentos em padrão madeira ou metal, ou pelo tradicional material plástico.

O computador de bordo possui novo “display”, maior e de leitura mais fácil, agora posicionado no centro do painel de instrumentos. O motorista pode facilmente alterar sua tonalidade de cor para obter melhor visibilidade mesmo em diferentes condições de luminosidade. O “display” também pode ser personalizado pelo motorista para mostrar os dados que ele considerar mais importantes, durante a condução do veículo.

Cinto no assento

Os revestimentos dos bancos, painéis internos e laterais das portas ganharam novos tecidos, em novas cores. Há novos porta-objetos e novas luzes de leitura, todos posicionados de forma a atender as diversas necessidades do motorista. Na versão Top Class, os assentos têm novas regulagens e o cinto de segurança está integrado ao banco (que também ganhou novo porta-objetos). Este novo conceito de “belt-in-seat” (cinto-no-assento) é uma alternativa ao sistema tradicional – em que o cinto é fixado à coluna da cabine – visando estimular o uso do cinto de segurança entre os motoristas profissionais.

“Todos os controles foram projetados e posicionados de forma que o motorista tenha uma visão geral e possa acioná-los convenientemente, sem fazer esforços que possam desviar sua atenção. Em todos os aspectos, a nova cabine foi projetada para ofe-



recer um espaço mais produtivo e mais confortável para o motorista, não apenas durante a condução do veículo, mas também nos momentos em que permanecer parado”, explica Sérgio Gomes, gerente de Estratégia e Planejamento de Produto da Volvo do Brasil.

Escritório do motorista

Nas paradas, o motorista precisa de um espaço adequado para organizar os documentos e administrar sua viagem. Também pode optar por fazer um lanche ou uma refeição sem sair da cabine. Ou ainda, jogar cartas com um amigo ou parceiro de viagem. Esse espaço pode ser encontrado na versão Top Class da nova cabine. Isso porque a área de dormir foi melhorada, com uma cama mais larga e com melhor suspensão, permitindo que possa ser facilmente dobrada contra a parede da cabine. Isso libera um espaço funcional denominado “escritório”, com dois assentos e uma mesa central, que pode ser utilizado tanto para tarefas administrativas como para momentos de lazer. A mesa central pode ser convertida em uma segunda cama para uso ocasional. Este ambiente também possui novos espaços grandes para guardar objetos, acima da cama e acima do assento do motorista.

Um novo sistema de controle de climatização, o MCC, contribui para tornar ainda mais agradável e confortável o interior da cabine, tanto para dirigir como para usar o “escritório”.

“Usamos nesta nova linha toda a experiência que acumulamos sobre o trabalho do motorista e seu ambiente”, afirma Sérgio Gomes, acrescentando que “atualmente é vital obter a maior rentabilidade possível do conjunto como um todo, ou seja, motorista e veículo juntos”. ◆

Na versão Top Class, o “escritório” do motorista: espaço para trabalho e descanso (acima). Novos porta-objetos, novo acabamento interno, novos espelhos retrovisores e degraus externos para acesso à parte frontal da cabine (abaixo)



Mudanças

I-Shift Volvo: a mais moderna transmissão eletrônica do mercado de caminhões pesados.

Os caminhões da nova linha de pesados Volvo passam a contar com novas opções de transmissão. Além da inovadora transmissão eletrônica I-Shift, os transportadores podem contar com a transmissão mecânica Volvo, agora produzida no Brasil, que tem como novidade o sistema "by cable" (por cabos) que, entre outras vantagens, reduz em 50% os esforços do motorista com troca de marchas.

I-Shift: eletrônica

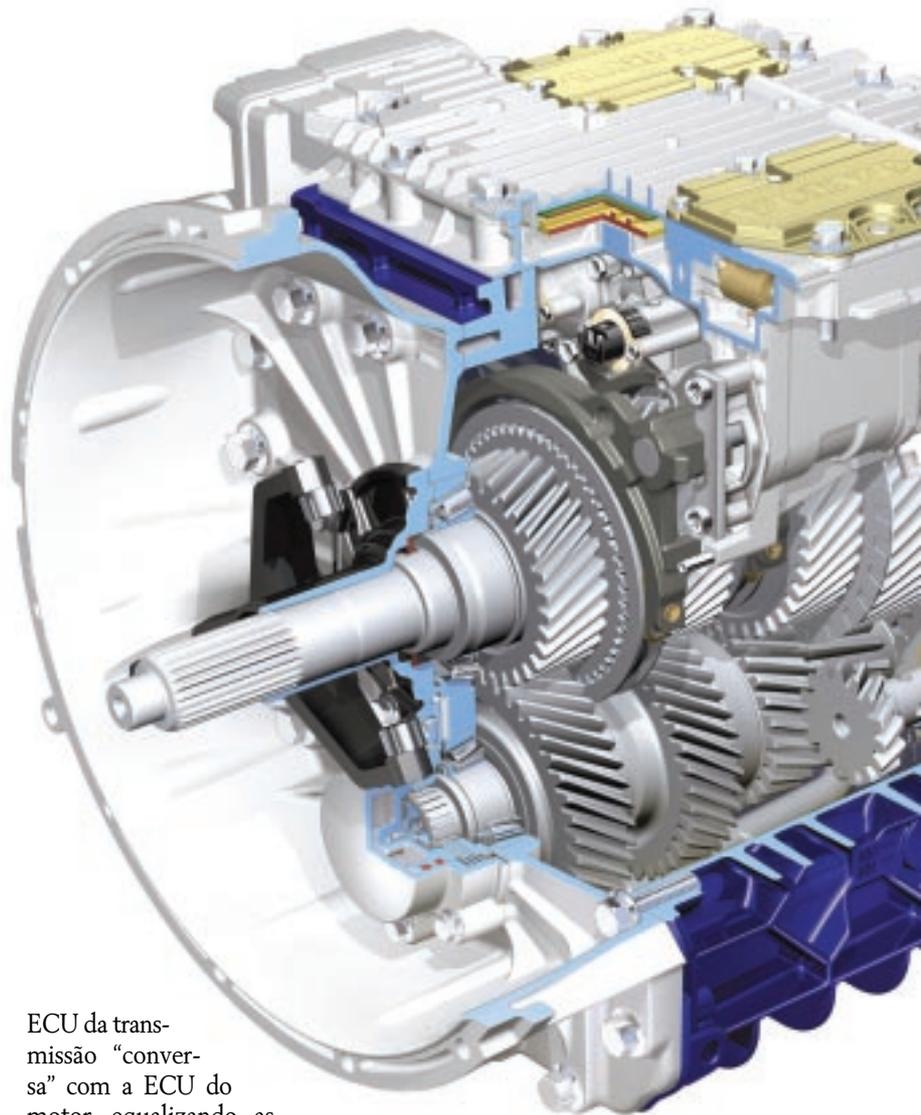
Feita sob medida para os pesados, a transmissão automatizada I-Shift Volvo funciona como as transmissões automáticas dos carros de passeio.

Melhor: sua operação pode ser visualizada em um "display". O motorista pode fazer trocas manuais de marchas, quando quiser, mas não há pedal de embreagem.

A transmissão I-Shift é um dos mais recentes lançamentos mundiais da Volvo. Ela foi concebida para operações de distribuição e transporte de longa distância com peso bruto total combinado (PBTC) de até 45 toneladas. É pelo menos 70 quilos mais leve e 15 centímetros mais compacta que sua correspondente transmissão manual.

Mais economia

Mais moderna que as similares existentes no mercado, a I-Shift Volvo possui embreagem mas não tem pedal. Tecnicamente, baseia-se em uma transmissão mecânica sem anéis sincronizadores. O papel destes últimos é feito pela ECU – Eletronic Control Unit – da transmissão. A



ECU da transmissão "conversa" com a ECU do motor, equalizando as velocidades e informações dos eixos da caixa e fazendo mais eficientemente o trabalho antes executado pelos sincronizadores.

Por suas características construtivas – mais leve, desenvolvida em alumínio e sem sincronizadores – e pela precisão das trocas de marcha, a I-Shift Volvo requer menos manutenção. O menor número de componentes em atrito e peso reduzido do conjunto faz com que haja menor perda de energia.

Também contribui para menor consumo de combustível ao otimizar o trabalho do trem-de-força. Além de economia, a nova transmissão garante maior conforto para o motorista e segurança para todo o conjunto.

Mais conforto

O motorista ganha não só pela condução mais suave do veículo como também pela facilidade de operação da transmissão que, sem



Nova transmissão eletrônica: alavanca incorporada ao assento

inteligentes



pedal e com alavanca de troca seqüencial, reduz ao mínimo seu esforço ao dirigir. Pelo visor de cristal líquido do painel de instrumentos o motorista pode monitorar a operação da caixa, visualizando a marcha em curso e as demais disponíveis para troca – tanto para cima como para baixo.

O motorista pode escolher entre o modo automático e o manual. No modo automático, ele não precisa se preocupar em trocar marchas – basta acelerar e frear – pois tudo é feito de forma automatizada, precisa e suave. No modo manual, as trocas também são precisas e garantem melhor dirigibilidade.

Um seletor instalado junto à alavanca permite ainda selecionar modos de condução adequados ao regime de operação do veículo: econô-

mico, quando está em velocidade “cruzeiro”, ou de potência, quando trafega, por exemplo, em um trecho de topografia mais acidentada, com rampas íngremes.

Trocas eletrônicas

I-Shift, em inglês, pode ser traduzido como “Eu Troco”, mas também pode significar “mudanças inteligentes”. Nas novas transmissões I-Shift Volvo, as mudanças de marchas são controladas por um “cérebro” eletrônico, que é a ECU – Electronic Control Unit (Unidade Eletrônica de Controle) da caixa. Entre outras características, esse sistema registra, por exemplo, a inclinação e o peso bruto do veículo antes de selecionar a marcha inicial mais adequada.

Com 12 marchas, a I-Shift é completamente integrada ao motor, de forma a proporcionar o máximo prazer de dirigir. As trocas de marchas são seguidas e feitas de maneira suave e silenciosa. Os padrões de trocas são ajustados de acordo com as condições de condução do momento.

A alavanca do câmbio, ergonomicamente projetada, está localizada em um módulo integrado ao assento do motorista, para sua maior comodidade. O motorista pode trocar as marchas seqüencialmente, exatamente como num carro de passageiros com câmbio automático. A transmissão eletrônica Volvo possui outra característica importante para a correta condução do veículo: o sistema inibidor de trocas indevidas. Ele impede a troca de marcha caso a rotação do motor não seja a mais adequa-

da num determinado momento. Outro benefício é a possibilidade de se pré-selecionar uma marcha no modo manual.

Caixa Volvo manual: “shift by cable”

Outra grande novidade da nova linha de pesados é a nova transmissão mecânica Volvo. “A transmissão é nacional e a tecnologia e a qualidade são Volvo”, destaca Carlos Pacheco, gerente de Vendas de Caminhões Pesados da Volvo do Brasil.

A transmissão mecânica Volvo (abaixo) é atuada pelo sistema “shift by cable” (troca por cabos). Nesse sistema, as marchas são trocadas via cabo, ao invés do tradicional modelo de hastes. A troca feita por meio de dois cabos diminui a vibração, o esforço e o ruído na alavanca de marchas e ainda reduz significativamente a força da mudança.

“Com esta nova tecnologia, os esforços de troca de marcha foram reduzidos em cerca de 50%”, observa Ney Gercey, gerente do projeto da nova linha. Na prática, isso significa que a já tradicional excelente dirigibilidade dos veículos Volvo foi ainda melhorada. ◆



Concessionárias preparadas para os novos gigantes

Rede Volvo e fábrica investiram mais de R\$ 11 milhões em capacitação de mecânicos para a nova linha de caminhões pesados.

Para assegurar a confiabilidade do já consagrado pós-venda da Volvo também para estes novos caminhões, a Volvo do Brasil e a rede de concessionárias investiram cerca de R\$ 11 milhões entre treinamento e capacitação técnica da equipe de mecânicos e em novos ferramentais e equipamentos específicos para as oficinas.

Só as concessionárias investiram aproximadamente R\$ 8 milhões em ferramental e estoque inicial de peças para os novos FH, NH e FM. Os técnicos e mecânicos foram treinados na fábrica, localizada em Curitiba (PR), e nas concessionárias de diversas regiões por meio das unidades móveis mantidas pela marca e que percorrem todo o País.

“Formamos e treinamos a melhor equipe de pós-venda do Bra-

sil, com competências específicas para atender à superioridade técnica destes novos produtos”, observa Merluzzi, gerente de Desenvolvimento de Concessionárias da Volvo na América Latina. A área de concessionárias Volvo investe em média R\$ 3 milhões por ano nas atividades de desenvolvimento de competências. Segundo o gerente, não existe na América Latina uma grade curricular de formação de profissionais de pós-venda tão completa quanto a da Volvo.

Os profissionais da Volvo recebem 400 horas de treinamento técnico antes de serem considerados aptos para assumir a função. Um profissional aprovado em todos os cursos, desde mecânica básica até a eletrônica completa, participa de 510 horas aulas de treinamento. ♦

Coração valente

Aprimoramentos tornam novos motores D12D ainda mais econômicos e confiáveis, com potência chegando a 460 cv.

A terceira geração dos motores da série D12 chega ao mercado com a nova linha de caminhões pesados mostrando que os engenhos que já eram considerados os melhores do mercado – os motores D12C – podem ficar ainda mais eficientes. O projeto dos novos D12D é baseado no D12 anterior, mas foi modificado e aperfeiçoado para ser ainda mais econômico e confiável.

Disponíveis nas faixas de potência de 340, 380, 420 e o novo 460 cv, os novos motores possuem melhor desempenho e atingem maior torque e potência em rotações mais baixas, o que contribui para que sejam ainda mais econômicos e confiáveis, com menores níveis de emissões de gases, maior vida útil e intervalos de manutenção mais prolongados.

Já preparados para atender às normas Euro 3 de controle de emissões de gases – a próxima fase a entrar em vigor na Europa – os motores D12 “são os melhores de sua categoria”, segundo Douglas Nakano, engenheiro da Volvo do Brasil.

A nova geração de motores reforça as características de confiabilidade e economia dos caminhões Volvo. Esse melhor desempenho foi possível graças a uma série de inovações, como é o caso do sistema de refrigeração que foi melhorado, principalmente na cabeça do pistão e na câmara de combustão.

A nova linha de motores tem uma série de vantagens: a ECU – Electronic Control Unit (Unidade



Com maior torque em baixas rotações, o novo D12D tem intervalos de manutenção prolongados

Eletrônica de Controle) possui tecnologia Volvo desde o “hardware” e “software” até seu mapeamento. O sistema de filtragem é também considerado o melhor do mercado: tem um pré-filtro separador de água, um filtro principal e, opcionalmente, um pré-aquecedor de combustível.

Com todos os aprimoramentos recebidos, os D12D são, em média, 2% mais econômicos que seus antecessores, segundo estudos da engenharia da Volvo. Os intervalos para trocas de óleo recomendados pela fábrica foram prolongados em 50%, o que contribui para aumentar a disponibilidade do veículo para o trabalho. Também foi possível disponibilizar uma nova e mais elevada faixa de potência: 460 cv. ◆

VOLVO

SOLUÇÕES PARA TRANSPORTE

Programas de Manutenção Volvo



Maior procura leva à evolução dos planos de manutenção, transformados em programas que incluem diversos produtos e serviços da marca e têm valores agregados, como a manutenção preditiva.

O crescente interesse pelos planos de manutenção levou a Volvo a ampliar a gama de produtos nesta área, criando os Programas de Manutenção, com cinco níveis identificados pelas cores branca, verde, azul, prata e ouro. O nível prata será introduzido em 2004, voltado para as necessidades de manutenção no tremde-força (motor, caixa e diferencial).

“Nossa experiência pioneira com os planos de manutenção nos permitiu identificar diferentes necessidades dos transportadores, cujas soluções apresentamos nestes novos programas”, explica André Trombini dos Santos, coordenador dos Programas de Manutenção da área de Soluções para Transporte da Volvo. Das versões básicas iniciais – como o plano “pleno” e o “preventivo” – os novos programas de manutenção herdaram as principais virtudes, como o contrato direto com a fábrica e o atendimento em todo o país, pela rede de concessionários, através dos Gestores do Plano de Manutenção – profissionais voltados exclusivamente ao acompanhamento da operação e planejamento das paradas para manutenção desses veículos.

Os novos programas de manutenção agora incluem outras soluções para transporte da Volvo, como o VAS – Volvo Action Service, o Trip Manager (kit para “download” das informações do veículo com “software” da marca para gerenciamento de frota), Volvo Card (cartão de crédito para pessoas físicas), treinamento de motoristas, e até análise química e monitoramento do óleo do motor usado no veículo.

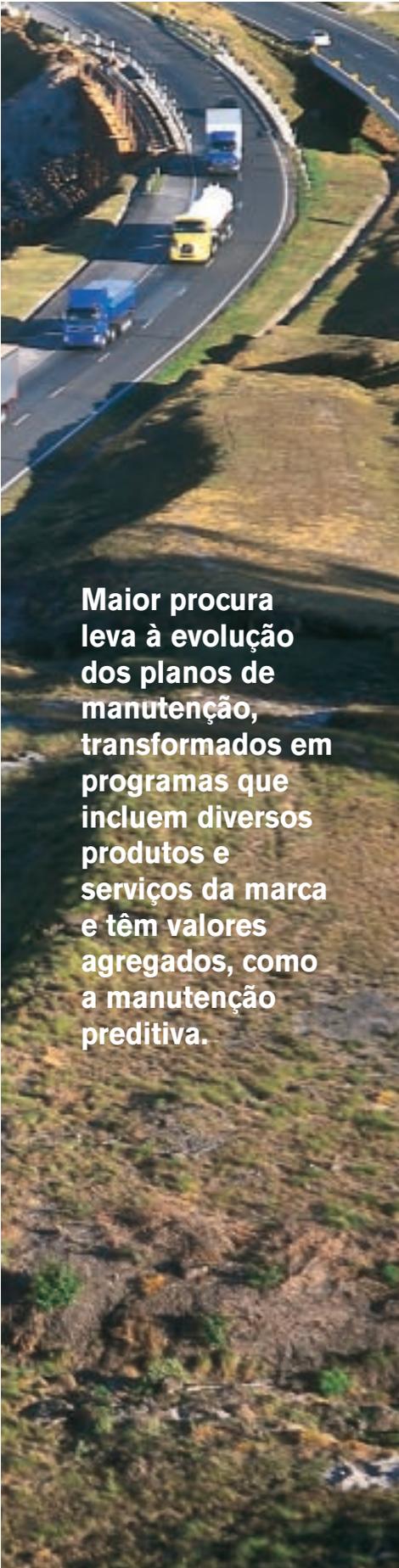
A gama de soluções e o tipo de manutenção contratados diferenciam os níveis dos programas: para contratar apenas os serviços de mão-de-obra

da rede de concessionárias, por exemplo, o frotista optará pelo programa branco. O programa verde corresponde à manutenção preventiva com troca de óleos e alguns filtros. O nível completo de manutenção preventiva é o do programa azul. O ouro é o mais abrangente, pois além das manutenções preventiva e corretiva, inclui um novo conceito: a manutenção preditiva.

A manutenção preditiva é uma exclusividade dos programas de manutenção Volvo e consiste na análise e no monitoramento regular das características físico-químicas do óleo do motor usado nos caminhões. A cada revisão básica do veículo, uma amostra do óleo do motor é coletada e examinada em laboratório, e o gestor do Programa de Manutenção da rede Volvo apresenta ao frotista relatórios com informações com o nível de contaminação do óleo do motor, que pode ser provocado por água e presença de diversos metais, e suas possíveis conseqüências. A manutenção preditiva é disponibilizada também nos programas branco, verde e azul.

Quem optar pelos programas ouro ou azul poderá contar com soluções criativas como um kit de fusíveis e lâmpadas de reserva, uma embalagem de 5 litros de óleo para completar o nível de óleo do motor, programa de proteção do motor, o VAS e o Volvo Card. O treinamento de motoristas é exclusividade do nível ouro, assim como o Trip Manager. Já o check-up gratuito “Rode Mais” (que inspeciona mais de 90 itens no veículo) é só para usuários do programa verde.

“Os programas de manutenção Volvo são uma evolução natural de uma solução para transporte que busca agregar valor aos produtos e serviços Volvo. Ao ampliar a gama de benefícios para o transportador estamos contribuindo para que sua operação seja mais rentável, ao mesmo tempo em que ele pode se concentrar em sua especialidade, deixando a manutenção por conta de quem mais entende do assunto: a marca Volvo”, resume Evalner Sidney, Gerente de Soluções para Transporte da Volvo do Brasil. ♦



Segurança estendida

Diversos recursos tecnológicos dos caminhões, aliados a soluções de transporte da marca Volvo, formam um conjunto de fatores que resulta em mais segurança para motorista, frotista e embarcador.

O mais avançado sistema de monitoração – Volvo Link –, um seguro com taxas reduzidas, um serviço de atendimento emergencial 24 horas/dia e caminhões com um número ainda maior de itens de segurança. Com esse conjunto de recursos, a Volvo introduz também o novo conceito de segurança estendida no transporte de cargas.

Além de significar mais segurança para o motorista, o caminhão e a carga, a ponto de tornar possíveis taxas de seguros mais baixas, a segurança estendida dos caminhões Volvo dá mais tranquilidade ao proprietário e também mais competitividade junto aos embarcadores, cuja carga está mais protegida do que em qualquer outro caminhão.

Veículos mais seguros

Segurança é um dos valores fundamentais da Volvo e tem sido uma das prioridades no desenvolvimento de seus veículos desde o início de suas atividades, na década de 20. A mais moderna linha de caminhões pesados do mercado também traz novidades nesta área, como o sistema de proteção inferior dianteiro FUPS e o cinto de segurança integrado ao banco do motorista, entre outras.

A FUPS – sigla em inglês que significa sistema de proteção inferior dianteiro integrado – evita que na eventualidade de uma colisão automóvel se projete sob a parte frontal do caminhão; o chamado efeito “cunha”. Uma viga de aço ligada às longarinas laterais do quadro garante que todo o esforço da colisão seja transmitido diretamente para essas partes do chassi.

Como nova opção para estimular o uso do cinto de segurança entre os motoristas de caminhão, a Volvo está introduzindo o “belt-in-seat”, cinto de segurança integrado ao assento do motorista. Essa opção é oferecida para os caminhões modelo Top Class e pode incluir também o pré-tensionador do cinto, que controla sua tensão de acordo com a desaceleração do veículo.

Para oferecer a maior segurança possível, o controle de trava central remoto opcional pode agora também ser usado para abrir uma porta de cada vez, de modo que o motorista possa evitar ser surpreendido por um assaltante que entre pela porta do passageiro. A cabine também foi projetada no conceito “célula de sobrevivência”, que garante maior segurança para o usuário.

Outra novidade são as novas lâmpadas HID, de alta intensidade,

que podem ser adquiridas como opcionais. Elas contribuem não apenas para maior segurança, produzindo cerca de 20% mais luz, como também duram mais que as de halogênio.

Soluções para transporte

Além de tecnologias já consagradas pelo mercado, como a eletrônica embarcada, freios ABS e número eletrônico do chassi, uma das soluções para transporte que garantem mais segurança e menor exposição ao risco é o VAS – Volvo Action Service – remoto, o serviço de socorro emergencial ao motorista e ao caminhão. O serviço pode ser acionado 24 horas/dia, sete dias por semana, em qualquer ponto do Brasil.

Os treinamentos de motoristas ofertados pela Volvo também contribuem para uma taxa menor de seguro. Motorista treinado pode cuidar melhor do veículo, tirar mais proveito dele, dirigir defensivamente, rodar na velocidade correta e ainda melhorar a performance do produto, gerando maior produtividade.

Os programas de manutenção Volvo são outro fator importante: as revisões periódicas e programadas dos veículos e a gestão da manutenção sob o controle da Volvo funcionam como um verdadeiro atestado ao mercado de que os caminhões estão em ordem e rece-

bendo o melhor tratamento possível, mantendo-se sempre em condições adequadas para o trabalho.

A Volvo Serviços Financeiros está lançando um seguro com as melhores taxas do segmento, graças ao conjunto de soluções de transporte e recursos de segurança dos veículos da marca.

O Volvo Link completa a lista de características que formam o conceito de segurança estendida. É o primeiro sistema de monitoramento fornecido pela fábrica, totalmente integrado à plataforma eletrônica do veículo e que tem a vantagem de ser imperceptível. Com ele, o usuário tem à disposição uma avançada tecnologia baseada em comunicação por satélite e pela internet que permite rastrear e posicionar o caminhão e ainda trocar mensagens com o motorista a qualquer tempo, 24 horas/dia, em qualquer ponto do Brasil ou do continente. O “botão de pânico”, uma vez pressionado, desencadeia uma série de ações e informações para posicionar o veículo, imobilizá-lo e acionar o resgate, se necessário.

“A Volvo mais uma vez é pioneira na indústria brasileira de caminhões ao introduzir o conceito de segurança estendida”, declara Sérgio Gomes, gerente de Estratégia e Planejamento de Produto da Volvo. “Nosso objetivo é garantir mais segurança ao cliente e mais disponibilidade aos caminhões, para que o frotista possa se concentrar no seu negócio”, completa o executivo. ◆

Roubos de caminhões: prejuízo de R\$ 3 bilhões

O roubo de veículos e de cargas no Brasil está se transformando em um sumidouro de recursos de transportadores e embarcadores. Só nos últimos oito anos os prejuízos somam cerca de R\$ 3 bilhões, segundo dados de empresas e entidades do setor. O número de roubos mais que dobrou nesse período.

A situação é mais dramática no Sudeste, em particular no Estado de São Paulo, onde se concentra a maior parte do tráfego de cargas – e também de roubos. Enquanto no Sudeste ocorreram mais de 85% dos eventos, só o Estado de São Paulo concentrou 60% dos roubos, seguido do Rio de Janeiro, com pouco mais de 19%.

A média mensal de ocorrências em São Paulo no primeiro semestre deste ano alcançou a taxa de 212,1, quase 4% a mais que os 204,1 casos registrados mensalmente no mesmo período do ano passado. As rodovias com maior incidência foram a Anhangüera, Dutra e Régis Bittencourt. Quase 43% dos roubos de veículos e de cargas de São Paulo ocorrem num raio de 150 quilômetros da capital paulista.

A região Nordeste é a segunda colocada nesta macabra contabilidade, com 6,5% dos roubos. O Sul vem em seguida, com 4%; o Centro-Oeste com pouco mais de 3%; e o Norte com menos de 1%. Depois de se especializar em assaltos de veículos que transportam cigarros, combustível e têxteis, as gangues estão agora preferindo produtos alimentícios, calçados e bebidas.

Qualidade comprovada na prática

Testados pelos clientes, novos pesados comprovam suas qualidades em diversas aplicações: economia, potência e conforto são os pontos fortes da nova linha.

Antes de serem lançados, os caminhões Volvo passam por diversos testes que são fundamentais para avaliar seu desempenho na prática, em condições variadas de operação. São muitas as fases de testes, a começar pelos testes de impacto/colisão, também conhecidos como "crash tests", feitos em laboratórios específicos, na Suécia, onde os veículos também rodam nas pistas de testes da Volvo Truck Corporation, submetidos às mais rigorosas condições de operação.

A Engenharia da Volvo também testa veículos completos e componentes como motores. Para isso, utiliza caminhões conectados a instrumentos de medição, rodando em estradas que reproduzem algumas das

condições mais críticas enfrentadas pelos usuários em seu dia-a-dia. Além dos veículos testados pela Engenharia, há também uma frota destinada a testes junto a clientes com os quais a Volvo do Brasil mantém uma parceria para que possam experimentar os novos caminhões antes mesmo de começarem a ser produzidos.

Esses testes permitem à Engenharia desenvolver soluções específicas para o mercado, a partir de necessidades apontadas pelos motoristas ou frotistas que usam os caminhões. No Brasil, um grupo de clientes vem experimentando os caminhões da nova linha de pesados Volvo há cerca de um ano, em diversas regiões e com diferentes tipos de implementos.

Computador: fácil de usar

Transportar grãos de Campo Grande (MS) e outros grandes pólos agrícolas da região até o porto de Paranaguá, no Paraná, é a tarefa do FH12 6x2 bitrem testado pela MS Transportes. Na volta, ele traz fertilizantes ou defensivos agrícolas. O layout descaracterizado do veículo quase não é percebido entre as centenas de caminhões brasileiros e de outros países que trafegam pelo porto. Os 460 cv de potência do motor são destacados como um dos pontos fortes do novo caminhão.



“Há uma boa diferença no desempenho em subidas de serra, por exemplo. Com este caminhão, pode-se ir de Paranaguá a Campo Grande usando apenas uma vez a caixa baixa”, afirma João Santana, diretor da MS Transportes, referindo-se às opções de marchas mais reduzidas disponíveis na transmissão daquele FH12. “O computador de bordo ficou mais fácil de usar e o motorista chega ao final da viagem mais descansado”, acrescenta. O nível de conforto do motorista é especialmente importante em viagens como essas, que chegam a durar 24 horas em “cada perna” do trajeto total de 2.300 quilômetros.

Velocidade média constante

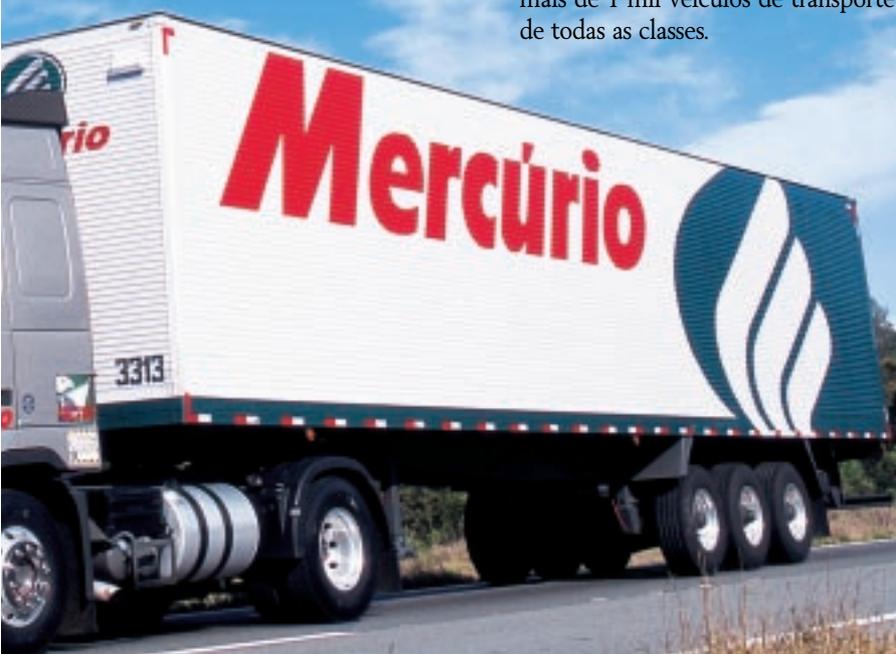
Níveis muito bons de consumo de combustível e a preferência do motorista pelo veículo foram alguns dos principais aspectos observados no veículo de testes que o Expresso Mercúrio vem utilizando para o trajeto de 1174 quilômetros entre Curitiba (PR) e Bauru (SP), para levar e trazer carga fracionada (ex: eletroeletrônicos). Consumo e pontualidade nas entregas são pontos fortes nesse tipo de operação conhecido como “carga horária”, o que torna ainda mais importante o papel do motorista. “O novo câmbio eletrônico é muito fácil de operar e faz com que o motorista tenha muito menos estresse e chegue muito mais descansado”, afirma Eguimar de Olivei-

ra, encarregado de frota e manutenção da Mercúrio em Curitiba (PR).

A disponibilidade de potência do veículo também chamou a atenção no novo caminhão, que “consegue manter uma velocidade média mais constante”, segundo Oliveira. Quando a Engenharia da Volvo requisita o veículo para verificações e manutenção de rotina, outros caminhões são colocados no mesmo trajeto. “Os motoristas ficam meio chateados por ter que trocar de caminhão por um tempo”, relata Eguimar. A Mercúrio conta com 50 caminhões Volvo entre os 120 pesados de sua frota total de mais de 1 mil veículos de transporte de todas as classes.



O conforto do motorista foi destacado por clientes que operam em rotas que exigem elevada velocidade média, como o Expresso Mercúrio (foto maior) e MS Transportes (acima). Os veículos tiveram seu visual descaracterizado, antes do lançamento





Câmbio “macio”

O transporte de areia é a rotina do NH 12 da Irmãos Hobi, de União da Vitória (PR). Nesse caso, o veículo opera dentro das áreas de mineração de areia e brita da empresa. Os trajetos percorridos são curtos, das cavas onde é extraída a areia até as áreas de beneficiamento e produção de concreto, mas o regime de trabalho é intenso: o NH chega a fazer 45 viagens por dia, transportando mais de 1.300 toneladas de areia em áreas de topografia acidentada.

“O melhor nível de conforto do motorista é indiscutível”, afirma Tito Hobi, proprietário da Irmãos Hobi, destacando o câmbio “mais macio, mais suave e fácil de operar”. Outro aspecto que chama a atenção é a maior potência do motor, “que faz uma boa diferença nesse tipo de operação onde o veículo é submetido a condições de operação realmente severas, especialmente em dias de chuva”, acrescenta o empresário. A Irmãos Hobi conta com 14 caminhões Volvo entre os 17 pesados da frota de 40 caminhões que utiliza nas áreas de mineração e também no transporte de areia, brita e concreto para clientes de cidades da região, como São Mateus do Sul, União da Vitória, Pato Branco e Palmas.

Não quebra

Outro NH12 vem sendo testado pela Praiamar Transportes, que faz o transporte de bebidas entre Boituva (SP), a 50 km de Sorocaba, e São José do Rio Preto, no interior do estado. O NH12 4x2 opera com semi-reboque de três eixos do tipo “vanderléia”, ou seja, com maior espaço entre os eixos de carga, o que permite usar uma carreta maior (13,10m), capaz de transportar 24 “pallets” de cervejas por viagem – dois a mais que uma carreta convencional.

Elieser Coltro Casarin, gerente de frota da empresa, observa que além da maior capacidade de transporte, o veículo apresenta bons resultados em consumo de combustível. “A cabine leito, alta, proporciona excelente nível de conforto ao motorista, que faz viagens tranquilas, sem se cansar”. Em cinco meses de testes, o NH12 “nunca precisou



Transportando bebidas em São Paulo (ao lado), areia em União da Vitória (foto maior) e no Norte do Paraná (abaixo), os novos pesados passam pelo crivo de quem entende do assunto: os transportadores

parar por falhas – é um veículo que não dá problemas”, relata Casarin.

Bom no barro

Já a operação da Pirapó Transportes, de Atalaia, no Norte paranaense, é bem diferente. Trafegar entre portos de areia como o de São José, e as cidades da região, como Atalaia e Maringá, entre outras, é a rotina do FM 6x4 com cabine curta que roda com caçamba três eixos e também como rodotrem. Conseguir sair dos portos de areia, vencendo estradas de terra que se tornam escorregadias e traiçoeiras quando chove é uma proeza constante para os caminhões que se aventuram nesse tipo de transporte. “A potência desse caminhão é muito boa. Tem bom desempenho também nas marchas baixas e é o caminhão que costumamos chamar de bom no barro, pois não apenas roda tranquilo nas estradas mais difíceis, como pode até puxar outros veículos que ficam encalhados” conta Luis Carlos Trassi, da Pirapó Transportes.

Valdir Candioto é o motorista da Pirapó que mais utiliza o caminhão. “O torque dele é incrível. O freio

motor é excelente. A cabine curta é muito boa para a areia, dá boa visibilidade. E o caminhão é todo digital, com instrumentos mais simples de usar”. Candioto, que já testou também caminhões EDC e NH, antes de serem lançados, acompanha com interesse a evolução dos produtos da Volvo, e aprecia recursos como o

computador de bordo que, na sua opinião, ficou ainda mais fácil de usar. “Quando abasteço, eu chego a brincar com os frentistas, pois eles ficam impressionados como eu acerto a quantidade de combustível que falta para encher o tanque. Eu acerto todas porque acompanho tudo no computador”. ◆



FH e FM:

A majestosa baleia Orca serviu de inspiração para o desenho dos veículos de cabine avançada.

Os modernos FH e FM lançados no Brasil tiveram seus desenhos inspirados na natureza, mais especificamente na baleia Orca. “A baleia Orca é um animal grande e extremamente poderoso, mas desloca-se na água suavemente e de maneira altamente eficaz, economizando a sua energia até que seja realmente necessária”, explica Rikard Orell, responsável pela área de Product Design da Volvo Trucks, fazendo um paralelo com os novos caminhões.

A semelhança entre um novo caminhão Volvo e uma baleia pode ser difícil de entender, mas foi exatamente essa ligação que os projetistas quiseram fazer. “Nosso objetivo é transmitir uma percepção de potência aliada à eficiência, de força e inteligência”, completa o gerente, lembrando do alto grau de tecnologia embarcada da linha de pesados.

Com os preços do combustível e outros custos subindo com frequência, a Volvo concentrou o desenvolvimento do novo caminhão justamente nas áreas de maior influência no consumo e na eficiência do conjunto – o design da cabine e o trem-de-força. E linhas aerodinâmicas mais aperfeiçoadas significam menor consumo de combustível. A clássica frente do caminhão Volvo foi salientada ainda mais claramente com uma nova grade superior e inferior e um novo quebra-sol – esse último acessório oferecido na opção Top Class.

“Os novos faróis dianteiros, em particular, ajudam a reforçar o visual frontal característico”, observa Orell. Os novos faróis podem ser equipa-



um design da natureza



dos com lâmpadas HID (de alta intensidade) para uma visibilidade muito melhor.

Design e manutenção

Para a Volvo, o design não é um fim em si, mas mais um fator que contribui para maior funcionalidade. Com o novo visual, ficou muito mais fácil do que antes, por exemplo, ter acesso embaixo da cabine, que pode ser basculada 70 graus, seja manualmente ou com a ajuda de uma bomba hidráulica de acionamento elétrico.

A nova frente também não é apenas uma questão de aerodinâmica e visual: ela ajuda a simplificar a manutenção e limpeza diária do caminhão. Atrás da grade superior, por exemplo, o motorista pode facilmente completar o óleo e o fluido do lavador do para-brisa. Na parte inferior, dois robustos degraus facilitam a subida para a limpeza do pára-brisa. E mais: a firmeza desta operação é ainda melhor com as novas duas alças para apoio durante a lavagem do pára-brisa.

O sistema de proteção inferior dianteiro (FUPS) é totalmente novo e integrado na estrutura do chassi como equipamento "standard". Isso significa que esse sistema não acresce nada ao peso do veículo. No FH – e também no NH –, praticamente todas as vigas da estrutura da cabine são galvanizadas e todos os painéis externos são feitos de aço galvanizado ou plástico. A cabine recebe tratamento antioxidante e é pintada de acordo com o método de tratamento superficial exclusivo da Volvo, que alia alta qualidade ao baixo impacto ambiental. ◆

Eu Rodo edição 100

A Revista Eu Rodo chega à sua centésima edição com uma tiragem de 30 mil exemplares. Na bagagem, um verdadeiro documentário da marca Volvo e dos transportes na América do Sul.

Em 1981, a Revista Eu Rodo começou a ganhar a estrada. Na boléia, uma equipe empenhada em consolidar a marca Volvo no Brasil. Ao longo do caminho, caminhoneiros, rede de concessionárias, profissionais da área e aficionados por caminhões e ônibus em geral. Estava lançado o desafio: fazer da revista não só um meio de divulgação dos novos produtos, mas um veículo capaz de informar, integrar e entreter seus diversos públicos.

Desde então, a Eu Rodo vem

acompanhando de perto a evolução da Volvo e dos transportes no País.

Lançamentos de produtos, posição no mercado, ampliações na fábrica, vendas, aplicações dos veículos... A Eu Rodo tem vários fatos registrados. Foi assim com os primeiros caminhões produzidos na Volvo do Brasil, o N10 e o N12, no início da década de 80. Tempo em que a Eu Rodo ainda era um jornal de oito páginas em preto e branco. Já em 1983, com páginas coloridas, saía na Eu Rodo uma das primeiras matérias a ter repercussão in-

ternacional: "Dos canaviais aos postos de abastecimento". Ela mostrou o veículo utilizado para o transporte interno do projeto Vale Rio, um treminhão canavieiro com 60 metros de comprimento e seis vagões de carga: um Volvo N10 33. Depois dela, muitas outras matérias ganharam o mundo, revelando uma certa vocação investigativa desse veículo de comunicação.

Nessa época, a Eu Rodo já circulava nacionalmente e se orgulhava de acompanhar caminhões e ônibus nas mais variadas direções, mostrando o cotidiano do transporte brasileiro. Ainda nos anos 80, a Eu Rodo deixava definitivamente de ser um jornal para se tornar uma revista. Com mais páginas e mais cores, publicou o lançamento do caminhão Intercooler, do ônibus B10M, do Programa Volvo de Segurança nas Estradas. Também registrou os 10 anos da Volvo no Brasil e a chegada da Linha NL. Com histórias que dariam um filme, a Eu Rodo também mostrou a estreia dos cami-



nhões Volvo no cinema, com uma participação no longa-metragem “Jorge, um Brasileiro”.

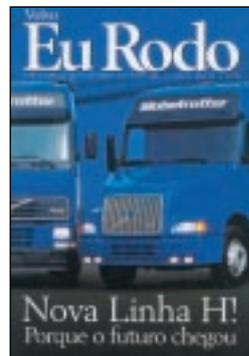
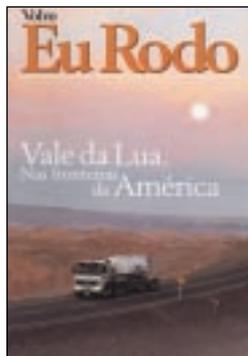
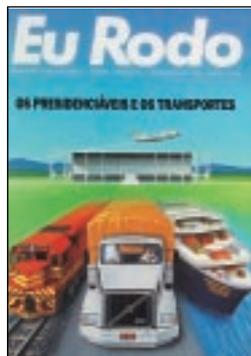
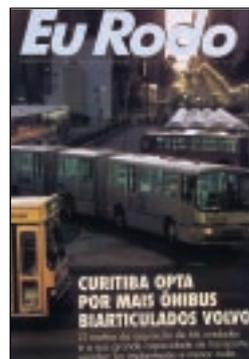
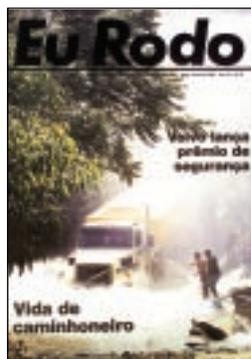
Uma publicação que também abria espaço para matérias sobre lugares turísticos, quase paradisíacos. Pura vontade de inebriar seus leitores com as belezas do País, numa mistura de romantismo e aventura.

E inovou ainda mais: às vésperas das primeiras eleições para a Presidência do Brasil após o período militar, publicou um Caderno Especial – Os Presidenciais e os Transportes – para o qual foram entrevistados os 11 candidatos, incluindo Luiz Inácio Lula da Silva e o candidato eleito naquele ano, Fernando Collor de Mello.

Tempo de reconhecimento

Já os anos 90 encontraram uma Eu Rodo com um projeto editorial e gráfico ainda mais moderno. Uma década em que além de vários lançamentos – como o ônibus biarticulado e a nova Linha NL de caminhões, os ônibus B10M e B58 ECO, a Linha de caminhões EDC, o ônibus B12B, FH12 380 brasileiro, o ônibus B7 R, a nova Linha H e a criação dos Vikings, os seminovos Volvo – a Eu Rodo ainda registrou os avanços internos como a inauguração da nova fábrica de cabines, a chegada da Volvo Parts, a inauguração da fábrica de motores e a criação da Volvo Serviços Financeiros.

Anos em que ao mesmo tempo em que anunciava a conquista do troféu “Golden Award” do IPRA – International Public Relations Association pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito, os diversos prêmios Lótus para os veículos da marca, mais alguns Opinião Pública e outros tantos de Marketing, ela própria já tinha conquistado menção honrosa no Prêmio Aberje 1986. Mais recentemente, em 2001 e 2003, a revista ganhou o Prêmio Aberje Sul como a melhor publicação empresarial externa.



Ao longo de 100 edições, a revista Eu Rodo ajudou a contar a história da evolução dos transportes no Brasil. Muitas de suas matérias – como a do treminhão de 60 metros, na Bahia – ganharam repercussão internacional (abaixo)



Eu Rodo, edição nº1

Prêmios merecidos tanto pelo seu conteúdo quanto pelo seu layout. Sem falar naquela pitada de audácia capaz de colocar em suas páginas informações sobre os pontos positivos e os ne-

gativos do B10M após quatro anos do seu lançamento. Resultados obtidos através de uma pesquisa com 24 empresas de todo o País.

Atualmente, de carona no novo milênio, a Eu Rodo continua rodando muito. Tanto o ônibus B7R, de 2000, quanto o Top Class 2001, os equipamentos da VCE produzidos e lançados no Brasil, o FM 12 340 e-Truck ou os novíssimos VM e o B12R e-bus, lançados agora em 2003, já desfilarão por suas páginas, que estão cada vez mais leves, coloridas e interessantes visualmente. A Eu Rodo se orgulha de chegar à sua centésima edição assim, aliando informação à prestação de serviços a seus leitores.

Para quem é acostumado a viajar pelas estradas do Brasil, nada melhor do olhar pelo retrovisor e ver o longo caminho já percorrido. Satisfação só comparável à certeza de que há ainda muita estrada para se trabalhar. ◆



RESPONSABILIDADE É AQUELA
OBRIGAÇÃO QUE NINGUÉM PRECISA
DIZER QUE NÓS TEMOS.



A RESPONSABILIDADE SOCIAL ESTÁ INTIMAMENTE LIGADA AOS VALORES DA VOLVO E A SEU COMPROMISSO COM A SOCIEDADE NA QUAL ESTÁ INSERIDA. PROJETOS COMO O PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO, O TRANSITANDO, O PESCAR, A FUNDAÇÃO SOLIDARIEDADE E A CARAVANA ECOLÓGICA SÃO ALGUMAS DAS FORMAS QUE ENCONTRAMOS PARA AJUDAR ESSE PAÍS A TER UM FUTURO MELHOR.

CIDADANIA
VOLVO