

ECONOMIA Saiba como reduzir os custos com combustível

CONSTRUÇÃO CIVIL VMs mostram força num segmento que cresce

VERSÁTIL Escavadeira Volvo abre caminho para trem em Maringá



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2008 • ANO XXI • Nº 114

20 anos mais seguros

Programa Volvo de Segurança completa duas décadas





VOLVO

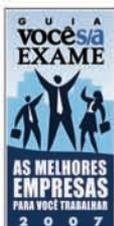
VOLVO. UMA DAS 10 MELHORES EMPRESAS PARA SE TRABALHAR.

Cada pessoa aqui é diferente, mas nosso respeito por elas é igual. Por isso a Volvo é uma das primeiras do ranking Exame - Você S/A, que aponta os melhores ambientes de trabalho no país. Volvo. Paixão, energia e respeito pelas pessoas.

GRUPO VOLVO NO BRASIL

Caminhões • Ônibus • Equipamentos de Construção
Serviços Financeiros • Motores Marítimos e Industriais

www.volvo.com.br





Tempos modernos

O clássico “Tempos Modernos”, de Charles Chaplin, é uma crítica à industrialização e à maneira como o trabalhador, ou o próprio homem, participava dela nos anos 30.

Mais de 70 anos depois do lançamento do filme, em 1936, Chaplin, se ainda estivesse aqui para ver a transformação vertiginosa por que a indústria e, mais do que ela, os negócios passaram, poderia ter outras críticas a fazer. Mas seria inegável, também para ele, o imenso ganho em qualidade de vida que todas essas mudanças trouxeram.

Vivemos hoje melhor. E a indústria colaborou imensamente para isso.

No início de um século ainda inteiro pela frente, a ponta de lança desse novo mundo é sem dúvida a globalização. Nos tempos de Chaplin, ir da Europa à América, só de navio. Uma viagem de pelo menos cinco dias pelo Atlântico. As pessoas se correspondiam muito mais por cartas. Hoje, vai-se de Nova York a Londres em cerca de oito horas. O telefone primeiro, e a internet depois, colocam hoje duas ou mais pessoas em contato, em tempo real, em qualquer lugar do planeta.

A globalização encolheu e acelerou o mundo. E isso é bom. E, na área corporativa, deve valer para todas as

suas frentes. A comunicação, uma das mais importantes delas, principalmente. Uma empresa transnacional como a Volvo já enxergou isso: muito do que acontece hoje nos vários países em que atua interessa a todos. E merece ser compartilhado.

Esta revista que você recebe é parte deste novo tempo. É a primeira edição brasileira de uma publicação de toda a área de caminhões da Volvo no mundo. A mesma cara, a mesma proposta, da China ao Brasil, da Suécia aos Estados Unidos. Mas com o tempero de cada país. Por isso, parte da revista é global, igual para todos os países; e parte é local. E na nova revista da Volvo que você está recebendo, a brasileira fala mais do que de caminhões: fala de todas as áreas em que atuamos: caminhões, ônibus e equipamentos de construção, serviços financeiros, motores para barcos e empresas.

A Eu Rodo é uma leitura importante para quem vive o setor de transportes há 27 anos. Uma história que não acaba aqui. Só muda. Avança.

São os novos tempos modernos. Bem-vindo a eles. E boa leitura

O editor.



ÍNDICE

NÚMERO 1/2008



26 Maiores e melhores

Curitiba e São Paulo investem em ônibus de grande capacidade para melhorar a eficiência do transporte coletivo urbano. Veículos como os articulados Volvo B12M e a versão reformulada do B7R transportam mais passageiros, com menos consumo e emissões.



18 Obras das Olimpíadas de Pequim têm Volvo

Caminhões da marca auxiliam em atividades diversas e estão em vários dos canteiros de obras de Pequim na preparação para as Olimpíadas de 2008. O país compara o conjunto e a grandiosidade das construções ao erguimento da Grande Muralha da China.



EU RODO

Revista editada pela Volvo do Brasil Ltda. ♦ Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600, CIC, Caixa Postal 7981, CEP 81.260-900, Curitiba, Paraná • Telefone 41 3317-8111 (PABX) • Fax 41 3317-8403 • www.volvo.com.br ♦ Gerente de Comunicação Corporativa: Solange Fusco ♦ Editor: Marco Greiffo ♦ Jornalista Responsável: Flávio Arantes (MTB 04715) ♦ Coordenação Editorial: Toda Editora ♦ Revisão: Silmara Vitta ♦ Diagramação e editoração eletrônica: SK Editora Ltda. e Tidningskompaniet ♦ Tratamento de imagem: Paulo Arazão ♦ Impressão: Gráfica e Editora Serzgraf ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filial à Aberje.



38 Pequenas no nome, mas grandes em versatilidade

Volvo lança no Brasil cinco modelos de minicarregadeiras para o mercado de equipamentos de construção. Novo equipamento é produzido na fábrica de Pedernheiras, em São Paulo.

54 FM 10x4 conquista gigantes como a Vale

Novo caminhão da Volvo tem capacidade para 50 toneladas líquidas. Modelo é inédito no Brasil e nasceu de uma demanda da Vale do Rio Doce de produzir um caminhão com essa capacidade. Empresa já adquiriu 104 unidades, que operam em suas minas.



VANDERLEI CORDEIRO

MARATONISTA QUE GOSTA DE CAMINHÕES

“

Desde criança tinha um desejo paralelo ao de ser um atleta: seguir a profissão de meu irmão mais velho e ser caminhoneiro. Recentemente, pude realizá-lo com a compra de dois caminhões modelo FH

da Volvo. Aprendi a dirigir em um caminhão, minha paixão por estes veículos vem de longe. As duas paixões sempre estiveram juntas. Quando trabalhávamos no corte de cana, ia de manhã na caçamba do caminhão e no final da tarde voltava correndo atrás dele.

A atividade que será realizada a partir da aquisição dos caminhões correrá paralela ao esporte. Os veículos fazem parte da frota de 20 caminhões adquirida pela ATAM – Associação dos Transportadores Autônomos de Maringá, da qual faço parte, e farão o transporte de grãos entre os estados da Bahia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Aposto neste setor com a mesma determinação com que me tornei um campeão. Para os investimentos darem certo temos que conhecer o mercado e suar a camisa. O processo da agroindústria no Brasil é crescente e somos um celeiro em matéria de grãos, há muita oportunidade.

Os modelos que comprei são o FH 6x2 Globetrotter, com motor de 400 cavalos, cabine alta e ar-condicionado, ideal para os objetivos da ATAM por permitirem o transporte de cargas pesadas em longas distâncias. A escolha veio após uma apresentação do veículo feita pela Rivesa (concessionário Volvo da região) à ATAM, que pretende adquirir mais modelos iguais a este futuramente.”

**Vanderlei Cordeiro, maratonista brasileiro
bicampeão pan-americano**



Vanderlei Cordeiro em frente a um dos FH que comprou: paixão antiga







Gilberto diz que a opção pelos veículos Volvo é pela tecnologia embarcada e pela economia

GILBERTO PENTAGNA GUIMARÃES: MINERAÇÃO E TRANSPORTE: VOLVO PARA TUDO

“

Estamos há 44 anos atuando no mercado de transportes, mineração e colheita florestal. Temos um relacionamento de longa data com a Volvo.

A Vito Transportes opera nos estados de MG, BA, PA, PI, SP, RJ e ES, no transporte de cargas e insumos, e oferece uma rede completa de serviços em mineração, desde a lavra, a extração e todo o carregamento do minério. Já na colheita florestal mecanizada, faz desde o corte até a entrega.

Transportamos 2 milhões de toneladas por ano e somos uma das maiores empresas do país na movimentação de cargas secas no segmento

de serviços de mineração e colheita florestal. Em relação à mineração, movimentamos 13,5 milhões de toneladas por ano e colhemos cerca de 1,2 milhão de m³ de madeira anualmente.

Temos na frota cerca de 95 caminhões da Volvo e 100 máquinas (escavadeiras, carregadeiras e motoniveladoras). Exceto os tratores de esteira, 99% dos equipamentos de mineração são da marca Volvo. Optamos pela marca Volvo pela tecnologia embarcada nos equipamentos e pela economia. Outro fator é o apoio do distribuidor, a Tracbel, no serviço de pós-venda e manutenção.”

**Gilberto Pentagna Guimarães,
da Vito Transspportes**



CARLOS LACERDA:

NOVOS B9R E B12R PARA LINHAS DA 1001

“

Por transportar um milhão e duzentos mil passageiros por mês, e nos preocupar muito com nossa frota e bem-estar dos passageiros, compramos 21 novos carros

da Volvo, que irão fazer a linha Rio de Janeiro (RJ) – Campos dos Goitacazes (RJ) e São Paulo (SP) – Florianópolis (SC).

Temos 133 linhas que atendem os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Espírito Santo e Minas Gerais. São mais de 82 mil quilômetros rodados por ano com 710

ônibus. Em 2007, renovamos 10% da frota.

Adquirimos da Volvo 14 veículos B9R e 7 B12R que já estão rodando pelo país. É um carro muito bom, fizemos a escolha por um conjunto de qualidades. Já trabalhamos com outras marcas e agora fizemos a opção pela Volvo e estamos satisfeitos.

A idéia era testar um novo produto, com mais tecnologia e mais garantia. Agora temos menos problemas com manutenção e a operação é mais fácil, gerando mais confiabilidade.”

Carlos Lacerda,
gerente da Auto Viação 1001



Carlos Lacerda:
1,2 milhão de
passageiros por
mês e veículos
Volvo para levar
bem-estar aos
passageiros

Simplemente a melhor

Menor consumo de combustível, trocas mais suaves, mais conforto e segurança. Esses são os atributos da I-Shift, a caixa de câmbio inteligente da Volvo.

TEXTO DAVID WILES

FOTOS VOLVO TRUCKS

1 CAIXA

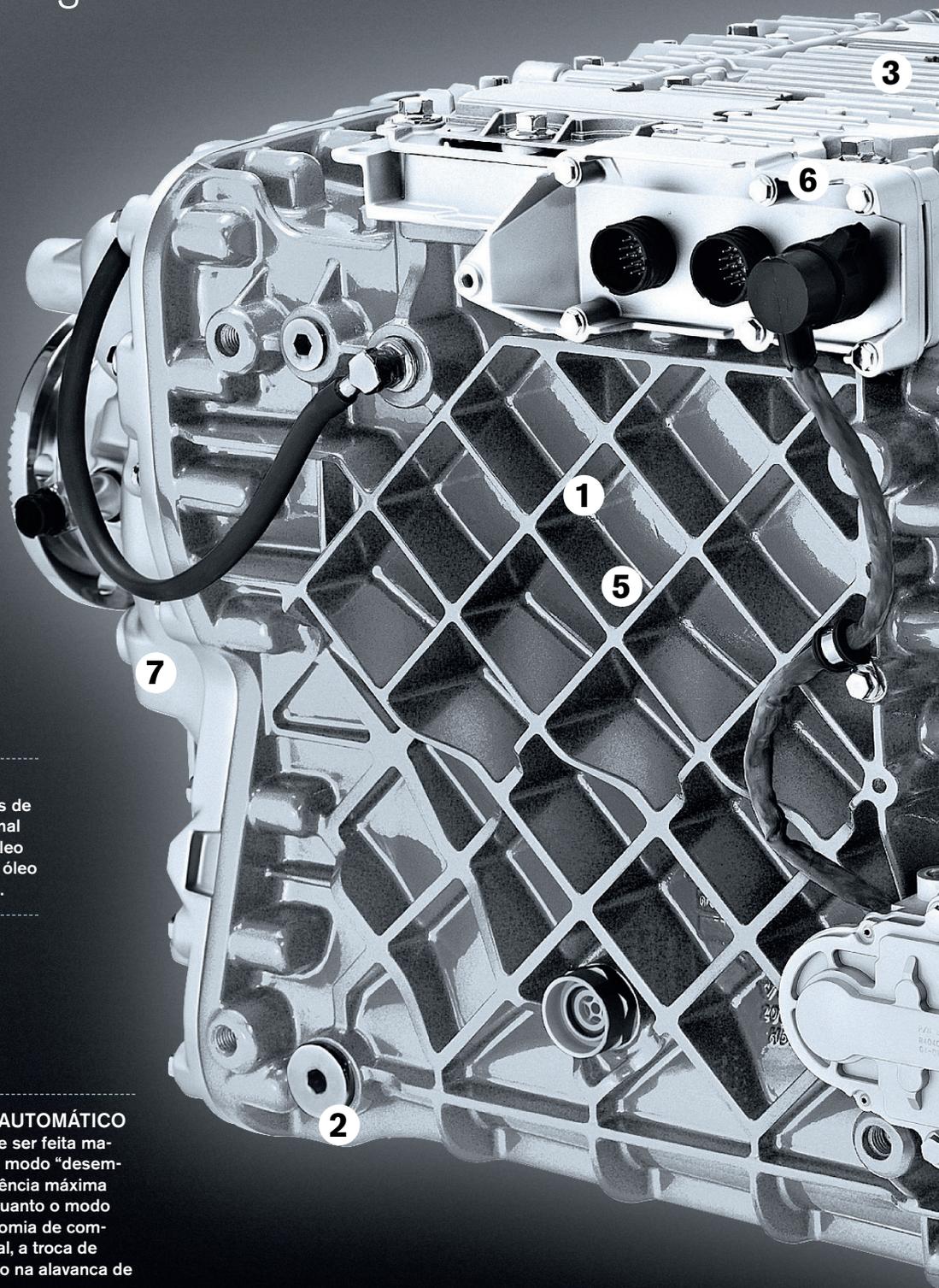
A caixa possui três marchas básicas, um desmultiplicador integrado e ré. O desmultiplicador e o redutor são sincronizados, tendo no total 12 marchas. As trocas são sincronizadas com o auxílio das unidades eletrônicas de controle do motor e da transmissão para o engate da marcha seguinte.

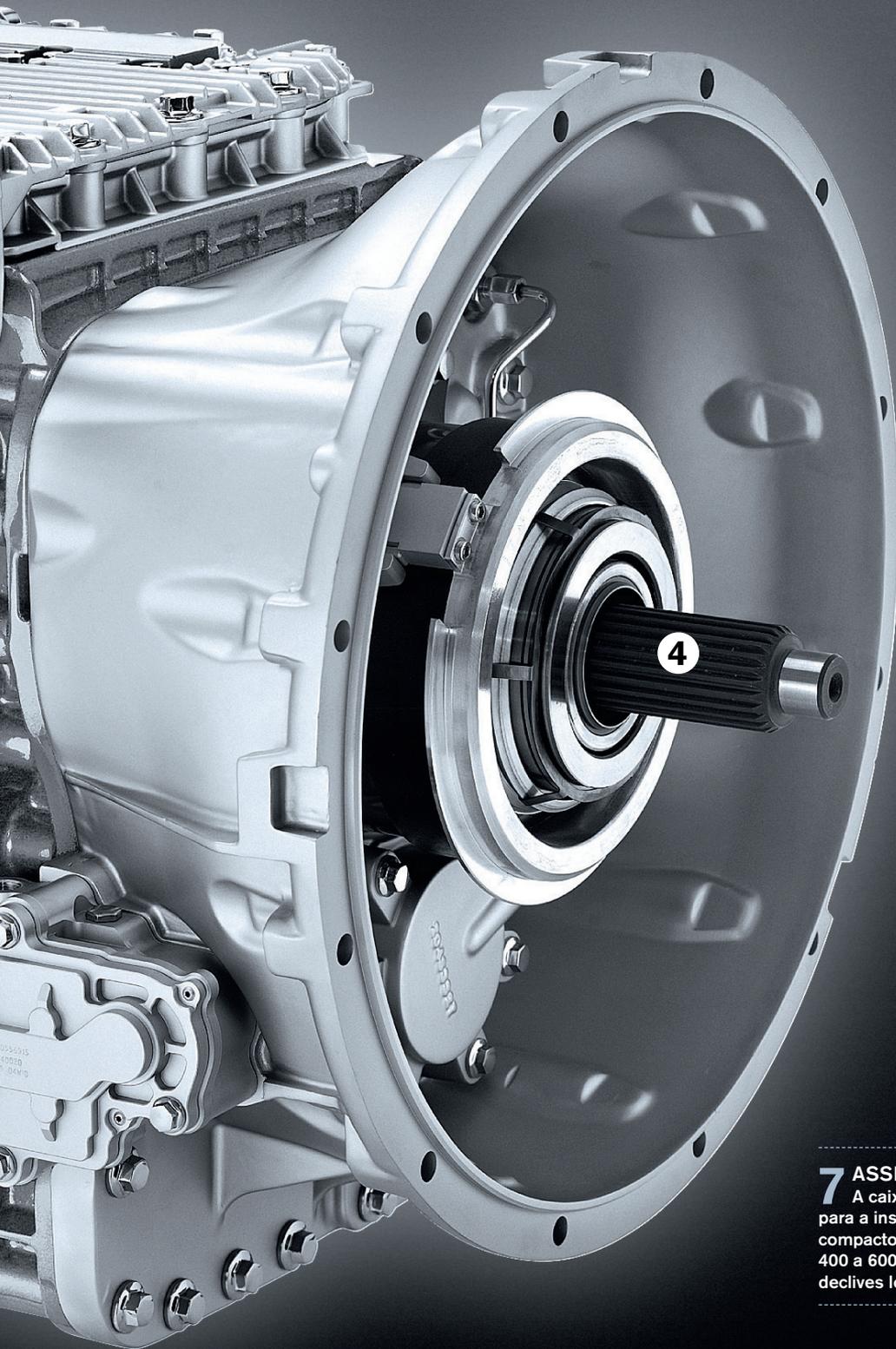
2 TROCA DE ÓLEO

Períodos mais longos entre as trocas de óleo representam menor custo operacional e menor impacto ambiental. Utilizando óleo especial, o intervalo máximo de troca de óleo é de até 400.000 km ou a cada três anos.

3 CÂMBIO MANUAL & AUTOMÁTICO

A troca de marchas pode ser feita manual ou automaticamente. O modo "desempenho" permite atingir a potência máxima com a troca automática, enquanto o modo "econômico" prioriza a economia de combustível. Na operação manual, a troca de marchas é feita por um botão na alavanca de câmbio.





4 CONTROLE DA EMBREAGEM

A embreagem é automática. Sua unidade de controle faz parte do sistema de troca de marchas e possui uma única ligação pneumática. Não há pedal de embreagem.

5 ALTA CONFIABILIDADE

As engrenagens da caixa, feitas de aço especialmente resistente, são chanfradas para que mais dentes possam se encaixar ao mesmo tempo, proporcionando uma operação silenciosa e segura.

6 CONTROLE DO CÂMBIO

Não há nenhum contato mecânico entre o seletor de marchas e a caixa de câmbio. É o movimento da alavanca de câmbio, integrada ao banco do motorista, que ativa os sensores no seletor. O sistema de controle de câmbio, integrado à caixa, possui uma unidade de controle eletrônica (ECU), válvulas solenóides, cilindros de mudança de marchas, garfos de mudança e sensores.

7 ASSISTENTE DE FRENAGEM

A caixa de câmbio já vem preparada para a instalação do retardador hidráulico compacto da Volvo, com uma potência de 400 a 600 kW, que auxilia a frenagem em declives longos e íngremes.



Transporte, o elo crucial

Distribuição do frango, que ultrapassou a carne bovina na preferência dos brasileiros, é complexa. Maiores do país investem em caminhões Volvo para a missão

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



A carne de frango já é mais consumida pelos brasileiros do que a bovina, informa a UBA – União Brasileira de Avicultura. De acordo com a entidade, a avicultura foi o setor que mais cresceu nos últimos anos no país na área de proteína animal. A produção de carne de frango atingiu 9,33 milhões de toneladas, das quais 70% para o mercado interno. O consumo de carne de frango alcançou 37 kg per capita/ano, ultrapassando pela primeira vez o consumo de carne bovina.

Os números dão uma idéia da importância desse produto para a economia do país. Mas, na comodidade de casa, o consumidor não tem idéia da complexidade da cadeia produtiva que funciona sem parar para que tudo aconteça com qualidade e no tempo certo.

A produção envolve uma vasta cadeia em que o transporte é um elo crucial para que o produto chegue ao consumidor no tempo certo.

No Paraná estão algumas das maiores empresas do país no setor. A Diplomata S/A Industrial e Comercial e a Globoaves, ambas com sede em Cascavel e unidades de produção em diversos estados, são duas delas. A primeira é uma das dez maiores do país em abate de frangos, segundo classificação da UBA, e

detém 2,9% do mercado com quase 85,5 milhões de cabeças abatidas. A Globoaves é a maior produtora independente de pintos de um dia e também de ovos férteis, além de ser fornecedora de ovos para o Instituto Butantã, para produção de vacinas contra gripe. A empresa também possui unidades de abate de aves e suínos em sete estados brasileiros.

As duas atuam em toda a cadeia produtiva, que tem no transporte a ligação das diversas etapas. Da produção de ração aos criadouros, das poedeiras aos incubadores e aos criadores de frangos de corte, destes aos frigoríficos e destes últimos ao mercado de consumo, “há uma movimentação constante que não pode parar e tem características e exigências muito específicas – enfim, sem o transporte, a cadeia produtiva não funciona”, explica Leandro Leviski, diretor de logística da Diplomata.

Para a operação, a empresa utiliza 59 caminhões Volvo em sua frota, dos modelos NL, FH e VM. Além de





Volvo FH da Diplomata e VM da Globoaves em operação: cadeia dinâmica em que o transporte é o elo principal para que o produto chegue ao consumidor no tempo certo



atuar em toda a cadeia produtiva, o grupo também produz e comercializa carne bovina, suína e queijos, além da produção de óleo vegetal comestível. Tudo isso demanda intensa atividade de transporte, desde combustíveis até rações – milho, farelo – além de ovos, aves e animais vivos e industrializados por suas 22 unidades no Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Os caminhões Volvo são usados principalmente no transporte de produtos industrializados, com câmaras frias e bitrens graneleiros, rodando para todo o país a partir de um de seus seis frigoríficos. “O Volvo é um caminhão acima da média em todos os aspectos”, afirma Leviski, acrescentando que também são os preferidos pelos motoristas pelo conforto e espaço interno.

GLOBOAVES. Também sediada em Cascavel, a Globoaves é hoje a maior produtora independente de

pintos de um dia e ovos férteis do país. A empresa é referência em genética de alto padrão e tecnologia de ponta.

Possui 16 caminhões FH e outros 16 VM, mas movimenta frota própria de caminhões de diversos portes que supera as 150 unidades, além de terceiros em igual número. Seus FH trabalham principalmente no transporte de frigoríficos (11 caminhões), ovos férteis (3) e transporte de farelo de soja e milho (2 bitrens). Já os VM atuam principalmente no transporte de carne, ração, ovos e pintos de um dia.

“O transporte é crucial para a empresa”, afirma Ricardo Antonio Paetzold, gerente de logística da Globoaves. Ele explica que o transporte de pintos de um dia, por exemplo, deve ser feito em baús climatizados com controle automatizado cuja temperatura deve se manter entre 27 e 28° C e com umidade relativa entre 50 e 70%.

Por isso, todas as manhãs uma fabulosa frota de caminhões parte de suas 21 unidades no Paraná, Santa Catarina, São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Bahia, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Argentina com 1,35 milhão de pintos de um dia. Ao todo, são 34 milhões de pintos e 13 milhões de ovos por mês, segundo Paetzold. A empresa tem hoje aproximadamente 7.000 empregados. ■



Novos tempos

Com o aquecimento global e os preços do petróleo em alta, o álcool volta a ser visto como combustível do futuro. Expansão da produção é assegurada pelo transporte eficaz

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS CAIO MATTOS

O Brasil é o maior produtor de cana-de-açúcar do mundo, responsável por 25% da produção mundial. Até setembro de 2007 foram produzidos 14,41 bilhões de litros de álcool e 19,87 milhões de toneladas de açúcar, segundo a Unica – União da Indústria da Cana-de-açúcar. Com o crescimento da importância do setor no Brasil e no mundo, as usinas operam em capacidade plena.

Alguns especialistas estimam que mais de 40 novas usinas devem entrar em operação neste ou nos próximos dois anos. As vendas de etanol da safra 2007/2008 para o mercado interno crescem 29,9% em relação ao período anterior. E as exportações, 16,4% para o açúcar e 9,2% para o álcool, segundo a Unica.

O transporte de toda essa cana para alimentar a produção das usinas requer caminhões robustos. “Os caminhões têm que ser potentes para transportar grandes volumes em boas velocidades médias e resistentes para manter elevado nível de disponibilidade. E, claro, com boa média de consumo de combustível, para não onerar o custo de produção”, explica o supervisor de manutenção da Usina Açucareira São Manoel, Carlos Alberto Damada.

Fundada em 1949, a usina é uma tradicional produtora de cana, açúcar, álcool e levedura seca em São Manuel, região central de São Paulo. Esmaga atualmente 2,5 milhões de toneladas de cana para produzir 180 mil toneladas de açúcar, 115 milhões de litros de álcool e 2.000 toneladas de levedura por ano. A empresa pretende aumentar sua capacidade de moagem para 2,9 milhões de toneladas na safra 2008/2009 e 3,1 milhões de toneladas na safra 2009/2010. Com gestão moderna, destaca-se no complexo agroindustrial canavieiro por atuar em absoluta sintonia com a comunidade do seu entorno.

Para manter-se em funcionamento 24 horas por dia, a usina esmaga diariamente mais de 15 mil toneladas de cana, o que demanda uma logística apurada de transporte, com caminhões rodando o tempo todo das áreas de colheita até a



unidade industrial, em trajetos de 16 quilômetros, em média, segundo o supervisor de manutenção Carlos Alberto Damada. Esse trabalho é feito por 22 caminhões Volvo da usina. A usina São Manuel adquiriu também nove caminhões FH 520 6x4, com uma configuração especial: seis julietas atreladas à plataforma.

RESULTADO POSITIVO. Para avaliar o consumo de combustível de seus caminhões, a usina calcula o rendimento por tonelada transportada, e não por quilômetro rodado, como seria usual para outras atividades de transporte. Os novos caminhões estão apresentando a média de 0,35 litro de diesel por tonelada transportada, o que é um resultado “superior ao dos outros caminhões”, segundo o supervisor de manutenção da usina.

Ter a frota sempre disponível requer manutenção apropriada. A usina conta com o apoio da Lapônia, concessionário Volvo em São Manuel, que faz a manutenção de todo o trem-de-força dos veículos. A manutenção preventiva e corretiva é feita na própria usina, que conta com o Operador Mantenedor, programa baseado nos princípios de MPT - Manutenção Produtiva Total. O programa prevê o treinamento dos motoristas para coordenar e supervisionar toda manutenção e realizar pequenos reparos como: troca de lâmpadas, verificação de baterias, limpeza, etc. “Cada motorista cuida do caminhão como se fosse seu e nenhuma peça pode ser trocada sem a aprovação dele”, observa Damada. ■





Potência para transportar grandes volumes em boa velocidade média e disponibilidade são essenciais para a São Manoel. Os Volvo que aparecem nas fotos, parte da frota da empresa, cumprem a tarefa com méritos, diz a usina



AS FASES DO PROÁLCOOL

1975 - 1979 – Início. Nesta fase, o esforço foi dirigido sobretudo para a produção de álcool anidro para a mistura com gasolina. Os primeiros carros movidos exclusivamente a álcool surgiram em 1978.

1980 - 1986 – Sucesso. Com o segundo choque do petróleo (1979-80) o governo decidiu adotar medidas para plena implementação do Proálcool. A proporção de carros a álcool no total de automóveis de passageiros e uso misto no país atingiu 76,1% em 1986.

1986 - 1995 – Estagnação. A oferta de álcool não conseguiu acompanhar o crescimento da demanda. Nos anos 80 as vendas de carros a álcool atingiram mais de 95% do mercado. A falta de investimentos levou à perda de credibilidade do programa.

1995 - 2000 – Redefinição. Em 1998 o governo define como obrigatória a adição de álcool etílico anidro combustível à gasolina na proporção de 22%, até o limite de 24%, em todo o território nacional.

Fase Atual. O Brasil vive uma nova expansão dos canaviais. A tecnologia dos motores flexfuel deu novo fôlego ao consumo interno de álcool. A corrida para ampliar unidades e construir novas usinas agora é movida por decisões da iniciativa privada, convicta de que o álcool terá papel cada vez mais importante no Brasil e no mundo.

Fonte: União da Indústria da Cana-de-Açúcar (Unica).



Como reduzir custos de combustível

Os caminhões Volvo são fabricados para oferecer os melhores benefícios e o menor impacto ambiental possível.

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTOS GETTY IMAGES



COMEÇANDO BEM

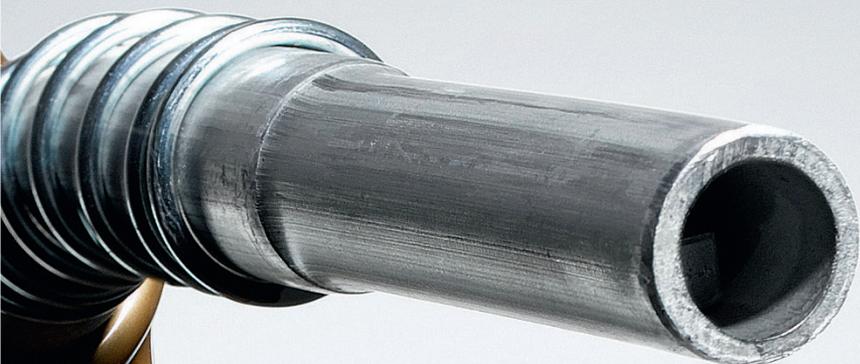
As diversas atividades de transporte apresentam exigências específicas. Com a combinação ideal entre chassi, sistema de transmissão e cabine, o caminhão pode cumprir sua tarefa da forma mais econômica e eficaz em termos ambientais. A Volvo oferece caminhões adequados para cada tipo de transporte. A partir de análise de parâmetros diversos, como modo de dirigir, topografia das estradas e condições de carga, os caminhões são projetados para evitar manutenção excessiva e custos elevados de combustível.



MANUTENÇÃO PREVENTIVA

Para que o caminhão tenha níveis reduzidos de emissões, é essencial realizar manutenção correta periodicamente. Com Serviço Autorizado e Peças Genuínas Volvo, é possível minimizar o impacto ambiental dos caminhões durante sua vida útil. A manutenção preventiva assegura que os sistemas e as configurações originais sejam mantidos, preservando, desse modo, a eficiência de consumo dos caminhões Volvo.





MANTENHA SEU CAMINHÃO ATUALIZADO

Há vários opcionais para os transportadores que queiram reduzir o consumo e diminuir os impactos ambientais. O sistema de defletores de ar, por exemplo, e a excelente aerodinâmica das cabines originais da Volvo podem reduzir a resistência do ar em até 15% e, assim, diminuir o consumo de combustível. O software Economy Power da caixa de transmissão I-Shift também ajuda a diminuir o consumo de combustível, pois mantém o caminhão em marchas mais longas pelo máximo de tempo possível, além de aumentar a potência do freio-motor.



TREINAMENTO PARA DIREÇÃO ECONÔMICA

O modo de dirigir do motorista exerce influência direta sobre o consumo de combustível do veículo. Por isso, a Volvo desenvolveu um treinamento específico sobre como dirigir de forma econômica. Pesquisas mostram que o consumo de combustível pode ser reduzido de 5% a 15% apenas com a utilização de técnicas de direção econômica. Evitando o uso excessivo do acelerador e do freio de serviço, os motoristas podem ajudar a reduzir custos e emissões e, ao mesmo tempo, minimizar seu próprio stress físico.



Preparando as Olimpíadas



Esta obra já está sendo considerada o maior projeto de construção do país desde a Muralha da China. O trabalho segue dia e noite para garantir que tudo esteja pronto a tempo para o início dos Jogos, em 2008. E os caminhões Volvo contribuem para que a construção seja feita em prazo recorde.

TEXTO ANDREAS UTTERSTRÖM

FOTOS NIKLAS BERNSTONE

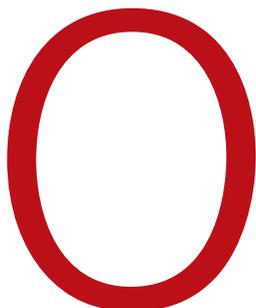


Tudo precisa ficar pronto para os Jogos Olímpicos de Pequim, que ocorrerão em menos de um ano.



“ EU E MEUS COLEGAS RECEBEMOS UMA TAREFA, ASSUMIMOS UM DESAFIO E ESTAMOS CUMPRINDO. EXATAMENTE COMO NOS PROPUSEMOS A FAZER, NEM MAIS NEM MENOS.

HU JUN WEI, COMPANHIA DE CONCRETO BEIJING JINJIYUAN



ar está extremamente seco, o que faz a boca ficar seca, como no deserto do Saara. As portas dos carros se transformam em condutores de eletricidade estática. Os chineses tosse, o tempo todo.

Quem não puder suportar o ar seco desta metrópole de 15 milhões de habitantes que é

Pequim certamente não deve ir à Vila Olímpica, que fica nos arredores da cidade. A poeira gerada pelo concreto fresco torna a visibilidade granulada e faz com que em poucos minutos os sapatos bem engraxados adquiram um brilho cinza fosco. Ainda assim, há um bom motivo para ir até o canteiro de obras – ver a linha de cimento que se estende a 50 metros de altura no estádio que terá capacidade para 80.000 visitantes.

É exatamente esta a aparência atual do Estádio Nacional – a arena Olímpica oficial: um bloco de concreto. E estamos a menos de um ano da suntuosa inauguração que será coberta ao vivo pelas câmeras de TV de todo o mundo, em 8 de agosto de 2008.

“Estamos trabalhando 24 horas por dia para garantir a entrega de tudo o que nos comprometemos a fazer”, diz Hu Jun Wei, gerente de frota da Companhia de Concreto Beijing Jinjiyuan.

A empresa trabalha neste projeto desde 2004 e tem cerca de 160 funcionários. Um deles é Yang Hongliang, motorista de um Volvo FL 250 betoneira.

“Eu trabalho das sete da manhã às oito da noite entregando cimento”, explica.

EM TODA A ÁREA DA VILA OLÍMPICA vemos o mesmo tipo de caos organizado que lembra grandes formigueiros. Alguns trabalhadores usando capacetes vermelhos carregam nos ombros longos vergalhões de aço usados para armar o concreto. Um encarregado de terno, em pé dentro de uma vala empoeirada, mede uma parede de tijolos

com uma trena. Um outro homem, com o rosto enrugado, trava uma batalha fadada à derrota, ao tentar manter limpa a pista de terra batida usando apenas uma vassoura de fabricação artesanal. Por toda parte há guardas de segurança uniformizados, com olhos atentos, e radiocomunicadores prontos para serem usados.

A área é cercada por milhares de módulos azuis de metal interligados para formar uma cerca. Muitas das pessoas que trabalham no projeto moram no próprio canteiro de obras, em pequenos prédios semelhantes a contêineres, que lembram os hotéis de estrada americanos dos anos 50.

O moral dos trabalhadores na China é alto e Hu Jun Wei, da Companhia de Concreto Beijing Jinjiyuan, não consegue entender por que lhe perguntam quais foram os maiores desafios enfrentados pela empresa durante a construção da Vila Olímpica.

“Eu e meus colegas recebemos uma tarefa, assumimos um desafio e estamos cumprindo. Exatamente como nos propusemos a fazer, nem mais nem menos”, afirma.

APESAR DE NÃO TEREM ENTENDIDO BEM as intenções do arquiteto francês que concebeu a arena olímpica oficial com uma arquitetura bastante sinuosa, todos estão confiantes de que a obra não atrasará.

Uma das empresas que trabalham arduamente para se manter dentro do

cronograma é a Beijing Zhongshi Quanjing Equipamentos, que também usa veículos Volvo. Sua sede fica em um parque industrial com moradias simples à sua volta, a poucos quilômetros do centro de Pequim.

Ali, na pequena praça do mercado, é possível comprar legumes, carne e água. Também há alguns frangos, trancados em pequenas gaiolas à espera de compradores. Em volta, cachorros devoram restos de comida num beco estreito.

Ao longo da rua há várias empresas que trabalham com concreto e cimento. Tudo isso parece passar despercebido, nesta rua cheia de buracos que fazem o carro pular e chacoalhar como se estivéssemos em um safári em plena floresta. ➤



“Estamos muito satisfeitos com nossos caminhões Volvo. Eles são um investimento lucrativo”, diz Ma Gui Chun, CEO da Beijing Zhongshi Quanjing Equipamentos.







Yang Hongliang dirige um Volvo FL 250 com betoneira. Para ele, o projeto olímpico significa trabalhar das sete da manhã às oito da noite.



No escritório da Beijing Zhongshi Quanjing Equipamentos somos recebidos calorosamente pelo CEO Ma Gui Chun. Ele nos serve chá verde em canecas brancas em sua sala, que tem paredes brancas sem decoração, uma mesa lustrosa, um sofá e duas poltronas.

“Espero que vocês nos perdoem por esta situação”, diz ele, indicando a calefação com defeito. Ma Gui Chun é o chefe de uma empresa com 40 funcionários e está trabalhando no projeto olímpico desde setembro de 2005. A Beijing Zhongshi Quanjing Equipamentos aluga caminhões para empresas que entregam cimento para projetos de construção civil na cidade e arredores da capital.

“A maior parte das empresas não quer – ou talvez não possa – investir em frota própria. Então alugam de nós.”

“Temos seis caminhões Volvo, atualmente”, explica.

“EM RELAÇÃO ao projeto olímpico, Ma Gui Chun não tem queixas, pois tudo tem acontecido exatamente de acordo com o que foi planejado.

“Estamos muito satisfeitos com nossos caminhões Volvo. Eles têm preço inicial maior, se comparados aos modelos chineses. Mas, ao longo da operação, representam um investimento mais rentável. Sua qualidade é muito superior à dos nossos caminhões nacionais. Estamos especialmente satisfeitos com a agilidade da manutenção e os serviços 24 horas. Isso contribui para que não tenhamos atrasos nos cronogramas, pois os caminhões estão sempre disponíveis para trabalhar.”

A empresa de Ma Gui Chun tem muito trabalho pela frente.

E não é apenas devido ao sucesso nesta obra, especificamente. Chun trabalha na empresa desde sua fundação, em 1999, e nos últimos anos tem estado na posição invejável de poder escolher os embarcadores com quem quer

trabalhar. Por isso, só trabalha para empresas sólidas e confiáveis da região de Pequim.

Quando o gigantesco projeto olímpico terminar, Ma Gui Chun e sua empresa não ficarão sem trabalho. Pequim está crescendo muito e um número crescente de empresas internacionais está optando por se estabelecer na China, já que o país oferece mais de 1,3 bilhão de consumidores potenciais.

Por isso Ma Gui Chun é extremamente otimista quanto ao futuro: “É verdade que a concorrência em Pequim aumentou, mas isso não é algo que me preocupa. Trabalhamos duro para estabelecer boas relações com nossos clientes. No ano que vem, vamos expandir e comprar mais caminhões”, diz ele ao nos levar para conhecer a obra.

No pátio, do lado de fora do escritório, os motoristas estão se preparando para o turno do dia. E há muito o que fazer. Em menos de um ano a cidade será invadida por 17.600 atletas. Até lá, dois milhões de árvores serão plantadas, novas ruas e linhas de metrô serão construídas e 45.000 novos quartos de hotel serão construídos para hóspedes nacionais e internacionais. E os caminhões Volvo garantem que o cimento esteja sempre em movimento. ■

BEIJING ZHONGSHI QUANJING EQUIPAMENTOS

Fundada em 1999, a empresa tem cerca de 40 funcionários e o escritório fica a poucos quilômetros do centro de Pequim. Seu negócio é alugar caminhões para empresas que entregam cimento na cidade

e arredores da capital chinesa. De acordo com o CEO Ma Gui Chun, existe apenas um concorrente na cidade que é maior que ele – mas nenhum que seja mais rentável. Atualmente tem seis caminhões Volvo.





Pequim é uma cidade rica em história que está se planejando para o futuro. Muitas empresas internacionais estão se estabelecendo aqui.





INSPIRAÇÃO SUECA

A SEGURANÇA ESTÁ EM PRIMEIRO LUGAR NA TERRA DOS ALCES

Com sua cabeça grande, focinho proeminente e lábio superior espesso, ele parece pesado e desajeitado, mas a agilidade e beleza do alce não podem ser subestimadas. Tampouco sua excepcional capacidade de provocar acidentes graves nas estradas.

O alce (*Alces alces*), conhecido na América do Norte como *moose* e na Europa como *elk*, é um problema sério nas estradas suecas. Só nos primeiros seis meses deste ano, três pessoas morreram e 21 ficaram gravemente feridas em colisões com esse animal. Acidentes envolvendo cervos e renas são também comuns, mas nenhum deles costuma causar ferimentos tão graves como os que ocorrem com o maior membro da família. Na Suécia, as colisões com alces são responsáveis por quatro de cada cinco vítimas fatais de acidentes com animais.

Depois de quase ter sido extinta no início do século XIX, devido à caça predatória, a população de alces da Suécia hoje é de aproximadamente 350.000. É o país com maior densidade populacional mundial desses animais. Esse risco sério e constante nas estradas

suecas tem sido um dos fatores que mobilizam a Volvo para a segurança.

É fácil perceber por que o alce provoca tamanho estrago nos veículos com os quais colide. O macho chega a pesar 600 kg, atingindo mais de 2,30 metros de altura e quase 2,50 metros de comprimento. Eles aparecem de repente e do nada e não dão chance nem mesmo ao motorista mais atento de frear ou desviar.

Um fator comum nos acidentes com alce é que o veículo não perde muito a velocidade e, portanto, acaba sofrendo um segundo impacto, com outro veículo ou uma árvore, o que é pior que o acidente inicial. O problema é tão sério que o VTI, Instituto Nacional Sueco de Pesquisas Viárias e de Transportes, desenvolveu um alce de borracha do tamanho de um alce real para testes de colisão com veículos.

Algumas pessoas podem até achar que ele é encantador. E a maioria concorda que ele chega a ser afetuoso. Mas ninguém gostaria de encontrar um deles em uma solitária viagem pelas rodovias suecas.





Articulado Volvo em corredor de transporte exclusivo em São Paulo: novos modelos para tornar mais eficiente sistema que ganha as grandes cidades cada vez mais

Conforto e eficiência

Ônibus de grande capacidade continuam sendo a solução mais viável para as metrópoles





São Paulo e Curitiba, duas das maiores cidades do Brasil, adotam cada vez mais ônibus de grande capacidade para modernizar o seu sistema de transporte coletivo urbano. Em Curitiba, empresas renovaram e ampliaram a frota com a nova versão do chassi B7R, totalmente reformulado. Em São Paulo, a renovação foi na frota de veículos articulados e biarticulados. Só em 2007, empresas do setor adquiriram 71 ônibus articulados B12M. A Volvo também vendeu 12 dos novos B7R versão piso baixo (Low Entry) para operação no Aeroporto de Guarulhos (SP).

Pioneiro em Curitiba, o sistema que privilegia corredores exclusivos para os ônibus com terminais de integração ganha força em São Paulo desde 2003, quando o modelo antigo, de ônibus convencionais dividindo avenidas e ruas com carros, começou a ser substituído.

Para Juarez Fioravanti, engenheiro responsável por Sistema de Transportes Urbanos na Volvo, as cidades devem ficar atentas ao momento certo de implantar o

Bus Rapid Transit (BRT), nomenclatura internacional para o modelo de transporte urbano coletivo por corredores exclusivos e terminais integrados. “No momento em que se observa a diminuição da velocidade média dos ônibus convencionais e a formação de comboios, está na hora de pensar em implantar um sistema de grande capacidade. Outro cuidado é perceber se existem grandes avenidas, com quatro a cinco quilômetros, e verificar se não ocorre sobreposição de linhas. Vários ônibus fazendo o mesmo trajeto. Neste caso o ideal é criar um sistema de integração. No trecho comum um ônibus só, com maior capacidade de transporte, circula na avenida. E nas pontas são colocados alimentadores que distribuem os passageiros para seus destinos”.

Os ônibus articulados e biarticulados Volvo beneficiam o custo por passageiro transportado de forma bastante atrativa, aumentam a velocidade do sistema de transporte, reduzem o número de veículos em circulação e, com isso, diminuem a emissão de poluentes. Um ônibus articulado transporta o equivalente a três ônibus convencionais. Já os biarticulados correspondem a cinco convencionais.



Novos B12M e B7R que já estão operando em Curitiba levam mais conforto aos passageiros, desempenho e economia para as empresas



Com o uso de estações elevadas, a velocidade de entrada e saída dos passageiros aumenta e o conforto no embarque e desembarque, também. A média de velocidade hoje no transporte coletivo de São Paulo é de 12 km/h. Com a adoção de corredores e ônibus articulados essa velocidade sobe para 20 km/h.

VANTAGENS. O Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus em São Paulo é operado por 47 empresas privadas que transportam 9,2 milhões de passageiros por dia útil. São 16 mil veículos, mais de 1.000 linhas e 28 terminais de integração. O Grupo Ruas, maior grupo de empresas de ônibus urbanos de São Paulo, capitaneado por José Ruas Vaz, transporta 90 milhões de passageiros por mês, em média. A frota tem 90 ônibus articulados e 91 biarticulados Volvo, 70 deles modelo B12M, com motor 12 litros Euro 3. Segundo Ruas, os articulados, além de poluírem menos, transportam mais pessoas atendendo à demanda de forma mais equilibrada.

João Carlos Vieira de Sousa, diretor técnico da Cidade Dutra, empresa do Grupo Ruas, acredita que os ônibus articulados e biarticulados são a resposta para o transporte de São Paulo. “Corredores com grande concentração de demanda de passageiros precisam de veículos com maior capacidade de

transporte de passageiros. Os veículos articulados diminuem o tempo de viagem e aumentam o conforto para o usuário”, explica Sousa. A Cidade Dutra opera em 27 linhas em São Paulo, com 530 veículos, transportando 370 mil passageiros por dia.

Outro defensor dos ônibus articulados é João Roberto de Holanda Campos Júnior, gerente geral da Transkuba. A empresa opera na Zona Sul. São 15 linhas que concentram ônibus de grande porte para transportar a média diária de 225 mil passageiros nos 300 ônibus da empresa. Na visão de Holanda, a tendência é o aumento de ônibus de grande porte, mercado em que a Volvo é a maior do mundo.

“Esse sistema de transporte com corredores, terminais de integração e ônibus articulados atende de forma mais eficiente a grande demanda e é de rápida implantação. Já o metrô e os trens custam muito mais e demoram anos para entrar em operação”, argumenta





Campos. Outra vantagem é a capacidade de transportar mais passageiros. Um articulado transporta em média 1.100 a 1.200 passageiros por dia útil”, completa.

CURITIBA. Com uma frota total do Sistema Integrado de 2.530 ônibus na Grande Curitiba, a Rede Integrada de Transporte transporta 1,9 milhão de passageiros nos dias úteis por cinco grandes corredores. 24% da frota é de veículos Volvo. Três empresas que operam na cidade foram as primeiras do país a comprar a nova versão do chassi Volvo B7R. No total, 12 unidades.

A nova versão do B7R está disponível desde o final de 2007. Trata-se de um chassi inteiramente novo, com novos motores, transmissão, suspensão etc. No Chile já existem mais de 600 unidades circulando. Existe a versão urbana, com opcionais de caixa automática e piso baixo, e também a rodoviária. Com motor eletrônico de 7 litros, o novo B7R tem potência de 290 cavalos, suspen-

são eletrônica, caixa automática, sistema de freio EBS5 (ABS, controle de tração e freio a disco), computador de bordo e arquitetura eletrônica múltipla.

Segundo Alexandre Teixeira, assessor de comunicação do Setransp (Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana) é notório o alto nível de exigência do usuário de transporte coletivo da cidade. “Os novos veículos que são incorporados à frota atendem essa demanda, apresentando pontos positivos como menor índice de quebras e de emissões, além de maior conforto aos usuários”, explica.

O B7R tem motor Euro 3, que atende a questões ambientais, e está alinhado aos objetivos do Setransp, que recentemente implantou o Núcleo de Responsabilidade Socioambiental, que desenvolve diversas atividades junto às empresas na adoção de iniciativas que valorizam a solidariedade, o voluntariado e o meio ambiente. ■





20 anos mais seguros

Programa Volvo de Segurança no Trânsito completa duas décadas. Iniciativa da empresa é a mais completa e duradoura ação já desenvolvida para uma realidade mais segura nas estradas e ruas do país





LÍDER EM SEGURANÇA. Assim poderia ser definida a posição da marca Volvo, ao longo de seus mais de 80 anos de história. “Veículos são feitos para transportar pessoas. Por isso, o princípio básico para tudo o que fazemos na Volvo é, e sempre será, a segurança”. Essa frase foi dita em 1927 por Assar Gabrielsson, um dos fundadores da marca. De lá para cá, a Volvo tornou-se uma referência mundial no setor. São inúmeras as ações e idéias introduzidas pela marca para evitar ou minimizar as consequências dos acidentes de trânsito. Tecnologias como airbag e cinto de segurança em caminhões, célula de sobrevivência na cabine e volante deformável são apenas alguns dos exemplos do pioneirismo da companhia nessa área.

Mas a preocupação com a segurança vai além. No Brasil, a Volvo desenvolve um consistente programa de mobilização da sociedade para o tema: o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, que completa 20 anos.

“Se toda empresa tivesse a consciência que a Volvo tem sobre segurança no trânsito, nós teríamos um trânsito melhor em todas as partes do mundo, e não só em países como a Suécia”, disse o jornalista Brito Junior, então na Rede Globo e hoje na Record, ao receber o troféu do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, em 2004, por uma série de reportagens sobre os motoristas de São Paulo.

“O Programa é uma forma de transformar em ações os valores da empresa. A marca, que já é reconhecida mundialmente pela segurança dos veículos que produz, teve também sua imagem fortalecida no país com essa ação. Acreditamos na força da mobilização da sociedade para a busca de soluções nessa causa”, afirma a coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, Analse Oliveira.

Acompanhe nesta reportagem da Eu Rodo um apanhado sobre o que o Programa fez nos últimos anos e sua atuação no presente.





UM PRÊMIO PARA A SEGURANÇA

Desde 1987, o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito estimula a participação da sociedade em ações para um trânsito mais seguro e humano. A cada edição são eleitas as melhores contribuições e práticas apresentadas em seis categorias (cidade, empresa, imprensa, motorista profissional, transportadoras de cargas e/ou passageiros e geral). Os vencedores nacionais ganham um troféu e uma viagem à Suécia, país sede da Volvo e com um dos menores índices de acidentes do mundo, para conhecer o que se faz lá para um trânsito menos violento. O Prêmio Volvo é a maior premiação do país nesta área.

PRÊMIO DEU FORÇA À FUNDAÇÃO. “Minha primeira participação no Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito foi uma carta em que fiz uma espécie de desabafo pela perda de meu filho em um acidente. O Prêmio Volvo deu visibilidade e credibilidade para que a Fundação

Vida Urgente chegasse onde está. Hoje dou palestras no exterior e todos dizem que o trabalho que fazemos é coisa de primeiro mundo”, diz Maria Edi Gonzaga, a “Diza”, da Fundação Vida Urgente, vencedora do prêmio em 1996 e em 2004. A fundação foi criada em 13 de maio de 1996, data em que o jovem Tiago de Moraes Gonzaga completaria 19 anos. Seus pais, Régis e Maria Edi Gonzaga, decidiram iniciar uma batalha sem data para terminar em favor da segurança no trânsito para tentar evitar que outros jovens tivessem o mesmo destino que seu filho, morto em um acidente de trânsito em Porto Alegre (RS), em 20 de maio de 1995. Hoje a entidade é uma referência nacional e internacional em sua área. Desenvolve inúmeras ações, como blitz noturnas nas portas de boates e outros pontos de encontro da juventude, distribuindo panfletos, fazendo testes de bafômetro e conscientizando jovens sobre atitudes seguras no trânsito.



UNILEVER RADICALIZOU PROGRAMA. “O Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito foi um reco-





Prêmio Volvo de Segurança: 20 anos reconhecendo boas idéias e ações

nhecimento e um estímulo importante para o trabalho da Unilever”, afirma Délcio Ferreira dos Santos, que na época era o gerente de transportes da companhia. Vencedora do Prêmio Volvo na categoria empresa em 2004, a Unilever conseguiu reduzir de 8 para 2,8 a cada 10 mil viagens os acidentes envolvendo as 120 transportadoras que fazem o transporte de seus produtos por todo o país. A recomendação para não viajar entre as 23h e as 5h foi a primeira medida adotada junto às transportadoras. Os motoristas receberam treinamento para fazer exercícios de fisioterapia por 15 minutos a cada duas horas, entre outras medidas.

MOTORISTA PREMIADO VIROU CONSULTOR. Vencer o Prêmio Volvo mudou radicalmente a vida de Sebastião Pires de Camargo. Após trabalhar por 31 anos como motorista de ônibus interestadual e intermunicipal da empresa Unidas, ganhou o prêmio às vésperas de se aposentar. Foi vencedor na categoria motorista/regional em 1989, 1990 e 1992, e na categoria motorista/nacional em 1991 e 1993. Mais tarde, dedicou-se à criação de um centro de treinamento, o Serviço de Assistência Educacional para Motoristas Profissionais. Hoje, tem clientes em todo o Brasil: em-

presas de transportes e frotistas de Minas Gerais, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo usam seus serviços para treinamento de direção segura de seus motoristas. Algumas o contratam para fazer triagem, antes de contratarem motoristas. Viação Itapemirim, Viação Cometa, Petrobras, Gerdaui, Aço Minas, Expresso Figueiredo e Usifast são algumas das empresas listadas entre seus clientes.

ARGENTINA CRIOU PRÊMIO PARA JORNALISTAS. Os excelentes resultados e benefícios sociais alcançados com o Programa Volvo de Segurança fizeram com que a iniciativa brasileira servisse de exemplo e inspiração a outras unidades do Grupo Volvo, em países que apresentam problemas de trânsito similares. Em 2005, a Volvo Trucks and Buses Argentina lançou o Premio Volvo de Seguridad en el Tránsito, inicialmente voltado para a imprensa – mídia impressa e eletrônica. Única ação desse tipo já desenvolvida na Argentina, já na primeira edição o prêmio superou as expectativas dos organizadores em volume de inscrições — 47 veículos de comunicação inscreveram 170 reportagens e programas sobre trânsito. Uma nova edição já está programada.

“A insegurança no trânsito é um grave problema de vários países, não só da América do Sul. O Programa Volvo de Segurança no Tránsito é uma iniciativa que pode ser modelo para vários países com situação similar ao Brasil e reforça a preocupação da marca com os graves problemas sociais do mundo, como a segurança de trânsito”, afirma Solange Fusco, gerente de Comunicação Corporativa da Volvo do Brasil.





SEGURANÇA EM DEBATE

Uma das ações mais importantes do Programa Volvo de Segurança no Trânsito são os fóruns e debates técnicos que acontecem por todo o país. Hoje, a Volvo não está sozinha nesse tipo de iniciativa. Mas em 1987, quando o primeiro encontro aconteceu, a sociedade brasileira ainda não tinha um fórum para debater o assunto, então restrito às páginas policiais dos jornais impressos. O primeiro Simpósio Volvo de Segurança no Trânsito, realizado naquele ano, deu início a um amplo debate que passaria a reunir, anualmente, especialistas brasileiros e internacionais em busca de soluções para tornar o trânsito mais humano. Nos primeiros anos, além dos simpósios nacionais, aconteciam também simpósios e seminários regionais. Com a evolução do nível de conscientização e mobilização da sociedade, o Pro-

grama Volvo passou a realizar fóruns nacionais e, mais recentemente, debates técnicos locais.

Hoje, eventos que debatem segurança no trânsito são promovidos por entidades diversas. “O fato de eventos como esses se multiplicarem pelo país é uma demonstração de que acordamos, despertamos para o problema”, afirma o consultor do Programa Jota Pedro Corrêa. Foi ele quem criou o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, quando era gerente de Relações Públicas da Volvo, nos anos 80. “Quanto mais debate, quanto mais entidades, empresas e representantes do governo se envolverem nesses debates, melhor”, afirma.

Roberto Scaringela, presidente da CET – SP, que era presidente do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) à época do lançamento do Programa Volvo de Segurança, participou de grande número de simpósios, seminários e fóruns. “Há 20 anos, praticamente não havia uma tradição em debater esse assunto. A Volvo deu uma contribuição importante e uma demonstração de responsabilidade social exemplar”, lembra. Para Scaringela, as ações do Programa Volvo, como os fóruns, representam uma contribuição complementar às ações do poder público. “O Programa Volvo deu uma contribuição muito importante para que o debate hoje esteja muito mais ampliado. E o debate é cada vez mais essencial para nortear as ações do poder público”.

DEBATES REGIONAIS. Enquanto os Fóruns Volvo discutem o assunto nacionalmente, os debates técnicos procuram levantar os aspectos locais e





Fóruns e Debates reúnem especialistas e comunidade para troca de experiências



regionais da violência no trânsito, reunindo entidades e autoridades e também empresas para debater os problemas e suas possíveis soluções. Foi o que aconteceu em Maringá, por exemplo, em abril de 2005. “Foi no momento em que estávamos nos preparando para reestruturar a nossa política de trânsito, e o debate técnico do Programa Volvo funcionou como uma espécie de pontapé inicial”, lembra Bárbara Andréa Marchesini, gerente de Educação no Trânsito da Secretaria dos Transportes de Maringá. Ela conta como foi: “Reunimos autoridades locais e entidades como Lions, Rotary, núcleos de Educação, a Secretaria de Educação, Universidade, Polícia Militar, Ciretran, Corpo de Bombeiros, etc.”. E a experiência comprovou que é só mesmo através da mobilização da

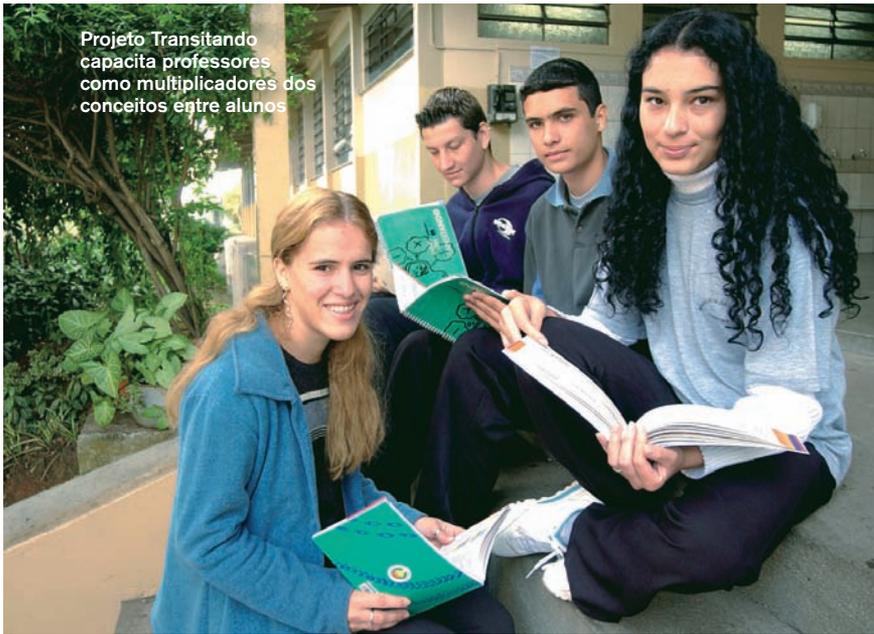


sociedade que se consegue resultados nessa área: naquele ano conseguimos reduzir as vítimas fatais do trânsito em 26%. Em 2006 houve nova acomodação e os números voltaram a crescer. Então iniciamos uma nova mobilização e em 2007 chegamos a 20% menos acidentes com vítimas fatais”.

“Os debates técnicos do Programa Volvo de Segurança no Trânsito são uma oportunidade de troca de informações e idéias sobre como melhorar as condições de segurança”, afirma Cláudio Cavol, diretor da Três Américas Transportes, de Campo Grande (MS). Ele foi um dos convidados a apresentar seu *case* de sucesso no debate técnico realizado naquela cidade no segundo semestre de 2006: após um programa de redução de acidentes, em cinco anos conseguiu reduzir em 80% os acidentes envolvendo os veículos da empresa. A Três Américas possui frota de aproximadamente 250 caminhões que rodam nas regiões centro-oeste, norte e sudeste do país, e faz parte das transportadoras envolvidas no programa de redução de acidentes da Unilever. “A troca de experiências nesses debates é muito positiva, pois permite apresentarmos nossas soluções e também obter informações importantes para continuarmos aprimorando nosso programa interno de redução de acidentes”, afirma Cavol.







Projeto Transitando capacita professores como multiplicadores dos conceitos entre alunos



Motoristas são treinados para adotar uma postura mais segura no trânsito

CAPACITAÇÃO, EDUCAÇÃO E TREINAMENTO

TRANSITANDO CAPACITA PROFESSORES. O Projeto Transitando, uma das ações do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, continua sendo o único do gênero no país. Criado em 2001, leva educação para o trânsito a alunos do ensino médio. Desenvolvido por um grupo de pedagogos a partir da realidade nacional, o Transitando é embasado nos PCNs – Parâmetros Curriculares Nacionais, do Ministério da Educação, para ser aplicado nas disciplinas do currículo escolar. Assim, em uma aula de física, por exemplo, ao ensinar ótica, o professor poderá mostrar como funcionam os espelhos retrovisores de um carro e os pontos cegos, em que o motorista não consegue ver outros veículos ou pedestres. Com apostilas para professores e alunos, o Transitando capacita professores e acompanha os resultados.

“O Transitando capacita professores que irão multiplicar o conceito de segurança no trânsito com os alunos, em sala de aula. Temos uma equipe que vai ao município com interesse em implantar o projeto. A secretaria estadual de educação convoca os professores, por disciplina, e nós os treinamos nas atividades que vão desenvolver com os alunos, dentro do conteúdo de cada disciplina. Estamos assim empenhados em disseminar pelo Brasil a proposta de um trabalho com jovens de 15 a 18 anos. A faixa de maior mortalidade em trânsito é entre os 18 e 25 anos”, comenta Nereide Tolentino, consultora do Programa Volvo e coordenadora pedagógica do Transitando. Além do conteúdo didático transversal – inserido nas diversas disciplinas

do currículo escolar - há aulas dinâmicas, com exercícios, vídeos e representações de peças teatrais.

Um de seus desdobramentos, na comunidade, é o Festival de Teatro Juvenil Transitando, um concurso entre grupos de estudantes de escolas de ensino médio de uma mesma cidade que utilizam o material do projeto Transitando. A escolha dos vencedores ocorre na Semana Nacional do Trânsito, em setembro, com apresentação das peças de teatro encenadas pelos próprios alunos. O Festival é realizado por meio da Lei Federal de Incentivo à Cultura.

MOTORISTAS TAMBÉM RECEBEM TREINAMENTO. Estatísticas indicam que cerca de 4 mil motoristas de caminhões morrem em acidentes de trânsito a cada ano no Brasil. Acontecem 91 mil acidentes por ano nas rodovias brasileiras envolvendo veículos de carga, com 12 mil mortes. As perdas com esses acidentes somam R\$ 10 bilhões só no setor de transporte rodoviário de carga. Comportamentos inadequados, imperícia, alta velocidade, carga acima do permitido, cansaço e sono são apontados como os principais fatores dos acidentes. Para combater essas causas, a Volvo lançará, em 2008, uma nova proposta para o Programa de Treinamento de Motoristas da marca, que vai contemplar a formação comportamental de motoristas para uma condução mais segura. “Um dos principais objetivos é oferecer um treinamento com uma abordagem comportamental, mostrando ao motorista que ele é o principal responsável pela sua segurança”, explica Nereide Tolentino.



A minicarregadeira Volvo:
nova opção para o segmento de
equipamentos compactos



Pequenas notáveis

Volvo lança no Brasil as minicarregadeiras da marca, produzidas na fábrica de Pederneiras, SP

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ARQUIVO VOLVO CE

O Brasil acaba de ganhar uma outra opção de equipamentos para o mercado de construção: as novas minicarregadeiras da Volvo Construction Equipment. Apesar de pequenas, as máquinas compactas respondem por 50% do mercado mundial de equipamentos de construção e 40% do mercado nacional. “Essa é a nossa primeira ação para entrar nessa outra metade do mercado, e não será apenas uma experiência”, revela Yoshio Kawakami, presidente da Volvo Construction Equipment Latin America.

Produzida na fábrica de Pederneiras (SP), a nova linha é composta por cinco modelos: MC60B, MC70B, MC80B, MC90B e MC110B. Conhecidas no mercado internacional como “skid steers”, já eram exportadas para os Estados Unidos, os maiores consumidores deste tipo de equipamento. “Agora estamos oferecendo esta máquina no Brasil. É um produto fabricado no país, com suporte de pós-venda brasileiro e ampla rede de distribuidores totalmente preparada com peças e serviços”, afirma Yoshio Kawakami.

As minicarregadeiras possuem motor diesel de quatro cilindros, 16 válvulas, que atendem às exigências de emissões dos Estados Unidos para espaços fechados. A Volvo oferece ainda duas opções de operação: controles manuais com alavancas ou pedais e o sistema com joystick hidráulico. O engate universal permite o uso de

diversos implementos como perfuratrizes, fresadoras ou retroescavadeiras.

Introduzidas no mercado em 2003, nos Estados Unidos, as minicarregadeiras Volvo alcançaram os mais altos índices de satisfação naquele país, um dos mais exigentes mercados mundiais, devido ao seu alto desempenho, produtividade, durabilidade e confiabilidade. “E, como todos os outros produtos da Volvo, são também reconhecidas pela segurança, pelo conforto do operador e pela facilidade de manutenção”, afirma Amaury Tartari, diretor do Marketing Hub Brasil, responsável pela comercialização deste produto no

país. “O objetivo no Brasil é 25% de participação nesse segmento e se for necessário faremos novos investimentos para atender a todos os clientes”, assegura o executivo.

Disponíveis na rede de distribuidores da Volvo CE, os equipamentos são indicados principalmente para os segmentos de construção civil, mineração, agricultura, demolição, construção de rodovias e administração pública. A grande confiança no sucesso das minicarregadeiras no mercado brasileiro está no fato de todas as concorrentes serem importadas e não terem serviço de pós-venda eficaz com peças de reposição e manutenção, segundo pesquisa feita com possíveis clientes.



Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE Latin America e a minicarregadeira: novo segmento de mercado



REDE DE ATENDIMENTO. A produção local na fábrica de Pederneiras, no interior de São Paulo, e uma rede de 19 pontos de atendimento estrategicamente distribuídos por todo o território brasileiro, fazem das minicarregadeiras Volvo uma excelente opção para os operadores brasileiros. “Isso significa disponibilidade de peças e serviços para quando o cliente precisar e onde ele estiver”, diz Yoshio Kawakami. Tradicional distribuidora de produtos Volvo para outras aplicações e de outros portes, a rede foi treinada para garantir o melhor suporte de serviço e atendimento na linha de minicarregadeiras.

MANUTENÇÃO: FÁCIL ACESSO. Outra facilidade: os novos produtos têm todas as informações e documentação técnica em português, o que facilita e agiliza a consulta. Também foram projetadas para ter sua manutenção facilitada: a lubrificação do equipamento só precisa ser feita uma vez por semana, uma característica pouco comum no mercado.

A porta traseira da minicarregadeira abre-se totalmente para garantir fácil acesso do operador ao compartimento onde está o motor. Essa disposição da porta no equipamento facilita a tarefa de verificação diária do óleo do motor, do óleo hidráulico e do líquido refrigerante, tornando a tarefa mais rápida e confortável.

A manutenção regular foi também melhorada com o filtro de combustível e o separador de água, montados na porta traseira. Além disso o acesso facilitado ao filtro de ar e resfriador de óleo, inclinável para trás, simplifica a limpeza do radiador, do líquido refrigerante e do óleo hidráulico. Se for necessário acessar os principais componentes, a cabine pode ser fácil e rapidamente basculada para frente com a remoção de apenas dois parafusos e com auxílio de um amortecedor a gás. Uma vez aberta, a cabine é mecanicamente travada com segurança na posição.

FACILIDADE DE OPERAÇÃO. Na nova linha, uma nova barra de assento do operador oferece um descanso para o braço. Também as alavancas de controle estão naturalmente ao alcance das mãos, criando maior eficiência e reduzindo a fadiga. As minicarregadeiras possuem novas alavancas joystick para o sistema de controle piloto. Elas incorporam a função padrão do sistema hidráulico auxiliar.

“O sistema de controle piloto hidráulico foi projetado para oferecer o máximo em conforto e conveniência para o operador”, diz Masashi Fujiyama, responsável técnico pela linha de equipamentos compactos da Volvo CE LA. Os joysticks duplos permitem ao operador ativar todas as funções de carregamento com a mão direita e todas as funções de condução com a mão esquerda.

Um sistema hidráulico auxiliar com controle proporcional e um pedal de aceleração são itens de série nos equipamentos com controle piloto. “Juntos, eles contribuem para aumentar a precisão operacional”, observa Fujiyama, acrescentando: “todos os controles foram projetados para garantir pouco esforço do operador, alta eficiência, elevada produtividade e mínima fadiga”.

SEGURANÇA E PRODUTIVIDADE. Todos os sistemas de controle foram projetados com base na opinião de operadores de minicarregadeiras de vários lugares do mundo e em diversas avaliações de campo. “A engenharia

As novas minicarregadeiras Volvo têm várias aplicações, são de fácil operação e garantem bastante conforto para quem opera



da Volvo tem tradição de pensar primeiro nas pessoas que utilizam os equipamentos, criando produtos para mantê-las mais seguras, confortáveis e produtivas”, explica Yoshio Kawakami.

Ambos os modelos contam com certificação de segurança ROPS (proteção contra capotagem) e FOPS (proteção contra objetos em queda). A classificação ROPS de 5.400 kg (11.900 lbs) permite ao operador utilizar os implementos maiores com total segurança. Aberturas dianteira e traseira e janelas mais amplas melhoram a visibilidade dianteira, traseira, lateral e superior. Dessa forma, o operador tem melhor visibilidade do implemento ao carregar caminhões.

Outras características de segurança incluem degraus antiderrapantes na entrada/saída, alças de apoio, amplas aberturas na cabina, proteção do ventilador do motor, buzina e alarme de ré.

Nas minicarregadeiras Volvo, molduras de isolamento reduzem a vibração e o ruído para o operador. Há uma variedade de assentos, incluindo uma versão com suspensão e uma outra com encosto alto. A cabine fechada, opcional, conta com uma ampla porta dianteira com área máxima de vidro





para proporcionar excelente visibilidade. As janelas laterais são facilmente removíveis para limpeza e o cinto de segurança de três pontos mantém o operador seguro no assento.

VERSATILIDADE. Os motores possuem refrigeração líquida, oferecendo grande torque para escavação em condições difíceis, e a potência necessária para uma ampla gama de aplicações, que vão de paisagismo a demolição, passando por manuseio de materiais e até manutenção de canteiros. “É um equipamento multifuncional. É mini no nome, mas multi na operação”, diz João Zarpelão, gerente de engenharia de vendas da Volvo CE LA.

As minicarregadeiras Volvo são equipadas com o sistema de engate rápido universal, que pode ser usado com quase todos os implementos atualmente disponíveis para essa classe de equipamentos. Traz acoplamentos hidráulicos de superfície plana para facilitar a conexão e a vedação. Os implementos incluem perfuratrizes, fresadoras, retroescavadeiras, valedadeiras, marteletes hidráulicos, caçambas, vassouras coletoras, garras e garfos, entre outros. ■

OPÇÃO DE FINANCIAMENTO E CONSÓRCIO

Os novos equipamentos podem ser adquiridos com o suporte da Volvo Serviços Financeiros, pelo Consórcio Volvo em plano de 60 meses e 120 participantes. Os modelos MC60B, MC80B e MC110B podem ter parcelas mensais de R\$ 750,00 a R\$ 1,3 mil. O consórcio é oferecido exclusivamente pelos distribuidores da Volvo Construction Equipment. Há também um leque de opções de financiamento: além do tradicional CDC – Crédito Direto ao Consumidor – com taxas de juros competitivas, os operadores poderão optar pelo leasing financeiro e pelo financiamento sazonal, uma modalidade exclusiva da marca.



Caminho para o trem

A construção de acessos para passagem de uma ferrovia em Maringá, gera grande movimentação de terra – trabalho árduo executado com versatilidade pela escavadeira Volvo EC 140B LCM da Contersolo

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS BURZEGA



A prefeitura de Maringá, cidade do norte do Paraná com 350 mil habitantes, iniciou há alguns anos um amplo projeto de reformulação do centro da cidade. Para desafogar o trânsito, prejudicado pela passagem do trem que cruzava a cidade de leste a oeste, a ferrovia foi rebaixada com a construção de um túnel de 1,6 quilômetro na área mais central da cidade, entre os cruzamentos de duas avenidas de grande movimento: a Pedro Taques e a Paraná.

Com a obra foi possível liberar o tráfego no centro: hoje ninguém percebe quando o trem passa, já que ele foi “enterrado” no túnel, como se diz na cidade. Entretanto, o volume de carros em circulação cresceu nos últimos anos, gerando novos congestionamentos nas extremidades adjacentes. Agora decidiu-se “enterrar” o trem também nos ex-

tremos leste e oeste, a partir das avenidas mencionadas em direção aos arredores da cidade. Mas, em vez de túneis, serão construído dois acessos a céu aberto – um em cada extremidade – com extensão de 1.860 metros cada.

SUPERVIA. No leste acontece a primeira etapa: o acesso está sendo construído em uma pista rebaixada a nove metros do nível da rua onde seria o canteiro central desta parte da chamada Supervia Leste-Oeste. É um rebaixamento com vão de 17,60 metros, suficiente para três linhas de trem: atualmente só uma é utilizada, mas o projeto já prevê espaço para duas linhas adicionais onde também trafegarão trens metropolitanos ligando diversas cidades da Região Metropolitana de Maringá.

A obra está sendo realizada pela construtora CR Almeida, contratada pela Urbamar, empresa pública responsável pela execução dos projetos de urbanização da cidade. A área de escavação total tem quase 3 quilômetros de extensão, pois além do desnível de acesso há uma rampa de concordância de um quilômetro para que o trem volte ao nível do solo, ao sair da cidade. Os leitos laterais (cada





A escavadeira Volvo em operação em Maringá. A máquina é versátil, movimentando 800 metros cúbicos de terra por dia

mão) da avenida também foram escavados, e voltam a ser erguidos com a construção dos dois muros de 1.860 metros que formam as paredes do acesso.

SÓ TERRA. O processo de construção é simples e eficaz: blocos de concreto encaixam-se em linha, delimitando a área a ser preenchida com terra compactada e, ao mesmo tempo, formando a parede do muro. As células dos blocos são preenchidas com brita seca, sem massa de cimento ou concreto. A cada 20 cm de terra compactada, aplica-se uma malha específica para esse tipo de construção.

Uma das tarefas mais árduas cabe à escavadeira Volvo EC 140 B LCM da construtora Contersolo, uma das contratadas pela CR Almeida na obra. “A escavadeira Volvo faz o corte do barranco, prepara os taludes e os carrega nos caminhões”, explica o engenheiro Eduardo Oliveti, responsável técnico da Contersolo. A máquina é ideal para essa tarefa porque “tem o tamanho certo, nem grande nem pequena demais, pois o espaço de trabalho tem limitações em relação à movimentação dos caminhões que transportam a terra”.

A EC 140 B LCM tem cabine fechada climatizada, “o que é essencial devido ao calor e à poeira da obra”, e também a bomba de abastecimento que permite que seja abastecida a partir de tambores, caso não seja possível levar comboio de abastecimento até o canteiro. “Já utilizamos a bomba de abastecimento, o que foi muito bom, apesar de agora entrarmos no canteiro com comboio”, diz Oliveti.

A EC 140 movimenta cerca de 800 metros cúbicos de terra por dia em jornada de 10 horas de trabalho e tem apresentado resultado muito bom. E só não movimenta mais do que isso, segundo Oliveti, devido à restrição de movimentação dos caminhões no canteiro. “É uma máquina versátil, rápida, com baixo consumo de combustível e excelente performance”, resume o engenheiro. ■



Desempenho concreto

VMs transportam cimento e areia Brasil afora. Empresas que atuam com construção civil em São Paulo, Goiás e Paraná destacam robustez e economia dos modelos

TEXTO FÁBIO PINHEIRO

FOTOS SILVIO SIMÕES / CAIO MATTOS / SÍLVIO AURICHIO

Juros em queda, crédito farto e investimentos em alta. Com o cenário preparado para o crescimento sustentado, a economia nacional registra aquecimento em segmentos como a construção civil, que implica em alta da demanda de insumos como areia e cimento. Base para a expansão física de indústrias e para o mercado imobiliário, a procura por esses materiais dá um bom termômetro para o ritmo da economia. Traduzindo de forma mais clara: mais cimento vendido é mais obra, mais emprego e mais investimento.

As indústrias de ponta do setor não perdem tempo e investem na aquisição de equipamentos e na renovação

de suas frotas. Tudo para atender a demanda da clientela, que exige pontualidade nas entregas. A linha VM tem sido a opção de várias empresas. Três bons exemplos são a paulista Julio e Julio, a goiana Real Mix e a paranaense Areal Três Rios.

TECNOLOGIA. A Julio e Julio, de Sorocaba, no interior paulista, comprou de uma só vez 12 VMs: seis unidades 260 6x4 (voltados para a construção civil), quatro 260 6x2 (ideais para distribuição urbana e construções leves) e três 210 4x2. Os caminhões integram a frota de 90 veículos da empresa, que produz e vende artefatos de cimento extraídos de seu parque industrial de 150 mil m². O complexo conta com usinas de asfalto, pavimento e concreto, pedreira, pavimentadora e extração de areia. >



Volvo VM betoneira da Realmix: para a empresa, todas as expectativas sobre o desempenho do veículo foram superadas



Caminhões VM da Júlio e Júlio: primeiras compras do modelo de olho na tecnologia, economia, desempenho e retorno



“É a nossa primeira aquisição da linha VM. Temos por princípio acompanhar a evolução da tecnologia, estar atento às novidades, modernizar a frota, sempre buscando economia, potência e conforto para os condutores”, explica o proprietário e um dos fundadores da empresa, Orlando Bonadia.

A Júlio e Júlio foi fundada em 1958. Mas como empresa familiar, já tem em seu portfólio a reinauguração de uma terraplanagem realizada em 1918, quando ainda era uma pequena empreiteira. A expansão foi acelerada com a aquisição da Pedreira São Domingos, onde está sua sede hoje.

Com 300 funcionários, a clientela da empresa atende os governos Federal, de São Paulo e municipais, com o fornecimento de material e execução de obras, além de clientes da iniciativa privada, principalmente construtoras. A atuação se dá em um raio de 60 km, na região de Sorocaba. Os VMs são utilizados para entregar cimento e outros insumos. Os caminhões costumam trafegar em estradas mal conservadas, o que exige robustez dos veículos.

ECONOMIA. Situada na divisa de Curitiba com São José dos Pinhais, na região metropolitana da capital paranaense, a Areal Três Rios adquiriu dois Volvo VM 310 6x4. Os caminhões transportam areia em trechos curtos, não superiores a 2 km, dentro da propriedade da empresa. A areia suja é extraída do solo, beneficiada, limpa e comercializada para empresas de material de construção. “Os caminhões são muito mais econômicos que outras marcas. Só na economia de diesel, registramos uma diminuição de 12% no consumo. E também rodam o dia todo em terrenos irregulares e pesados, com um ótimo desempenho”, comenta o diretor da Areal Três Rios, Eder Chueda. É uma empresa em expansão que investe em tecnologia e pensa no futuro

promissor da construção civil. Empreendedora que é e com vasta experiência no setor, a Três Rios iniciou recentemente em outra localidade da região metropolitana de Curitiba uma nova extração com previsão de 20 anos de atividade.

MISTURA NO TRAJETO. Com sede em Goiânia, a Realmix ampliou sua frota este ano com a compra de oito Volvo VM 260 6x4. As betoneiras fazem a mistura do concreto durante o trajeto até a obra, para que o produto chegue homogêneo, além do transporte e do descarregamento no local. Por determinação legal, no Brasil toda mistura de cimento deve ser efetuada no caminhão, pois o produto é perecível e corre risco de endurecer. O uso de aditivos durante o transporte garante até quatro horas de duração do produto.

Os trajetos entre a Realmix e os clientes, situados em um raio de 100 km a partir da capital goiana, duram cerca de duas horas. Entre os clientes estão shopping-centers, empresas de laticínio, logística, engenharia, construtoras, prefeituras, frigoríficos e fazendas.

“Os caminhões superaram todas as nossas expectativas. São robustos, têm chassis reforçados, oferecem conforto e grande visibilidade para os motoristas. O melhor de tudo foi a economia de diesel, de 4% em relação aos



outros veículos da frota”, lembra o engenheiro e diretor da empresa, Reginaldo de Aquino Porto.

A Real Mix Concreto começou a funcionar em agosto de 2003, após a cisão da Betonmaster Concreto e Artefatos de Cimento Ltda. Conta com uma usina modelo em Goiânia, equipada para carregamento automatizado, frota de bombas e caminhões betoneiras modernos. A empresa tem 38 funcionários.

O cimento misturado e transportado pelos VMs passa por um complexo processo até chegar às obras. Tudo começa com a chegada de brita, areia e cimento que são depositados em baias e silos. Este material é transportado em uma pá carregadeira até gigantescas caixas de agregados, onde é pesado em um processo automatizado que envolve a dosagem de água e aditivos. Em seguida os agregados são transferidos por uma correia transportadora até o funil de carga dos caminhões betoneiras, onde é realizada a mistura final, durante o percurso. ■

“ OS CAMINHÕES SÃO MUITO MAIS ECONÔMICOS QUE OUTRAS MARCAS. SÓ NA ECONOMIA DE DIESEL, REGISTRAMOS UMA DIMINUIÇÃO DE 12% NO CONSUMO”.

Eder Chueda, diretor da Areal Três Rios





O tempo todo

Programas de Manutenção garantem que caminhões rodem o máximo, com mais rentabilidade para qualquer operação de transporte

Qualquer empresário do ramo de transporte de cargas sabe que tempo é dinheiro, assim como lugar de caminhão ou ônibus é na estrada. Ao adquirir um veículo comercial, o proprietário quer vê-lo rodando a maior parte do tempo, aumentando a rentabilidade de sua empresa.

Para maximizar a produtividade dos transportadores, a Volvo investe constantemente em soluções de pós-venda. Oferece também serviços como o VAS (Volvo Action Service), o Linha Direta Volvo e os Programas de Manutenção para gerenciar e reduzir o custo operacional do frotista.

Estudos recentes comprovam que, ao contrário do senso comum, os gastos com manutenção representam uma pequena fatia de 8% a 10% do custo operacional de um veículo, muito abaixo dos 46% com combustível



e 17% destinados a despesas com motorista.

Ou seja, uma aparente economia obtida com serviços de manutenção não especializada, realizados fora de concessionárias autorizadas e a compra de peças piratas tende a comprometer esses números, uma vez que um serviço mal executado ou uma peça substituída por outra de baixa qualidade costumam aumentar os gastos com oficina, gerando imprevistos indesejáveis.

RENTABILIDADE. O objetivo da Volvo quando produz um veículo é fazer com que ele sirva de ferramenta durável, mantendo-se sempre em movimento. Para isso, produz cada componente como peça única e fundamental para o bom funcionamento do produto como um todo. Todo componente é projetado para ter o maior grau de resistência e performance possível. A utilização de peças do mercado paralelo fatalmente, mais cedo ou mais tarde, trará problemas causados por desgastes prematuros. “Quanto custa ao empresário um ônibus ou um caminhão parado? Hoje ele está mais maduro e percebe que o uso de uma peça não compatível ou mão-de-obra errada pode danificar até mesmo produtos de excelente qualidade, como os veículos Volvo. Nos preocupamos com a experiência do transportador ao longo da sua permanência com o veículo. Ela precisa refletir todos os benefícios oferecidos a ele e atender suas expectativas para assegurarmos sua fidelidade”, explica Felipe Battistella, da área de gestão de clientes e comunicação do pós-venda.

Por maior que seja a qualidade do veículo, ele sempre estará sujeito a desgastes naturais. Para evitar comprometimentos com paradas e reparos não previstos no orçamento, a solução é a manutenção programada.

A Volvo desenvolveu cinco opções de Programas de Manutenção, elaborados na medida exata das necessidades de cada usuário. “O Programa de Manutenção é um plano de saúde do veículo. Possibilita ao transportador acompanhar com maior facilidade o custo de manutenção da sua frota, já que o seu valor é distribuído linearmente ao longo dos meses, melhorando o planejamento dos gastos e evitando surpresas desagradáveis no caixa da empresa.” comenta Battistella. ■



OS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO VOLVO

Programa Branco Volvo Desenvolvido para otimizar os gastos com a mão-de-obra dos reparos de componentes do trem de força e de componentes do produto.

Programa Verde Volvo Esta opção proporciona comodidade, com trocas de óleo e respectivos filtros. Nela, o transportador ainda conta com o Rode +, com verificações abrangentes realizadas por técnicos especializados.

Programa Azul Volvo Além de assegurar todas as trocas de óleo e filtros, contempla as revisões básicas e completas. Nesta opção é feita a manutenção preventiva completa no veículo.

Programa Prata Volvo Proporciona ao transportador tranquilidade para gerenciar os seus negócios, uma vez que assegura todas as trocas de óleo e filtros, revisões básicas e completas, além de todos os reparos dos componentes do trem de força (motor, caixa e eixo).

Programa Ouro Volvo É a maneira mais completa de proteção contra imprevistos. Contempla toda a manutenção preventiva, assim como reparo dos componentes mecânicos e eletrônicos, com os melhores serviços emergenciais à disposição 24 horas.



Sob medida



Seguro Inteligente da Volvo reúne pacote de benefícios da marca

TEXTO VANDA RAMOS

FOTOS DIVULGAÇÃO VOLVO FS



Uma linha de produtos feita sob medida para as necessidades dos transportadores. Esse é o principal diferencial da Volvo Corretora de Seguros, empresa que compõe a VFS – Volvo Financial Services. “O objetivo é oferecer uma solução completa, com um pacote de vantagens e benefícios”, destaca Vladimir Sipoli, gerente de Seguros da Volvo Financial Services. Os produtos da empresa são direcionados ao consumidor final de ônibus e caminhões – individual ou frota – e máquinas. Segundo Vladimir, o Seguro Inteligente Volvo é o único no mercado que oferece descontos para equipamentos de alto valor. “A relação custo-benefício é a melhor para quem tem os veículos da marca Volvo”, explica.

O seguro é desenvolvido com as características do veículo e conta com descontos progressivos, como nos casos de aquisição do Programa de Manutenção, que prevê revisões técnicas seguindo as orientações da marca, ou em que o condutor tenha feito o treinamento Motorista Profissional Volvo. Os cursos são ministrados por 28 consultores localizados em várias cidades do país. Para o treinamento, a Volvo leva o caminhão para as localidades. “Os descontos prestigiam o transportador que leva o pacote de serviços”, ressalta Vladimir.

No caso das máquinas há coberturas específicas para operação em proximidade de água e traslado do equipamento por meio de transporte adequado. Neste último caso, em situação de sinistro o operador recebe o seguro antes da definição da responsabilidade do acidente. “Essa é uma garantia que merece destaque, o operador não terá que esperar para receber o seguro. Se a responsabilidade foi de uma empresa de transporte terceirizada, a Volvo é quem será ressarcida posteriormente pelo seguro de responsabilidade civil do terceiro”, explica.

O SEGURO INTELIGENTE VOLVO pode ser feito para todo tipo de utilização dos veículos, seja para uso em extração e transporte de cana, grãos e minérios, transporte de equipamentos ou em construção civil. O cálculo leva em consideração o modelo do veículo, aplicação, região de utilização e quilometragem percorrida, fatores que justificam a concessão de valores diferenciados. “As outras corretoras não têm as especificidades da marca Volvo, informações do fabricante, nem a vantagem de oferecer um pacote em conjunto com a fábrica”, destaca Sipoli.

Quem adquire o Seguro Inteligente também tem à disposição uma série de outras coberturas como a opção apenas para cobertura de colisão, reembolso de parcelas do Banco ou do Consórcio Volvo, cobertura para a residência do segurado, pagamento parcelado sem juros, cobertura para operações de basculamento, instalação de localizador e isenção de franquia para a carroceria em caso de sinistro com o caminhão.

Além de ser personalizado, esse seguro oferece a garantia da prestação de serviços da Volvo e a utilização de peças genuínas. No caso de sinistro, o frotista sempre será atendido na rede de concessionárias distribuídas no país. ■





Um luxo

Nova lancha da Intermarine, equipada com potentes motores Volvo Penta, é uma novidade cheia de tecnologia e conforto no mercado brasileiro

A Intermarine, líder do mercado brasileiro de lanchas e representante da italiana Azimut, está oferecendo ao mercado náutico o modelo 48S da linha S de lanchas de alta performance, com motor Volvo Penta. Fundada em 1973, a Intermarine já fabricou mais de cinco mil embarcações e é uma das marcas de maior prestígio do mercado náutico brasileiro. Desde 1996, a empresa mantém acordo de fabricação de barcos sob licença com o estaleiro italiano Azimut Yachts – o maior construtor mundial de megaiates. É a única empresa no mundo a fabricar os barcos Azimut fora da Itália, oferecendo no mercado brasileiro o que existe de mais moderno no mercado náutico mundial.

A linha Intermarine é composta por 16 modelos de embarcações a motor, de 38 a 98 pés, entre lanchas off-





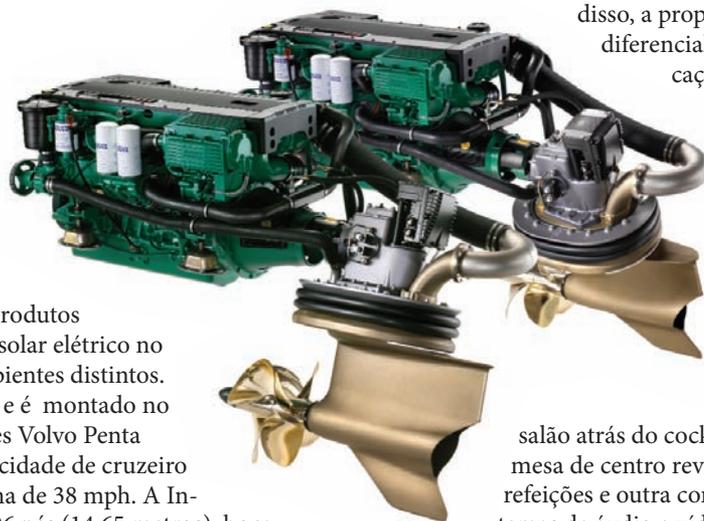
As novas lanchas da Intermarine têm dois diferenciais bem claros: o conforto a bordo (fotos ao lado) e o mais revolucionário IPS (foto abaixo), uma exclusividade da Volvo Penta



shore, cabinadas e open. A recém-lançada linha S tem apelo mais esportivo e introduz um novo conceito de lanchas de alto desempenho à linha de produtos do estaleiro brasileiro, o open, com teto solar elétrico no salão, permitindo a configuração de ambientes distintos.

O modelo 48S foi projetado na Itália e é montado no Brasil pela Intermarine. Usa dois motores Volvo Penta D6-IPS de 600 hp cada, desenvolve velocidade de cruzeiro de 31 mph e alcança a velocidade máxima de 38 mph. A Intermarine 48S tem comprimento de 48,06 pés (14,65 metros), boca máxima de 13,85 pés (4,22 metros), calado de 4,17 pés (1,27 metro) e peso total seco de 16,5 toneladas.

INOVAÇÃO. O modelo da linha S oferece conforto e privacidade incomuns em lanchas esportivas e soluções inovadoras em distribuição de espaço. Seu



interior moderno e elegante tem influências da decoração oriental e móveis de madeira escura que garantem sofisticação e elegância aos ambientes.

Esse modelo da Intermarine conta com duas unidades de propulsão IPS. Lançado pela Volvo Penta no Brasil em 2005, esse sistema reduz o consumo de combustível em até 30%, mantendo as mesmas características de velocidade com arrancada ainda maior. Além disso, a propulsão possui um joystick, um diferencial que permite que a embarcação seja manobrada de

maneira precisa, o que não era possível antes, com embarcações desse porte.

A Intermarine 48S possui salão, duas suítes, cozinha e cabine para marinheiro. Acomoda seis pessoas para pernoite e até 14 em passeios. Com solário na proa, o deck principal tem

salão atrás do cockpit, com sofás nas laterais, mesa de centro reversível em mesa para refeições e outra com armários e nicho para sistemas de áudio e vídeo. Um dos sofás transforma-se em cama de casal. Portas de vidro separam o salão da popa equipada com sofá e mesa reversíveis em solário. A cozinha fica entre o deck principal e o deck inferior, a suíte de casal ocupa a proa e outra suíte para duas pessoas fica no centro do barco. ■





O inédito FM 10x4 da Volvo em operação em mina da Vale: nova opção para mineração e construção civil





Mais carga

Novo FM 10x4 transporta 50 toneladas líquidas. Um projeto desenvolvido sob encomenda da Vale do Rio Doce

TEXTO TODA COMUNICAÇÃO

FOTOS ITO CORNELSEN

Um desafio lançado pela CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) à Volvo do Brasil garantiu o projeto de um caminhão inédito no mercado brasileiro. A Volvo desenvolveu e lançou o novo pesado FM 10x4, veículo vocacional com capacidade para até 50 toneladas de carga líquida. “A CVRD nos colocou um

desafio de desenvolver um caminhão que pudesse suportar 50 toneladas líquidas. Nós aceitamos o desafio e, orgulhosamente, conseguimos vencê-lo”, diz Bernardo Fedalto, gerente da linha “F” de caminhões Volvo.

O desenvolvimento do Volvo FM 10x4 é uma verdadeira quebra de paradigmas nessa área. Tradicionalmente este volume de carga – 50 toneladas líquidas – só era transportado por caminhões fora-de-estrada, os chamados off road.

A Volvo vendeu 104 unidades do novo caminhão para a Vale, uma das maiores empresas globais da indústria de mineração e metais e líder mundial na produção, exportação e comercialização de minério de ferro e pelotas. Os veículos vão rodar dentro das minas onde a CVRD faz a extração de minério de ferro.

O novo FM tem um motor de 13 litros de 480 cv e configuração de eixos 10x4, ideal para operações que necessitem de um veículo com maior produtividade e ca-



O novíssimo FM 10x4 da Volvo em mina da Vale: setor em crescimento exige veículos de maior capacidade



pacidade de carga sobre chassi. É dirigido principalmente para o setor de mineração.

“O FM 10x4 é um caminhão para quem precisa de grande produtividade”, afirma Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil. O caminhão foi desenvolvido para suportar continuamente a severidade de operações de mineração e dos canteiros de obras.

O caminhão possui os consagrados atributos dos produtos da marca: cabine ampla, confortável e segura, alto grau de tecnologia embarcada, grande disponibilidade e baixo consumo de combustível. “Mesmo com sua grande capacidade de carga, o FM 10x4 é um caminhão ágil e fácil de operar”, afirma Sérgio Gomes, gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil.

O QUINTO EIXO. O eixo central é a grande novidade do FM 10x4. É ele que permite a capacidade de 50 toneladas líquidas. Esse eixo tem suspensão a ar

com controle de nível eletrônico e direção eletro-hidráulica. Seu avançado sistema permite que o caminhão se acomode perfeitamente ao terreno e aos obstáculos que encontrar. “É uma suspensão inteligente”, diz Deonir Gasperin, engenheiro de vendas da Volvo do Brasil.

A suspensão eletronicamente regulada acompanha o carregamento do caminhão. “Essa é uma grande vantagem do FM 10x4”, diz o engenheiro. Ele lembra, ainda, que o eixo central pode ser levantado quando o veículo não estiver carregado e em operação.

Com cinco eixos e 10 pontos de apoio, o FM 10x4 tem quatro pontos de tração e os três primeiros eixos do veículo são direcionáveis. “É a mesma proporção de ar-





O presidente da Volvo do Brasil, Tommy Svensson e o gerente geral de manutenção da Vale, Marcelo Perpétuo: negócio sob medida

rasto do já consagrado FM 8x4”, completa o engenheiro.

“O FM 10x4 é um produto complementar à linha de caminhões articulados produzidos pela Volvo Construction Equipment Latin America”, diz o gerente da Volvo, referindo-se aos caminhões articulados A35, A40 e A45 da divisão de equipamentos da marca, que no Brasil possui uma fábrica em Pederneras, interior de São Paulo. Ele lembra que o FM 10x4 pode ser usado nos mesmos lugares onde os articulados são encontrados, mas em condições diferentes – quando o veículo pode desenvolver velocidades médias mais altas em topografias e distâncias específicas.

Com o lançamento do FM 10x4, a Volvo tem agora uma linha completa de veículos e máquinas para mineração - desde os fora-de-estrada (articulados) e as carregadeiras, passando pelas escavadeiras, motoniveladoras, pelos caminhões 6x4, 8x4 e agora o 10x4, até a linha VM para o apoio. ■

VALE É GIGANTE GLOBAL

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) é uma das maiores empresas globais da indústria de mineração e metais. Está em 13 estados brasileiros e em 32 países, nos cinco continentes. Além de líder mundial na produção e comercialização de minério de ferro e pelotas, possui as maiores reservas de níquel do planeta. A CVRD também é importante produtora global de concentrado de cobre, carvão, bauxita, alumina, alumínio, potássio, caulim, manganês e ferroligas.

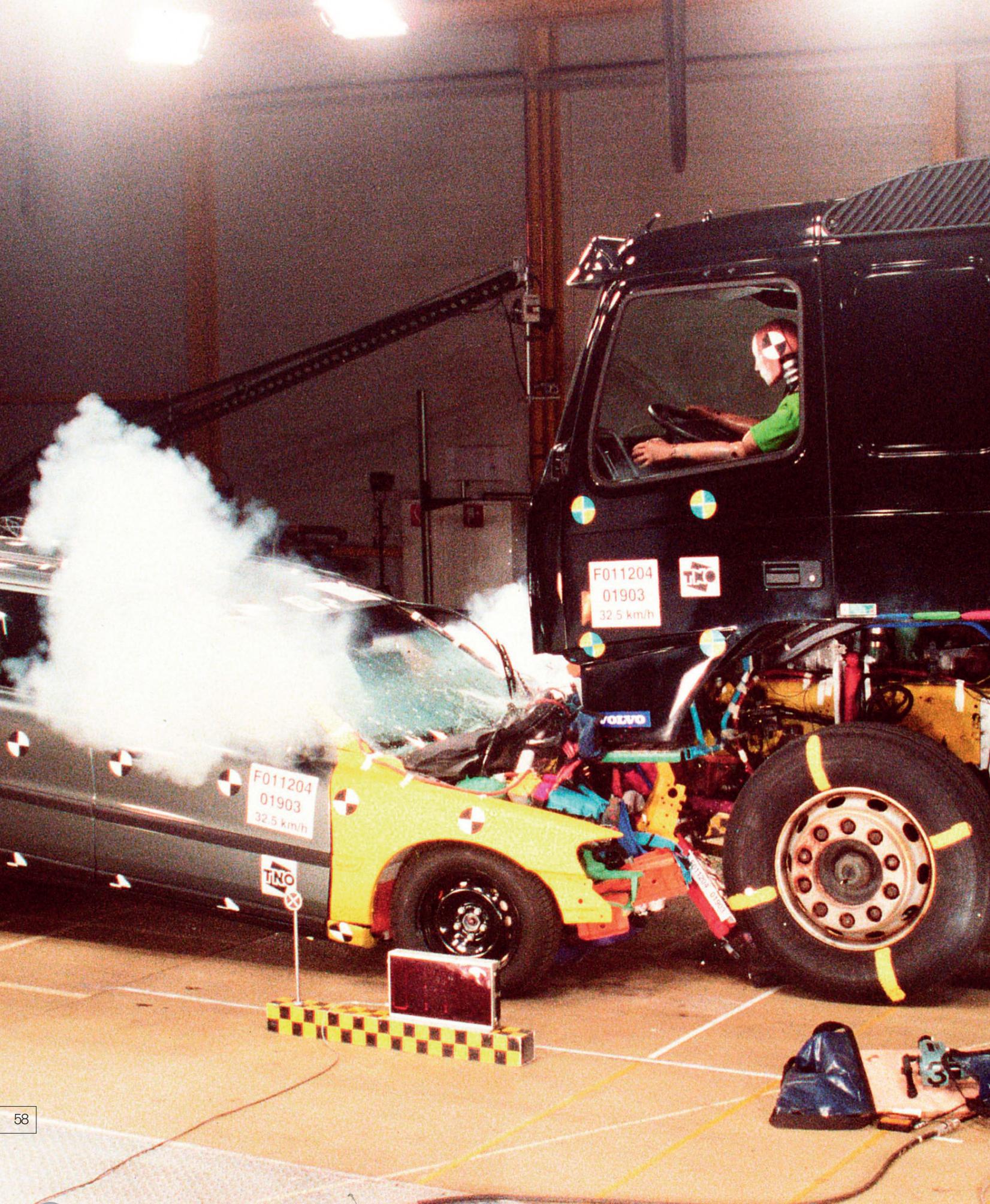
Para dar suporte às suas atividades, a Vale criou uma estrutura integrada de logística que a transformou na maior prestadora de serviços logísticos do país. Operadora de mais de 9 mil quilômetros de malha ferroviária e 10 terminais portuários próprios, a Vale elabora soluções completas a partir da sinergia entre ferrovias, portos e sete terminais marítimos próprios.

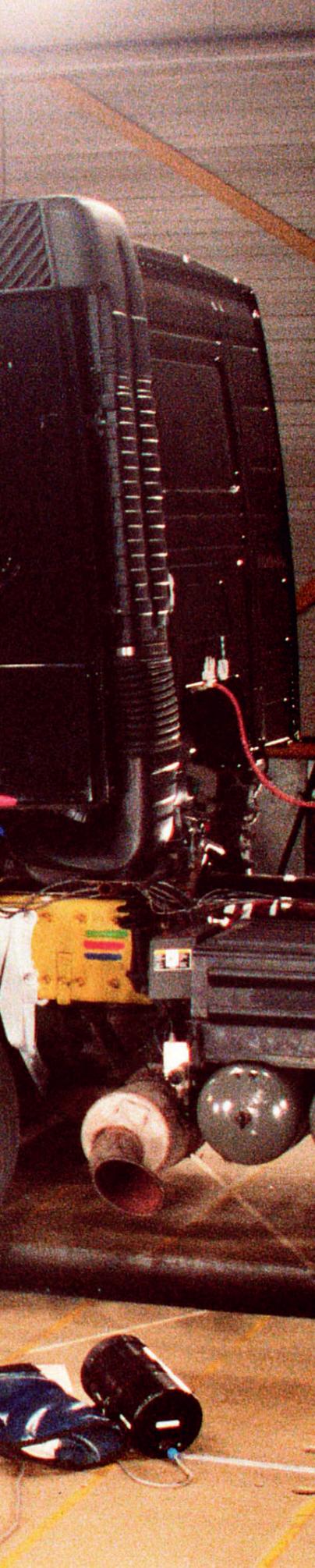
COMPLEXO MARIANA

O Complexo Mariana, onde os caminhões da Volvo vão operar, é formado pelas Minas de Timbopéba, em Ouro Preto; de Alegria e de Fábrica Nova, em Mariana; e de Fazendão e de Morro da Mina, em Catas Altas. O complexo produz anualmente cerca de 27 milhões de toneladas de ferro.

Depois de beneficiado, o minério é escoado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Todas as minas do Complexo Mariana são certificadas segundo as normas de qualidade ISO 9001 e de meio ambiente ISO 14001.







Em defesa dos menores

Milhões de dólares são investidos para tornar a cabine mais segura para o motorista. Mas o que se faz pela segurança de quem viaja de automóvel? Veja o que a Volvo Trucks faz para preservar a vida dessas pessoas.

TEXTO DAVID WILES

FOTO KATJA ANDERSSON

A comparação chega a assustar: de um lado, um caminhão de 40 toneladas; de outro, um carro de uma ou duas toneladas. Não é difícil prever o que pode acontecer em uma colisão frontal.

Na sede da Volvo Trucks, em Gotemburgo, Suécia, Anna Wrige é responsável por assegurar que quem viaja de automóvel tenha a maior chance possível de sobreviver em caso de colisão com um caminhão da marca. “Minha meta é fabricar caminhões defensivos”, explica. “Quando um caminhão se choca com um pedestre ou uma criança de bicicleta, ou colide com um carro, queremos que, na melhor das hipóteses, ninguém se machuque.”

Isso é um grande desafio. Anualmente, dezenas de milhares de pessoas morrem e centenas de

milhares ficam feridas em acidentes envolvendo caminhões pesados em todo o mundo. Aproximadamente dois terços dos acidentes entre carros e caminhões são colisões frontais. É por isso que Anna Wrige está concentrando esforços nessa área.

Anna, que desenvolve seu trabalho em uma grande sala sem divisórias no segundo andar de um prédio de três pavimentos, dirige a área de segurança em colisões e também faz parte do Grupo de Investigações de Acidentes da Volvo. Essa equipe permanece 24 horas de prontidão para se deslocar rapidamente aos locais onde acontecem acidentes com caminhões Volvo nas imediações de Gotemburgo, Suécia. Os membros da equipe conversam com os motoristas, a polícia e as testemunhas e examinam os caminhões para identificar o que pode ter havido e por quê. A Volvo também possui a rede “Incident Flyers”, que realiza trabalho semelhante na Ásia, África, Austrália/Pacífico e América Latina.



“ MINHA META É FABRICAR CAMINHÕES DEFENSIVOS. QUANDO UM CAMINHÃO ATROPELA UM PEDESTRE OU UMA CRIANÇA DE BICICLETA, OU COLIDE COM UM CARRO, QUEREMOS QUE, NA MELHOR DAS HIPÓTESES, NINGUÉM SE MACHUQUE.

ANNA WRIGE, DO GRUPO DE INVESTIGAÇÕES DE ACIDENTES DA VOLVO

“Desenvolvemos nosso produto baseados no que esse Grupo de Investigações de Acidentes identifica”, afirma Anna Wrigge. “Estamos sempre descobrindo detalhes novos sobre acidentes. Com isso, identificamos o que é possível melhorar.”

DESDE 2003 A LEGISLAÇÃO EUROPÉIA passou a exigir que os caminhões pesados fossem equipados com um sistema antiintrusão frontal (Frontal Underrun Protection System – FUPS), que basicamente é uma estrutura montada na dianteira do caminhão, na mesma altura do pára-choque dos carros. Outros países, entre eles Austrália, Índia e Japão, estão seguindo esse exemplo e criando leis semelhantes. O objetivo é evitar acidentes até então comuns, quando a dianteira do automóvel entrava embaixo do pára-choque do caminhão, provocando danos terríveis aos carros e seus ocupantes. Estima-se que essa legislação graves. Contudo, graças ao trabalho do Grupo de Investigações de Acidentes, a Volvo foi capaz de dar um passo bem maior em relação às exigências legais e desenvolver um sistema antiintrusão que aumentasse ainda mais as

chances de sobrevivência dos ocupantes de automóveis.

“Noventa por cento das pessoas mortas em acidentes envolvendo caminhões não são ocupantes do caminhão”, afirma Anna Wrigge. “A Volvo quer contribuir efetivamente para a segurança no trânsito, o que significa não apenas cumprir a legislação, mas observar os acidentes, os problemas reais, para identificar o que é possível aprimorar e, assim, reduzir o número de mortos e feridos. Essa mentalidade faz parte da cultura da Volvo, de não se limitar a cumprir, ao menor custo possível, o que determina a lei.”

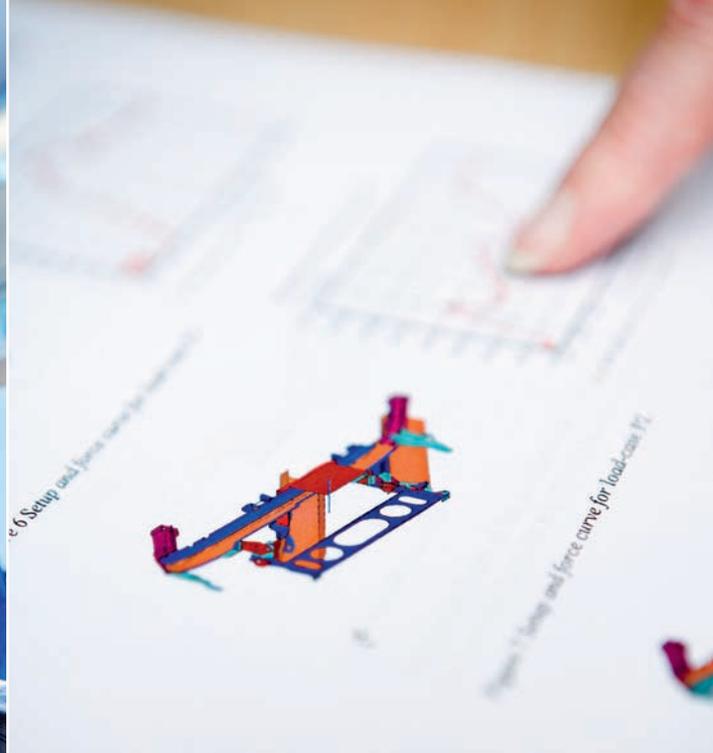
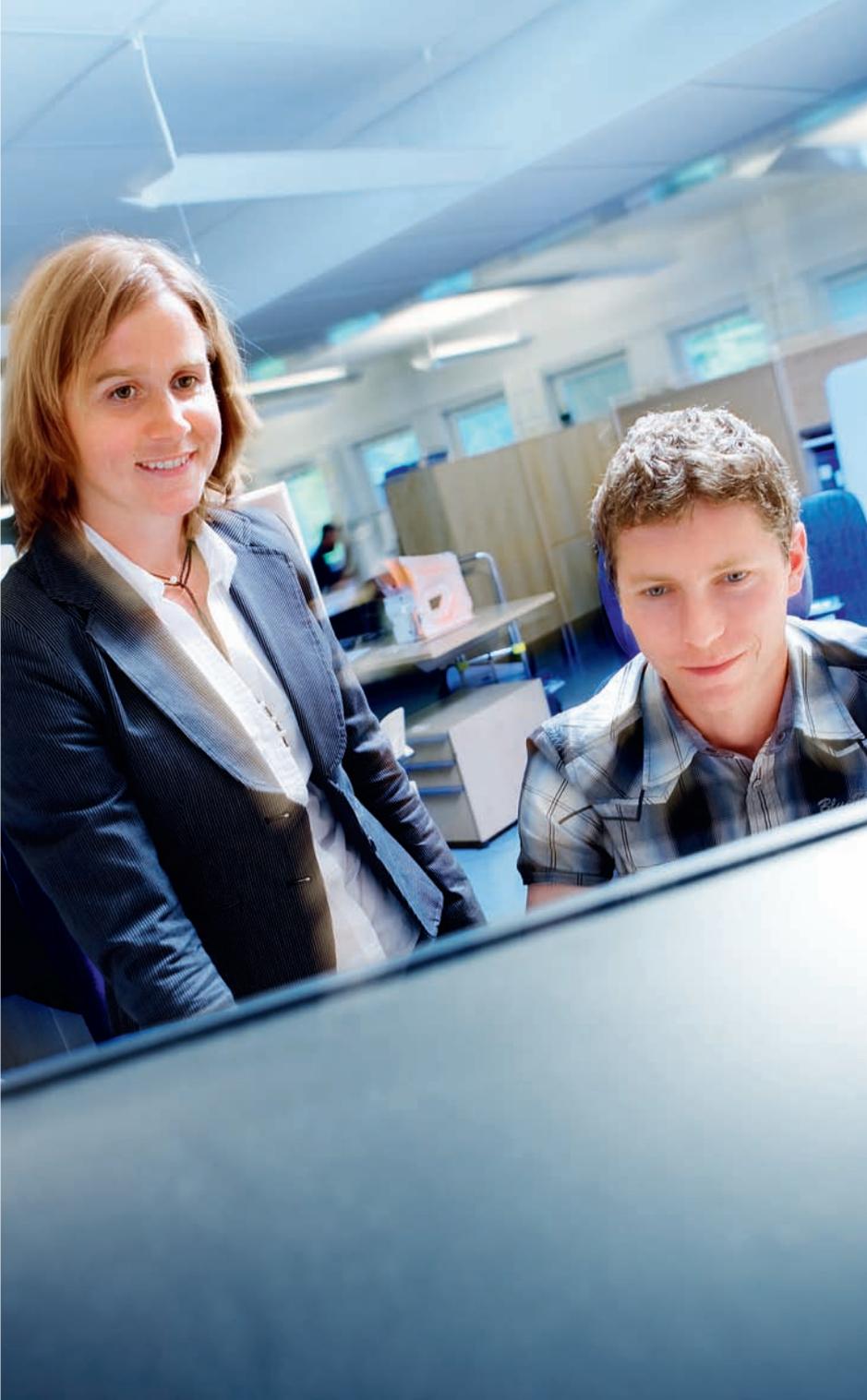
ASSIM, A VOLVO desenvolveu um sistema antiintrusão que, em vez de apenas atender à exigência legal de resistência, tem o efeito de se retrair ou amassar para absorver parte da energia da colisão. Com esse sistema, que é item de série nos caminhões Volvo FH, FM e VM, os ocupantes dos automóveis podem sobreviver a colisões com caminhões Volvo em velocidades mais altas, em comparação com o sistema comum.

“O carro continua absorvendo grande parte da energia de colisão, mas o princípio do sistema antiintrusão frontal da Volvo é fazer com que o caminhão também absorva parte dessa energia e, desse modo, diminua a energia a ser absorvida pelo carro”, explica Anna Wrigge. “Dessa forma, reduzimos a violência da colisão.”

A maioria das leis suecas baseia-se na legislação europeia, que exige a instalação de uma barra de aço de 120 mm de altura na dianteira do caminhão, a no máximo 400 mm acima do chão, cobrindo toda a sua largura. Atrás dessa barra, a Volvo instala os chamados “tubos anticolisão”, que chegam a se encurvar até 200 mm no momento do impacto, absorvendo a energia. Esses tubos de aço quadrados – um deles se encontra sobre a mesa de Anna Wrigge para uma investigação pós-colisão – são “previamente encurvados” para que se entortem de uma forma específica em caso de acidente. “O objetivo do sistema antiintrusão de barras resistentes é que ele funcione a uma velocidade máxima aproximada de 56 km/h, mas nós testamos o nosso a uma velocidade de 65 km/h”, explica Anna Wrigge. “Portanto, 65 km/h é a velocidade na qual vamos nos ferir se colidirmos com um caminhão Volvo, embora, obviamente, seja possível sobreviver a velocidades mais altas.”

Além disso, a Volvo deu um passo à frente das exigências legais ao adicionar uma estrutura extra nas laterais da cabine, na frente das rodas. Essa estrutura foi projetada para se curvar para baixo no momento do impacto, sem perfurar os pneus. “Se houver uma colisão entre um carro e um caminhão pesado a 80 km/h, o caminhão basicamente continuará quase à mesma velocidade. Portanto, é fundamental que o motorista possa controlar a direção”, explica Anna. “Se os freios perderem o desempenho ou o motorista perder o controle da direção, outra consequência provável seria a capotagem do caminhão.”





Os “tubos anticisão” curvam-se no momento do impacto para absorver a energia e proteger os ocupantes dos automóveis.

Anna Wrige diz que as inovações de segurança proporcionadas pelo sistema de absorção de impacto FUPS da Volvo são pequenas, mas significativas, e balizarão o desenvolvimento de aprimoramentos futuros, que nem sempre serão prioridade na companhia. “Passar da resistência para a absorção de energia é um grande avanço. Mas um passo seguinte poderia ser aumentar a dianteira do caminhão para possibilitar uma absorção ainda maior da energia no momento do impacto.”

Nos projetos modernos de caminhões, há poucas perspectivas para ampliar a zona de deformação por causa do eixo dianteiro e de inúmeros outros componentes. Uma solução seria, portanto, acrescentar cerca de 600 mm de estrutura na frente do eixo dianteiro. Entretanto, como a legislação geralmente restringe o comprimento máximo dos caminhões, isso provocaria a redução da capacidade de carga. “Gostaríamos que a legislação mudasse em nosso país, para que pudéssemos usar também esse recurso de segurança”, diz Anna Wrige. “Estamos trabalhando junto às autoridades para tentar encontrar uma solução que seja boa para todos e que possa ser implementada de tal forma que não diminua a carga útil.”

A Volvo estima que essa medida permitiria proteção a uma velocidade máxima de 90 km/h e, com isso, reduziria ainda mais o número de mortos e feridos todos os anos. Se houver um comprometimento efetivo com a segurança, isso fará uma grande diferença nas estradas. ■

SISTEMA ANTIINTRUSÃO FRONTAL (FUPS)

- A Volvo introduziu o FUPS como opcional em 1996
- O FUPS para absorção de energia passou a ser item de série nos caminhões Volvo FH e FM em 2002
- A lei exige que o FUPS proteja os ocupantes dos automóveis a uma velocidade de 56 km/h – a Volvo oferece proteção a 65 km/h
- Com o FUPS da Volvo, é possível manter a manobralidade do caminhão após um acidente



Símbolo do Ferro

Todo símbolo precisa de um design que espelhe seu tempo. Isso é especialmente verdadeiro quando se trata do símbolo que tem representado a Volvo nos últimos 80 anos: o Símbolo do Ferro.

TEXTO DAVID WILES

FOTOS VOLVO TRUCKS

A logomarca “Iron Mark” (símbolo do ferro) da Volvo é um dos símbolos mais conhecidos na indústria automobilística e tem sido a marca registrada de seus milhões de veículos de todos os portes produzidos nos últimos 80 anos. O círculo com uma seta à direita, apontada para cima, é também um dos símbolos mais antigos na história da humanidade. Ao longo do tempo, esse ícone representou praticamente de tudo – o símbolo químico do ferro, o planeta Marte e o deus romano da guerra, seu homônimo, e também o sexo masculino.

Como na Suécia há muito tempo esse símbolo representava a indústria siderúrgica,

os fundadores da Volvo, Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, ao começar a produzir veículos em Hisingen, Gotemburgo, em 1927, decidiram incorporar esse ícone para passar a idéia de qualidade, durabilidade e confiabilidade.

Tão famosa quanto a própria Volvo e sua logomarca é a faixa diagonal da grade dianteira, que caracteriza os veículos produzidos pela empresa. Se o símbolo do ferro fosse aplicado diretamente na dianteira dos veículos, poderia obstruir o radiador. Assim, a faixa diagonal foi criada para mantê-lo no centro da grade.

Ao longo dos anos, houve inúmeras variações nas grades dos veículos Volvo – às vezes, o símbolo do ferro não era aplicado, ocasião em que a identidade da marca era preservada por meio dessa faixa. Após quase 30 anos essa faixa deixou de ser usada, durante algum tempo.

A logomarca da Volvo foi alterada várias vezes. Embora tenha ficado maior e mais evidente, continua sendo o mesmo símbolo simples e tradicional que há oito décadas saiu da fábrica na dianteira do primeiro veículo da marca. ■





1932–1936

Esta versão mais simples, aplicada nos automóveis Volvo desde o início, e usada nos caminhões de 1932 a 1936, foi complementada por um símbolo na parte superior do radiador, com a palavra “Volvo”, no mesmo tipo de letra tradicionalmente usado pela Volvo. A logomarca passou a fazer parte da faixa diagonal aplicada no radiador.



1935–1959

O nome da empresa apareceu pela primeira vez dentro do símbolo do ferro em 1935. A faixa diagonal foi eliminada e a logomarca movida para o canto direito da grade. O círculo tornou-se maior, a seta, menor, e a logomarca como um todo passou a transmitir a idéia de maior transparência e vigor. O design clássico permaneceu inalterado até 1959, período em que a empresa experimentou sólido crescimento.



1938–1945

A influência da aerodinâmica na logomarca era típica do design dessa época. Por passar uma idéia de velocidade e classe, destacou-se em inúmeros automóveis Volvo entre 1938 e 1945. Foi aplicada na tampa do portamalas do PV53 ao PV56 e do PV801 ao 802, enquanto a logomarca original, toda prateada, era usada na grade dianteira.



1959–1973

A terceira geração da logomarca adornou os caminhões Volvo de 1959 a 1973. A logomarca anterior, totalmente metálica, foi substituída por outra, com contorno de aço e fundo preto. Nos caminhões com motor turboalimentado, ganhou fundo amarelo. Nessa época, a logomarca cresceu proporcionalmente, tornando-se mais evidente e estilizada, já que os caminhões estavam ficando maiores.



2001–HOJE

A logomarca usada atualmente foi criada em 2001 e voltou a integrar a grade com a imponente barra diagonal. O acabamento de metal estilizado é uma evolução natural das logomarcas anteriores e remete aos tradicionais valores da Volvo de solidez, confiabilidade e qualidade, incorporados ao que há de mais avançado em design contemporâneo. É uma abordagem moderna para um design clássico da indústria automotiva.



Volvo está entre as 10 melhores para trabalhar



O presidente da Volvo do Brasil Tommy Svensson e o diretor de RH e Assuntos Corporativos, Carlos Morassutti receberam o troféu da revista Exame e Você S/A



A Volvo foi reconhecida como uma das 10 melhores empresas para trabalhar no Brasil, segundo pesquisa realizada pelas revistas Exame e Você S/A, da editora Abril, em parceria com a FIA (Fundação Instituto Administração), em que a avaliação é feita pelos próprios funcionários. Em quinto lugar no ranking das 10 melhores, a Volvo foi considerada a melhor em saúde e foi a única a receber a

nota máxima (100) neste quesito. Também foi considerada a melhor do setor automotivo brasileiro. A nota final da Volvo – o chamado Índice de Felicidade no Trabalho – foi de 86,6.

A MAIS ADMIRADA

Pesquisa da Revista Carta Capital, realizada em conjunto com o instituto TNS InterScience, revelou a Volvo como a empresa mais admirada entre as montadoras de caminhões do Brasil em 2007. A escolha é feita por meio de entrevistas com executivos das maiores empresas instaladas no país. Foram entrevistados 1.276 executivos de 593 empresas de 47 setores diferentes. A Volvo foi a primeira na categoria “Montadoras e Importadoras de Caminhões”.



Carlos Ogliari, gerente de Assuntos Institucionais recebe prêmio da representante da Carta Capital: reconhecimento



Nova sede Volvo na Argentina

Instalações mais modernas atendem aumento de 40% nas vendas no país vizinho, em 2007

A Volvo Trucks & Buses Argentina está em uma nova sede em Buenos Aires. A unidade, na Rodovia Panamericana, Ruta 9, km 34,5, possui uma área total de 21 mil m², com instalações de mais de 12 mil m². Um investimento de aproximadamente US\$ 5 milhões. O novo edifício tem área comercial para venda de veículos e peças de reposição, salas para capacitação técnica, restaurante e sala de recreação para seus empregados, oficina com oito estações de trabalho, local para lavagem de veículos, além de um fosso com capacidade para receber duas unidades simultaneamente e ponte grua em toda a oficina.

A Rodovia Panamericana, Ruta 9, é o principal corredor do transporte de cargas que une a capital ao Porto de Buenos Aires e aos países do Mercosul. Atualmente, a Volvo possui uma rede de 14 concessionárias de vendas e serviços, em pontos estratégicos da Argentina. Para 2008, a Volvo Trucks & Buses Argentina espera aumentar suas vendas em mais de 30%, um incremento conquistado principalmente pela agricultura e pela indústria. Em 2007, já houve um aumento de, aproximadamente, 40% nas vendas de caminhões, em relação ao ano anterior.



Executivos, clientes e convidados da Volvo celebram a inauguração da nova sede na Argentina: investimento e aposta num mercado cada vez mais promissor



FÁBRICA DA BÉLGICA É PRIMEIRA LIVRE DE EMISSÕES DE CO₂

O Grupo Volvo tem a primeira unidade fabril automotiva livre de emissões de dióxido de carbono (CO₂). A fábrica "limpa" fica em Ghent, cidade belga a cerca de 60 quilômetros da capital Bruxelas. O projeto, que focou a revisão do uso de energia na produção, estava em andamento desde 2005.

A unidade de Ghent produz atualmente 35 mil caminhões por

ano e tem 2,5 mil empregados. A Volvo, que está em linha com a meta da União Européia de reduzir em 20% as emissões de dióxido de carbono na Europa até 2020, tem a ambição de tornar todas as suas unidades fabris livres de CO₂. As próximas unidades da Volvo Trucks reformuladas serão as de Tuve e Umea, na Suécia.



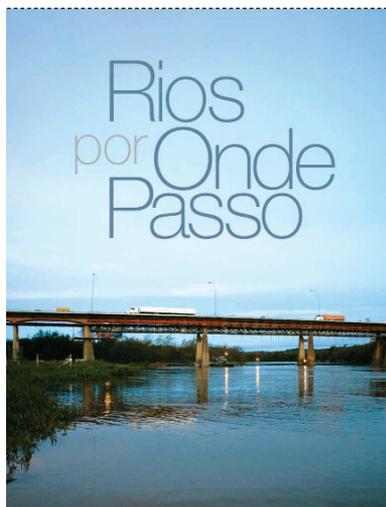
Volvo tem centro ambiental em Curitiba

Projeto reforça valor fundamental da marca e inclui bosque nativo de 200 mil m²



Centro Volvo Ambiental é aberto para moradores da região, funcionários da empresa e visitantes em geral

A Volvo inaugurou, no final de 2007, o Centro Volvo Ambiental, na fábrica de Curitiba. O espaço é dedicado à educação ambiental da comunidade do entorno e funcionários. São mais de 200 mil m² de bosque nativo preservado, com fauna e flora específicas do principal ecossistema do sul do Brasil, a Floresta de Araucárias. Meio ambiente é um valor fundamental da marca Volvo, que tem várias ações ambientais em suas fábricas, comunidades em que atua e produtos. O Centro Volvo Ambiental é uma iniciativa da Associação Viking, dos funcionários da empresa. A Volvo patrocina a ação por meio da Lei Federal de Incentivo à Cultura.



CAMINHONEIROS A FAVOR DA NATUREZA

Já está circulando o livro do projeto ambiental 'Rios por Onde Passo', iniciativa da ONG Mater Natura (Instituto de Estudos Ambientais) patrocinada pela Volvo do Brasil por meio da Lei Federal de Incentivo a Cultura. Além da publicação, o projeto conta com uma exposição sobre os cinco ecossistemas do Paraná a partir do olhar dos caminhoneiros. O objetivo foi utilizar o conhecimento sobre as regiões que eles percorrem e alertar a sociedade sobre a importância da conservação ambiental, que passa pelos cuidados com os veículos e a maneira de dirigir.



Programa por segurança

Iniciativa inédita une a Volvo, Sest/Senat e Rodo Linea

A Volvo do Brasil, o Sest/Senat do Paraná e a Rodo Linea lançaram, durante a Semana Nacional do Trânsito-2007, um programa inédito para contribuir na redução do índice de acidentes com caminhões no país pela prática de condução econômica e treinamentos para motoristas profissionais. O programa conta com um caminhão cavalo mecânico Volvo FH 440 4x2, usado pelo Sest/Senat no

treinamento e capacitação de motoristas profissionais do transporte rodoviário. A Rodo Linea, fabricante de implementos rodoviários, fornece a carreta de três eixos graneleira.

Um dos objetivos da Volvo é dar apoio nas aulas teóricas e práticas dos motoristas das empresas de transporte de cargas.

As aulas são oferecidas nas nove unidades do Sest/Senat no Paraná e também

em cidades onde há demanda pela formação.

A unidade do Sest/Senat do Paraná foi escolhida porque está no estado onde se localiza a fábrica da Volvo, o que facilita a troca de experiências.

O Sest/Senat é uma entidade sem fins lucrativos, mantida por empresas de transporte ligadas à CNT (Confederação Nacional do Transporte).



Participantes do novo projeto apoiado pela Volvo: tudo pela segurança



FROTA COM MAIS DE UM MILHÃO

Frotista Volvo desde 1990, a Transportadora Gobor encerrou 2007 com 10 caminhões com mais de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. São 20% da sua frota, de 42 pesados da marca. Os veículos que atingiram esse resultado rodam cerca de 15 mil quilômetros por mês, entre os estados de Rondônia e Acre. A Gobor, que tem sede em Campo Largo, no Paraná, atua em várias áreas do transporte rodoviário, incluindo cargas secas, fracionadas, granel, frigorificadas e produtos químicos. A empresa possui filiais em Guarulhos (SP), além de Cacoal, Porto Velho e Ji-Paraná, em Rondônia.



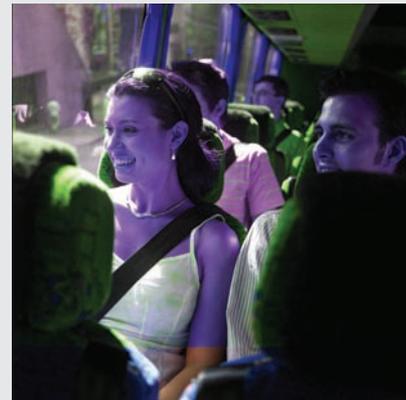
VOLVO B9R. I-SHIFT CAIXA INTELIGENTE



TECNOLOGIA, CONFORTO, SEGURANÇA COM RENTABILIDADE.

Chegaram os novos chassis para ônibus Volvo B9R. Veículos que atendem às demandas de médias e longas distâncias, com baixo custo operacional e altos níveis de segurança e conforto aos passageiros. Os novos B9R oferecem:

- * **Motor eletrônico Volvo D9B** (340 e 380cv)
- * **I-SHIFT** (caixa de câmbio inteligente)
- * **ECS** (suspensão eletrônica)
- * **EBS** (sistema eletrônico de freios a disco)
- * **VEB** (freio motor Volvo)



VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS

www.volvo.com.br

