

Volvo

Eu Roddo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ◆ 2004 ◆ ANO XVIII ◆ Nº 103

B12M

Em São Paulo, o maior
ônibus do mundo





CADA VOLVO É CONSTRUÍDO

VOCÊ.

Para fabricar os equipamentos de construção mais duráveis e produtivos do mundo, começamos com você. Descobrimos o que é preciso para que você faça o seu trabalho mais rápido e com maior economia. Depois, incorporamos essas descobertas

em cada uma das nossas máquinas. É por isso que nossas cabines são mais confortáveis. Nosso motor rende mais com menos combustível. O tempo de trabalho entre paradas de manutenção é maior – e a própria manutenção é mais fácil também.



EM TORNO DE UMA IDÉIA.

Acreditamos que, se cuidarmos melhor de você, você vai poder cuidar melhor do seu trabalho. É uma idéia que, no mundo todo, chamamos de **More care. Built in.**

Faça um teste com um Volvo – procure o distribuidor mais próximo em www.volvoce.com

VOLVO



- 5 **Entrevista**
Ministro Alfredo Nascimento, dos Transportes, fala com exclusividade para Eu Rodo
- 12 **Modercarga**
Volvo Serviços Financeiros é a primeira a entregar caminhão financiado pelo Modercarga
- 14 **De volta à boléia:**
Atraídos pela alta tecnologia dos novos veículos Volvo, empresários do transporte voltam a dirigir caminhões
- 21 **Aplicação**
Volvo VM no suprimento de combustíveis em Goiás
- 24 **Consórcio**
Fazendo frota com custos programados
- 27 **Saiba Mais:**
Entenda porque as peças genuínas não são mais caras - e tire proveito disso
- 28 **Uruguai**
Montevideú, uma cidade que roda de Volvo
- 31 **Volvo On Line**
Notícias do Mundo Volvo

7 CAPA B12M biarticulado na maior cidade do país

Grandes soluções para uma grande cidade: novo sistema de transporte de passageiros de São Paulo tem corredores troncais com biarticulados Volvo da Viação Campo Belo.



Volvo

- 13 **PESADOS**
Queiroz Galvão compra 87 Volvo FM para construir estrada na Bolívia.



Ilo Cornelisen

- 16 **BRASIL**
Holambra (SP), onde as flores movimentam a economia e encantam visitantes.

- 18 **VOLVO PENTA**
Volvo Penta participa ativamente da extração de petróleo na bacia de Campos (RJ) motorizando barcos de serviço.



Ilo Cornelisen

- 20 **SEMI-PESADOS**
VM fashion: garantir o suprimento de confecções para lojas como C&A, Renner e Marisa é a tarefa do Volvo VM da Sete Estradas Logística.

Eu Rodo

2004 | N° 103

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: Anna Preussler, BM8 Bureau de Comunicação, Fábio Pinheiro, Newton Chagas, Texto&Cia e Toda Comunicação • Projeto Gráfico: Saulo Kozel Teixeira • Revisão: Silmara Vitta • Diagramação e Editoração Eletrônica: Tempo Integral Editora Ltda. • Tratamento de imagens: Paulo Arazão • Impressão: Gráfica e Editora Posigraf • Tiragem: 18.000 exemplares • Filial à Aberje

Ministro dos Transportes
Alfredo Nascimento

INVESTINDO NO FUTURO DO TRANSPORTE

Além de “reconstruir” a malha rodoviária federal, existe a disposição do governo em fazer investimentos pensando no futuro do setor de transportes, segundo o ministro.

Alfredo Pereira do Nascimento, 51 anos, nasceu em Martins (RN), mas vive há 30 anos em Manaus, onde construiu carreira política passando por diversas secretarias até ser eleito prefeito municipal. Assumiu o Ministério dos Transportes em 15 de março deste ano e acredita que o país está sendo preparado para fazer frente ao crescimento esperado para as próximas décadas. Confira nesta entrevista para *Eu Rodo* os planos do governo federal para o setor.

Eu Rodo: Quais são os planos e estratégias do governo para o transporte rodoviário de carga?

Ministro Alfredo Nascimento: Há uma determinação do presidente Lula para que façamos investimentos na recuperação das rodovias, principalmente. É claro que não vamos esquecer a construção de novas estradas ou dos outros modais de transporte, mas em função do estado precário em que se encontram as nossas rodovias, vamos priorizar investimentos em restauração, com o objetivo de dar trafegabilidade e segurança às nossas estradas federais. Estamos limitados, pelo orçamento aprovado ainda no ano de 2003, a investimentos de um pouco mais de R\$ 3 bilhões. Dirigimos parte desse montante para a restauração de rodovias, para dar o primeiro passo na recuperação por inteiro das estradas. É preciso lembrar que, dada a situação atual da malha brasileira, restaurar uma rodovia significa refazê-la.

Eu Rodo: Há uma grande preocupação com o sistema viário que garante o escoamento da produção. Seu plano de recuperação de estradas considera esse aspecto?

Ministro: A minha primeira preocupação foi exatamente buscar junto ao Ministério da Agricultura informações para que fizéssemos um trabalho de restauração de rodovias contemplando os troncos que concentram o maior volume do escoamento de produção. Começamos por aí. Certamente não recuperaremos todas as estradas federais em menos de quatro anos, mas se fizermos o investimento priorizando os principais eixos exportadores, vamos ter menos transtornos no escoamento da produção.



Eu Rodo: *Qual a importância dos investimentos na infra-estrutura de transporte na estratégia do governo para garantir o crescimento da economia para os próximos anos?*

Ministro: É fundamental. A economia do país está estável, sob controle. O governo fez um trabalho magnífico nos primeiros 18 meses de gestão e os resultados já começaram a surgir. O país está produzindo muito, gerando mais empregos e a economia está controlada e numa crescente evolução. Para que isso se mantenha, e esse é o maior desafio do governo para o ano que vem, é necessário que os investimentos continuem a ser feitos e agora num volume muito mais significativo para que o escoamento de produção não sofra nenhuma solução de continuidade.

Eu Rodo: *A cidade de Manaus ganhou uma nova estrutura de transporte urbano de passageiros durante sua administração. O senhor acha possível trazer soluções inovadoras dessa natureza para sua atuação no ministério?*

Ministro: É muito relativo isso, porque essa inovação demanda tempo e temos problemas muito imediatos. Temos que concentrar esforços, principalmente, como disse antes, em refazer o que já está feito e o que está estragado. Mas é claro que fazer investimentos coordenados no sentido de interligar a infra-estrutura e a logística do país é fundamental para um desenvolvimento contínuo e perene. Investimentos na área ferroviária e a área portuária são fundamentais para o desenvolvimento. Posso citar alguns investimentos que podem ser feitos para melhorar a infra-estrutura e logística de escoamento de produção que o país precisa ter. A ferrovia Transnordestina, por exemplo, é um projeto do presidente Lula, que pretende restaurar e dar até um percurso novo à ferrovia para que ela esteja ligada e cortando os principais centros produtores de grãos, ligando essa ferrovia aos Portos de Pecém e Suape. São dois portos com condições boas de funcionamento e infra-estrutura e que possuem os pré-requisitos básicos que um bom porto precisa ter. Essa interligação ferroviária e sua integração com as rodovias que estão sendo recuperadas ajudarão a induzir o crescimento econômico em uma grande área do país (Nordeste), mudando por completo a economia desses lugares. Vamos poder dar muito mais viabilidade à produção de grãos no oeste baiano, no sul do

Piauí e no sul do Maranhão, oferecendo também uma alternativa logística para a produção que sai do Centro-Oeste, região que hoje concentra boa parte da produção nacional, principalmente no setor primário. E como agronegócios é o segmento do país que mais prosperou e cresceu, é fundamental que os investimentos tenham sempre a visão voltada para esses negócios. Há também uma outra solução de integrar a ferrovia Norte/Sul, a ferrovia Carajás, ao Porto de Itaqui, no Maranhão, prolongando a Norte/Sul, cortando todo o Oeste brasileiro dando a opção dessa integração de modais nessa região do país, usando rodovias, ferrovias e chegando ao porto e escoando a produção. E por que essas soluções têm que ser buscadas? Porque portos como o de Santos, Rio de Janeiro, Paranguá e Rio Grande são muito utilizados e estão saturados e que, claro, vão receber investimentos e melhorias na sua infra-estrutura para melhor funcionamento, mas eles têm limites porque estão sobrecarregados em função de inexistirem outras boas opções. A criação dessas novas opções vai fazer com que o país tenha uma logística muito melhor, baixando nosso custo interno e dando maior competitividade ao produto brasileiro.

Fazer investimentos coordenados no sentido de interligar a infra-estrutura e a logística do país é fundamental para um desenvolvimento contínuo e perene."

Eu Rodo: *Há uma discussão nacional sobre a utilização dos recursos da CIDE. Que avaliação o senhor faz desse processo?*

Ministro: A CIDE existe bem antes do governo do presidente Lula e nunca foi utilizada porque esses recursos estão contabilmente atrelados ao superávit primário. Há uma proposta do governo brasileiro, que está sendo avaliada pelo Fundo Monetário Internacional como um piloto, para que recursos sejam recriados para que sejam considerados investimentos, não gastos, quando forem feitos em infra-estrutura. Aí sim, o país terá muito mais liberdade de investimentos na área. Mas, independentemente de onde venham os recursos e do nome que recebam, precisamos de recursos federais para que se dê viabilidade à infra-estrutura necessária para o escoamento da produção.

Eu Rodo: *Mantida a expectativa de novos investimentos em infra-estrutura de transporte, que cenário pode se esperar no setor para os próximos dez anos?*

Ministro: Diria que a minha expectativa é muito boa em relação a isso, porque além das respostas imediatas que precisamos dar, e resposta de curto prazo significa dois, três anos em infra-estrutura, existe a definição do governo no sentido de que se façam investimentos pensando no futuro, como os exemplos que acabei de dar. A minha expectativa é que com os investimentos sendo pensados e feitos nessa direção, não tenho dúvida de que o país será preparado para os próximos anos e próximas décadas. ■



Na **MAIOR** cidade do país o **MAIOR** ônibus do mundo

Novo sistema de transporte de passageiros de São Paulo prioriza veículos pesados em corredores estruturais de grande capacidade e a Viação Campo Belo inova com o B12M biarticulado.

O deslocamento das pessoas na cidade de São Paulo é um desafio constante para gestores e operadores do transporte público. Com cerca de 18 milhões de habitantes, a cidade presencia o movimentado e complexo cotidiano de milhares de pessoas se deslocando em automóveis, metrô, ônibus, vans/peruas, motocicletas e outros veículos. Esse movimento diário de pessoas é uma espécie de artéria viva que faz pulsar o pólo econômico mais importante do país e maior pólo industrial da América do Sul.



Nesse cenário de números superlativos – a começar pela população que a situa entre as maiores cidades do mundo – é apresentado o maior ônibus do mundo: o biarticulado Volvo B12M, com 27 metros de comprimento, duas articulações e capacidade para mais de 270 passageiros. É também a mais recente geração da tecnologia da Volvo Bus: possui chassi com estrutura tubular, suspensão a ar, motor eletrônico, câmbio automático, computador de bordo, piloto automático e o inovador posto do motorista localizado na parte central dianteira.

Ito Cornelsen



O posto do motorista localizado ao centro proporciona melhor visibilidade no trânsito da cidade

Boa experiência com biarticulados

Os novos veículos foram adquiridos pela Viação Campo Belo e começaram a operar no segundo semestre de 2004 em um dos mais importantes corredores da cidade – a Av. 9 de Julho – que faz parte do novo sistema de transporte integrado, formado por sete consórcios de empresas de transporte e controlado pela SPTrans, gerenciadora do sistema de transporte de passageiros da capital paulista.

A Viação Campo Belo é uma empresa do grupo Ruas (um dos maiores operadores de ônibus da cidade, com frota de 4 mil veículos). Já tem experiência com biarticulados Volvo, contando agora

com 51 unidades em sua frota: 30 recém adquiridas e outras 21 operando na capital paulista desde 1998.

“Veículos com maior capacidade de transporte de pessoas significam menos ônibus nas ruas e menos emissão de poluentes”, reforça o diretor de ônibus da Volvo do Brasil, Per Gabel. Acrescenta que “ônibus com alto grau de conforto, segurança e moderna tecnologia embarcada, como os oferecidos pela Volvo, são muito importantes para São Paulo, metrópole que tem grande concentração de veículos e precisa priorizar o transporte de passageiros”.

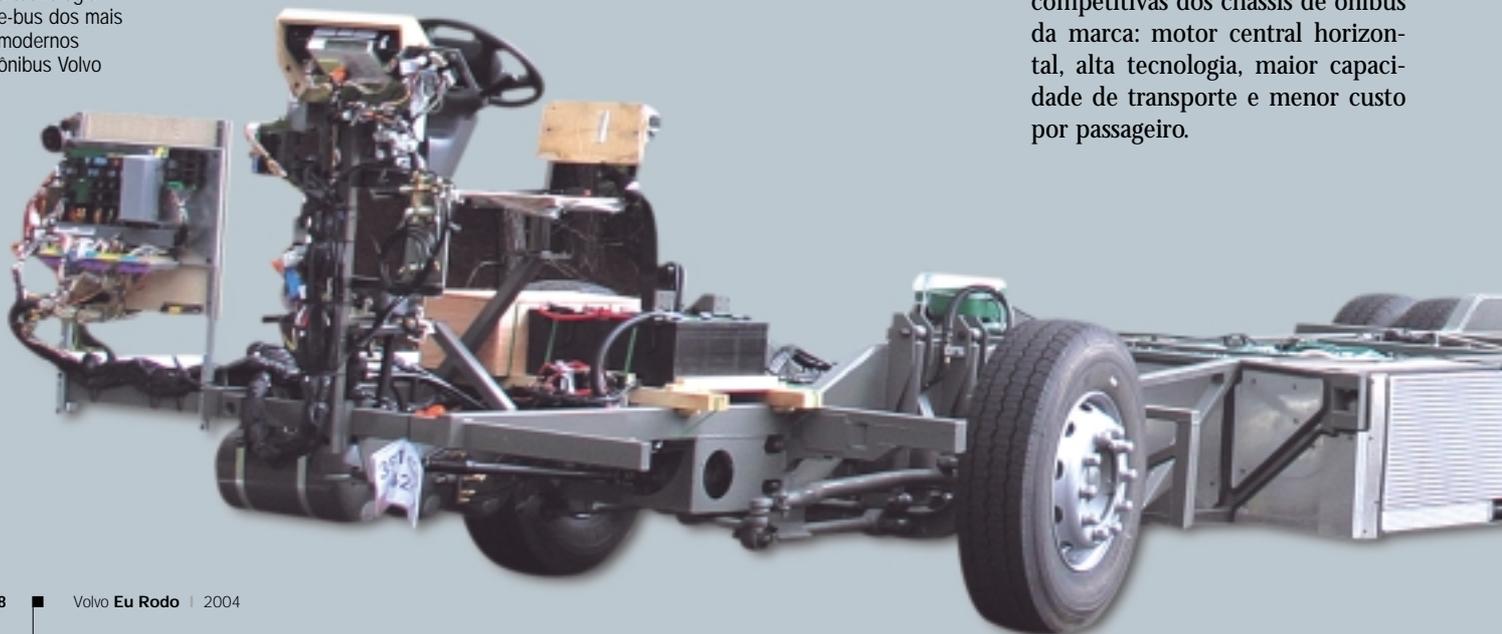
Arrebatando de seu antecessor – o biarticulado B10M, de 25 me-

tros – o título de maior ônibus do mundo, o biarticulado da Campo Belo tem 26,8 metros de comprimento e chama atenção pelo moderno design da carroceria Inducar/Caio, além de ter o posto do motorista localizado na parte central dianteira – outra inovação dos biarticulados Volvo.

B12M, um novo chassi de ônibus Volvo

Com o biarticulado de São Paulo, Volvo lança seu novo chassi B12M, o primeiro com motor eletrônico horizontal DH12D. Além de ser o maior é também um novo veículo, com uma tecnologia que amplia as tradicionais vantagens competitivas dos chassis de ônibus da marca: motor central horizontal, alta tecnologia, maior capacidade de transporte e menor custo por passageiro.

Novo chassi B12M: o primeiro com motor eletrônico horizontal DH12D e toda a tecnologia e-bus dos mais modernos ônibus Volvo



Silvio Aurichio

O B12M possui a nova tecnologia dos ônibus Volvo, a BEA – Bus Electronic Architecture (arquitetura eletrônica para ônibus) que integra via rede eletrônica de dados várias funções vitais do veículo. Monitorando dados como velocidade média, distâncias, consumo e diversas outras informações sobre o motorista e o veículo, o computador de bordo gera dados para o Trip Manager, *software* exclusivo da Volvo que permite gerenciamento completo da operação.

O computador de bordo também faz o diagnóstico eletrônico das funções vitais do veículo e pode alertar o motorista sobre eventuais situações críticas, evitando quebras inesperadas.

A caixa de câmbio automática de 6 marchas e o freio motor resultam em excelente dirigibilidade e também em mais conforto para os passageiros. Para o motorista a redução do estresse é significativa, pois ele deixa de fazer cerca de 6 mil trocas de marchas diárias – que faria em um ônibus com câmbio manual. Os passageiros sentem mais conforto com a eliminação dos solavancos, não só devido às imperceptíveis trocas automáticas de marchas, mas também graças ao



lto Cornelsen
 Maior capacidade de transporte e conforto para os passageiros é um dos benefícios do novo sistema de São Paulo

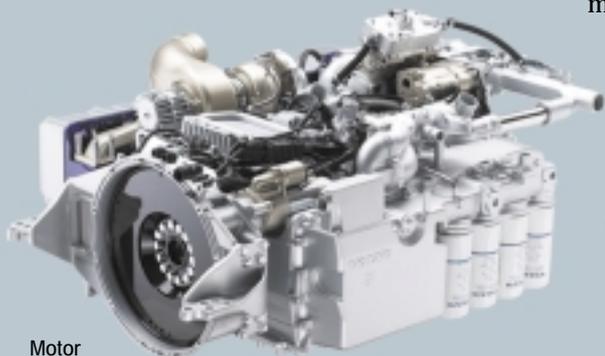
freio motor que reduz gradualmente a velocidade.

A estrutura tubular é outra inovação apresentada com a mais recente geração de chassis de ônibus Volvo. Ela resulta em melhor distribuição de peso, tornando o chassi mais leve e capaz de suportar maiores esforços durante a operação. O posicionamento do motor horizontal, entre os eixos, faz com que o veículo tenha um ponto de gravidade mais baixo e melhor localizado (ao centro), proporcionando mais estabilidade em curvas.

Além de atender às normas ambientais Euro 3, o motor eletrônico DH12D, turbo e intercooler, com

340 cv de potência é o que apresenta a melhor relação de torque em sua categoria (1700 Nm). Na prática, isso significa melhor desempenho mesmo em rampas mais íngremes e com lotação completa: a velocidade média é mantida com facilidade, especialmente com a caixa de câmbio automática.

A localização do posto do motorista na parte central dianteira do veículo é uma solução exclusiva do biarticulado Volvo. Inspirado no veículo-conceito ECB (Environmental Concept Bus) da Volvo, o *cockpit* central proporciona melhor visibilidade no trânsito urbano (e também dos movimentos das articulações do veículo), tornando-o fácil de dirigir mesmo com seus 27 metros de comprimento e sua grande capacidade de passageiros.



Motor DH12D: boa performance mesmo em subidas de rampas com o ônibus lotado



Biarticulados e corredores PASSA-RÁPIDO

Desde o ano passado vem sendo implantado pela Secretaria Municipal de Transportes e SPTrans – gerenciadora do transporte de passageiros – uma profunda reformulação no sistema de transporte de passageiros da cidade de São Paulo. O novo sistema de Rede Integrada, com corredores estruturais e linhas alimentadoras complementares substitui o anterior, que já dava sinais de estrangulamento e com o crescimento incontrolável das vans e demais veículos alternativos.

O novo sistema é composto de dois subsistemas: o subsistema Estrutural e o Local. No primeiro as linhas são operadas por veículos de médio e grande porte (articulados, biarticulados e pesados), destinadas a cobrir demandas elevadas e integrar diversas regiões às áreas centrais da cidade. É a espinha dorsal do transporte coletivo. Já o Subsistema Local tem linhas operadas por ônibus comuns e veículos de menor porte, como micro e miniônibus. Esse subsistema alimenta a malha estrutural e atende deslocamentos internos nos subcentros.

Uma das principais características do novo sistema é o ganho em qualidade de vida para a cidade



Os biarticulados da Campo Belo operam nos corredores Passa-rápido de São Paulo

como um todo, pois a rede propiciará deslocamentos mais rápidos com racionalização do uso dos meios de transporte, contribuindo, portanto, para aliviar o já limitado trânsito e também para reduzir o nível de emissão de poluentes, por conta da racionalização.

Uma das novidades do novo sistema são os chamados Passa-rápido – uma concepção de corredor em que a segregação dos coletivos é feita apenas por uma faixa pintada no solo (sem muretas, calçadas etc.). Os pontos situam-se no canteiro central e os ônibus têm portas à esquerda. E um dos Passa-rápido mais

importantes do sistema é o Santo Amaro/Centro.

O Passa-rápido Santo Amaro/9 de Julho/Centro, onde operam os biarticulados Volvo da Campo Belo, tem 13 km de extensão e vai do Terminal Bandeira (centro) ao Terminal Santo Amaro (Sul). Nesse Passa-rápido circulam veículos biarticulados e híbridos (diesel/elétrico). Ao todo, são 14 híbridos e 30 novos biarticulados. Além deles haverá outros 488 veículos (padron, articulados e biarticulados) para atender os 600 mil passageiros que utilizam as 34 linhas desse corredor.



Articulados e biarticulados: GRANDES SOLUÇÕES para grandes cidades

Biarticulados tendem a se tornar tão comuns quanto os articulados.

Quando surgiram, no começo dos anos 80, em Curitiba, os articulados despertaram a atenção de todo o país como um personagem simpático e comprido que ajudava a tornar modelo o sistema de transporte da capital paranaense. Chegou a ganhar apelidos como “Sivuca” devido à sua articulação, e se transformou até em brinde de lembrança da cidade para turistas. Em seguida, outras cidades foram descobrindo suas vantagens, e eles logo se tornaram presentes nos cartões postais de algumas delas.

Vieram então os biarticulados, no início dos anos 90, que também surgiram em Curitiba como solução para otimizar o sistema de transporte de passageiros e foram parar em eventos internacionais como a feira sobre centros urbanos de Istambul, em 1994, quando um biarticulado da cidade de Curitiba foi enviado num avião russo Antonov – por ser um dos poucos a comportar um veículo tão grande (25 metros) – de Campinas para Istambul.

Técnicos de transporte e urbanismo de todo o mundo vieram ao Brasil, nos últimos anos, para conhecer o biarticulado e o sistema de transporte de passageiros baseado em corredores estruturais exclusivos com veículos de grande capacidade. Uma das vantagens desse tipo de sistema

é sua semelhança com o nível de eficiência e qualidade dos metrô em aspectos como frequência e pontualidade, maior capacidade nos momentos de pico, além de maior conforto, segurança e maior economia com menor nível de poluentes emitidos por passageiro transportado (veja o quadro comparativo).

Com esses produtos inovadores a Volvo tornou-se líder absoluta em produção e vendas de chassis de ônibus articulados, com cerca de 70% de participação no mercado compreendido pela América do Sul e países do Caribe. Isso, é claro, sem contar a participação de 100% em biarticulados, tendo em vista que esses veículos foram desenvolvidos e são produzidos exclusivamente pela unidade brasileira da Volvo, com a tecnologia mundial da marca.

Hoje os ônibus articulados e biarticulados da Volvo do Brasil são reconhecidos como os veículos mais apropriados para sistemas eficientes de transporte urbano de grande capacidade, servindo a cidades de diferentes portes. De Cascavel, no oeste paranaense, passando por Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis, Salvador, Goiânia, Campinas e Manaus, onde a inovação em qualidade de vida vai além da grande capacidade de transporte e busca mais conforto com o re-

curso do ar condicionado – apropriado para a cidade de clima tropical e altas temperaturas durante o ano todo.

Bogotá, na Colômbia, é outro exemplo onde o sistema – que já conta com mais de 400 ônibus Volvo – estrutural com veículos de grande capacidade contribui não só para aliviar o tráfego no centro, mas também para ajudar a cidade a combater o grave problema da poluição atmosférica. Substituindo inúmeros microônibus e outros veículos de menor porte, os pesados ajudaram a reduzir significativamente o nível de emissões de poluentes na capital colombiana, onde a eficiência do transporte se tornou modelo internacional.

Há outras cidades, como Quito, no Equador, que conta com 70 articulados, e Lima, no Peru, que foi uma das primeiras a utilizar articulados Volvo brasileiros, nos anos 80, além de Kingstown (Jamaica) e Santo Domingo (República Dominicana). “Hoje ônibus articulados são vistos em todo o mundo, de Miami ou Los Angeles à Rússia, passando por Paris... há articulados na China e em toda parte do mundo”, comenta Juarez Fioravanti, engenheiro de ônibus da Volvo do Brasil, acrescentando que “o biarticulado já está se tornando tão comum quanto seu antecessor”. ■

Transportando 10.000 pessoas
por quilômetro

	Pessoas por veículos	Nº de veículos	Espaço ocupado (m²)	Consumo Combustível/l.	Peso (toneladas)
	2,5	4.000	48.000	400	4.000
	25	400	8.800	120	2.000
	100	100	3.400	50	1.100
	175	57	2.850	35	798
	270	37	2.370	26	630

MODERCARGA:

uma ajuda para a renovação da frota nacional

Com vantagens para empresários de transporte, o Modercarga permite começar a renovação da envelhecida frota nacional de caminhões.

O governo acaba de dar um passo importante para a renovação da frota brasileira de caminhões: trata-se do Modercarga, programa para financiamento de caminhões novos e usados lançado recentemente pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) com recursos de R\$ 2 bilhões até o final de 2005.

Para Simon Davies, presidente da Volvo Serviços Financeiros, o Modercarga é uma excelente alternativa para aquisição por três razões básicas: “primeiro porque tem uma taxa pré-fixada de 17% ao ano, ou seja, o cliente tem maior tranquilidade, pois os custos são conhecidos do começo ao final do contrato e não mudam com as oscilações da economia; segundo porque tem prazos de até 60 meses para esta modalidade de financiamento pré-fixado – o Finame permite prazos de 60 meses, mas a taxa sofre variação da TJLP; e terceiro porque é a primeira vez que o

BNDES abre a possibilidade de financiamento de usados”.

“O programa é inédito. É a primeira vez que é lançado um plano de governo para financiar veículos usados com até sete anos de vida”, ressalta o presidente da Volvo Serviços Financeiros. “Isso não quer dizer que quem possui um caminhão de 20 anos de idade vá partir para um novo, mas, com o Modercarga, ele poderá passar para um usado com menos idade”, complementa. O programa tem grande abrangência por financiar empresas com faturamento anual de até R\$ 60 milhões, o que, segundo avaliação da Volvo, constitui o perfil de 90 a 95% das empresas brasileiras.

O Modercarga financia equipamentos com garantia de procedência, adquiridos em fabricantes, distribuidoras ou concessionárias autorizadas, que são responsáveis pela revisão garantida durante pelo menos 90 dias. Além de atingir micros, pequenas e médias empresas do setor de transporte rodoviário, o programa é extensivo para pessoas físicas do segmento de transporte au-

tônomo de cargas e também ao empresário individual do setor, desde que inscrito no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ e no Registro Público de Empresas Mercantis.

A taxa de juros é de 17% ao ano e o financiamento é de até 70% do valor do veículo. Os planos podem ser de até 60 meses para caminhões, caminhões-tratores, cavalos-mecânicos, reboques, semi-reboques, chassis e carrocerias novos. E de até 36 meses para caminhões e caminhões-tratores usados. A amortização é mensal e sucessiva calculada pelo Sistema Price. Durante o período de carência os juros serão capitalizados. Na fase de amortização os juros serão pagos juntamente com o principal. A garantia é o bem financiado, que não pode ser vendido até que o contrato seja liquidado.

Como instituição financeira especializada em transporte, a Volvo Serviços Financeiros já oferece alternativas de aquisição através de Consórcio, CDC, Leasing e Finame. Com o Modercarga, a instituição amplia seu leque de ofertas, o que deverá contribuir para o aumento estimado de 10% nas vendas de caminhões Volvo novos, segundo Simon Davies.

Volvo é a primeira a entregar um pesado pelo Modercarga

Airto Bertolin, de Colombo (PR), foi o primeiro a comprar um caminhão Volvo pelo Modercarga



Novos caminhos na Bolívia

Caminhões Volvo FM da Queiroz Galvão vão ajudar a construir estradas na Bolívia.

Para construir uma rodovia de 430 quilômetros ligando as cidades de Potosí e Tarija, na região Sul do país, a Bolívia escolheu a construtora Queiroz Galvão. E para garantir um sistema de transporte eficaz durante toda a obra, a Queiroz Galvão escolheu os caminhões Volvo. Os veículos, dos modelos FM12 6x4 420, trabalharão principalmente no transporte e movimentação de materiais.

“Optamos pelos Volvo especialmente por causa de sua boa performance em altas altitudes, custo e assistência técnica adequada”, afirma Gervásio Edson Magno, superintendente de equipamentos da construtora Queiroz Galvão. A empresa já tem experiência com caminhões da marca em operações na América do Sul, o que “contou bastante na escolha” segundo Magno, “pois os Volvo que havíamos comprado anteriormente apresentaram maior disponi-

bilidade, bom desempenho e se comportaram muito bem em diferentes altitudes”.

FM 6x4: potência e velocidade

A configuração dos caminhões, versão 6x4 com 420 cv de potência, é adequada às severas condições de operação que vão enfrentar. “O motor de 420 cv consegue equilibrar a potência, mais exigida naquele ambiente de ar rarefeito, e dar maior velocidade média na operação. A configuração de 6x4 eixos aumenta a área de contato e tração num terreno sem pavimento, com pendentes fortes e pouca aderência”, explica Antenor Frasson, da Engenharia de Vendas da Volvo do Brasil.

Dos 89 veículos adquiridos, 85 serão implementados com uma carrocera basculante de 14 m³. Três são cavalos mecânicos com semi-re-

boques para transporte de equipamentos e o último será equipado com um guindaste. “Estamos contentes de ter, mais uma vez, associado a disponibilidade e a tecnologia dos veículos Volvo a uma empresa do porte e da competência técnica da Queiroz Galvão”, observa Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil.

Com aproximadamente 15 mil funcionários, a Queiroz Galvão atua em todos os segmentos da construção pesada e está presente em toda a América Latina em projetos de rodovias, ferrovias, obras de saneamento e recursos hídricos, metrô, hidrelétricas e aeroportos. Com 51 anos de mercado, é um dos maiores grupos empresariais do país. Além de construção, atua em diversos setores, como empreendimentos imobiliários, limpeza urbana, petróleo e gás, siderurgia, finanças e alimentos. ■

Os caminhões FM12 foram considerados os mais apropriados para a tarefa



De volta à BOLÉIA

Tecnologia atrai empresários de volta ao volante dos caminhões.



“Os caminhões são formidáveis. Os diferenciais de direção, torque e sistemas de freios, por exemplo, nem se comparam com os caminhões de antigamente”

Moacir Silveira da Silva, da TSG

A tecnologia avançada dos caminhões está fazendo com que grandes empresários do setor de transporte voltem no tempo e experimentem as novas vantagens que os veículos de hoje proporcionam. Conforto, segurança, melhor visibilidade e recursos tecnológicos são alguns dos potenciais apontados.

No Rio Grande do Sul, o diretor da TSG – Transporte Silveira Gomes Ltda., Moacir Silveira da Silva, é um desses personagens que voltam ao início de sua história e experimentam os volantes atuais para conferir de perto o que os caminhões mais modernos têm, comparando com os modelos mais antigos. De duas a três vezes ao ano, Silva viaja a Curitiba para levar

novos veículos adquiridos na Volvo para Porto Alegre, onde fica a sede da empresa. “Os caminhões são formidáveis. Os diferenciais de direção, torque e sistemas de freios, por exemplo, nem se comparam com os caminhões de antigamente”, analisa.

Como outros diferenciais, Silva cita ainda a estabilidade, a opção do piloto automático e o desenvolvimento do caminhão, que ganhou mais força na arrancada. “Com todas essas ferramentas à disposição dá vontade de voltar a viajar”, diz o diretor da TSG, que trabalhou na boléia do caminhão durante 25 anos.

Como modelos de ponta já experimentados por ele estão o FH420 e o FH 380. “A tecnologia encontrada

nos caminhões garante maior negociação com os clientes, já que a credibilidade do transporte conta pontos na hora de fechar um negócio”, avalia. Segundo Silva, o desgaste físico do motorista também é menor. “Como motorista chegava a rodar 900 km diariamente. No final do dia, o cansaço era visível. A vida ficava ainda mais estressada”, diz. “Hoje, nas viagens que faço, verifico que o desgaste é bem menor”.

Para ele, hoje, além da tecnologia, os motoristas contam com programas de treinamento que garantem a utilização do veículo de forma mais positiva. “Conhecendo o caminhão é possível saber qual seu verdadeiro potencial. E assim utilizar a tecnologia em benefício do homem”, afirma.

Realidade

Outro exemplo de paixão pela boléia é o diretor da Ouro Verde Transporte e Locação, de Curitiba, Celso Frare. Recentemente ele fez uma viagem de Curitiba a Arapoti, interior do Paraná, em um caminhão Volvo automático, o FH 12, adquirido pela empresa que dirige. O empresário conta que já havia dirigido um caminhão automático na Suécia, mas que seu sonho era dirigir um modelo com alta tecnologia aqui no Brasil. “Foi uma viagem maravilhosa. Eu tinha uma curiosidade imensa de conhecer na prática o que os motoristas e outros amigos empresários contavam a respeito desses veículos”, confessa.

Elsen Petrosso





A viagem durou quatro horas e meia. Frare conta que fazer um comparativo entre os caminhões de hoje com os de 38 anos atrás, quando ele começou sua vida profissional como motorista, é impossível. “Não existe comparação. A diferença é muito grande e notada na direção, estabilidade e sistemas de freios”, exemplifica.

Na avaliação de Celso Frare, o setor dos caminhões passou por um grande avanço nos últimos cinco anos, resultado da concorrência entre as marcas. A sofisticação dos carros e o atrativo da alta tecnologia embarcada são alguns dos diferenci-

ais apontados pelo empresário. “A tecnologia empregada pela Volvo e o relacionamento pós-venda com os clientes, por meio do programa de manutenção, fazem a diferença”, diz. “Na viagem pude confirmar o porquê dos empresários do setor estarem satisfeitos com o modelo automático”, avalia.

A volta aos velhos tempos não ficará apenas na primeira experiência. O empresário pretende retornar à boléia em uma viagem para a Argentina nos próximos meses. “Meu sonho é fazer um roteiro Brasil, Buenos Aires e Córdoba, a bordo de um caminhão Volvo”, conta. ■



“Foi uma viagem maravilhosa. Eu tinha uma curiosidade imensa de conhecer na prática o que os motoristas e outros amigos empresários contavam a respeito desses veículos”

Celso Frare,
da Ouro Verde

A cidade das FLORES

Imagine um jardim enorme. Ruas, praças e até as casas enfeitadas de flores muito coloridas. Por onde quer que você olhe, lá estão margaridas, tulipas, orquídeas, rosas, violetas, cravos, gerânios... um festival de aromas, forma e beleza.

Assim é Holambra. Um pedacinho da Holanda no interior de São Paulo, próximo a Campinas e a 120 km da capital. A cidade tem apenas 65 quilômetros quadrados, conta com pouco mais de 10 mil habitantes, mas é a maior produtora de flores da América Latina. "Temos aqui o m² mais produtivo do país", explica o presidente da Cooperativa Agropecuária Holambra, Leo Rietjens. Sim, metro quadrado, porque em Holambra não se fala em hectares, mas em m² de estufas. E há pequenos, médios e grandes cultivadores. As estufas variam de 10 mil m², entre os pequenos produtores, chegando aos 100 mil m², em grandes estufas.

Os primeiros imigrantes chegaram à região deixando para trás os tempos difíceis da Segunda Guerra Mundial. Na bagagem, além da vontade de construir uma nova história, os holandeses trouxeram para o país um conceito diferenciado de desenvolvimento econômico: a cooperativa. Assim, de modo cooperado os pioneiros da região resolviam desde a compra de produtos para a roça e a aquisição de bens pessoais, como a construção de uma escola e de uma igreja para manter as tradições originais de seu povo. A região primeiro tentou o gado leiteiro, seguido do cultivo de batatas, ambas atividades tradicionais na Holanda. Mas foram as flores que deram força econômica à comunidade.

Beleza e eficiência

Hoje Holambra produz mais de 3.000 tipos de flores e é responsável por atender a cerca de 35% do mercado nacional de flores e plantas. O comércio é realizado pelo Veiling Holambra, onde os negócios são realizados de maneira bastante interessante: um leilão ao in-



verso. Os compradores ficam numa grande arena, observando o desfile das flores e plantas que são apresentadas em lotes. Tudo é eletronicamente acompanhado. O "leiloeiro" apresenta o lote pelo maior preço e a medida em que o lote vai desfilando, o preço vai caindo. O segredo está em adquirir o melhor lote, pelo menor preço. Os leilões são realizados todos os dias e o local oferece aos clientes cerca de 1.000 variedades de produtos, em diversos padrões de apresentação. Além de atender o mercado la-

tino-americano, as plantas e flores produzidas na região já são exportadas para os principais mercados da Europa e dos Estados Unidos.

A delicadeza de um bruto

A delicada carga chega, duas vezes por semana, a bordo de um moderno caminhão FH12, equipado com baú dividido em dois compartimentos com diferentes temperaturas: um deles é refrigerado, para manter plantas de corte,



como rosas, crisântemos e gérbas, à temperatura média de 6 a 10 graus e o outro é isotérmico, mantendo temperatura amena para os vasos e folhagens. São mais de 110 m³ de plantas e flores transportadas a cada viagem, num total aproximado de 200 itens.

Há mais de 10 anos no mercado, a Planta Floricultura, sediada em Pato Branco (PR), atende semanalmente cerca de 300 floriculturas e decoradores do sudoeste do Paraná e oeste e centro-oeste catarinense. Entre Holambra e Pato

Branco, são mais de 14 horas de viagem. A carga é preciosa, pois o produto é extremamente perecível. O FH 12 foi especialmente desenvolvido para atender às necessidades desse transporte. "Precisávamos de um veículo pesado, para transportar o maior volume de carga, com potência, para atender aos prazos logísticos de nosso negócio, e com suspensão a ar, para diminuir o impacto durante o transporte. Estamos muito satisfeitos com o resultado", explica Valdir Perusso, proprietário da floricultura. ■

Para ver e viver
Holambra

Melhor época

Visitar Holambra é um bom passeio durante o ano inteiro, mas é na primavera que a cidade entra em ebulição. Nos meses de agosto e setembro, a região é invadida por milhares de turistas, com a realização da Expoflora – a maior feira de flores e plantas da América Latina. Há shows de danças folclóricas holandesas, jardins temáticos, comidas típicas, minissítio... e até mesmo chuva de pétalas de rosas. Em 2003 o evento atraiu para a região cerca de 250 mil pessoas.

Um pouco de história

No Museu Histórico e Cultural de Holambra é possível conhecer um pouco da história da região. O museu conta tudo sobre a imigração e colonização holandesa e tem um acervo de duas mil fotos. Lá é possível encontrar réplicas das casas de pau-a-pique e alvenaria com a mobília da época e também os objetos, maquinarias e tratores utilizados pelos imigrantes.

Para se deliciar

A cozinha holandesa é bastante variada e vai de salsichões de todas as cores a paellas... isso sem falar da influência indonésia.

O parque da cidade

O Parque Lindenhof é uma das principais atrações para as crianças. Tem um minissítio repleto de animais de fazenda, borboletário, jardim tropical, estufas e lojinhas onde há aqueles tamanquinhos decorativos, compra básica em Holambra.

Nome

Para não ficar dúvida: a palavra Holambra surgiu da união das primeiras letras de Holanda, América e Brasil.



Transporte marítimo para PLATAFORMAS

Barcos que prestam serviço às plataformas da bacia de Campos utilizam motores Volvo Penta.

A exploração e comercialização de petróleo alavanca diversas atividades econômicas: são centenas de serviços e produtos que fazem parte do complexo sistema de exploração nas plataformas da Petrobrás em todo o Brasil.

A Volvo Penta, empresa do Grupo Volvo responsável pelo projeto, produção e comercialização de motores marítimos e industriais, tem visto aumentar sua participação no mercado com a oferta de motores utilizados em diferentes atividades de suporte à produção petrolífera.

Segundo Eli Werneck, superintendente da Volvo Penta, a procura é maior por motores de grande capacidade para utilização nos barcos de apoio às plataformas de petróleo. “Os clientes têm se mostrado extremamente satisfeitos com a potência dos motores Volvo Penta”, diz.

São diversos motores utilizados em diferentes situações. Nos barcos Supplys, que demandam motores acima de 2.000 cv, a Volvo Penta fornece motores auxiliares para as bombas de incêndio, grupos auxiliares e grupos auxiliares de emergência. Nos modelos AHRS, barcos



DE PETRÓLEO

que utilizam potência de até 2.000 cv, os motores principais são Volvo, que também fornece unidades propulsoras auxiliares para equipamentos.

Para os barcos LH 1800 e LH 1200 são utilizados os motores Volvo D 49, de 1200 cavalos, e D 49 - MT (foto), de 1400 cavalos, para propulsão. Segundo Werneck, a procura pelos motores Volvo resulta de sua resistência e durabilidade. "Os barcos utilizados no serviço foram, e muito, seus motores. Daí a confiança nos motores Volvo Penta, pois muitos deles param por apenas 12 horas após trabalhar durante 35 dias corridos",



afirma. Outras vantagens da marca são o baixo consumo de combustível dos motores e a eficiente assistência técnica dos concessionários. Esses barcos chegam a trabalhar de 4 a 5 mil horas por ano. "Os motores Volvo têm mostrado economia de 5 a 8% no combustível, sem falar que contam com uma equipe que presta assistência técnica de forma ágil e eficiente", afirma Werneck.

Para o superintendente da Volvo Penta, o mercado de motores nesse setor tende a crescer nos próximos anos. "A expectativa da Volvo Penta é alcançar 20 a 27% do mercado até o final de 2004. Em outubro, a empresa participará da Rio Oil & Gas, evento do setor petrolífero realizado a cada dois anos na capital carioca.

Meio ambiente

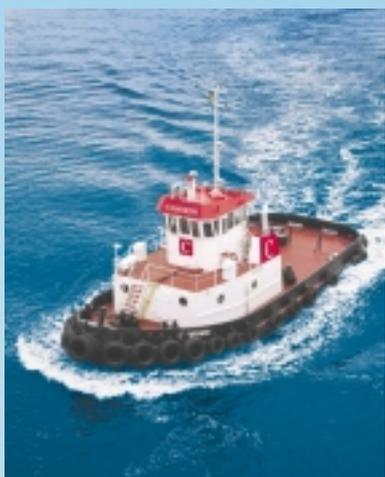
Os motores Volvo também cumprem uma função de proteção ao meio ambiente. De acordo com Werneck, os motores pequenos, de 130 a 230 cavalos, são utilizados em ações de proteção ambiental, em lanchas que trabalham no combate de vazamento de petróleo que podem ocorrer durante a transferência de óleo de um navio para outro. "Nesse caso são lançadas bóias que delimitam o espaço atingido, para o trabalho de absorção e bombeamento do óleo derramado", conta. ■

Motores Penta garantem energia para transmissão das Olimpíadas

Durante as Olimpíadas de Atenas, um total de 32 motores Volvo Penta garantiram o suprimento de energia para as grandes redes de televisão, equipando dois tipos de geradores de energia, para 1x400 kVa e 2x300 kVa, respectivamente.

Os grupos geradores fabricados pela holandesa Inter-tech são instalados em containers

com isolamento acústico, uma solicitação das redes de televisão para assegurar a qualidade das transmissões ao vivo e geração de matérias editadas e gravadas. Os motores utilizados são os TAD1240GE EDC III de 12 litros, seis cilindros em linha, turbo e intercooler.



Rebocadores e outros tipos de barcos são usados para dar suporte às plataformas

Volvo VM na rota da moda

Empresa paulista usa flexibilidade do VM 23 Romeu e Julieta para transporte de vestuário.

Não é a famosa peça de Shakespeare, mas também é uma história de união, só que, neste caso, com final feliz. A flexibilidade dos modelos Volvo VM 23 vem contribuindo para agilizar entregas e garantir bons negócios para as empresas que optaram pelo modelo. A tecnologia do veículo permite o engate do caminhão, chamado de Romeu, a um segundo equipamento conhecido como Julieta. Uma empresa que comemora o desempenho do VM 23 é a Sete Estradas Logística, de São Bernardo do

Campo, na região do ABC paulista.

A empresa, especializada em serviços de transporte e logística têxtil, adquiriu dois modelos VM no lançamento, em 2003, e em abril deste ano tratou de comprar mais seis unidades. Agora, já são nove Volvo na frota de 120 veículos. "Optamos pela maior capacidade do baú, visual moderno e preço competitivo", afirma Ricardo Conte, diretor Comercial da Sete Estradas, que tem 150 funcionários e 200 prestadores de serviço.

Os caminhões da Sete Estradas ro-

dam cerca de 150 mil km por ano, levando cargas fechadas e fracionadas, que partem de oito estados do país. Com bases de apoio em Natal (RN) e na cidade do Rio de Janeiro, a empresa atende indústrias de confecção e alimentos, shopping centers, grandes lojas de departamentos, centrais de distribuição e hipermercados, principalmente em São Paulo, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Um dos principais clientes é a rede de lojas Renner.

O ponto forte da empresa é o chamado *fashion logistic*, que une toda a cadeia têxtil. "Estamos trabalhando para este processo, que integra fabricantes de fios, tecidos, insumos, confecções, aos centros de distribuição e lojas", afirma Ricardo Conte. Um trabalho que exige agilidade e facilidade de adaptação a qualquer situação.

Um de seus caminhões Volvo VM começa a viagem com destino a Brasília recebendo a carga em Porto Alegre (RS) na configuração Romeu e Julieta. Após 20 horas de estrada, a composição chega a São Paulo, onde o reboque (ou "Julieta") é desengatado e o caminhão segue sua viagem até a capital federal na configuração baú convencional. O reboque que fica é engatado a outro caminhão que faz as entregas na Grande São Paulo.

O VM facilita toda a operação, pois possibilita o engate do caminhão com o segundo equipamento. A capacidade é de 12 toneladas em cada equipamento e as cargas podem ocupar um espaço de até 110 m³ no conjunto. "Para transportar roupas, usamos caminhões cabideiros, modificados internamente com varões. As peças viajam etiquetadas e separadas por lojas, prontas para venda", afirma Conte. ■

Volvo VM
Romeu e Julieta
da Sete
Estradas:
"Julieta" fica em
São Paulo e
"Romeu" vai a
Brasília



lto Cornelsen

Combustíveis vão de semipesados

Masut, de Goiás, abastece o Brasil com Volvo.

A facilidade nas operações de distribuição urbana e regional e as condições de conforto para o condutor conquistaram as atenções do Grupo Masut, de Anápolis (GO) para o Volvo VM. A linha de semipesados da Volvo veio atender uma antiga reivindicação da Masut, que atua no transporte de combustíveis.

A Masut adquiriu sete caminhões VM, que se juntaram aos 80 da frota da empresa, entre pesados (todos Volvo) e semipesados. “O desempenho tem surpreendido muito em todos os sentidos, principalmente no consumo de diesel. A manutenção não dá nenhum problema, fora as trocas de óleo regulares”, avalia Sulaimen Bittar, diretor-presidente do Grupo Masut.

Os VM deram à empresa a possibilidade de transportar mais produtos. “Agora conseguimos carregar um tanque de 16 mil litros



Volvo VM ajuda a otimizar a produtividade

com quatro compartimentos, ou seja, mil litros a mais. O chassi do Volvo VM não precisou ser alongado e, por sua estrutura mais “enxuta”, facilitou a colocação da bomba de transferência de combustíveis que equipa nossos caminhões”.

Bittar faz questão de destacar a segurança dos caminhões. “A Volvo é indiscutivelmente a que mais investe. O VM mudou a concepção dos veículos semipesados, resgatando todo conforto que o motorista necessita para dirigir sem desgaste físico, o que aumenta a segurança do transporte”.

O conforto do VM ajuda a otimizar a produtividade do condutor. O exclusivo ambiente de dirigir dá uma per-

feita visão de todos os instrumentos e uma grande visibilidade geral. O caminhão vem com bancos e direção ajustáveis e controles ergonomicamente posicionados.

O Grupo Masut é composto por três empresas: CDC Companhia Distribuidora de Combustíveis Ltda., Transmasut Transportes Ltda. e TRR Masut Transportador Revendedor Retalhista. Com matriz em Anápolis, a empresa tem filiais em Paulínea (SP), Uberlândia (MG), Brasília (DF), Conrentina (BA), Rondonópolis (MT) e mais quatro unidades em Goiás.

Os clientes são distribuidoras de combustíveis de todo o Brasil, usinas de álcool e grandes consumidores. “Nosso negócio começou com a comercialização de combustível. Com a concorrência das grandes distribuidoras, começamos a prestar serviços de transporte para elas”, lembra Bittar.

A Masut atua em quase todo o Brasil, com transporte de álcool para cidades do Centro-oeste, Sudeste, Norte e Nordeste; diesel e gasolina para o Sudeste, Centro-oeste e Distrito Federal. ■



MAIS RESULTADOS

Treinamento da Volvo permite que o motorista tire o máximo do veículo com o menor custo: consumo de combustível pode cair até 15%.

Redução dos custos operacionais, aumento da produtividade e da rentabilidade, maximização das receitas e mais segurança. Esses são resultados reais que as transportadoras que trabalham com veículos Volvo obtêm quando treinam seus motoristas com base nos diagnósticos fornecidos pelo Trip Manager, o *software* de gestão da marca.

Um dos tópicos mais importantes do treinamento é a condução econômica. Hoje, os gastos das transportadoras com combustível podem chegar a 42% das despesas. O motorista treinado contribui para reduzir esse custo e a economia, depois do curso, pode variar até 15%, dependendo do modelo de veículo, carga e do trajeto (plano, serra, zona urbana).

Isso significa que um motorista que passa por um Centro de Treinamento Volvo pode fazer, em média, uma economia anual com combustível de 30 mil reais. Ou seja, para uma empresa com oito caminhões, trabalhar com motoristas sem treinamento pode significar prejuízo de pelo menos um caminhão zero km por ano.

O curso de aperfeiçoamento da Volvo prepara o motorista para que ele tire o máximo dos veículos, utilizando adequadamente todos os recursos que eles oferecem. O motorista aprende inclusive a minimizar o desgaste da máquina e dele próprio.

Centro de Treinamento

Os cursos de aperfeiçoamento são oferecidos em Centros de Treinamento nas concessionárias Volvo, em todo o Brasil. Os instrutores são treinados e homologados pela própria Volvo, garantindo a credibilidade e eficiência dos cursos.

O treinamento dura de três a cinco dias e tem três objetivos básicos:



economia de combustível, dirigibilidade e conhecimento do produto.

O resultado é que, após o curso e com motoristas treinados, o empresa terá menor desgaste dos componentes mecânicos, redução dos custos de manutenção, economia de pneus e combustível, mais segurança no trânsito e conservação do valor do veículo. Ou seja, redução dos custos operacionais.

Curso é personalizado

As turmas dos cursos nos Centros

de Treinamento Volvo têm no máximo dez alunos e o atendimento é personalizado. No primeiro dia de curso, o motorista faz um percurso de cerca de 40 quilômetros, acompanhado pelo instrutor. Quando chega na concessionária, são extraídos todos os dados do computador de bordo através do Trip Manager, o que possibilita analisar e corrigir falhas específicas de cada motorista.

O condutor aprende todos os detalhes técnicos do caminhão, desde a parte mecânica ao funcionamento do painel e do computador de bordo.

Todas as vantagens

Os resultados do curso, dicas para economizar diesel e mais sobre o Trip Manager

ANTES E DEPOIS

A economia, em todos os pontos abordados no curso de aperfeiçoamento é significativa. Confira os resultados obtidos com um grupo de dez profissionais depois de cinco dias de curso no Centro de Treinamento da Volvo.

- 9% de economia na média de combustível
- 10% de economia no percurso
- 5% de economia no tempo
- 37% de redução em trocas de marcha
- 61% de redução no acionamento dos freios

O caminhão utilizado foi o FH 4x2, caixa de 6 velocidades relação 3,44:1, motor 420, carreta três eixos e carga com peso de balança, num percurso de 40 km em serra, plano e zona urbana. Os dados foram extraídos pelo Trip Manager no primeiro e no último dia do curso.

A FERRAMENTA

Saiba mais sobre o TRIP MANAGER

O Trip Manager é uma solução desenvolvida pela Volvo que integra o computador de bordo a um computador central na empresa, fornecendo uma série de informações que mostram em detalhes o desempenho de cada caminhão e de cada motorista. Isso permite ao transportador gerenciar a frota com mais eficiência e rapidez.

As informações – em quadros, tabelas e gráficos – possibilitam identificar em que ponto específico cada motorista poderá ser treinado para melhorar seu desempenho e aumentar a produtividade e a rentabilidade da frota.

O kit do Trip Manager é composto de um cd-rom com o "software", um módulo de comunicação, que faz a conversão de sinal, uma extensão para conexão do caminhão ao computador e um manual de instruções.

Informações Fornecidas pelo Trip Manager

- Quilômetros rodados.
- Horas gastas por viagem.
- Litros de combustível consumidos.
- Velocidade média.
- Consumo por quilômetro rodado.
- Consumo por hora, no caso da tomada de força e marcha lenta (litros/hora).
- Tempo conduzindo em estrada.
- Tempo em marcha lenta.
- Tempo com tomada de força ligada.
- Tempo e distância acima da velocidade máxima estabelecida. (definida pelo proprietário).
- Tempo e distância de utilização do piloto automático.
- Tempo e distância em última marcha.
- Tempo e distância na faixa econômica.
- Tempo e distância em rotação acima da estabelecida (definida pelo proprietário).



Ele recebe, ainda, orientações sobre como aumentar a velocidade média com segurança e também como reduzir a contaminação do meio ambiente – acelerar menos para emitir menos gases na atmosfera – o que aumenta a segurança no trânsito e contribui para a qualidade de vida.

Além disso, aprende a reduzir o desgaste físico por horas trabalhadas, o que garante a disponibilidade do motorista e, conseqüentemente, a produtividade. ■

Instrutores do curso da Volvo durante treinamento: conhecimento que gera maior eficiência na condução do veículo e aumenta a rentabilidade



Suzan Service: logística de importação e exportação com frota 90% Volvo adquirida no consórcio

Consórcio Volvo SF

Caio Matos

Fazendo a frota com CONSÓRCIO

Empresas adotam o Consórcio Volvo como ferramenta para renovar a frota: custo e flexibilidade são os principais atrativos.

Em um mercado competitivo como o de transporte de cargas, estar com a frota atualizada e dispor de modernas tecnologias são ferramentas fundamentais para conquistar e manter mercado. O consórcio é uma das maneiras mais simples, econômicas e seguras para ampliar e renovar a frota. Permite que o frotista invista de forma planejada para ser sempre competitivo.

Diversas empresas usam o Consórcio Volvo quase como único meio

de renovação e modernização da frota. É o caso da Suzan Service Transportes, de São Paulo. "As taxas do consórcio são mais em conta, além da vantagem de podermos programar a renovação da frota a longo prazo", afirma Mauro Shiguemi Yoshita, diretor da empresa. A Suzan Service, que atua no setor de transporte aduaneiro de carga internacional de importação e exportação, conta com 41 caminhões Volvo – sete FH 12, 29 NH 12 e cinco VM 23 – 85% adquiridos através do consórcio.

O diretor conta que até três anos atrás só comprava caminhões à vista para evitar as taxas de juros, mas passou a comprá-los pelo sistema de cotas após conferir as vantagens do Consórcio Volvo, destacando entre elas a flexibilidade. "Se há necessidade de ampliar a frota em curto prazo, damos o lance, retiramos o caminhão e continuamos a pagar parcelas que cabem dentro do cronograma financeiro da empresa. E, quando precisamos renovar um veículo, damos o ca-

minhão usado como lance e mantemos a frota atualizada, com as mais modernas tecnologias oferecidas pelo mercado para atender nossos clientes”, explica.

A Suzan Service Transportes já teve 35 cotas do consórcio contempladas e possui outras 33 a contemplar. “Além de todos esses benefícios, pesa também a qualidade dos veículos, a segurança da marca Volvo. Os caminhões são ótimos e oferecem a disponibilidade que necessitamos, com a certeza que não vão nos deixar na mão. É uma parceria que pretendemos manter por muito tempo”, conclui.

Trocando financiamento pelo Consórcio Volvo

Confiabilidade, qualidade e segurança no investimento levaram Pedro Percegon Filho, diretor-presidente da RPM Transportes e da Dominus Transportes, com sede em Curitiba, a trocar a forma de aquisição de veículos. Percegon deixou o financiamento e adotou o Consórcio Volvo.

“O consórcio é a melhor forma de planejar a ampliação da frota, de programar as necessidades futuras a longo prazo, além de garantir a atualização da frota”, afirma ele, que adquiriu duas cotas para a aquisição de caminhões Volvo VM 23. “Não tem comparação entre os custos do financiamento e do consórcio. Além disso, o consórcio tem a vantagem de que, se necessário, você dá o lance, pega o veículo com uma parte já paga, e continua pagando parcelas menores que a de qualquer financiamento.”

As transportadoras de Percegon, com 40 funcionários e 18 caminhões, atuam no setor de fretamentos para empresas como os Correios, Caixa Econômica Federal, HSBC e Itaipu Binacional. Quando escolheu a Volvo, ele levou em consideração também a segurança da marca. “Para atender essas empresas é necessário ter precisão nos horários de entrega, por isso escolhemos os caminhões Volvo, porque temos certeza de que faremos as entregas no horário previsto, no dia certo, na hora certa”, explica. ■

Cadi Buzato



“Consórcio é a melhor forma de planejar a renovação e ampliação da frota”, segundo Pedro Percegon Filho, da RPM

A certeza da melhor escolha

Parcela mensal é de 0,75% do valor até a contemplação

Com planos adequados à capacidade de investimento de cada transportador, o Consórcio Volvo tem as melhores taxas de administração do mercado para grupos de até 100 meses de duração. Um dos diferenciais mais importantes é que, enquanto não retira o bem, seja por sorteio ou por lance, o transportador paga apenas 0,75% do valor da parcela. Ou seja, os pagamentos são menores até a contemplação. O Consórcio Volvo conta ainda com o exclusivo seguro Pessoa-Chave, uma garantia a mais para o dono da cota.

Criado em 1994, o Consórcio Volvo foi o primeiro para veículos pesados direto de fábrica. Desde a sua fundação foram vendidas mais de 25 mil cotas e foram contemplados mais de 12.000 clientes. “Além de uma maneira simples e segura para aquisição dos produtos da marca, o Consórcio Volvo funciona como uma espécie de seguro para renovação da frota”, explica Simon Davies, presidente da Volvo Serviços Financeiros.

Consórcio Volvo em resumo

- Facilita a renovação programada da frota.
- Planos de até 100 meses.
- Parcelas de 0,75% até a contemplação.
- As melhores taxas de administração do mercado.
- Segurança e qualidade da marca Volvo.
- Mais de 12.000 clientes contemplados.
- Disponível em toda a Rede Volvo.

Novos mercados

Após o sucesso no Brasil, Volvo VM conquista mercados de exportação.

Até 2003, a Volvo fabricava apenas uma linha de caminhões pesados. Mas a partir de outubro daquele ano começou a produzir também os semipesados Volvo VM, nas versões de 17 e 23 toneladas. Desde então, já foram vendidas mais de 1.000 unidades no Brasil e a participação da marca chegou a 7% do segmento de semipesados, no acumulado de 2004.

Mas o sucesso já ultrapassa fronteiras. "Por suas características de produtividade, conforto e segurança, o Volvo VM está tendo uma grande aceitação no Brasil e em mercados externos, como a Argentina, Chile e Peru, entre outros", afirma Reinaldo Serafim, gerente de caminhões semipesados da Volvo do Brasil. Ele se refere às principais características do veículo que têm chamado a atenção dos transportadores: conforto, velocidade média maior com economia de combustível, baixo custo operacional e grande preocupação com a segurança do motorista.

Distribuindo cerveja na República Dominicana

Um dos mais recentes negócios concretizados para os países da América Latina foi a venda de 75 caminhões Volvo VM para o grupo León Jimenes, fabricante de cerveja da República Dominicana. Os novos VM 17 serão utilizados em mais de 200 rotas com pontos de venda das cervejas Presidente e Bohemia, as mais consumidas naquele país.

A León Jimenes adquiriu 75 unidades do Volvo VM 17 toneladas, com potência de 240 cv e uma configuração de eixos 4x2. Os veículos serão entregues a partir de setembro, já implementados com carrocerias tipo sider. "Escolhemos os Volvo porque foi um pacote mais atrativo do ponto de vista de qualidade, preço e outros serviços ofertados", afirma Felipe Tejada, diretor de compras da León Jimenes.

Com 3 mil funcionários e fábrica situada em Santo Domingo, capital do país, a León Jimenes detém 95% do mercado nacional de cervejas. Para distribuir anualmente o equivalente a 3 milhões de barris de bebida, seus mais de 100 caminhões – todos Volvo – rodam perto de 15 milhões de quilômetros.

Atributos exclusivos

No Brasil, a maior parte dos veículos semipesados está sendo dirigida para aplicações de médias e longas distâncias, majoritariamente para operações de carga aberta, baú e frigoríficos. O Volvo VM, nas versões de 17 e 23 toneladas, é o único caminhão brasileiro em sua classe a ter coluna de direção ajustável, banco do motorista com suspensão a ar, sistema de basculamento hidráulico da cabine, com motor nas faixas de 210 cv e 240 cv, e um conjunto de mais de 20 opcionais – como climatizador e caixa de câmbio de 9 marchas. O modelo é também o único em sua categoria a ter como componentes *standard* freios a disco dianteiros e suspensões com molas parabólicas. ■



Muito mais NEGÓCIO

Peças e serviços genuínos Volvo aumentam disponibilidade e rentabilidade dos veículos da marca.

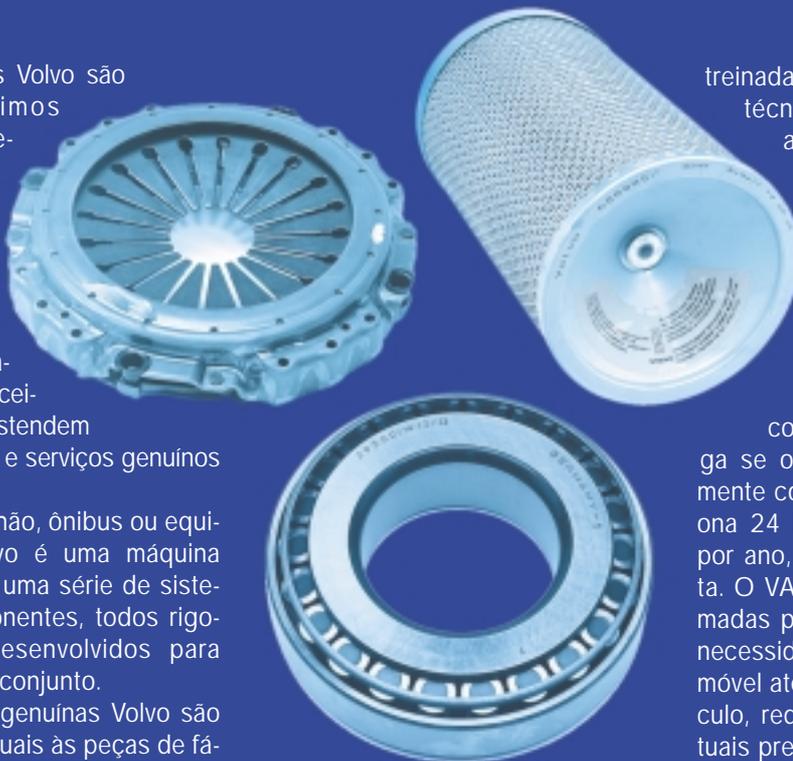
Veículos Volvo são sinônimos de segurança. Segurança de produtividade, de disponibilidade, de desempenho, de rentabilidade. Conceitos que se estendem para as peças e serviços genuínos Volvo.

Um caminhão, ônibus ou equipamento Volvo é uma máquina composta de uma série de sistemas e componentes, todos rigorosamente desenvolvidos para funcionar em conjunto.

As peças genuínas Volvo são exatamente iguais às peças de fábrica que compõem o caminhão. Por isso, são as únicas que funcionam perfeitamente em conjunto com o resto do veículo. E mais, têm durabilidade tão longa quanto à peça de um veículo novo.

Quando necessita de uma peça de reposição ou de um serviço de manutenção, o transportador deve estar atento a essas características. Uma única peça não original pode desajustar todo o sistema e acarretar despesas altas. Resultado: o barato acaba saindo caro, já que a peça não original dura menos e exige mais tempo de manutenção.

Somente nas concessionárias Volvo existe a garantia de compra de uma peça em perfeito estado de funcionamento, de acordo com os rígidos critérios de desenvolvimento, produção e armazenamento da Volvo. E também a segurança de que os serviços são realizados por mão-de-obra



treinada e com procedimentos técnicos exatamente iguais aos da fábrica.

Quem usa peças e serviços genuínos Volvo tem ainda acesso ao Volvo Action Service (VAS), o serviço de emergência da Volvo. Uma parada imprevista pode comprometer toda a entrega se o veículo não for rapidamente consertado. O VAS funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano, para atender o motorista. O VAS resolve 70% das chamadas por telefone. Em caso de necessidade, envia uma oficina móvel até o local onde está o veículo, reduzindo ao mínimo eventuais prejuízos. ■

Campanha dá prêmios a cliente fiel

"Voltando para Casa 2" sorteia imóvel de R\$ 30 mil



Além de toda a garantia e segurança, a compra de peças e serviços genuínos Volvo também dá prêmios com o programa "Voltando para Casa 2".

A cada 750 reais gastos em peças genuínas, serviços e lubrificantes na rede de concessionárias Volvo, o motorista ganha um cupom "raspe e ganhe". São 30 mil prêmios instantâneos, como microsystems, aparelhos de DVD, relógios, bonés e camisetas, entre outros.

E depois disso, o motorista e o dono do caminhão continuam concorrendo a prêmios especiais. Basta preencher e depositar os cupons na urna que está na concessionária. No final da promoção, a Volvo sorteará uma casa de 30 mil reais para o motorista e um crédito de 10 mil reais em peças e serviços genuínos para o proprietário.

Os 15 mil clientes que participaram da primeira etapa do "Voltando para casa" estão recebendo cupons e já estão participando da promoção.

Supremacia VOLVO na Atenas do Prata

A preferência dos transportadores do Uruguai pelos ônibus da marca faz de Montevidéu a “capital dos ônibus Volvo”.

É praticamente impossível chegar a Montevidéu, capital do Uruguai, e não notar a supremacia dos ônibus Volvo no transporte de passageiros da cidade. Não é exagero – parece ser a capital dos ônibus urbanos Volvo. Para todos os lugares onde se olha, lá estão eles circulando. Esse domínio não é mera obra do acaso, mas fruto de um trabalho de longos anos. O primeiro importador da Volvo na região, a Schaich Hnos Ltda., tem mais de 36 anos de atividade e conhece o mercado “como ninguém”, segundo Carlos Schaich, diretor da empresa. A Volvo também mantém em Montevidéu uma estrutura própria para o atendimento de pós-

venda. “A marca Volvo é bastante respeitada na região, fato que levou inclusive a empresa a decidir instalar uma estrutura própria de pós-venda no país”, como salienta Roberto Ruggiero, gerente do serviço de Pós-venda da Gloritel S.A, empresa da Volvo do Brasil.

A história da Volvo na região é mesmo bem antiga. Os primeiros veículos eram importados diretamente da Suécia, até o início dos anos 90. Entre as décadas de 70 e 80, também a Leiland, indústria inglesa de ônibus que foi adquirida pela Volvo, tinha participação ex-



pressiva no transporte urbano de passageiros. A participação da Volvo em Montevideu se consolidou a partir da década de 90, quando a cidade promoveu uma grande renovação em sua frota de ônibus urbanos, substituindo pelo menos a metade dos veículos em operação.

Nessa época, a Volvo iniciou seu domínio nas ruas e avenidas da bela Montevideu: entre 1990 e 1993, foram exportados os primeiros grandes lotes de ônibus urbanos, substituindo pelo menos a metade dos veículos em operação.

A preferência dos empresários locais por veículos com motores entre-eixos, a força da marca, a qualidade dos produtos, os custos compatíveis e a certeza de contar com bons serviços de pós-venda foram determinantes para que a Volvo conquistasse essa supremacia. “Os transportadores locais sempre buscaram veículos robustos, de longa vida útil e com chassis especialmente desenvolvidos para o transporte urbano. E encontraram. Isso nos ônibus Volvo”, explica Schach. Diversos trans-

portadores locais como a Ucot, Coect, Raincoop, EGA, Buquebus e Rutas del Sol/ Cromin possuem frota 100% Volvo. Somando urbanos e rodoviários, hoje circulam por Montevideu mais de 800 ônibus Volvo, responsáveis por cerca de 50% do transporte de 20 milhões de passageiros/mês, percorrendo mais de 8 milhões de quilômetros na capital uruguaia.

Negócios em perspectiva

Como outros países da América Latina, o Uruguai passou por períodos de recessão, desde a última grande renovação da frota na década de 90. Com isso, o índice de circulação dos ônibus caiu significativamente. Agora o cenário econômico é mais favorável, devido à melhoria desencadeada pela boa produção agrícola de grãos e seus derivados, produção de carne e outras indústrias tradicionais da economia local, como a florestal. Agora a perspectiva é de melhorias que se refletirão também no transporte urbano. A Coect, por exemplo, adquiriu recentemente cinco novos ônibus B7R “e a expectativa de novos negócios é compartilhada por todos os uruguaios”, avalia Schach.

Um passeio pela cidade

Estrategicamente localizada no estuário do Rio da



Os ônibus Volvo são usados em linhas urbanas e também no turismo

Prata “contemplando o Atlântico Sul” Montevideu tem pelo menos 12 km de praias de areias brancas, com pequenas enseadas que ficam na memória de quem tem a oportunidade de conhecê-las. Além disso, Montevideu conjuga, como poucas cidades do extremo sul, a elegância e a simplicidade de maneira harmoniosa. A arquitetura moderna convive com o estilo mais clássico num ambiente de calma típico das cidades pequenas, mas com a vantagem de ser um pólo cultural e econômico. Além da calorosa hospitalidade de seu povo, são famosos os bons vinhos da região, que também se orgulha de produzir “o mais saboroso doce de leite do mundo”.

Com aproximadamente 1,5 milhão de habitantes – cerca de metade da população do país – a cidade orgulha-se por manter mais de 2.000 hectares de praças e espaços verdes que se misturam à paisagem de casas e grandes edifícios. Por sua riqueza cultural, em 1996 Montevideu foi declarada a Capital Ibero-americana da Cultura, pela Aladi (Associação Latino-Americana de Integração), graças ao acervo cultural que também já lhe rendeu o título de “Atenas do Prata”. ■



Prêmio Volvo aos vencedores e fórum para discutir álcool e direção

Fórum Volvo: mobilizar a sociedade é o melhor caminho para inibir uso do álcool e evitar acidentes – a maior causa de mortes entre jovens.



Vencedores do XV Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito – 2004

“**Á**lcool e Trânsito: Como atenuar este grave problema brasileiro”. Este foi o tema central do Fórum Volvo de Segurança no Trânsito, realizado em Porto Alegre (RS), em 11 de Agosto, com o objetivo de mobilizar a sociedade para a questão do uso do álcool ao dirigir, considerado a maior causa de fatalidades entre jovens, não só no Brasil como em praticamente todo o mundo.

“Experiências de outros países mostram que através da conscientização das pessoas é possível reverter esse quadro. Essa mobilização leva naturalmente a soluções simples e eficazes, como o hábito de escolher um ‘motorista da vez’ (que não bebe, para dirigir mais tarde) em um grupo de pessoas que sai para se divertir. Ou, simplesmente, trocar o carro por um táxi ou ônibus, após o uso da bebida”, observa Anaelse de Oliveira, coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

O Fórum Volvo também foi palco da cerimônia de entrega de prêmios aos vencedores do XV Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito 2004, que contou com 324 projetos vindos de 17 Estados

brasileiros. O vencedor de cada categoria recebe o Troféu Volvo de Segurança no Trânsito, a importância de R\$ 3 mil e uma viagem à Suécia para conhecer como aquele país trabalha na prevenção de acidentes de trânsito.

Vencedores do Prêmio

Categoria Cidade - Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo (SP). O programa “Segurança no Trânsito de São Bernardo do Campo”, obteve uma redução de 80% dos acidentes com vítimas fatais no município.

Categoria Empresa - Unilever do Brasil, São Paulo (SP), com o programa “Transportando com Segurança”, que conseguiu uma queda de 65% nos acidentes da frota que transporta seus produtos apenas nos primeiros nove meses do programa.

Categoria Escola - Escola Municipal Cecília Meireles, Juiz de Fora (MG). Baseados nas transformações ocorridas na cidade, alunos da Escola Municipal Cecília Meireles realizaram o projeto “Dê preferência à vida. Juiz de Fora construindo um trânsito melhor”, realizando blitz educativas pela cidade, pes-

quisas de opinião, assim como distribuição de folders e outros materiais para conscientização.

Categoria Estudante Universitário - Via Certa Companhia Teatral, Ribeirão Preto (SP), usando peças de teatro como estratégia para conscientizar e criar novos comportamentos no trânsito. Atingiu mais de 100.000 crianças de escolas públicas e particulares e um público inestimável em apresentações nas ruas, transportes coletivos, postos de combustível e terminais.

Categoria Geral - Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, Porto Alegre (RS). Campanha de prevenção de acidentes de trânsito, criou o “Buzoom” - um microônibus para transportar foliões no retorno das festas de carnaval, Festival de Gramado e outros grandes eventos, reduzindo para zero o número de acidentes graves com jovens.

Categoria Imprensa - Série “O Pior Motorista de São Paulo”, realizada pelo repórter Britto Jr. e exibida no SPTV 1ª edição, Rede Globo-SP, durante o período de fevereiro a dezembro de 2003.

Categoria Motorista Profissional - José Franque Ferreira Dantas, Itabuna (BA). Visando diminuir o alto número de acidentes entre os quilômetros 322 e 633 da BR 101, que liga Itabuna a Salvador, elaborou o trabalho “Vida nas Curvas”, que resultou em um plano de ação para reverter o quadro, conseguindo reduzir para 10% o número de acidentes graves.

Menções honrosas - Outros três programas foram reconhecidos com menções honrosas: “O papel da fiscalização eletrônica na melhoria da segurança do trânsito na cidade de Joinville”, de Luís Rogério Pupo Gonçalves; o “Projeto Criança e Segurança” do professor Celso Arruda em co-autoria com o engenheiro Marcus Romaro; e “Genny, o Poeta do Trânsito”, de Genivaldo dos Santos. ■



Caravana na estrada

Está na estrada desde o mês de julho, a Caravana Siga Bem Caminhoneiro. Uma ação que conta com a participação efetiva da Volvo e do Consórcio Volvo em conjunto com a Petrobras Distribuidora. São cinco caminhões Volvo (dois FHs e três VMs) que vão andar de Norte a Sul do Brasil até janeiro de 2005. Uma maratona de 100 dias de eventos.

Os veículos percorrerão cerca de 35 mil quilômetros de estradas passando pelos principais postos Petrobras BR/Rede Siga Bem e concessionários Volvo.

Além de divulgar os produtos Volvo, a Caravana segue carregada de entretenimento, treinamento e programas sociais e ambientais para o público participante. Para participar é preciso responder a perguntas sobre legislação e cidadania e fazer test drives nos veículos Volvo. A estimativa é que 350 mil pessoas sejam envolvidas diretamente pelos eventos, que contarão com mais de 5 mil test drives nos caminhões da marca.

A Caravana reflete os valores essenciais da Volvo: Segurança, Qualidade e preocupação com o Meio Ambiente. Ao longo do período, serão distribuídos prêmios aos 27 motoristas classificados, sendo que os 10 primeiros colocados ganharão prêmios mais valiosos. Quem conquistar o primeiro



lugar será eleito o "Caminhoneiro Siga Bem 2004" e levará para casa um caminhão Volvo VM 23

210. O segundo colocado ganhará um automóvel Fiat Palio e o terceiro uma motocicleta Honda. Do quarto ao décimo lugares serão entregues prêmios em dinheiro e do 11º ao 27º serão distribuídos troféus, medalhas e certificados.

Promoção Siga Bem

Paralelamente à Caravana, está acontecendo também a promoção Siga Bem Caminhoneiro, que começou no dia 23 de julho e vai até 31 de dezembro deste ano. A promoção sorteará três caminhões Volvo 23 210. O primeiro sorteio foi no dia 10 de setembro, na sede da COBRAN-Cia. Brasileira de Marketing Ltda, em São Paulo. O ganhador é o transportador autônomo José Severiano do Norte, da cidade de Carlópolis, no Paraná. Os dois próximos caminhões serão sorteados nos dias 12 de novembro deste ano e 15 de janeiro de 2005. A cada R\$ 750,00 de compra em peças genuínas e serviços na Rede Volvo, o motorista recebe um cupom para concorrer aos caminhões. Já a compra de um novo caminhão Volvo dá direito a 10 cupons. A promoção não é cumulativa. Mais detalhes no site www.caravanasigabem.com.br, nos postos Petrobras e na rede Volvo.



Yuri Zoubaref

VM 1000 entregue em agosto

No dia 13 de agosto, foi entregue o milésimo VM comercializado pela Volvo. A empresa que adquiriu o veículo foi a Suzan Service Transportes, pertencente à Cragex -

Companhia Regional de Armazéns Gerais e Entrepósitos Aduaneiros, um dos maiores operadores logísticos de São Paulo. A entrega foi realizada em Mogi das Cruzes e contou com a presença do presidente da Volvo do Brasil **Tommy Svensson**, do sr. **Mau-**

ro Yoshita, presidente do grupo Cragex (foto) e de jornalistas da imprensa especializada. Reinaldo Serafim, gerente de Vendas Caminhões Semipesados, afirma que "a cada dia mais estamos assimilando as características desse mercado e o resultado das vendas e a satisfação dos clientes mostram que o nosso semipesado veio para ficar". O VM 1000, um Top Luxo, será incorporado a uma frota de 60 caminhões, sendo 90% deles da marca Volvo. A Suzan Service movimentará principalmente mercadorias num raio de 150 quilômetros. Os caminhões fazem a ligação entre o Porto de Santos e os aeroportos de Cumbica (Guarulhos) e de Viracopos (Campinas) e as sedes dos clientes e da Cragex, em Suzano. Somente neste ano, a empresa adquiriu cinco unidades do semipesado Volvo.



Yuri Zoubaref

+ de 1 milhão de km

Joaquim Moreira



Com 35 caminhões Volvo em sua frota, a Transportadora Gobor, de Campo Largo/PR, conta com sete veículos Volvo com mais de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. São quatro FH, ano 98, e três EDC, ano 97. Os veículos, que atuam no transporte de cargas fracionadas e refrigeradas (frutas e verduras), percorrem grandes distâncias tendo em sua rota lugares como Rondônia, Acre e Manaus.

Cliente certificado

A Empresa de Transporte e Logística Paraná Ltda. – Transparaná, de Camaçari (BA), recebeu em junho as certificações ISO 9001 e SASSMAQ – certificação da Abiquim para Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade. A empresa possui em sua frota 37 caminhões pesados Volvo. Fundada em 1987, a Transparaná faz o transporte de vários tipos de carga como químicos, resíduos, plásticos, embalagens, bebidas, algodão, cacau, café, couro, frutas e frutos do mar.



Transparaná

VOLVO

“ EU DIRIJO QUASE 3 MIL QUILOMETROS
POR SEMANA E GARANTO A RENTABILIDADE
DA MINHA TRANSPORTADORA.
EU MEREÇO DIRIGIR UM VOLVO VM. ”

Carlos Sérgio Chemin Filho,
motorista da Costa Teixeira Transportes.



Quem faz da estrada um negócio, precisa de um parceiro de confiança que garanta rentabilidade a cada quilômetro. Por isso, você tem que conhecer a **Linha VM da Volvo**. São caminhões semipesados desenvolvidos para oferecer o melhor custo/benefício nas estradas. Uma união perfeita de potência, segurança e muito conforto. A **Costa Teixeira Transportes**, de Ponta Grossa no Paraná, investiu na qualidade da Linha VM para atender clientes de grande porte. Siga esse exemplo de sucesso. **Tenha um VM trabalhando para a sua empresa. Afinal, ninguém merece mais do que você.**

VM