

Volvo

Eu Roddo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ♦ 2004 ♦ ANO XVIII ♦ Nº 101



Volvo VM:
CONQUISTANDO O BRASIL

Bitrens – novo padrão brasileiro?





**PARCELAS QUE TORNAM
A JORNADA ATÉ SEU CAMINHÃO
MUITO MAIS FÁCIL,
SIMPLES E SEGURA.**

Na estrada da vida, é preciso encontrar a rota certa para alcançar os objetivos. E quando o objetivo é ampliar ou renovar a frota, nada como contar com o Consórcio Volvo – uma verdadeira mão amiga, que oferece todo o apoio para a conquista de sonhos. Faça parte do Consórcio Volvo e conte com a solidez da marca Volvo e da sua rede de concessionários. A jornada até seu caminhão novo vai ser muito mais segura, simples e tranquila.

LINHA DIRETA CLIENTE
0800 41 3033
www.volvosf.com.br

DE GRÃO
EM GRÃO,
A SUA FROTA
ENCHE
O PÁTIO.



*Seguro Passos-Chave: um seguro que cobre o saldo devedor da cota em caso de morte, que inclui o pagamento de até duas parcelas do Consórcio Volvo em caso de afastamento do trabalho por doença ou acidentes cobertos pela apólice (de acordo com as condições gerais). Uma tranquilidade a mais para você e sua família.



VM17 210 4X2



NH12 380 4X2



FH12 380

VOLVO

Serviços Financeiros



Ita. Cornelissen

7 CAPA Volvo VM: primeiras impressões

Confira os primeiros resultados dos novos VM rodando em diferentes regiões do país.

18 Boas razões para conhecer Santa Catarina

20 O frágil transporte de vidros em lâminas

22 Trip Manager: reduzindo custos

25 Treinamento em segurança

29 Brasileiros no Círculo Polar Ártico

30 Gardênia: parceria de sucesso

32 Seguros inteligentes Volvo

34 Volvo On Line

Ita. Cornelissen



12 PESADOS

Quem usa concorda: os Bitrens vieram para ficar e dominam o cenário rodoviário do país. E a heróica carreta três eixos – vai desaparecer?

24 VOLVO PENTA

O estaleiro catarinense Schaefer Yachts exporta suas lanchas Phantom para a Suécia. Com motores Volvo Penta.



26 ÔNIBUS

B12R: brasileiros e argentinos já conhecem o padrão superior dos novos e-bus B12R.

Silvio Aurbichio



Eu Rodô

2004 | N° 101

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: Marco Greiffo ♦ Jornalista Responsável: Luiz Carlos Beraldo (MTB 035/01/18V-PR) ♦ Redação: BMB Bureau de Comunicação, Toda Comunicação, Fábio Pinheiro, Anna Preussler e Texto&Cia ♦ Projeto Gráfico: Saulo Kozel Teixeira ♦ Diagramação e Editoração Eletrônica: Tempo Integral Editora Ltda. • Fotolitos e Impressão: Gráfica e Editora Posigraf ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje

Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil

SEMELHANÇAS GLOBAIS

O transportador brasileiro pode competir na cadeia global de transporte.

O novo presidente da Volvo do Brasil, Tommy Svensson, 55 anos, chega ao país vindo da Volvo Alemanha, com a experiência de ter passado por várias áreas da Volvo Truck Corporation. Graduado em Economia pela Universidade de Gotemburgo, Suécia, Tommy está no grupo desde 1973, com passagem por importantes mercados, como Reino Unido, Egito e Alemanha, sempre em posições de direção. Em entrevista a *Eu Rodo*, o novo presidente declarou que a sua missão no país é “desenvolver as ferramentas apropriadas para que os transportadores tenham excelência em seu negócio”.

Eu Rodo: Qual a sua primeira impressão sobre o mercado brasileiro de caminhões?

Tommy Svensson: Nesses primeiros meses que estou aqui há uma forte demanda, pressionada principalmente pela nova safra, o que gerou bons volumes de vendas para o segmento de agronegócios, ou seja, transporte de grãos e insumos agrícolas. O mês de março, por exemplo, foi um dos melhores de nossa história, em volumes de

vendas. Entregamos, ao todo, 1.076 veículos, nesse mês, sendo que os caminhões pesados e semipesados somaram 737 unidades.

Eu Rodo: De que modo a Volvo está posicionada nesse mercado?

Tommy: A Volvo do Brasil está em um dos melhores momentos de sua história. Tem os produtos mais adequados às necessidades do mercado, um pós-venda amplo e bem estruturado, de forma a assegurar as melhores soluções em transporte para os frotistas em todos os segmentos em que atuam, nas classes de pesados e semipesados. Temos uma rede de concessionários bem estruturada, com a mais experiente equipe de mecânicos do mercado, um pacote amplo de serviços e soluções para transporte que fazem da marca o parceiro ideal para que os transportadores sejam bem sucedidos em suas operações.

O Brasil é o maior mercado da América do Sul e por isso merece atenção especial. E tudo que desenvolvemos e produzimos aqui, em produtos e serviços, com padrões globais de qualidade, segurança e preservação do meio ambiente, é adequado também para os outros mercados da América do Sul. Vamos dedicar igual atenção aos demais países, como Argentina, Chile e Peru.





Silvio Aurbicho

Eu Rodo: *Qual será a estratégia da Volvo para os próximos anos?*

Tommy: Pretendemos continuar desenvolvendo e oferecendo soluções cada vez mais eficazes para incrementar a produtividade do transportador, para que ele possa ter o melhor resultado no seu negócio e ser competitivo não apenas em relação a seu cliente mas também perante o mercado global. Creio que o transportador brasileiro tem condições de competir em igualdade com transportadores de padrão global e participar cada vez mais das cadeias globais de logística de transporte. Cabe a nós desenvolver as ferramentas apropriadas para que eles tenham excelência em seu negócio.

Eu Rodo: *Quais as principais diferenças e semelhanças no mercado de transporte rodoviário do Brasil e da Europa?*

Tommy: Creio que existem muitas semelhanças globais. Em essência, o perfil do transportador é muito parecido tanto aqui como na Europa ou em qualquer outra parte do mundo. Uma coisa que chama a

“...o transportador brasileiro tem condições de competir em igualdade com transportadores de padrão global e participar cada vez mais das cadeias globais de logística de transporte”

atenção, nesse perfil, é que há um nível de confiança muito grande: uma característica do empresário de médio porte daqui e de outras partes do mundo, por exemplo, é confiança que se pode ter nele. Um aperto de mão e um compromisso assumido pessoalmente valem muito. São pessoas empreendedoras que confiam em seus parceiros e fazem tudo para merecer essa confiança.

E também há algumas coisas aqui que ainda não consigo entender, como o fato das decisões de compra ficarem sempre para o último dia útil do mês. É algo que envolve toda a cadeia. Não vejo como isso pode ser melhor do que se distribuir os volumes ao longo do mês, o que faria

com que tudo transcorresse de forma mais tranqüila, com mais tempo para se dar atenção aos detalhes...

Eu Rodo: *A sua chegada ao Brasil coincide com o ingresso da marca no segmento de semipesados. Como está a introdução dos caminhões VM?*

Tommy: Entramos no segmento de semipesados com um produto com características inovadoras em sua faixa. Possui a cabine mais moderna do segmento, com o melhor nível de conforto para o motorista. Reúne fatores como economia, melhor dirigibilidade e uma tecnologia apropriada para obter a melhor produtividade nas diversas aplicações desse segmento. As diferentes configurações do VM foram desenvolvidas aqui, para as necessidades do mercado local, o que o torna especialmente interessante. Aproveitamos nossa experiência no contato com os clientes para identificar suas necessidades no segmento de semipesados.

Soluções desenvolvidas e oferecidas para o segmento de pesados agora estão à disposição também dos empresários que atuam em semipesados. O Volvo Action Service, para atendimento emergencial aos veículos é uma delas, assim como seguros, consórcio, programas de manutenção e muitas outras que virão ao tempo certo. Os volumes de vendas demonstram que os clientes já estão percebendo as vantagens que estão agregadas aos novos caminhões Volvo VM. E toda a organização – da fábrica à rede de concessionários – está muito bem preparada e trabalhando fortemente nesse novo segmento.

Eu Rodo: *Quais suas impressões sobre os transportadores brasileiros?*

Tommy: Estou no país há pouco mais de seis meses e tive a oportunidade de conhecer e conversar com concessionários e clientes em São Paulo, Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Paraná. Fiquei muito bem impressionado. Creio que o Brasil tem um grande potencial para se desenvolver, pois nas visitas que fiz pude observar que tanto os concessionários como os clientes manifestam confiança nas perspectivas de retomada do crescimento. ■

Semipesados Volvo VM

Quem tem sabe QUANTO VALE

Novos caminhões Volvo VM mostram a que vieram, em diferentes regiões e diversas aplicações, das mais rotineiras às mais severas. Mais carga, conforto e economia são os pontos fortes.



Versatilidade, economia, conforto para o motorista e alta produtividade. Esses são os pontos fortes dos novos caminhões Volvo VM, apontados pelos clientes entrevistados por Eu Rodo, que já compraram e estão experimentando no dia-a-dia do transporte as qualidades dos novos semipesados da marca. Em diversas regiões do país, por toda parte eles chamam a atenção de quem lida com transporte por seu design moderno e acabamento superior. “É um Volvo”, constata-se logo.

Lançado em setembro do ano passado nas versões de 17 e 23 toneladas, com motores nas faixas de 210 e 240 cv, o Volvo VM é o único caminhão brasileiro em sua classe com freios a disco dianteiros e suspensões com molas parabólicas, entre outras inovações. É o primeiro semipesado do país a ser oferecido também com cabine-leito e que pode sair de fábrica com implementos como furgão e *sider*. “Isso sem contar o peso menor do chassi e um projeto mais moderno que possibilita melhor distribuição da carga e maior volume transportado” observa Reinaldo Serafim, gerente de Vendas de Semipesados da Volvo do Brasil.

Nas altas temperaturas de Rondônia, no ritmo frenético de São Paulo e interior, nas entregas porta-a-porta do Rio Grande do Sul, em rotas diversas e em condições nem sempre ideais de operação, o VM mostra que é bom para qualquer tarefa: transporte de combustíveis, carga geral, tubos e conexões Tigre, peças para indústria automotiva, carnes nobres do Rio Grande do Sul para o Sudeste, encomendas, mercadorias de todo tipo. Pequenos e grandes frotistas apostam no Volvo VM que, segun-

do os transportadores, estava sendo esperado pelo mercado: “Faltava um trucado com esse padrão Volvo”, afirma Altair Schons, do Posto 515, de Ariquemes (RO). Ele usa o VM para buscar combustíveis em Porto Velho para suprir o próprio posto e também para distribuição em bombas de fazendas, garimpos, madeireiras e indústrias da região.

Muito confortável

“Ficou muito bonito, esse caminhão. Anda bem, tem boa visibilidade, é bem acabado e o motorista acha excelente”, resume Altair Schons. Estrategicamente localizado no quilômetro que lhe empresta o nome, na BR 364, o Posto 515 é uma “bandeira independente”, segundo seu proprietário, que distribui produtos Ipiranga naquela região. É uma dessas paradas quase obrigatórias para caminhões que trafegam por ali, reunindo diariamente um grande número de motoristas de caminhões de todos os portes.

“A curiosidade é inevitável. Alguns chegam a perguntar se é importado. Eles pedem, então a gente deixa os mais conhecidos da casa dirigirem ele um pouco, pra matar a vontade...”, conta o proprietário do Posto 515. “É um trucado, mas já vem com todas aquelas qualidades que a gente só encontra nos pesados da marca Volvo: é bonito, moderno, seguro, resistente, econômico e muito

confortável para dirigir. O acabamento é muito bom, igual ao dos pesados da marca. Resumindo: é um Volvo”.

Operando em trajetos de 400 a 500 km por viagem, em média, o Volvo VM do Posto 515 está implementado com tanque para até 20 mil litros, o que lhe permite rodar tanto em rodovias controladas, com peso de balança, e também transitar em estradas vicinais (para fazendas, madeireiras, etc.) e outras onde não há controle de limites de pesos por eixo. “As condições variam, de estradas boas a ruins, de trajetos mais curtos a outros mais longos, mas ele sobe “tops” melhor, carregando 20 mil litros, do que qualquer caminhão similar transportando apenas 15 mil litros”, afirma Altair Schons.

Para atender sua atual demanda de trabalho, o veículo roda cerca de 400 quilômetros por viagem, o que dá cerca de 500 mil litros de combustíveis transportados por mês “mas com este caminhão eu posso dobrar isso facilmente”, avalia o proprietário. A utilização de trem de força próprio para acionamento de bombas de carga e descarga, associada à boa manobrabilidade do veículo agiliza as entregas de combustíveis, reduzindo os tempos de paradas ao mínimo necessário, segundo o empresário.



Confiável

“É uma marca em que a gente confia, com um caminhão para um novo segmento. Como é um veículo moderno, apostamos nele acreditando que seja mais econômico e mais produtivo”, afirma Antonio Aparecido Risso, diretor da Transportadora Risso, de Barra Bonita (300 quilômetros de São Paulo).

A empresa possui frota de aproximadamente 270 veículos dedicados, em sua grande maioria, à entrega de carga fracionada em cerca de 49 linhas regulares com distâncias médias de 350 quilômetros. A frota toda roda cerca de 1 milhão de quilômetros mensais, transportando cerca de 60 mil toneladas de todo tipo de mercadorias.

A maior parte da frota é composta por caminhões de distribuição, do tipo baú. A empresa já conhece os pesados Volvo, contando com 11 deles na frota de 14 cavalos-mecânicos. Dos 15 novos Volvo VM adquiridos pela Risso, sete já estão rodando, basicamente no transporte de açúcar líquido da Usina da Barra para grandes fabricantes de doces e biscoitos, principalmente na Grande São Paulo. “Os motoristas gostam muito. Dizem que tem boa visibilidade e que é muito confortável para se trabalhar, tornando a jornada menos cansativa”, relata Antônio Aparecido Risso.

Novas unidades dos VM 17 e 23 estão entrando em operação a cada mês, na Risso, que também aprovou a configuração do veículo, que permite utilizar baús de até nove metros de comprimento, com ganho de espaço para transportar mais carga que os tradicionais, de 8,5 metros: “Pode não parecer, mas

Joel Rocha



quem é do ramo sabe que esse meio metro a mais acaba dando uma boa diferença, na ponta do lápis”. Falando em contas, o empresário diz que ainda é cedo para uma avaliação precisa, mas “pelos resultados obtidos até agora, já dá para perceber que a relação de consumo de combustível é muito boa”. E completa: “Até agora, podemos dizer que o Volvo VM está respondendo muito bem a todas as nossas expectativas”.

Duas provas

Produtividade é importante em qualquer segmento de transporte. E as variações de custos e resultados operacionais crescem proporcionalmente ao número da frota e de clientes atendidos. A Expresso Mercúrio, de Porto Alegre (RS), tem o desafio constante de manter em perfeito funcionamento uma rede de serviços de logística que atende mensalmente pelo menos 35 mil de seus 80 mil clientes cadastrados, para os quais percorre 3.000 cidades brasileiras com uma frota de mais de 2.100 veículos que rodam 150 mil quilômetros por dia (o equivalente a quatro voltas ao re-

dor da Terra). São cerca de 460 mil toneladas distribuídas em nada menos que 4 milhões de entregas anuais.

Ter o veículo certo para cada etapa dessa complexa e eficaz cadeia logística é um dos segredos da Mercúrio. Alcir Antônio Fração, diretor de Operações da empresa, já conhece o desempenho dos caminhões Volvo através dos pesados da marca que utiliza em operações de longas distâncias, algumas do tipo *hot-seat*, em que motoristas se revezam para manter os veículos rodando sem parar. “A confiança na marca foi o primeiro ponto que nos levou a optar pelos Volvo VM, além de, claro, suas características como a qualidade do equipamento como um todo”.

As duas primeiras unidades da Mercúrio receberam tarefas distintas, uma delas mais próximas da própria Volvo, em Curitiba, e outra na região da matriz da Mercúrio, no Rio Grande do Sul. O primeiro opera entre o Centro de Distribuição de Peças Volvo, o chamado “C3”, e a fábrica da Volvo, fazendo o transporte de peças entre a fábrica e o centro de distribuição. O C3 é o

Volvo VM da Costa Teixeira operando no Transporte de embalagens longa-vida da Tetra Pak, de Ponta Grossa (PR) para todo o país





Poli Transportes:
"O Volvo VM
veio preencher
uma lacuna do
mercado"

centro de distribuição de peças e componentes para as concessionárias da rede Volvo em todo o Brasil e importadores nos demais países da América Latina. Contando com 56 mil itens, recebe uma média de 400 pedidos diários de peças que chegam a representar 4.000 entregas.

A segunda unidade da Mercúrio está operando entre Porto Alegre e interior gaúcho, fazendo eventualmente viagens para algumas cidades de Santa Catarina. "Experimenta todo tipo de estradas: planas, subidas e descidas de serras, algumas bem asfaltadas, outras sem asfalto e também as esburacadas, que muitas vezes são bem piores que as de terra", conta Alcir Fração. "Achamos interessante observar seu desempenho em dois padrões: um de uma operação regular e previsível. Outra de condições muito variáveis e em diferentes regimes de peso, distân-

cias, pavimento, topografia... enfim, tudo", explica o diretor de Operações.

Alcir Fração faz questão de acompanhar de perto os resultados de toda a frota, que deve estar rodando com carga durante a maior parte do tempo possível – em qualquer elo de sua cadeia logística. O ganho de volume no baú de nove metros do VM que opera no Rio Grande do Sul é importante para o tipo de atividade da empresa que transporta praticamente de tudo – de calçados a eletrônicos ou ferro e outros produtos menos "delicados". "É cedo para falar em avaliação, mas tanto no Paraná como aqui no Rio Grande, os Volvo VM vem apresentando bons resultados em suas operações", afirma o diretor.

Econômico

Outra empresa gaúcha que apostou nos novos VM foi o Frigorífico Reiter

que, pela característica de seu produto – a carne deve estar sempre fresca – faz questão de transportá-lo com frota própria. São abatidos cerca de 1.500 animais a cada dia, para manter o suprimento de seus clientes não só no Rio Grande como em outras regiões do país. Assim, 88% desse total e 99% da carne refrigerada são entregues aos clientes pelos 81 caminhões do próprio frigorífico. "Sabemos que o produto será entregue ao cliente no prazo certo, aconteça o que acontecer". Utilizam terceiros apenas nos momentos de pico, sendo todos previamente credenciados pela empresa, segundo o gerente de Frota Girlei Sengik Fonseca.

É justamente no transporte de carnes refrigeradas que o primeiro Volvo VM adquirido pela Reiter está mostrando seus atributos. Opera rodando 1.500 quilômetros entre Bagé (RS) e Campinas (SP). Sua carga: as



Reiter
Comelsen

chamadas “carnes nobres”, ou seja, cortes diferenciados de carnes destinados a “boutiques de carnes” como, neste caso, o Armazém MC, de Campinas. “É uma operação que exige pontualidade e confiabilidade, como qualquer outra, mas nesse caso o transporte é uma parte essencial na qualidade do nosso produto que será servido ao consumidor final”, explica o diretor do Frigorífico Reiter, Mauro Pilz.

Ele explica que optou pela compra dos primeiros semipesados Volvo devido “à relação de custo/benefício que ele oferecia, à vantagem de peso/volume transportado e também, é claro, à marca que já conhecemos”. Ele se refere aos 15 pesados Volvo que já utiliza no transporte de bois das fazendas aos abatedouros entre outras aplicações.

O VM da Reiter tem se destacado no consumo de combustível: enquan-



to outros caminhões fazem a média de 2,8 a 2,9 km/l nesse tipo de operação, o Volvo VM chegou a fazer a média de 3,79 km/l, rodando 8.270 km no período de 1º a 26 de fevereiro deste ano, na rota mencionada. Com mais de 21.000 quilômetros rodados nos dois primeiros meses deste ano, o primeiro VM da Reiter “está apresentando o resultado que esperávamos”, afirma o diretor Mauro Pilz.

Capacidade de carga

“Precisávamos de um veículo que agregasse maior capacidade de carga e maior autonomia por viagem. E que fosse leve na estrada e também ágil na maratona do trânsito urbano. O Volvo VM atende essas necessidades”, resume Joaquim Medrano Neto, sócio proprietário da Poli Transportes Ltda., de Limeira (SP), que faz a distribuição de produtos Tigre para o leste da Grande São Paulo, região do ABCD, Vale do Ribeira e litoral do estado.

“Para nós, o Volvo VM veio preencher uma lacuna do mercado onde ou não tínhamos um produto com as especificações que precisamos, ou tínhamos mas com adaptações de terceiro eixo que resultavam em perdas de espaço ou versatilidade”, comenta Joaquim Medrano Neto. A configuração ideal para o seu caso foi de um VM com baú de oito metros de comprimento, que lhe rendeu um ganho de quatro toneladas ou quase 8 m³ a mais em relação a outros veículos, segundo o empresário.

A exclusividade de distribuição de produtos Tigre nas regiões mencionadas envolve a Poli em um comprometimento com as metas de qualidade daquela marca que, entre outras coi-

sas, inclui o compromisso de entregas em até 48 horas. E a transportadora orgulha-se do índice de eficiência de 98% na última avaliação da Tigre, segundo o diretor. “Estamos com a líder em PVC e temos compromisso com a sua liderança”.

Para entregar os produtos em construtoras, atacadistas, magazines, varejistas e distribuidores, o Volvo VM da Poli roda 10 mil km mensais, média de uso “razoável, considerando que ele enfrenta trânsito urbano e rodoviário”, explica o diretor. “Os motoristas apreciam especialmente o nível de conforto e a qualidade do acabamento, pois até agora não havia um fabricante com essa preocupação com o conforto que, como sabemos, também resulta em mais produtividade. Afinal, é onde o motorista passa a maior parte de seu tempo, depois de sua própria casa”, observa.

A visibilidade também é apontada como um ponto alto do Volvo VM, pois “permite visualizar com precisão áreas de manobras urbanas, onde o cuidado com pedestres é vital. Muitas vezes eles ficam em ‘pontos cegos’, conforme a configuração de certos caminhões. O freio a disco nas rodas dianteiras também é importante, pois nas entregas urbanas há muito ande-pára, e nas estradas ele dá mais segurança. O conforto da caixa de câmbio, com alavanca bem localizada e fácil de operar, também é mencionado pelos motoristas. Bem, sem falar que onde ele chega desperta logo a curiosidade de todos. E o motorista acaba virando um garoto-propaganda, contando tudo que aprendeu no treinamento que recebeu da Volvo”, relata Joaquim Medrano Neto. ■

Melhor nas subidas transportando 20 mil litros do que outros com 15 mil

GIGANTES

do transporte rodoviário

Os bitrens vieram para ficar. E já se defende a abolição das autorizações especiais para eles, por estarem dentro do limite máximo de 19,80 m de comprimento. Será esse o novo padrão de transporte pesado do país?



Quando surgiram, em 1998, despertaram a curiosidade nas estradas. Cresceram rapidamente – de zero para 50% das vendas de pesados das montadoras – e hoje dominam o cenário nos principais corredores rodoviários por onde se transporta praticamente tudo que é produzido no país. Há até quem diga que a heróica carreta de três eixos está com os dias contados, apesar de ter dominado o cenário rodoviário brasileiro durante muitas décadas do século passado.

“Todos estão mudando para bitrem”, comenta Sérgio Guimarães, dono da Cocal, de Uberlândia (MG), um dos maiores distribuidores de arroz e fertilizantes da região do Triângulo Mineiro. “Não tenho dúvidas, esse é o novo padrão para o transporte pesado de cargas rodoviárias”, anuncia Fábio Carvalho, da Transportadora Aligro, de Fortaleza (CE), que transporta milho e insumos para avicultura. “É a configuração que consegue dar maior produtividade ao equipamento”, resume Wilson Salvadoretti Bonatto, da Transportadora Irmãos Romaldi, de Canoas (RS), que movimenta soda cáustica e outros produtos químicos.

Crescendo com as safras

É no transporte da safra de grãos que eles predominam – e esse segmento foi o maior responsável pela rápida disseminação dos bitrens. Empresas como a Martelli, do Mato Grosso, e Rodogrande, do Mato Grosso do Sul, concordam que escoar a safra daquela região com outro tipo de configuração tornou-se inviável, em termos de custos: “Não tem como não ser o bitrem, em nossa atividade”, afirma Airton Dall’Algnol, da Rodogrande. Depois dos graneleiros, os tanques de combustíveis e químicos são os que estão se tornando mais comuns entre os bitrens. Mas já podemos ver nas estradas composições do tipo bitrem em di-

versas outras aplicações, de carga geral a *siders* e baús, só para ficar nas mais conhecidas.

Suas vantagens são claras: um bitrem pode levar até 40% mais carga do que a clássica configuração cavalo+carreta três eixos, com muitas vantagens. A Transoeste, de Rondonópolis (MT), fez um teste prático e obteve, com um bitrem transportando 40 toneladas de grãos, o mesmo resultado de consumo que uma carreta três eixos com 27 toneladas: 2,40 km/litro. E ninguém tem dúvidas de que os pneus dos bitrens duram muito mais que os da carreta de três eixos (em alguns casos, o dobro).

Desvantagens? Os empresários do setor não estão preocupados com as desvantagens “aparentes” apontadas pelos leigos (ver box) e descartadas pelos técnicos. Sua principal “pedra no sapato”, hoje, são as AETs, licenças especiais, necessárias para se trafegar em rodovias federais e estaduais com caminhões do tipo bitrem. Além das taxas anuais e/ou semestrais que variam de R\$ 80,00 a 240,00, há toda uma burocracia de formulários e inspeções para obtê-las e a necessidade de se trafegar com um verdadeiro “dossiê” de comprovantes de licenças e pagamentos de taxas, em cada caminhão. O setor já se mobilizou para derrubar a necessidade de AETs, alegando que os bitrens de sete eixos estão dentro do limite máximo legal de 19,80 m de comprimento e mostrando que não são mais “especiais”, dado o grande número deles em circulação.

Unidos pelos bitrens

“Às vezes a gente chega a perder uma semana ou mais para poder colocar um caminhão na estrada, devido a essa burocracia”, lamenta Fábio Carvalho, diretor da Transportadora Aligro, de Fortaleza, que faz parte de um pool de dez transportadores dedicados ao setor avícola que decidiu renovar suas frotas em compras conjuntas e apenas com bitrens. Sua última aquisição foi de 32 caminhões FH12 da nova linha de pesados Volvo, lançada no segundo semestre de 2003. Todos bitrens.

O grupo reúne pessoas físicas como Antônio Correia Araújo, presidente da Avipe – Associação de Avicultura do Pernambuco – e empresas conhecidas do setor como Mauricéia Alimentos Nordeste, Recife Armazéns Gerais, Serrote Redondo e Notaro Alimentos, entre outras. “Há dois anos



A Mahle, de Ponta Grossa (PR), utiliza bitrem para transportar produtos agrícolas e também combustíveis – duas aplicações em que o uso desses caminhões mais cresce



começamos a usar bitrens, inicialmente em viagens mais longas. Mas logo vimos suas vantagens: 30% ou mais de carga com menor consumo de pneus, menores custos de manutenção por tonelada/km, menos motoristas e menos caminhões para um trabalho maior. Agora temos frota de dez bitrens Volvo e pretendemos continuar só com bitrens”, diz Fábio Carvalho, da Aligro. Ele acredita que “com o tempo o caminhão com carreta de três eixos vai desaparecer”.

Bitrens e rodotrens

Com 34 anos de atividades, a Cocal Cereais Ltda., de Uberlândia (MG), é o maior distribuidor de arroz da região, atuando também com fertilizantes e, mais recentemente, fornecendo cestas básicas para empresas da região do Triângulo Mineiro. Suas rotas mais longas são dali para o Mato Grosso, levando fertilizantes e voltando com arroz, e para o Ceará, para onde transporta arroz e volta “com o que tiver para trazer”.

O transporte é feito com frota própria de 71 pesados, 70 dos quais Volvo – sendo 50 FH12 da nova linha de pesados. Desse total, 60 são bitrens de sete eixos. Outros dez são do tipo rodotrem, de nove eixos. “Prefiro os rodotrens, desse tipo que ainda temos, da legislação anterior, mas como a legislação atual mudou sua configuração, a melhor alternativa agora é o bitrem de sete eixos”, explica Sérgio Guimarães, diretor proprietário da Cocal.

A empresa começou a usar bitrens e rodotrens em 1997, e de lá para cá só renovou a frota com eles. A partir de 2001 iniciou o processo de padronização com os Volvo, sempre com bitrens, e hoje, para suas necessidades, “não tem sentido usar outro tipo de caminhão”, segundo o empresário.



Aligro, do “pool” Aligro e Serrote Redondo de Fortaleza (CE): última compra foi de 32 bitrens para 10 frotistas

Combustíveis

Também no transporte de combustíveis a tendência pelos bitrens parece ser irreversível. A Transportadora Mahle, de Ponta Grossa (PR), possui 16 caminhões Volvo FH12, todos bitrens, que utiliza no transporte de produtos agrícolas e acaba de optar por essa configuração também no transporte feito exclusivamente para atender o suprimento de combustíveis do Posto Locatelli, que fica no km 500 da BR 376, em Ponta Grossa.

Até recentemente, a operação era feita por um caminhão com carreta de três eixos, fazendo duas ou três viagens entre Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba, e Ponta Grossa. Agora, com um bitrem, ele atende à necessidade de suprimento dos dias de maior movimento com apenas duas



Verdades e lendas sobre os bitrens

É maior, portanto danifica mais as estradas?

Tecnicamente, apesar de transportar mais carga, os bitrens têm melhor distribuição de peso por eixos, o que resulta em menos danos à rodovia, segundo especialistas. Estudos mostram que quando se comparam os valores por tonelada há uma redução de 23,4% no impacto sobre o piso para cada tonelada transportada por um bitrem.

Pode causar acidentes, pois é mais difícil de ser ultrapassado, na estrada?

Resposta polêmica, mas quem é do setor garante que não, pois a diferença de comprimento entre o bitrem e o pesado com semi-reboque de três eixos é mínima (1,6 m). Como eles transportam mais, argumenta-se que a redução de 30% no número de caminhões em circulação – possível com a utilização de bitrens – tornaria o trânsito mais fluido e seguro.

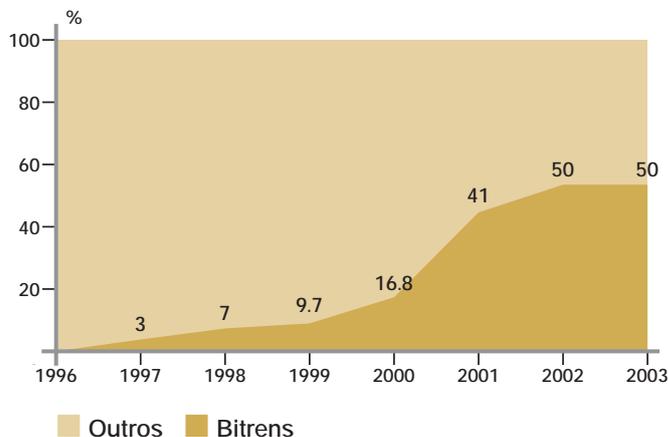
Por ser maior, é menos versátil, não pode ir a todos os lugares?

Quem utiliza bitrens afirma que eles podem ir a praticamente todo lugar onde o pesado convencional vai. Entretanto, de acordo com a aplicação e o tipo de semi-reboque, podem haver limitações em algumas plataformas de carga e descarga. No trânsito urbano suas dimensões também não são propriamente recomendáveis (e eles não podem trafegar nas cidades).

É quase impossível dar marcha a ré?

Não é fácil, concordam frotistas e motoristas, pois o veículo tende a "ziguezaguear" nas ré, ao menor movimento do volante. Mas nada que um bom treinamento não resolva, segundo empresários do setor.

EVOLUÇÃO DO BITREM NO MERCADO DE CAMINHÕES DE PESADOS



viagens diárias e “praticamente o mesmo custo”, segundo Antonio Urbano Neto, gerente de Frota da Mahle.

Melhor para a estrada

A Transportadora Irmãos Rombaldi, de Canoas (RS) é especializada no transporte de produtos químicos como soda cáustica líquida, ácido sulfúrico e oleum (sulfúrico fumegante), operando com frota de 80 caminhões pesados e alguns médios. Suas principais rotas são de São Paulo para os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Há três anos vem atendendo clientes também na Argentina.

Além das vantagens já conhecidas, Wilson Salvadoretti Bonatto, diretor da Rombaldi, afirma que a durabilidade dos pneus de tração – e não apenas os da carreta – também é mai-

Bitrens em números

Não há números precisos sobre a frota nacional de caminhões. Entretanto, estimativas de técnicos e consultores de transporte apontam para uma frota total da ordem de 1,4 a 1,6 milhão, sendo que 75% estariam realmente em circulação, ou seja, cerca de 1 milhão de caminhões. Já uma pesquisa realizada pela Truck Consultoria, de Brasília, e publicada no “site” da NTC – Associação Nacional de Transporte de Cargas – remete a um número mais modesto, de 799.755 caminhões de todas as classes, em 2003.

Desse total os pesados ocupam aproximadamente 21%, com 172.727 unidades com PBTC acima de 45 toneladas. Já os bitrens, rodotrens, romeus e Julietas enfim, as chamadas CVCs – Composições de Veículos de Carga –, somam hoje (dados ref. dez/2003) uma frota de aproximadamente 20.500 unidades, das quais só os bitrens (sete eixos) representam nada menos que 18.500 unidades – número adotado pelo consultor de transportes Neuto Gonçalves dos Reis a partir de dados da Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários.

O ritmo de crescimento dos bitrens pode ser avaliado pela sua crescente participação no mercado: de menos de 5% há cinco anos para 50% das vendas de pesados das montadoras de caminhões, que em 2003 foram de 17.856 unidades.

Considerando que mais de 65% do transporte de bens do país é feito por caminhões e que nas médias e longas distâncias predominam os pesados, pode-se afirmar a importância do crescimento da participação dos bitrens, que em cinco anos passaram de zero para 10% do total de pesados em circulação. E vêm tendo um incremento de 9.000 unidades a cada ano – ao mesmo tempo em que boa parte das carretas de três eixos vai deixando o cenário rodoviário do país.



Foto: Comelben

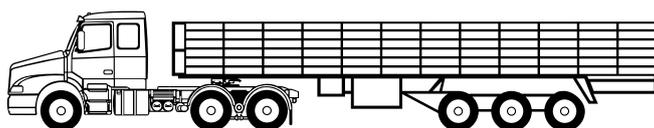
or nos bitrens. Como o peso da carga é bem distribuído e a área de arrasto dos conjuntos de eixos (conjuntos de dois eixos, em vez de três) é menor, o bitrem também é melhor para as estradas. Observa que é a carreta de três eixos, e não o bitrem, que provoca o efeito de asfalto "arrepiaado", nas curvas, devido à sua maior área de arrasto formada pelo conjunto de três eixos.

"A configuração bitrem consegue dar maior produtividade ao equipamento, mas vamos sempre precisar das carretas de três eixos para poder atender necessidades específicas de volumes definidas por nossos clientes. Configuramos o veículo para entrega de acordo com os volumes de produtos encomendados pelos nossos clientes. Onde é possível colocar bitrens, colocamos, mas os caminhões com carretas de três eixos vão continuar sendo necessários e importantes", avalia o diretor. Enquanto isso, a participação dos bitrens da operação da empresa continua aumentando: da atual frota de 80 pesados, 26 são bitrens, mas serão 30 até junho deste ano, segundo o diretor. ■

Rombaldi: pneus duram mais nos bitrens

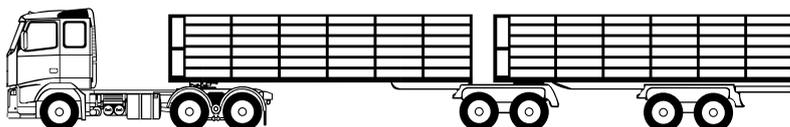
Carreta, bitrem ou rodotrem?

Principais tipos de composições de carga utilizadas atualmente:



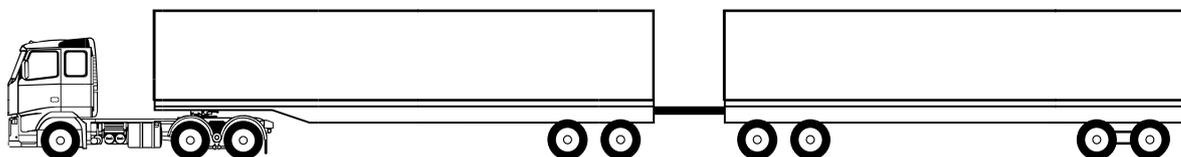
Carreta

é o nome mais popular do caminhão pesado convencional, que pode ter até seis eixos e geralmente chega a 18,20 m de comprimento. É a composição formada por um cavalo mecânico de dois ou três eixos e um semi-reboque de três eixos. Apesar serem mais comuns com três eixos, os semi-reboques das carretas convencionais podem ter dois ou mesmo um eixo, conforme a carga.



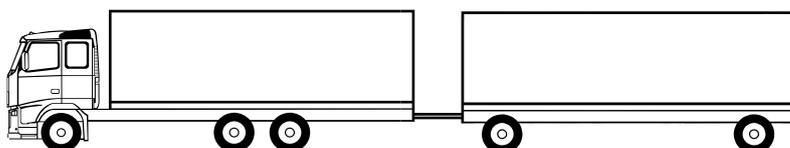
Bitrem

é a configuração que mais cresce nas rodovias: trata-se de uma composição formada por um cavalo mecânico 6x2 com três eixos tracionando, dois semi-reboques de dois eixos atrelados entre si, totalizando sete eixos e 19,80 m para um Peso Bruto Total Combinado (PBTC) de 57 toneladas.



Rodotrem

é um conjunto com nove eixos e até 30 metros: cavalo mecânico 6x4 de três eixos um semi-reboque de dois eixos mais um "dobby" de dois eixos, mais um semi-reboque de dois eixos, para 74 toneladas de PBTC.



Romeu e Julieta

é formado, como sugere o nome, por dois elementos: normalmente um caminhão plataforma de três eixos mais um reboque de dois eixos, totalizando 19,80 m e PBTC de 43 toneladas. Como o limite definido pela Lei da Balança é de 45 toneladas, a Autorização Especial de Trânsito (AET) só é necessária em configurações que excedem este limite.

Garantindo o escoamento da SAFRA em Paranaguá

Trabalhando nos bastidores da complexa logística portuária, equipamentos Volvo participam ativamente do intenso ritmo do porto durante a época de escoamento da safra.

O Brasil deve colher em 2004 mais uma boa safra de cerca de 125 milhões de toneladas de grãos. Boa parte dela deverá sair pelo Porto de Paranaguá, no Paraná. E, no interior dos armazéns, uma série de equipamentos responde por uma parte crucial da logística de exportação. Entre eles estão as carregadeiras Volvo.

Por sua avançada tecnologia, as máquinas Volvo garantem maior produtividade e possibilidade de configuração dentro das necessidades de cada empresa, de acordo com as condições do ambiente de trabalho e o material a ser transportado – farelo de soja, grãos (soja e milho), açúcar, fertilizantes, entre outros.

Soluções ideais

“Oferecemos aos clientes as melhores soluções para suas aplicações, com uma completa rede de distribuição, suporte de vendas, engenharia de vendas e um pós-venda diferenciado – tudo para atender suas necessidades da maneira mais adequada, com competitividade e rentabilidade”, afirma Gilson Roberto Capato, gerente regional de Vendas da Volvo Construction Equipment Latin América.

Para Afrânio Bordinassi, diretor da Linck, distribuidor Volvo em Paranaguá, a configuração da máquina de acordo com as características de cada aplicação

garante um ganho excepcional na produtividade. “O percentual pode chegar a 30%, com economia de combustível e baixa emissão de poluentes”, avalia.

Na Delta, empresa do ramo de fertilizantes, 80% do trabalho é feito pelas duas máquinas Volvo. “Se a máquina parar, nosso negócio também pára. O equipamento é de qualidade e proporciona produtividade sem igual”, diz Reginaldo Portela, gerente de Logística. Em toda a cidade de Paranaguá trabalham no escoamento da safra mais de 60 máquinas Volvo, o equivalente a 80% do mercado local de máquinas dessa categoria.

Produtividade

Sua produtividade é conferida pela Cooperativa Central Regional Iguaçu Ltda. (Cotriguaçu), que trocou seis máquinas de menor porte por duas Volvo L 90- D. A empresa é responsável pelo embarque de 3 milhões de toneladas ao ano, chegando a 25% do volume exportado pelo Porto de Paranaguá. “Sem dúvida é a melhor escolha de compra”, diz o superintendente Cândido Takashiba.

O trabalho da máquina por longos períodos é ressaltado por Roges Poers-

hke, responsável pela manutenção. “As máquinas são resistentes e chegam a trabalhar de 36 a 40 horas sem intervalos”, avalia. “Dependemos dessas máquinas para embarcar os produtos dentro do prazo”.

A Farias Supervisões Portuárias é uma das empresas que oferece serviço de locação de máquinas. Possui três equipamentos Volvo, sendo duas L 70 D e uma L70 E, recém-adquirida. “Nossos clientes procuram equipamentos de qualidade e as primeiras máquinas que saem são as da Volvo”, diz o proprietário Luiz Orlando Leite de Farias.

A Volvo oferece às empresas contratos de manutenção. “Isso garante uma vida útil bastante grande, principalmente com os cuidados que temos com os equipamentos na própria empresa”, diz Farias. A Linck possui técnicos em Paranaguá que prestam serviço de manutenção a qualquer hora.

Para este ano a expectativa da Volvo é colocar no mercado do porto novos produtos, como escavadeiras hidráulicas. “As máquinas oferecem outros diferenciais às empresas, podendo trabalhar embarcadas no descarregamento dos navios”, explica Bordinassi, da Linck. ■

Fotos: Joel Rocha





Deixe-se seduzir pela bela e Santa CATARINA

Com uma natureza generosa e um povo encantador, o litoral de Santa Catarina enfeitiça quem o conhece. Sua paisagem encanta os olhos e seduz a alma.



É o tipo de paisagem que não se define. Vive-se. Por isso mesmo, não é à toa que o litoral de Santa Catarina é o roteiro preferido de milhares de turistas a cada ano, ocupando o posto de terceiro pólo turístico do país. Só em 2003, foram mais de 1,5 milhão de visitantes. Os sotaques dão o tom do encantamento que a terra produz em pessoas de todas as partes, sejam paulistas, gaúchos, paranaenses, cariocas, ou até “nuestros hermanos” da Argentina, Uruguai e Paraguai, que invadem as praias catarinenses a cada temporada. Quem um dia passa por ali, quer voltar sempre.

Ocupando apenas 1,1% do território nacional, Santa Catarina tem uma costa litorânea significativa. São 561,4 km de extensão onde se encontram centenas de praias. E há praias para todos os gostos e estilos, das mais badaladas, com gente bonita, que gosta de ver e ser vista – como as de Florianópolis, Garopaba e Balneário Camboriú –, até aquelas praias praticamente desertas, habitadas por pescadores que não se importam em repartir um pedacinho do paraíso. Mais ao norte, o mar de Santa Catarina é formado por pequenas baías de águas esmeraldas, protegidas por colinas. Mar e campo se misturam numa com-

inação perfeita. Já ao sul, a costa se espreguiça pela areia formando praias imensas, dunas gigantescas e lagoas que convidam ao mergulho.

Foram os portugueses – bandeirantes, caçadores de índios e aventureiros – que desbravaram Santa Catarina, espalhando entrepostos e povoados pelo litoral a partir do século XVI. Os imigrantes açorianos vieram bem mais tarde, no século XVIII, mas foram eles que colonizaram e deram forma ao povo tão especial que hoje habita a costa catarinense. A região é rica em história, com a presença de índios, piratas e navegadores espanhóis que constantemente invadiam a região, e em folclore, como a procissão dos navegantes, em Barra Velha, a Marejada, uma festa ao som do fado, ou ainda danças do boi-de-mamão e do pau-de-fita trazidas dos Açores. Festas e paisagens que fazem do litoral catarinense um destino que vai muito além do verão. Um lugar para se visitar em qualquer época do ano.

Se você ainda não conhece, é melhor se apressar. Está perdendo uma experiência que nem imagina. Agora, se você já teve a oportunidade de visitar algum trecho do litoral catarinense, vai concordar conosco. Santa Catarina é linda! Linda em graça, em natureza, em hospitalidade. ■



Foto: Ito Comelsen



Made in Santa Catarina

De têxteis a eletrodomésticos ou alimentos, a qualidade dos produtos da indústria catarinense é reconhecida em todo o país e também no exterior. A Transmagna, de Guaramirim (SC) transporta esses e diversos outros produtos da indústria local, que distribui no próprio estado e também em São Paulo e Paraná. Com frota de 175 caminhões, a maior parte furgões, adquiriu dois novos Volvo VM que estão operando desde fevereiro. Satisfeita com o seu desempenho, a empresa já planeja comprar novas unidades, segundo o gerente de Frota Marciel Sardagna.

Para ver e viver Santa Catarina

Florianópolis: capital da magia

A melhor forma de conhecer a capital do estado, Florianópolis, é fazer um passeio de escuna. O passeio proporciona uma idéia da variedade de praias da ilha – são pelo menos 42 – uma vista privilegiada dos vários fortes e a visita a algum deles, como a fortaleza de Santa Cruz, na ilhota de Inhatomirim. Outro passeio obrigatório é à Lagoa da Conceição, lagoa de água salgada e cercada de dunas, distante 14 quilômetros do centro da cidade.

Camboriú: para quem busca agito

Uma das mais famosas cidades do litoral de Santa Catarina, Balneário Camboriú tem um certo ar cosmopolita. Suas areias vivem cheias de turistas e há boas opções no comércio com lojas de todos os tipos. Uma opção certa para quem quer praia, mas quer ver gente, muita gente.

Mergulho e ecoturismo

As praias de Porto Belo, Bombas, Bombinhas e Zimbros são destinos certos de quem quer conhecer o mar catarinense por uma perspectiva diferente: submerso. A região de águas cristalinas é a mais procurada para a prática de mergulho submarino.

Um jeitinho de fazenda

Mar e campo se confundem na natureza que leva a Governador Celso Ramos. Muito próxima a Florianópolis, a região ainda conserva praias pouco habitadas. O acesso é feito boa parte por estrada de chão, mas vale a pena.

Uma visão das alturas

Vale a pena conhecer também a Unipraias, uma nova via que faz a ligação entre Florianópolis e Camboriú. Nessa rota fica, por exemplo, a famosa Praia do Pinho, um dos poucos lugares destinados à prática de naturismo no sul do país. Vale a pena dar uma voltinha no bondinho que liga a Barra Sul até a Praia de Laranjeiras por um trajeto de 1.600 metros, alcançando 240 metros de altura.

Um mundo temático

Quem quer dar um tempinho da areia pode ainda visitar no Balneário de Penha, no litoral norte, um dos maiores centros de lazer e entretenimento do mundo: o Beto Carrero World. Um espaço que mistura brinquedos, circo e zoológico. Com diversões para crianças e adultos, o parque é considerado a “Disney World brasileira”.

CARGA FRÁGIL

Ouro Verde alia tecnologias para transportar vidro em lâminas com segurança

Vidro em lâminas de até nove metros: como transportar material tão delicado e garantir que o produto chegue inteiro ao destino, driblando dificuldades como a má conservação das rodovias? A Ouro Verde, de Curitiba (PR), encontrou uma solução segura para essa operação utilizando caminhões Volvo com suspensão a ar e carretas especiais, com tecnologia alemã – uma configuração que permite levar até 28,5 toneladas por viagem.

O mercado de transporte pesado de vidros ainda é novo no Brasil: tem cerca de doze anos. Celso Frare, diretor da Ouro Verde, observa que a atividade vem exigindo cada vez mais tecnologia avançada para assegurar uma logística eficaz. “O que tínhamos no mercado eram equipamentos ultrapassados para o transporte. Hoje, os vidraceiros procuraram tecnologia de ponta para a fabricação, o que resultou em maiores cuidados na hora do transporte”, diz.

Maior produtividade

No mercado de vidros há cinco anos, Celso Frare diz que a empresa está muito bem atendida no quesito tecnologia: “Ganhamos em produtividade e reduzimos as perdas graças aos caminhões Volvo e à carreta especial”.

Um semi-reboque especial com suspensão a ar é o segredo da tecnologia conhecida como *inloader*, em que as lâminas de vidro trespassam os eixos de um extremo a outro da carreta. Totalmente hidráulica e automática, permite que o vidro seja encaixado no próprio assoalho por canaletas especiais. Além disso, os vidros são tracionados, o que aumenta a segurança no transporte.

Assim como o semi-reboque *inloader*, os caminhões Volvo FH12 possuem suspensão a ar. Recentemente a empresa adquiriu mais um FH da nova linha de pesados, com o recurso adicional da caixa automática, que tornará as viagens ainda mais seguras e pontuais.

Cuidados especiais

Mais que qualquer outro, esse é um transporte que exige especialização e cuidado nos mínimos detalhes, principalmente durante o carregamento e descarregamento do produto. Para melhor utilizar a tecnologia *inloader* e garantir a segurança da operação, a Ouro Verde treinou funcionários na Alemanha, que hoje são os multiplicadores da empresa no Brasil. São cinco motoristas e cinco técnicos especiais que fazem o transporte e manuseio dos vidros.

A Ouro Verde é a única empresa no Brasil a utilizar a

tecnologia alemã *inloader*. Com esses caminhões especiais, transporta vidros para todo o Brasil: da fábrica em Porto Real, no Rio de Janeiro, para Curitiba e Caxias do Sul (RS), e também para São Paulo (SP) e Goiânia (GO).

A empresa transporta 18 mil toneladas de vidro ao ano em lâminas de vidro que chegam a medir 3,60 m x 9 m, com espessuras diversas. Os caminhões Volvo proporcionam menor consumo de combustível e o Programa de Manutenção garante maior produtividade dos equipamentos, pois “os caminhões podem fazer revisão em todos os concessionários da Volvo no Brasil”, segundo Celso Frare.

Mercado crescerá

Ele acredita que o mercado de transporte de vidros tende a crescer bastante no Brasil. A intenção da Ouro Verde, segundo o diretor, é acompanhar o desenvolvimento do setor e estar atenta à tecnologia para se diferenciar das demais empresas. “Buscamos atender nossos clientes da melhor forma, para garantir a segurança da carga e dos motoristas e equipamentos utilizados”.

Mesmo com toda a tecnologia amparando essa delicada operação, a Ouro Verde enfrenta problemas com as estradas brasileiras. “As más condições de conservação e a falta de acostamento tornam as coisas mais difíceis e caras”, lamenta Frare. “Mas o cavalo Volvo e a carreta *inloader* garantem um transporte seguro dos vidros por todas as regiões brasileiras”, assegura.

A Ouro Verde Transporte e Locação atua há 30 anos no transporte rodoviário de cargas industriais e terceirização de frota. Conta com mais de 1000 colaboradores, divididos nas 38 filiais espalhadas pelo Brasil e uma na região do Mercosul, que atende a países como Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile. A empresa possui uma frota de mais de 950 caminhões, incluindo cavalos mecânicos e carretas para diversas aplicações. ■

Fotos: Ito Cornelien





Carreta especial com suspensão a ar e funcionários treinados na Alemanha garantem o transporte seguro de lâminas de vidro de até nove metros de comprimento

TRIP MANAGER:

Como o *software* Volvo de gestão de frota contribui para reduzir custos



Cada vez mais as empresas de transporte estão optando por soluções modernas que permitam controle mais preciso sobre suas operações, visando reduzir custos. O Trip Manager – *software* exclusivo da Volvo – é a ferramenta mais prática e eficaz para o monitoramento completo da frota e da operação: traz informações detalhadas sobre a viagem, a performance do veículo e do motorista, consumo de combustível e muitos outros dados importantes.

O *software* fornece quatro relatórios principais. O de tendências informa distâncias, velocidade média,

combustível gasto, tempo médio e comparações. O relatório de jornada é o mais usado: permite obter informações sobre todos os veículos ou sobre um único carro, ou agrupar veículos em grupos pré-determinados (por rota e potência, por exemplo). O de manutenção permite cadastrar informações e agendar datas de vencimentos de pagamentos de tributos ou troca de óleo de motor e de pneus, entre outras possibilidades. O relatório total traz informações do momento em que o caminhão foi ligado pela primeira vez na fábrica até a última leitura.

Informações precisas

A Transportadora TransQuatro, de Ponta Grossa (PR), é uma das empresas que encontram no Trip Manager a ferramenta ideal para reduzir ainda mais os gastos com a frota. Seu proprietário, Hermes Luis Schio, já comemora os bons resultados obtidos. A empresa possui 26 veículos, 24 dos quais com computador de bordo e monitoramento através do Trip Manager.

“Sem o *software* não tínhamos informações tão precisas sobre o que acontecia com os veículos, porque fazíamos o controle à caneta. Hoje



Douglas Schio, da TransQuatro, manipula as planilhas do Trip Manager: resultado positivo em economia de combustível

temos na hora as informações sobre a viagem e o que aconteceu no trajeto”, revela Schio, cuja transportadora é uma das mais de 600 que aderiram ao Trip Manager, desde que foi lançado em 2001. Dos 20 mil caminhões Volvo que circulam pelas estradas brasileiras, cerca de sete mil já têm seus dados monitorados por essa ferramenta.

Resultado em 60 dias

O empresário destaca a economia como principal benefício do software. “O investimento já se pagou

com a economia de diesel em sete caminhões”, avalia.

A economia é confirmada por Moisés Pereira, gestor do Trip Manager na Nórdica, concessionária Volvo no sul do Paraná. “Tivemos uma redução da ordem de 22% na média de consumo da frota, nos últimos dez meses, após termos todos os motoristas treinados. Mas há casos isolados nos quais alguns veículos tiveram uma redução de 33% no consumo”. Ele explica que o treinamento dos motoristas foi a chave para chegar a esses resultados.

“Mostrando os dados do Trip Manager, procuramos explicar aos motoristas

de que forma os diversos recursos do veículo – como piloto automático, velocidade média e marcha lenta – podem contribuir para o resultado final da viagem”, afirma Hermes Luis Schio.

Treinamento fez a diferença

Os motoristas da TransQuatro foram treinados na concessionária Nórdica de Ponta Grossa. Acompanhados de um instrutor da concessionária, eles fizeram um percurso de 20 a 40 quilômetros, no qual dirigiram da forma como estavam habituados. Depois assistiram a uma aula teórica e em seguida voltaram para a estrada, desta vez preparados para dirigir de forma mais eficiente. Com o treinamento recebido, os motoristas passaram a obter melhor rendimento dos caminhões, principalmente em economia de combustível.

O empresário observa que além de indicar oportunidade de treinamento de motoristas, o Trip Manager também fornece informações que podem otimizar custos em outras áreas, como manutenção, e permite aprimorar a logística de cada operação. “Não abro mão de ter o Trip Manager nos próximos veículos que adquirir”, afirma.

Além dos 26 caminhões próprios, a TransQuatro opera com 74 agregados – 15 dos quais utilizam o Trip Manager. A empresa transporta produtos agrícolas dos portos de Paraguaçu (PR) e São Francisco do Sul (SC) para cidades do Mato Grosso. ■

Fotos: Ito Cornelien



Do BRASIL para a SUÉCIA

Lanchas brasileiras Phantom, do estaleiro Schaefer Yachts, conquistam o país dos navegadores.

Ito Cornelsen

Não é sempre que um país da América do Sul exporta embarcações de lazer para outro que tem muito mais tradição em navegação, como a Suécia. Mas é o que está acontecendo. Desde que mostrou seus produtos em uma grande feira náutica de Gotemburgo (Suécia) recentemente, o estaleiro catarinense Schaefer Yachts já vendeu 38 unidades para aquele país, e o importador Rio Boats, daquela cidade, já encomendou outros 33 barcos.

Em volume de negócios, a maior parte da negociação envolve principalmente as lanchas Phantom 290 e Phantom 345. Das 30 unidades encomendadas até agora – metade das quais já comercializadas – uma dezena ou mais deverá ser desses dois modelos e o restante de “praticamente todos os modelos de nossa linha”, segundo o diretor Márcio Schaefer, da Schaefer Yachts. As Phantom 290 deverão ser equipadas com um motor Volvo Penta KAD 44 ou KAD 300, enquanto as Phantom 345 terão dois motores Volvo Penta KAD 300.

Design brasileiro

O estaleiro Schaefer Yachts é líder brasileiro em barcos de até 38 pés, primeiro do país em barcos totalmente nacionais e terceiro no ranking geral de estaleiros brasileiros, incluindo os que fabricam no país modelos sob licença de es-

taleiros estrangeiros. Sua linha de produtos inclui os modelos Phantom 175, 235, 240, 245, 290 e 345.

Um de seus grandes trunfos é projetar e construir seus barcos com tecnologia própria. “Não copiamos nada. Pesquisamos o que há de melhor na indústria naval mundial em termos de materiais, acabamentos e design e desenvolvemos produtos que aliem fácil manutenção, bom gosto e adequação ao mercado brasileiro, inicialmente. Depois vimos, em feiras náuticas internacionais, que esta solução agradou também os europeus”, conta Márcio Schaefer. A motorização é por conta dos clientes, mas nos modelos *top* de linha (Phantom 290 e 345) a preferência tem sido pelos motores Volvo Penta, segundo o empresário.

Acabamento é melhor no Brasil

“A tecnologia brasileira de produção de embarcações de lazer está até superior, em alguns aspectos, à dos estaleiros de países do primeiro mundo, pois aqui temos condições de produzir artesanalmente, e com alta qualidade, itens como acabamentos em madeiras nobres a um custo muito mais competitivo”, revela Schaefer. Além da Suécia, importadores de outros países já manifestaram interesse nos produtos da Schaefer, entre eles França, Itália e Espanha, segundo o diretor.

Atarefado com as encomendas do mercado nacional e, mais recentemente, de exportações, Marcio Schaefer prefere “esperar mais um pouco”, para falar do esperado lançamento da Phantom 470, que poderá ser equipada com dois motores Volvo Penta KAD 75P, de 480 hp cada. ■

Da sala de aula para as ruas e estradas

Motoristas são treinados para dirigir com mais segurança.



Treinamento em direção segura é destaque na Dalçoquio

Empresas que treinam seus funcionários para dirigir de forma preventiva já sabem que este investimento é o melhor caminho para salvar vidas, evitar acidentes e reduzir prejuízos. No Sul do Brasil, a Transportes Dalçoquio de Itajaí (SC), e a Carris, de Porto Alegre (RS), já contabilizam os efeitos positivos do treinamento de seus colaboradores.

A Dalçoquio investe em treinamento há mais de dez anos, com programas para motoristas novos – próprios e agregados. Os contratados, mesmo aqueles das onze filiais da empresa, deslocam-se para a matriz, em Itajaí, onde recebem 40 horas de aulas práticas e teóricas.

O ponto alto do treinamento é a Direção Defensiva, onde os motoristas têm aulas sobre as principais causas de acidentes de trânsito, situações perigosas que possam causar acidentes, procedimentos e comportamentos necessários para evitar acidentes e diferenças de direção na via urbana e na rodovia. A empresa tem 650 motoristas: 340 próprios e 310 terceirizados. A cada semana são treinados seis novos condutores.

"Mais que a técnica, valorizamos a preparação psicológica, pois o motorista é o nosso maior cartão de visitas", comenta Emílio Dalçoquio.

Com 323 veículos e mais de 600 motoristas, a Carris Porto-Alegrense

opera em 25 linhas de transporte coletivo na capital gaúcha. Em 2003, foram treinados 634 motoristas com o programa Acidente Zero – o treinamento principal em Direção Defensiva. A metodologia para conscientizar motoristas e cobradores da importância da direção segura utiliza data show, apresentação em vídeo, fotos de acidentes e manequim de compressão cardíaca – para os ensaios de primeiros-socorros.

Para valorizar os motoristas que dirigem de forma segura, a empresa criou o Programa de Participação nos Resultados. Todos os anos, 20% do lucro é distribuído aos funcionários, levando em conta os resultados obtidos em quesitos preestabelecidos. Um deles é a pontuação por acidentes e avarias aos carros em operação, que é controlada por indicadores.

"Com a participação nos lucros, queremos incentivar a direção segura. Essa visão garantiu uma redução de 6,9% no número de acidentes, nos últimos três anos", explica a diretora técnica da Carris, Eleonora Lindner. ■



B12R soberano nas estradas

Brasileiros e argentinos experimentam os novos B12R, os preferidos nas linhas de longas distâncias.

É nas viagens mais longas que o verdadeiro nível de conforto para passageiros e motorista se faz sentir. Ao mesmo tempo, é em rotas assim que os resultados de um bom gerenciamento operacional aparecem com clareza. A relação custo/benefício torna-se mais favorável para todos à medida em que o gerenciamento permite otimizar o desempenho do veículo e do motorista.

Os ônibus pesados Volvo são conhecidos por sua robustez e elevado nível de conforto para os passageiros. Com os novos B12R, lançados em 2003, eles chegam ao “estado da arte” em rodoviários para médias e longas distâncias. É por isso que, antes mesmo das primeiras unidades começarem a ser produzidas, a Andesmar, maior empresa de ônibus da Argentina, já havia encomendado um lote de 25 veículos.

Na verdade, os argentinos já conheciam esse modelo de ônibus, que importavam diretamente da Suécia. Fabricado no Brasil, traz agora as mesmas características tecnológicas que a Andesmar já experimentava em sua frota.

Tecnologia a favor

Neles, a eletrônica embarcada veio dar sua contribuição para todos: além dos novos motores eletrônicos D12 (de 340, 380 e 420 cv.), os B12R trazem recursos como o piloto automático e o Trip Manager, *software* exclusivo da Volvo que permite baixar dados do computador

de bordo para planilhas de gerenciamento de frota.

Isso graças à sua BEA, ou Bus Electronic Architecture (Arquitetura Eletrônica para Ônibus), ao mesmo tempo sofisticada e fácil de usar. Trata-se de uma rede de módulos eletrônicos que monitoram os sistemas do motor, do chassi e do painel de instrumentos, controlando todas as funções vitais do veículo.

Com esses recursos, o B12R atende uma antiga reivindicação dos empresários do setor, no sentido de ter um sistema elétrico extremamente confiável com uma redução drástica do número de chicotes elétricos no veículo – apenas alguns são usados para todo o fluxo de informações, devido a BEA.

Talvez por isso, empresas já acostumadas a apostar nas novidades da

marca foram novamente as primeiras a se beneficiar de mais essa inovação: a Princesa dos Campos, de Ponta Grossa (PR), foi a primeira a adquirir os chassis da marca quando eles começaram a ser produzidos no país. A Eucatur, igualmente pioneira na marca, já conhece os atributos dos ônibus Volvo desde o início dos anos 80, no *boom* da colonização de Rondônia, nos anos 80, para onde levou as primeiras linhas regulares de ônibus da região.

Amazon Bus

A Eucatur é conhecida por operar algumas das mais longas linhas rodoviárias da América do Sul, como a que liga o Rio Grande do Sul a Caracas, na Venezuela – passando pelos estados do Sul, Mato Grosso, Mato Grosso do



Andesmar, de Buenos Aires: 25 unidades compradas antes mesmo do lançamento



Sul, Rondônia, Amazonas e Roraima. Essa rota só não entrou para o Livro Guinness de Recordes ainda, segundo o diretor da empresa, Assis Marcos Gurgacz, devido à impossibilidade de

se fazer por terra o trecho entre Porto Velho (RO) e Manaus (AM).

Em sua frota de mais de 1.000 ônibus, possui cerca de 400 Volvo, utilizados tanto no transporte rodoviário

como no urbano – a empresa opera o sistema de transporte urbano de Manaus e Boa Vista (RR). Seus primeiros seis B12R estão operando desde o início de dezembro, atendendo a linha de Curitiba (PR) a Porto Velho.

“O Amazon Bus é encontrado em praticamente todas as nossas linhas interestaduais, mas nas viagens de Curitiba a Porto Velho ele é ainda mais especial. O Amazon Bus Special possui apenas 34 poltronas, fazendo com que o espaço entre as fileiras de poltronas seja maior. É equipado com duas televisões com videocassete, som ambiente, geladeira e sistema de comunicação da cabina com o salão de passageiros. Um verdadeiro serviço cinco estrelas, afinal, mais de 3.000 quilômetros merecem muito conforto!”, descreve a empresa em seu *site* na internet (www.euatur.com.br), destacando a importância da qualidade dos serviços oferecidos nessa linha.

Princesa dos Campos: apostando nas novidades da Volvo desde os primeiros chassis produzidos no país



Yapó: ônibus Volvo “não dá sustos” e acaba saindo mais barato que os outros



Silvio Aurichio

Eucatur: Trip Manager para aumentar a eficiência da frota nas viagens longas, como de Curitiba (PR) a Porto Velho (RO)

“Os aumentos de custos – principalmente de combustível e pedágios – não podem ser repassados nos preços das tarifas, o que torna as margens de ganho muito reduzidas. Temos que compensar isso com veículos cada vez mais modernos e econômicos”, explica Assis Marcos Gurgacz, acrescentando que “nesse sentido, as informações do computador de bordo, disponibilizadas pelo Trip Manager, permitem um monitoramento mais preciso de toda a operação, o que tem sido cada vez mais importante para controlar os custos e a eficiência do transporte”, conclui, ao explicar sua preferência pelos B12R.

Com hora marcada

Já a Princesa dos Campos, com frota de 252 ônibus, transporta cerca de 750.000 passageiros por mês, ligando os maiores pontos turísticos do Paraná, uma vez que cruza o Estado de um extremo ao outro, com diver-

sos ramais. Possui, entre outras, a mais longa linha regular de passageiros do estado – Curitiba a Guaíra, no oeste do estado (700 km). É nessa linha que estão sendo utilizados os sete novos B12R da empresa: três na versão leito e outros quatro convencionais.

Operando também desde dezembro, os B12R já mostraram que são “cumpridores de horários”, segundo Walter Alberti, diretor Operacional da Princesa dos Campos. “É muito importante, para nossos clientes, a pontualidade das saídas e chegadas. E nisso o B12R se torna imbatível, não só devido à potência do motor que permite boa velocidade média constante, mas também devido ao monitoramento da viagem que o motorista faz com o computador de bordo, controlando com precisão os tempos de todos os trajetos da viagem”, explica Alberti.

O empresário lembra que ao comprar os novos ônibus, “nossos motoris-

tas foram treinados na Volvo e na Nórdica, concessionário da marca em Curitiba, para tirar o melhor proveito dessa nova tecnologia”. Dizendo que ainda é cedo para avaliações mais detalhadas, ele acrescenta: “Não vi os primeiros resultados ainda, mas apostamos que será mais econômico pois, se é Volvo e é mais moderno, tem que ser mais econômico”, conclui, com a confiança de quem conhece a marca há muito tempo.

“Volvo sai mais barato”

Mas não é preciso estar no *ranking* dos maiores ou dos pioneiros para enxergar as vantagens dos B12R. Um bom exemplo é a Viação Santana Iapó, que possui frota de 30 ônibus dedicados ao turismo em sua frota de 110 ônibus – a maior parte deles operando em fretamento (transporte de funcionários) para indústrias de Ponta Grossa. Nas linhas de turismo, a Iapó vem dando preferência para a marca Volvo, tendo em vista os resultados apresentados por seus ônibus B10 e B12.

“Para uma empresa de nosso porte, não dá para ficar levando sustos com custos de manutenção inesperados e altos, com quebras que deixam o veículo parado (esperando peças) e geram uma despesa muito grande, que não estava prevista. Os ônibus Volvo têm essa vantagem: os custos de manutenção são previsíveis e se tornam muito menores que os dos outros não só devido ao preço das peças e serviços mas também porque os veículos, uma vez bem cuidados, raramente dão problemas – e quando dão, as despesas não são altas”, afirma o diretor Financeiro da Iapó, Júlio César de Oliveira, concluindo: “Então, no final das contas, o Volvo sai mais barato”.

A Iapó procura oferecer um alto padrão de conforto e segurança aos passageiros que transporta – grupos de turistas que viajam por todo o país, desde rotas “mais curtas” como de Curitiba a Foz do Iguaçu (700 km), como também em rotas longas: do Paraná para Goiás, Mato Grosso, Rio de Janeiro, Norte, Nordeste, Serra Gaúcha, etc. E é nessas viagens mais longas que seus B12R estarão operando. “Vou acompanhar de perto, porque não tem nada melhor do que ver o cliente satisfeito, após uma viagem com um carro desses”, diz o empresário. ■

Aventura no Círculo Polar Ártico

Transportadores do Brasil, Chile, Argentina e Peru visitam a matriz da Volvo e conhecem o Ice Hotel.

A primeira viagem, ano passado, foi tão bem sucedida que este ano a experiência se repetiu: clientes brasileiros acompanhados do presidente da Volvo do Brasil, Tommy Svensson, visitaram a Volvo Truck, na Suécia, conheceram Gotemburgo e Estocolmo, dirigiram diversos modelos de caminhões Volvo – inclusive aqueles que não são comercializados no Brasil e por isso mesmo despertam o interesse dos empresários brasileiros – e conheceram o Ice Hotel, no Círculo Polar Ártico.

“É uma semana de integração e estreitamento de relações entre os frotistas e a marca, em que os empresários brasileiros conhecem um pouco mais sobre o Grupo Volvo e a Volvo Truck”, afirma Mário Laffitte, gerente de Comunicação de Marketing da Volvo do Brasil, responsável pelo programa “Clientes Gold” que a cada ano leva um grupo de empresários para a Suécia.

Desde o ano passado, os clientes também visitam o Círculo Polar Ártico, onde conhecem o famoso Ice Hotel, um hotel de gelo que é montado todo ano, a cada inverno, e derrete como sorvete ao sol a partir de maio, na primavera sueca. O Ice Hotel fica em Jukkasjärvi, na

Fotos: Mário Laffitte



Harry Johansen

Lapônia (região norte da Suécia), 120 km ao norte do Círculo Polar Ártico.

A visita ao Ice Hotel é um dos pontos altos da viagem – trata-se de uma atração turística que prima por seu aspecto exótico: além da magnífica construção de gelo que se ergue a cada inverno, os visitantes conhecem um pouco da cultura e costumes de um lugar único do planeta.

O grupo que fez a viagem este ano incluiu 27 clientes de todo o Brasil e outros 25 do Chile, Argentina e Peru. São clientes de diversos portes e diferentes tipos de atividades cuja frota de pesados soma mais de 4.400 veículos e cuja frota Volvo é de mais de 2.500 caminhões. Só nos últimos meses, os clientes que estiveram na Suécia compraram 805 caminhões, segundo Mário Laffitte. ■

Ice Hotel, o gelo confortável

É como se não existisse. Mas todos os anos, a partir de dezembro, ele está lá, onde permanece até maio – período de inverno no norte da Suécia. Milhares de turistas viajam até a Lapônia para conhecer o Ice Hotel, cuidadosamente montado com gelo das águas do Rio Torne, 200 km acima do Círculo Polar Ártico. Isso porque as águas daquele rio são extremamente limpidas, garantindo transparência e cortes precisos nos blocos de gelo.

Pode parecer estranho ficar hospedado em um local onde a temperatura interna é de aproximadamente 5 graus negativos. Mas os hóspedes têm uma contraditória sensação de acolhimento, já que a temperatura externa chega facilmente perto dos 40 graus negativos.

No Ice Hotel, tudo é feito de gelo: parede, teto, balcões, cadeiras, luminárias e até os copos e as camas são feitas de gelo. O hotel conta com teatro, igreja, uma galeria de arte e um movimentado bar – tudo, é claro, de gelo.

icehotel



PARCEIROS do sucesso

Expresso Gardenia cresceu oito vezes nos últimos 20 anos, mesmo tempo da sua parceria com a qualidade dos veículos e serviços Volvo.



O empresário Antonio Afonso da Silva, de 57 anos, há 30 no ramo de transportes, é fã da Volvo e não abre mão. A história dessa boa relação com a marca sueca começou há 20 anos. Na época, então donos de uma empresa de transporte urbano, em Pouso Alegre (MG), o empresário e seus sócios decidiram vender a companhia e adquirir a Expresso Gardenia, em 1983. O foco dos negócios passou a ser o transporte rodoviário de passageiros.

A frota era pequena, em torno de 35 carros, e os negócios se concentravam no transporte de carga e passageiros entre Ouro Fino (MG) e Campinas (SP). No mesmo ano, a companhia adquiriu cinco B58, o primeiro ônibus fabricado pela Volvo no Brasil. “Era um objeto de desejo, de sonho”, lembra empresário Antonio Afonso da Silva. “Precisávamos de carros mais fortes para enfrentar os obstáculos das estradas. Assim começamos também a oferecer um padrão de serviço melhor”.

Nos 20 anos seguintes a empresa cresceu oito vezes. A frota hoje é de 250 ônibus — 70% deles Volvo, que transportam em média quatro milhões de passageiros por ano, atendendo 150 cidades nas regiões sul e leste de Minas Gerais, incluindo a capital, Belo Horizonte. O serviço de transporte de cargas, com 50 caminhões (alguns terceirizados), atinge 240 cidades. Ao todo, a Gardenia mantém 900 empregados diretos e outros 400 terceirizados. A área de operações da empresa conti-



Itó Comelsen

suporte importante em 20 anos de parceria. “A fábrica nos dá uma assistência muito grande em treinamento, ensinando o nosso funcionário a obter o melhor rendimento possível do veículo. É exatamente o relacionamento que as empresas necessitam das montadoras” conclui.

Fórum sobre manutenção

A partir do apoio do pós-venda da Volvo, a Expresso Gardênia implantou um Fórum Permanente de Qualidade na Manutenção. O fórum reúne encarregados de manutenção e mecânicos de várias empresas para discutir e trocar informações sobre os principais defeitos e falhas que provocam paradas ou quebras.

“O objetivo é municiá-los de informações de modo a encontrar soluções e novas ferramentas para evitar defeitos futuros”, afirma o empresário, que é também presidente do Sindipas (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Minas Gerais).

O empresário também destaca o atendimento que recebe da concessionária Volvo Treviso, de Minas Gerais. “Somos parceiros desde a compra dos primeiros cinco B58”. Parceria que também dá sorte. Antonio Silva ganhou o chassis de um Volvo B7R e um veículo de passeio em duas promoções, uma do Consórcio Volvo e a outra da Treviso.

Ênfase no transporte

A Expresso Gardênia possui também um braço forte na área de transporte de cargas e mercadorias. É a Gardênia Express. A empresa possui cerca de 50 caminhões, entre veículos próprios e terceirizados que rodam principalmente no interior de Minas Gerais. A Gardênia Express surgiu em 1994, quando houve a fusão entre a Gardênia e a Empresa Ensa, da área de cargas. Essa área de cargas é dirigida há oito anos por Lucas Maximiliano Mazzafera e Silva, filho do empresário Antonio Afonso da Silva. Com 26 anos, “Max” é estudante de Administração e “vem atuando muito bem à frente da nossa área de cargas”, conta o pai orgulhoso. ■

nua concentrada em Pouso Alegre, a 400 km de Belo Horizonte, onde fica a sede administrativa.

A principal vantagem dos veículos Volvo apontada pelo empresário é a sua resistência. “Temos as piores estradas do país, a maioria federais. Para enfrentá-las, é preciso ter carros mais robustos e resistentes, capazes de uma vida mais longa. É tudo o que os Volvo são”.

“Toninho da Gardênia”, como é conhecido o empresário, destaca o pós-venda da Volvo como um

Os preferidos

A opinião do proprietário da Gardênia sobre dois modelos de ônibus Volvo que integram sua frota:

B10M

Lançado em 1986

“É um dos melhores do mundo. É um carro que enfrenta as maiores adversidades com segurança e conforto para as empresas”.

B7R

Lançado em 1998, com motor traseiro

“É um expoente em economia, com potência equilibrada, ótimo para linhas médias, de até 300 km. Tem excelente custo-benefício”.

O número 20

São 20 anos sem registrar quebra no conjunto diferencial e câmbio de nenhum Volvo adquirido até hoje pela Gardênia. Um número que mostra porque a empresa valoriza a marca. “São carros que param menos e quebram menos, pois são próprios para trabalhar em situação adversa”, diz o empresário Antonio Afonso da Silva. Para ele, o consumo de combustível é semelhante entre veículos de marcas diferentes. Portanto, é na redução dos custos com manutenção – possível com os veículos Volvo – que se obtém o lucro.



Arquivo VGB



SEGURO INTELIGENTE

Seguros Volvo, feitos sob medida para clientes da marca.

Depois de lançar o primeiro seguro direto de fábrica para caminhões pesados do mercado brasileiro, a Volvo Serviços Financeiros (Volvo SF) está lançando um “seguro inteligente”, desenvolvido para atender as diferentes características dos clientes que possuem caminhões da marca. É uma inovadora modalidade de seguro. O veículo segurado é classificado de acordo com o segmento ou a aplicação em que é utilizado. E, por conta da diferenciação de riscos e dos atributos de cada operação, beneficia o transportador com descontos que podem chegar a 20% em relação às opções existentes no mercado, entre outras vantagens exclusivas para o frotista.

“No transporte rodoviário de cargas existem aplicações cujo fator de risco é diferente de outras”, explica Paulo Gril-

lo, gerente dos Seguros Volvo. Foi pensando nisso que a Volvo SF criou o “seguro inteligente”, que nasceu da experiência e de estudos nessa área nos últimos três anos. “Identificamos os tipos de riscos e os classificamos em diferentes níveis, criando soluções adequadas para cada segmento e, mais do que isso, para cada cliente”, explica.

Feito sob medida

Um dos principais diferenciais do Seguro Volvo é a classificação do veículo segurado de acordo com o segmento ou aplicação específica. O transporte de produtos químicos e combustíveis, por exemplo, tem um fator de risco diferente de outras aplicações, como o transporte de grãos para exportação. Ao mesmo tempo, o trans-

porte de químicos pode estar menos sujeito a sinistros e roubo de carga do que o de produtos eletrônicos.

“Com a nossa experiência, passamos a fazer uma avaliação para cada aplicação, compondo planos de seguro customizados de acordo com a operação de cada transportador”, informa. E além do transporte rodoviário de cargas, a avaliação customizada do tipo de operação é utilizada também para compor planos de seguro para os produtos da Volvo Construction Equipment – caminhões articulados, escavadeiras, carregadeiras e motoniveladoras – cuja operação é bastante específica e restrita a uma determinada atividade. “Isso nos deu uma experiência e conhecimento do mercado Volvo de máquinas de construção que nenhuma outra empresa pode oferecer” afirma o executivo.



Soluções que dão lucro

Além da segmentação, essa nova modalidade dos Seguros Volvo também leva em consideração algumas soluções Volvo, para calcular o valor do seguro. Uma delas é o VAS – Volvo Action Service – uma central de atendimento ao cliente que funciona 24 horas por dia durante todo o ano. O VAS é diferente de qualquer outro *call center*, pois o segurado é atendido pela fábrica. São funcionários da Volvo, especialistas que conhecem profundamente os produtos e também os frotistas e suas necessidades. Esse nível de conhecimento permite que 70% das chamadas sejam resolvidas por telefone, a partir de orientações dadas pelos técnicos ao motorista.

Outro aspecto é o Treinamento Volvo oferecido pela fábrica para motoristas profissionais. Na compra de caminhões da marca, os motoristas das empresas recebem na entrega técnica do veículo treinamento de direção econômica e também de direção segura. “Esse treinamento ajuda a reduzir os riscos de sinistros e isso se reverte em descontos para o seguro contratado”, explica Paulo Grillo.

Se o transportador tiver Programa de Manutenção Volvo “Azul” ou “Ouro”, que consiste na terceirização da manutenção através da rede de concessionários da marca, também terá direito a um novo desconto no valor do

seguro contratado. “Com a manutenção feita pela própria marca, os riscos de sinistros por avarias do produto são reduzidos e isto também conta pontos em favor do frotista”, observa o gerente dos Seguros Volvo.

Se consideradas apenas as soluções exclusivas Volvo, ou seja, motorista com Treinamento Profissional Volvo, Programas de Manutenção com a marca, Volvo Action Service e a avaliação por segmentação, o valor do Seguro Volvo pode ser até 15% menor do que os demais. Uma economia de aproximadamente R\$ 3.000,00, sem considerar eventuais descontos de acordo com as práticas do mercado.

Mais descontos

O nível de descontos deverá ser aprimorado com o tempo, tanto em decorrência da evolução dos estudos de níveis de risco de cada segmento/aplicação, como também em função de novos aprimoramentos nos veículos.

Um deles, por exemplo, é o Volvo Link, sistema de rastreamento via satélite oferecido pela Volvo. Com ele, pode-se rastrear os caminhões e também baixar dados do computador de bordo (consumo, desempenho do motorista, etc) diretamente via satélite, de qualquer ponto do país onde esteja operando, sem que o veículo

tenha que parar. “Além da segurança do rastreamento, o monitoramento constante da frota ajuda a manter o veículo sempre em condições ideais de operação, o que também contribui para evitar sinistros e, portanto, isso deve ser revertido em benefício para o transportador”, observa.

Só na Rede Volvo

Os novos Seguros Volvo podem ser contratados apenas nas casas da rede de concessionárias Volvo. A transação é bastante simplificada e toda a negociação pode ser concretizada por telefone do concessionário ou através do 0800 413033. Além disso, o segurado tem a garantia de que o veículo só será atendido nas oficinas da rede de concessionárias da marca. Outra vantagem: em caso de colisão, o VAS – Volvo Action Service faz o transporte do veículo até o concessionário Volvo mais próximo sem custo adicional de quilometragem.

“Além do amparo de uma marca que tem a segurança como um de seus valores essenciais – e isto se reflete em seus produtos e serviços –, o frotista conta agora com um seguro diferenciado, feito sob medida e realmente inteligente, o que só foi possível porque a Volvo SF é uma empresa especializada em soluções para transporte”, ressalta Paulo Grillo. ■

Operações diferentes, riscos diferentes. Por isso, o Seguro Volvo oferece planos customizados, de acordo com a aplicação de cada transportador



Estréia na marca

A Transportadora J.G. Transportes, de Curitiba, acaba de ingressar no mundo Volvo com a compra de um FH 420. Esse é o primeiro veículo da marca na frota que conta com outros 12 caminhões. Fundada em 1985, a empresa atua principalmente no transporte de adubos a granel e na área da construção civil, com rotas nos estados do Paraná e São Paulo. A negociação foi fechada pela Nórdica, de Curitiba.



Verdadeira parceria

Alguns fornecedores Volvo estão levando realmente a sério a parceria com a marca. Além de fornecerem peças para a produção dos veículos Volvo, eles estão equipando suas frotas com caminhões da marca. É o caso, por exemplo, da empresa A.L. Alberti, com sede em Colombo, Paraná. A empresa trabalha na área de usinagem de peças e atualmente possui dois caminhões FH12 380. Os veículos são utilizados no transporte das peças fundidas em bruto, provenientes de São Paulo e Rio de Janeiro. Depois, os caminhões voltam à estrada para levar as peças usinadas ao cliente final ou aos Portos de Paranaguá e Itajaí, para exportação. De acordo com o proprietário, Renato Alberti, a compra de um terceiro veículo da marca Volvo já está nos planos da empresa para este ano.

VCE – exportações em alta

A fábrica da Volvo Construction Equipment Latin America bateu novamente seus recordes de exportação, em 2003, principalmente devido às vendas de caminhões articulados A35D e A30D e carregadeiras L50D, o que gerou um aumento de produção na ordem de 25%. Para atender ao aumento da demanda, a fábrica da Volvo em Pederneiras contratou 112 empregados e ampliou suas linhas de montagem com a criação de uma linha exclusiva para a L50D e outra



para o caminhão A30D. Para 2004, o plano é continuar crescendo: 20% sobre 2003. Localizada na cidade de Pederneiras (SP), a fábrica brasileira é a única do Grupo Volvo que produz três linhas de produtos: carregadeiras, caminhões articulados e motoniveladoras.

Arroz carreteiro gigante

Voltada para trabalhos em mineração, pedreiras e madeiras e acostumada a levantar facilmente rochas de mais de cinco toneladas, a escavadeira EC240, da Volvo Construction Equipment (VCE), enfrentou uma tarefa original para exibir sua flexibilidade. O equipamento foi usado, recentemente, para mexer o maior arroz carreteiro já cozinhado em todo o mundo. Pelo menos é o que garantem os integrantes do Cen-

tro de Tradições Gaúchas (CTG) de Joinville, Santa Catarina, que promoveram em novembro uma festa onde a EC240 foi a protagonista. Com uma colher de ferro de 1,2 metros, que foi adaptada ao sistema de fixação da escavadeira, a EC240 mexeu 600 quilos de arroz, 800 quilos de carne, 100 quilos de cebola e 3,6 mil litros de água. A panela tinha três metros de boca e dois metros de altura.



Como tornar obrigatório o teste do bafômetro?



Em 100% dos acidentes fatais de todo o mundo, 30 a 40% dos envolvidos tinham álcool no sangue. No Brasil, cerca de 50% das vítimas de acidentes de trânsito têm influência de álcool, o que representa quase 18 mil mortes de trânsito ligadas à bebida. Apesar de se saber que o maior problema do trânsito mundial e brasileiro é o álcool por parte do usuário da via pública, seja ele motorista, motociclista, ciclista ou mesmo pedestre, o maior problema para a implementação de testes de alcoolemia (usando bafômetros) é a possibilidade de recusa, por parte do condutor suspeito, de se submeter a esse teste.

Para discutir o assunto, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito realizou seu primeiro Debate Técnico, neste ano, com o tema "Como tornar obrigatório o uso do bafômetro no Brasil?". O evento, realizado em Curitiba e transmitido ao vivo para auditórios dos Detrans de 11 estados brasileiros, reuniu especialistas de diversas áreas.

Em alguns estados dos Estados Unidos o teste é obrigatório. Se o motorista se recusar a fazê-lo, é preso. No Brasil, o condutor pode se recusar a fazer o teste do bafômetro, alegando que a Constituição Brasileira lhe dá esse direito quando menciona que "ninguém é obrigado a gerar prova contra si próprio".



Em defesa dos animais silvestres

No verão, a Caravana Ecológica, peça de teatro itinerante contra o tráfico de animais silvestres, que é coordenada pela Revista Carga Pesada e patrocinada pela Volvo, desceu a serra para se apresentar no litoral paranaense. As apresentações aconteceram nas praias de Caiobá e Guaratuba, bastante procuradas pelos veranistas. A ação faz parte de uma parceria firmada entre a Volvo e a Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem – SPVS – para despertar a consciência das pessoas sobre as atrocidades cometidas contra os animais silvestres, quando são capturados e destinados ao comércio ilegal. Desde 2000 a Volvo tem feito um forte trabalho nesse sentido junto aos caminhoneiros, uma vez que cerca de 60% desse tráfico é feito por rodovias em cargas e cabines de caminhões. Além da apresentação teatral, a Volvo também colaborou com a produção de folheters, cartazes e adesivos que foram distribuídos no litoral e na praça de pedágio que dá acesso às praias paranaenses. Mais de 50 mil pessoas foram sensibilizadas com a ação.

Bem na foto

Um "click" do fotógrafo curitibano Ito Cornelsen valeu a ele o prêmio da "Foto do Ano" concedido pelo Caderno Veículos, do Jornal Diário do Grande ABC, de Santo André. O concurso, realizado todos os anos, é uma forma de homenagear e incentivar os profissionais que trabalham na busca permanente pela qualidade da imagem. Participam da disputa fotos de carros, caminhões e motocicletas lançadas no mercado durante o ano. Em 2003, mais de mil fotos foram inscritas no prêmio. A foto premiada foi realizada na região do rio dos Papagaios, em Balsa Nova, Paraná. Outras duas imagens da linha Volvo estavam entre as cinco finalistas.



Nova casa na rede Volvo



Já está em operação a nova casa da concessionária Dicave, inaugurada em novembro passado, na cidade de Videira, no interior de Santa Catarina. Com essa inauguração, a Dicave, que atua no Sul do país, passa a contar com sete unidades de atendimento. A preocupação com o meio ambiente, um dos valores da marca

Volvo, chama atenção na nova obra. Um projeto especial de sistemas de tratamento de efluentes foi realizado para tratar todos os resíduos líquidos como óleo, por exemplo, resultantes das atividades da casa. Além disso, a estrutura da oficina permite o atendimento simultâneo de oito cavalos mecânicos.

Prêmio para Volvo Penta

O motor náutico D6-310, da Volvo Penta, acaba de receber o Editor's Choice Award, prêmio concedido pela revista americana Motor Boating. Lançado na Europa, no outono de 2003, os motores D6-310 e D4-210 conferem um novo patamar tecnológico aos motores marítimos de 5,5 e 3,7 litros, respectivamente. Os motores, destinados a barcos entre 22 e 45 pés, têm sido bem recebidos pelos construtores náuticos e pela imprensa especializada. A revista Motor Boating inclusive, não poupou elogios e diz que o D6 "representa o futuro dos motores náuticos".



A Volvo em Cuba



Quem vai a Cuba, vai encontrar por lá, além de bonitas praias, os famosos charutos e daiquiris, muitos ônibus Volvo. A marca, que intensificou sua presença no mercado cubano a partir de 1996, hoje já conta com 500 unidades circulando pela ilha, o que significa a participação em 90% do mercado de turismo. Em 2003, foram exportados 30 ônibus de turismo para o país. Além do mercado rodoviário, a Volvo começou estudos também na área do transporte urbano. A idéia é oferecer para Cuba soluções para o sistema de transporte urbano, principalmente com o uso de ônibus articulados em substituição aos famosos ônibus "Camelos".

+ de 1 milhão de km



Ao completar 1 milhão de quilômetros, o caminhão Volvo EDC ano 97 da Jaloto e Zanini Ltda., de Maringá (PR) teve seu motor aberto para verificação de suas condições. Trocaram-se apenas as bronzinhas e hoje ele já está com 1 milhão e 250 mil quilômetros. Desde que foi adquirido, o veículo opera para a Jaloto Transportes principalmente na rota entre São Paulo-Belém. Com semi-reboque tanque de inox, o caminhão transporta gordura de óleo de palma de dendê da região de Belém para as indústrias alimentícias do Sudeste e Sul brasileiros.

DISPONIBILIDADE,
 PRODUTIVIDADE E LUCRATIVIDADE.
 EM OUTRAS PALAVRAS:
 VOLVO FH, VOLVO NH E VOLVO FM.



NOVO DESIGN



NOVO VOLANTE COM AIR BAG E COMANDOS DE RÁDIO



PAINEL DE INSTRUMENTOS ERGONOMICAMENTE PROJETADOS



NOVO DISPLAY DO COMPUTADOR DE BORDO INTEGRADO AO PAINEL



TRANSMISSÃO ELETRÔNICA I-SHIFT



NOVO MOTOR D12 MELHOR DESEMPENHO E ECONOMIA COM NOVA FAIXA DE POTÊNCIA



SISTEMA DE MONITORAMENTO E RASTREAMENTO DA FROTA

O SEU SUCESSO É O NOSSO COMPROMISSO.

VOLVO