

**OSCAR** Conheça os ganhadores do Prêmio Volvo de Logística 2008

**RESULTADO** Frotistas aprovam tecnologia do B9R

**EQUIPAMENTOS** Volvo apresenta nova linha de compactadores



# EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2008 • ANO XXI • Nº 115



# A tecnologia da segurança

Volvo apresenta veículos conceito com inovações para prevenir acidentes



# TECNOLOGIA VOLVO BUSES. I-SHIFT CAIXA INTELIGENTE.



PP / OT (LCC)



## SIMPLICIDADE, ECONOMIA, CONFORTO E SEGURANÇA AO ALCANCE DAS SUAS MÃOS.

Só a Volvo Buses oferece a caixa de câmbio automatizada: I-SHIFT. Essa caixa possibilita trocas de marchas manuais ou eletrônicas, sem necessidade de pedal de embreagem. Isso resulta em maior conforto para o condutor, menor consumo de combustível e economia do sistema de freios. Em sincronia ao freio motor Volvo - VEB, possibilita a maior potência de frenagem do mercado. Segurança para o veículo e seus passageiros.

**I-SHIFT. A caixa de câmbio inteligente da Volvo.**



**VOLVO BUSES. WHEN PRODUCTIVITY COUNTS**

[www.volvo.com.br](http://www.volvo.com.br)





## Pela vida

Pesquisar. Desenvolver. Inovar. Falar em segurança na Volvo é reunir todos esses ingredientes. E não é exagero dizer que o conceito segurança está no DNA da marca. Desde o início de suas atividades até os dias de hoje, em nome dele, a Volvo criou programas e desenvolveu equipamentos que, acima de tudo, salvam vidas.

Infelizmente a tragédia nas estradas desafia a tecnologia e a consciência social. Por dia, no Brasil, acontecem cerca de 720 acidentes nas rodovias, causando a morte de 35 pessoas. Por ano, segundo estatísticas de entidades e empresas ligadas ao setor de transporte, são 91 mil acidentes com veículos de carga.

Por isso, a Volvo não pára. Em nome da segurança, ano após ano, lança nos mercados onde atua inovações pela vida. Nesta edição da Eu Rodo você vai conhecer as que estarão nas futuras gerações de veículos da marca no Brasil. São equipamentos que não permitem a partida quando o motorista está alcoolizado, que mantêm a atenção constante do

condutor e ainda evitam as derrapagens em pistas escorregadias.

Verá que algumas dessas inovações já podem ser encontradas como opcionais em alguns veículos Volvo. Este é o caso do ônibus B12R, considerado o chassi mais seguro lançado no Brasil. Conforto e segurança são também palavras-chave de um outro chassi da Volvo, o B9R. Lançado no segundo semestre do ano passado, quem comprou gostou. Conheça a impressão de três frotistas.

Destaque também para a ampliação dos negócios da Volvo Financial Services para o Chile, operação controlada a partir da unidade brasileira.

Por fim, confira a entrada da Volvo num novo segmento: o de compactadores. Com eles a marca amplia ainda mais o seu leque de opções em equipamentos de construção, confirmando a missão do Grupo Volvo de prover soluções completas para o mercado de transporte comercial.

Boa leitura!

O editor.





### 18 Uma aventura chamada Peru

Embarque no FH amarelo-ouro do peruano José Astete Torres e conheça a rotina de um motorista que trabalha subindo quase 5.000 metros acima do nível do mar, todos os dias.



### 36 Compactadores Volvo chegam ao mercado brasileiro

Novas máquinas aumentam a linha Volvo de equipamentos para construção de estradas e tornam mais abrangente o portfólio dos distribuidores da marca.



## 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 Serzegrat ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.



### 47 Soluções para transporte

Produtos e serviços que aumentam a disponibilidade das frotas de ônibus e caminhões têm demanda cada vez maior das empresas transportadoras.



### 52 Volvo Penta equipa as embarcações Levefort

Maior fabricante de barcos de alumínio do Brasil equipa modelos com sistemas de propulsão Volvo Penta. Assistência técnica, peças e garantia são diferenciais para a marca



## JOUBERT BELUOMINI: CONFIÁVEL E ACESSÍVEL

“

Nossa parceria é antiga. Somos clientes da Volvo desde os primeiros anos da nossa empresa. E isso se deve, principalmente, pela confiabilidade da marca e disponibilidade de utiliza-

ção dos veículos, que raramente necessitam de paradas para manutenção fora as programadas. Além disso, a empresa é muito acessível e pronta para encontrar soluções para o nosso negócio. Na época em que precisamos reconfigurar os chassis dos ônibus, recebemos toda a assistência técnica necessária, o que demonstra a preocupação da Volvo com seus clientes. Atualmente, 14 ônibus da nossa frota de articulados são Volvo. Em 2004, adquirimos os sete primeiros. No ano seguinte, compramos mais seis B12M. E em 2006, mais um ônibus do mesmo modelo. Todos os veículos são utilizados para transporte coletivo urbano na cidade de Campinas (SP) e se destacam pelo desempenho e conforto. Temos confiança na empresa e isso foi e ainda é decisivo para quando optamos por aquisição de veículos.”

Joubert Beluomini,  
sócio da Itajaí Transportes Coletivos



Joubert Beluomini:  
confiança na marca







Suporte do distribuidor fez os sócios Walter e Fábio optarem pela marca. Hoje todas as máquinas da mineradora são Volvo

## WALTER E FÁBIO FICHTNER PARA RENOVAR, VOLVO

“

Atuamos há dez anos em mineração. Produzimos brita e temos uma usina de asfalto em Eldorado do Sul, na região metropolitana de Porto Alegre

(RS). Há cerca de sete anos começamos um ótimo relacionamento com a Volvo graças aos esforços do distribuidor local, a Linck, que nos visitava freqüentemente e mostrava as novidades e benefícios da marca. Então, ao renovar nossa frota, optamos por comprar equipamentos Volvo. Agora, todas as máquinas são Volvo. Temos duas escavadeiras: uma EC210B, que faz decapagem, e uma EC240B, que faz carregamento de rocha detonada. Recentemente compramos outras

duas pás carregadeiras, uma L110F e uma L70F, sendo essa compra facilitada porque vendemos no próprio distribuidor uma L120D que tínhamos. Os novos equipamentos, juntamente com uma outra pá carregadeira L60E, que já possuíamos, são utilizados no carregamento de caminhões e na separação de material. A mudança para a Volvo foi acertada. As máquinas têm qualidade e tecnologia, e contam com uma boa assistência técnica, o que permite manter a eficiência em nossa produção, que é de 25 mil m<sup>3</sup> por mês. Estamos satisfeitos, tanto que temos outros dois consórcios da Volvo em andamento para adquirir novas máquinas no futuro.”

**Walter Fichtner e Fábio Fichtner,**  
proprietários da Eldorado Mineração Ltda.



**JAIRO VASCONCELOS:**

# PROGRAMA DE MANUTENÇÃO: CAMINHÕES SEMPRE EM DIA

“

A Usifast é pioneira na utilização de programas de manutenção. Essa postura inovadora permite nos adaptarmos rapidamente às mudanças e exigências do mercado. Como operamos em vários estados, com rotas diversificadas, é imprescindível um contrato que nos garanta a segurança e disponibilidade da frota.

Temos uma base de atendimento Volvo no nosso terminal, que executa revisões preventivas e corretivas, além de contarmos com toda a rede Volvo que nos atende preferencialmente onde estivermos. Com isso, além de reduzirmos drasticamente os tempos de re-

visão, evitamos deslocamentos, riscos e custos desnecessários.

Com uma frota atual de 130 caminhões, coberta pelo contrato, procuramos repassar para nossos clientes a segurança, garantia e disponibilidade que o programa de manutenção nos proporciona. 70% dos nossos clientes são do segmento siderúrgico e o restante do segmento de auto-peças e componentes, entre outros. Atuamos num setor dinâmico e em expansão, com clientes cada vez mais exigentes. Temos que oferecer o melhor.

---

**Jairo Vasconcelos, gerente de manutenção da Usifast Logística Industrial, Contagem (MG)**

Para Jairo Vasconcelos, programa de manutenção reduz tempos de revisão, riscos e custos



# Seguro e econômico

Você já conhece o VEB? É o freio motor exclusivo da Volvo que permite rodar a velocidades médias mais elevadas com economia de combustível.

TEXTO ISABELLE KLIGER

ILUSTRAÇÃO VOLVO TRUCKS

## O SISTEMA

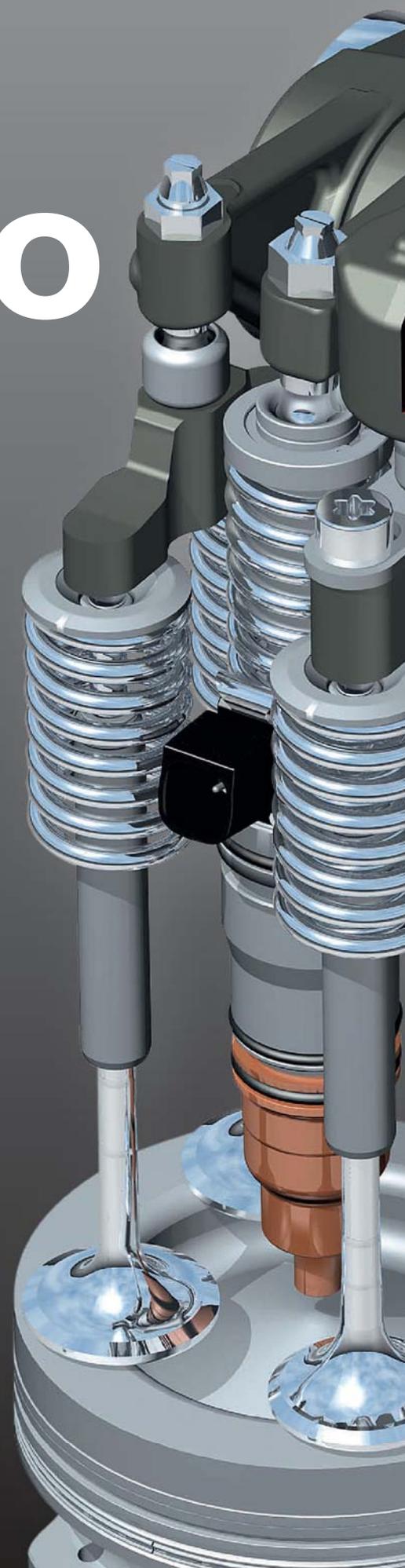
O VEB – Volvo Engine Brake (freio motor Volvo) – funciona por compressão e é integrado ao sistema de válvulas do motor. Trata-se de um projeto exclusivo, patenteado pela Volvo, que gera maior pressão do cilindro nas válvulas de escape. Esse aumento de pressão gera uma potência de frenagem suave mas extremamente forte em qualquer rotação.

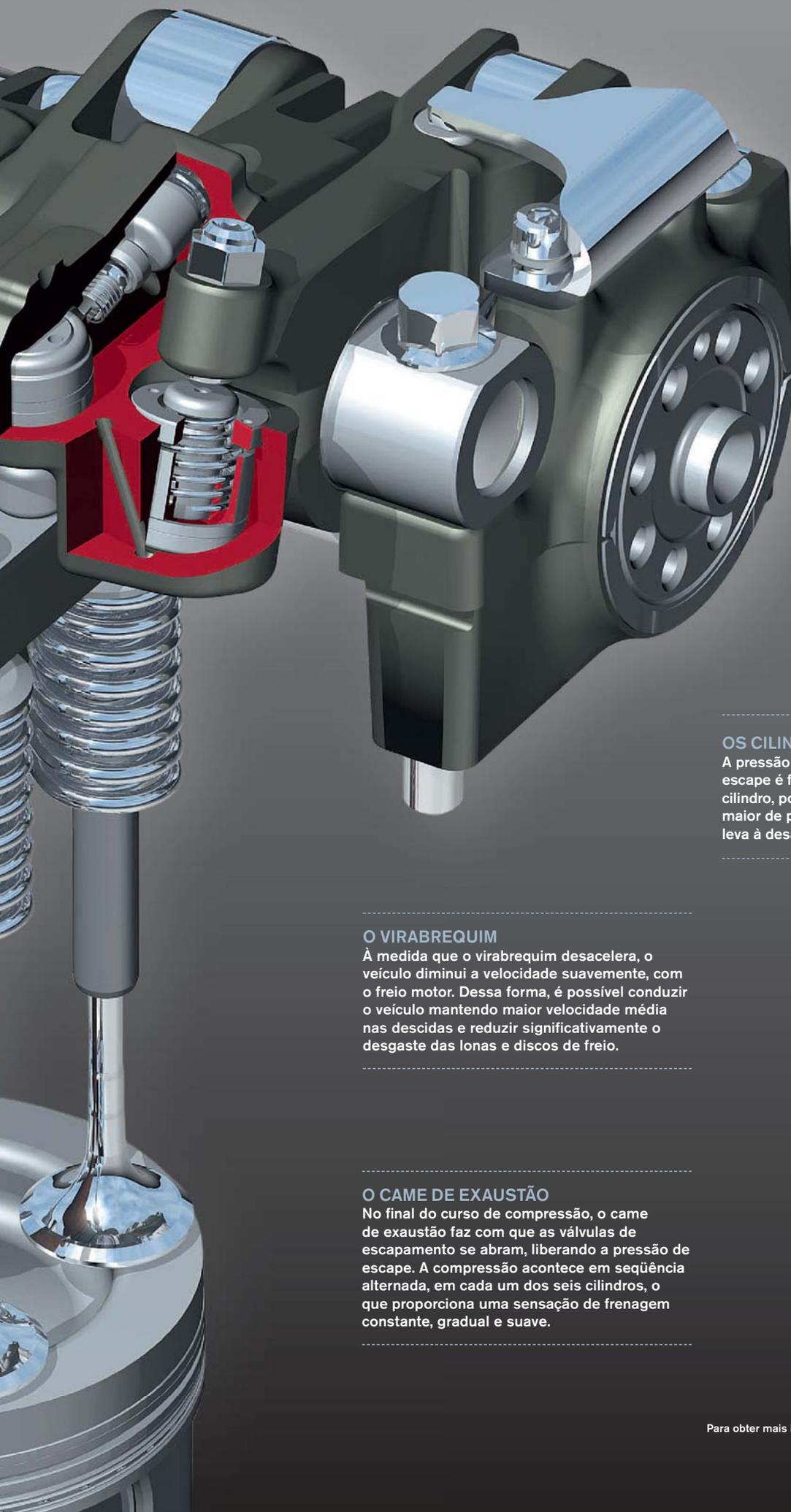
## COMANDO DE VÁLVULAS

O comando de válvulas possui saliências adicionais para frenagem do motor e um comando extra para controle avançado do tempo da válvula. Esse design especial facilita o enchimento e o esvaziamento dos cilindros com gás. Isso permite o controle preciso da pressão nos cilindros e da força de frenagem.

## BRAÇOS DUPLOS DO BALANCIM

Os braços duplos do balancim aumentam o fluxo de ar durante a frenagem, melhorando o resfriamento. Apesar da maior potência de frenagem, o motor não fica mais aquecido. Assim, não há risco de superaquecimento do motor nem de “envidramento” dos freios, mesmo em caso de uso intenso, uma vez que os freios de serviço são poupados.





#### O QUARTO BRAÇO DO BALANÇIM

O quarto braço do balancim é utilizado durante a fase de frenagem, possibilitando o aumento da pressão sobre as válvulas de escapamento. Mais pressão significa maior efeito de frenagem.

#### CONTROLADOR DA PRESSÃO DOS GASES DE ESCAPE

Quando o motorista tira o pé do acelerador, o controlador da pressão aumenta o nível de pressão no coletor de escape, ativando assim a frenagem automática do motor.

#### OS CILINDROS

A pressão gerada no coletor de escape é forçada para dentro do cilindro, possibilitando um nível ainda maior de pressão que, por sua vez, leva à desaceleração do virabrequim.

#### O VIRABREQUIM

À medida que o virabrequim desacelera, o veículo diminui a velocidade suavemente, com o freio motor. Dessa forma, é possível conduzir o veículo mantendo maior velocidade média nas descidas e reduzir significativamente o desgaste das lonas e discos de freio.

#### O CAME DE EXAUSTÃO

No final do curso de compressão, o came de exaustão faz com que as válvulas de escapamento se abram, liberando a pressão de escape. A compressão acontece em seqüência alternada, em cada um dos seis cilindros, o que proporciona uma sensação de frenagem constante, gradual e suave.



# Negócio de peso

Transportar componentes com excesso de peso e de tamanho é a especialidade da Cerro Azul, de Jaú (SP)

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN





Robustez do FH 520 6x4 garante à Cerro Azul tranquilidade no transporte de grandes composições

Com o crescimento da economia, as vendas de máquinas e equipamentos para instalação de novas indústrias adquirem impulso. Construir fábricas requer equipamentos de grande porte, como caldeiras, reatores, transformadores de energia e outros objetos volumosos e impressionantes que muitas vezes vemos sendo transportados em caminhões pesados tracionando linhas de eixos especialmente adaptadas para este fim.

A Cerro Azul Transporte, de Jaú (SP), foi criada apostando no segmento de carga indivisível, encontrando nesse nicho uma oportunidade para crescer e se especializar. Transportar cargas indivisíveis é um trabalho complexo que requer uma logística apurada e caminhões extremamente confiáveis. Todos na empresa precisam ser especialistas no que fazem, além de ter capacidade de tomar decisões para que tudo ocorra conforme planejado.

Por isso, a empresa conta com motoristas experientes, que são mais do que bons condutores. Estão na empresa há bastante tempo, acumulando o conhecimento necessário à atividade. O posicionamento da carga, a temperatura dos pneus, o conhecimento das estradas e das obras de arte existentes no caminho, tudo é importante nesse tipo de transporte.

Quando uma composição com carga muito pesada roda em asfalto quente, os pneus esquentam muito. O motorista precisa ficar atento, junto com a equipe de logística, e decidir se precisa parar e aguardar o resfriamento antes de prosseguir viagem. Escolher a rota certa é uma tarefa que começa na sede da transportadora, pois há obras de arte, como pontes e viadutos, que não suportam o peso ou, conforme o tamanho da carga, ela não cabe no vão de passagem de alguns viadutos, por exemplo. Da mesma forma, a escolha da composição veicular apropriada para cada viagem é decisiva para o sucesso da empreitada.

Um dos desafios enfrentados pela transportadora foi no transporte de um forno de cal de 100 toneladas, com cinco metros de diâmetro por 25 metros de comprimento, de Araraquara para Três Lagoas (MS). O trajeto tem cerca de 600 quilômetros e, pelas dimensões e peso, a legislação determina que a carga só pode ser transportada entre 6 h e 18 h, o que é usual nesse tipo de operação. A velocidade também é mínima – cerca de 20 km/h – o que faz com que a operação dure cerca de 15 dias.

Em tarefas como essa, a Cerro Azul emprega caminhões como o FH 520 6x4, que reúne atributos imprescindíveis como robustez, potência, economia de combustível e conforto para o motorista. Economia de combustível é importante. Com esse tipo de composição

não há como voltar com carga. E também não dá para abrir mão do conforto para o motorista. Ele passa o dia sob sol forte rodando a uma velocidade máxima de 50 km/h. Neste caso, o ar-condicionado não é luxo.

Por isso, o FH 520 6x4 é o caminhão escolhido pela empresa para o transporte de cargas com maior peso e dimensão. O bom desempenho dos veículos é a razão principal da escolha da empresa pela Volvo, já que a Cerro Azul têm 90% de sua frota composta por caminhões da marca. ■



# Aço, o alimento

Ibor, de Juiz de Fora, transporta produtos siderúrgicos com FH 480 bitrem de nove eixos

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

**O** Brasil é o maior produtor de aço bruto da América Latina, com capacidade instalada para 41 milhões de toneladas anuais. No cenário global sua participação vem ganhando destaque, com as recentes aquisições de siderúrgicas mundiais por empresas brasileiras. A produção de aço bruto atualmente é da ordem de 34 milhões de toneladas e os produtos siderúrgicos somam 31,6 milhões de toneladas, segundo o Instituto Brasileiro de Siderurgia.

O parque produtor de aço do país conta com 25 usinas administradas por oito grupos empresariais, que geram 118 mil empregos. O consumo nacional é da ordem de 22 milhões de toneladas e o saldo comercial da indústria é de US\$ 4,7 milhões, o equivalente a 11,8% do saldo comercial do país. O Brasil é o décimo exportador mundial e quinto maior exportador líquido de aço (resultado das exportações menos importações),

com 10,6 milhões de toneladas. Além do aço exportado para mais de 100 países, há as exportações indiretas, com aço contido em bens manufaturados, que somam 3,6 milhões de toneladas.

O estado de Minas Gerais é o maior produtor de minério de ferro do país, com sete empresas siderúrgicas que operam 11 usinas responsáveis por 38,6% da produção nacional. Em suas modernas indústrias são produzidos desde placas, blocos e tarugos a barras, fio-máquina, vergalhões, arames e tubos sem costura, entre outros, atendendo todas as demandas do mercado, dos produtos semi-acabados aos aços longos especiais.

O transporte de produtos siderúrgicos exige especialização e logística apurada, mobilizando frotas inteiras de empresas dedicadas a essa atividade. A Ibor Transportes Rodoviários, de Juiz de Fora (MG), atua nesse setor desde 1986, contando com frota de 227 veículos, sendo mais de 200 pesados. Seus caminhões percorrem toda a região Sudeste, cobrindo os estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e, recentemente, passou a operar também no Centro-Oeste, com viagens regulares para Cuiabá, no Mato Grosso. As distâncias percorridas variam de 500 a 4,5 mil quilômetros e o volume transportado chega a 80 mil toneladas mensais em produtos siderúrgicos de todo tipo: vergalhões e chapas, das siderúrgi-



# da economia

cas para os clientes e também sucata para reciclagem, nas viagens de retorno às siderúrgicas.

Os produtos transportados e a topografia de Minas Gerais demandam veículos robustos e potentes, com custos de manutenção controlados e baixo consumo de combustível, segundo o diretor proprietário da empresa, Luiz Antonio Bordim. Para melhor controlar o desempenho dos veículos e oferecer maior tranquilidade aos embarcadores, todos os veículos são permanentemente rastreados, com sistemas que informam não apenas sua posição geográfica, mas também fornecem dados sobre a operação e o desempenho dos motoristas.

A partir de 1999, a empresa passou a investir em caminhões Volvo, contando hoje com 40% da frota de veículos da marca, modelos N e F. “Hoje a maior parte dos Volvo é da linha F”, explica Bordim. Recentemente, a Ibor adquiriu mais 12 caminhões FH 480

6x4. Seis unidades já estão em operação e outras seis deverão ser entregues nos próximos meses. Os novos caminhões estão operando no transporte de produtos siderúrgicos com semi-reboques bitrem de nove eixos com duas carretas de 12,2 metros – configuração conhecida do mercado como “bitrenção” – que permite maior capacidade de carga por viagem.

“Além da economia de combustível, os caminhões Volvo me proporcionam excelente relação custo-benefício”, afirma Luiz Antonio Bordim, ao ser indagado sobre as razões que o levaram a optar por veículos da marca. “Os Volvo não dão praticamente nenhuma despesa de manutenção corretiva nos primeiros anos”, acrescenta. O diretor destaca também o conforto ao dirigir como outro item importante, nesse tipo de trabalho. “Os motoristas elogiam muito os Volvo, nesse aspecto”. Segundo Bordim, toda a frota Volvo da Ibor é monitorada pelo Trip Manager, que fornece dados sobre o desempenho da frota. “A qualquer momento, onde o veículo estiver”, afirma o empresário. ■

Para suportar a carga e a topografia de Minas Gerais, Ibor investiu no FH 480 6x4. Hoje, 40% da frota da transportadora leva a assinatura da Volvo



# Segurança e tranquilidade

Serviço e manutenção preventivos são essenciais para a lucratividade das empresas de transporte. Manutenções regulares garantem melhor desempenho dos caminhões, reduzindo o risco de paradas imprevistas e otimizando o consumo de combustível. A Volvo oferece Programas de Manutenção em três níveis, atendendo necessidades específicas.



## **FLEXIBILIDADE**

Os Programas de Manutenção Volvo oferecem diversas opções de serviço, contribuindo para reduzir os riscos operacionais. Cada programa reúne uma determinada gama de serviços a custos ideais para a frota, permitindo a escolha da opção mais adequada para cada tipo de operação. O Programa Azul inclui manutenção preventiva, enquanto o Programa Prata oferece proteção ao trem de força. O Programa Ouro é um pacote completo para todo o caminhão.



## **TEMPO DE OPERAÇÃO**

Todos os Programas de Manutenção Volvo incluem manutenção preventiva, para manter o caminhão em perfeitas condições. O Programa de Manutenção Volvo garante que o serviço seja feito no momento certo. O frotista pode economizar muito tempo e evitar aborrecimentos ao planejar previamente as necessidades de serviço e assim evitar paradas não planejadas.





## ECONOMIA

Contratar um programa de manutenção é a melhor forma de controlar os custos. A manutenção preventiva programada garante o melhor desempenho do caminhão, reduz as paradas não planejadas e evita custos inesperados. Os gastos imprevistos decorrentes de grandes reparos ou da substituição de um caminhão inteiro podem comprometer a situação financeira da empresa. A manutenção preventiva regular, feita por especialistas em mecânica Volvo, garante que os sistemas e as configurações mantenham as condições originais e certificadas. Um caminhão com boa manutenção também tem melhor valor de revenda.



## TRANQUILIDADE

O caminhão só gera lucros se estiver trabalhando na operação de transporte. Com o Programa de Manutenção Volvo, o frotista pode se concentrar em seu negócios principal, sem se preocupar com manutenção, reparos ou administração dos serviços de oficina. Além de reduzir ao mínimo as despesas inesperadas, os programas de manutenção facilitam o planejamento da operação, por oferecerem custos fixos que podem ser diluídos ao longo do tempo no orçamento da empresa.



## MEIO AMBIENTE

À medida que o desempenho de um caminhão se deteriora em função do desgaste dos componentes, o consumo de combustível aumenta. O serviço autorizado Volvo contribui para melhorar o consumo de combustível do caminhão, ao inspecionar e otimizar os sistemas de ar, refrigeração e combustível, além de verificar a pressão dos pneus e o alinhamento das rodas. A manutenção preventiva garante que os recursos do caminhão sejam otimizados de forma a reduzir o consumo de combustível. Menor consumo significa menos agressão à natureza, o que vem ao encontro à preocupação da Volvo com o meio ambiente.





# De tirar o fôlego!

Quedas vertiginosas. Curvas fechadas. O tráfego intenso e o ar rarefeito faz com que o simples ato de respirar seja uma verdadeira batalha. Todos os dias José Astete Torres dirige seu caminhão a quase 5.000 metros acima do nível do mar para pegar uma carga de zinco das minas do interior montanhoso do Peru. Bem-vindo a bordo de uma jornada que testará os limites do homem e da máquina.

TEXTO TOBIAS HAMMAR

FOTOGRAFIA PONTUS JOHANSSON



# “ PLANEJAMOS NOSSO CAMINHO ACOMPANHANDO AS ROTAS DE ÔNIBUS. É MUITO MAIS SEGURO SEGUI-LOS QUE ENCONTRÁ-LOS PELO CAMINHO QUANDO ESTÃO EM BUSCA DE PASSAGEIROS!

JOSÉ ASTETE TORRES, CAMINHONEIRO DA SIMSA

Ao nascer do dia as nuvens do Oceano Pacífico pairam sobre Lima, como sempre. Sobre a capital peruana, com seus milhões de habitantes, há uma espessa camada de nuvens que confere um matiz acinzentado uniforme a todas as coisas.

Bom, a quase todas.

O adesivo de uma pequena águia colado ao lado de um dos faróis de um Volvo FH amarelo-ouro reluz em todas as cores do arco-íris, como se ele se apropriasse de todos os raios de sol para si mesmo. Quando José Astete Torres faz a verificação rotineira de segurança do seu caminhão, é nessa pequena águia que olha antes de embarcar na cabine para começar mais um dia de trabalho.

“Esse é meu amuleto”, diz ele, sorrindo. Explica:

“A águia é o maior símbolo da força e da precisão. Ela consegue mergulhar de uma altura imensa, atacar com precisão milimétrica um animal em fuga e depois voltar a subir rapidamente, levando uma pesada presa no bico. Essas são as mesmas qualidades que espero do meu caminhão – e é por isso que a águia é tão importante para mim.”

Algumas horas depois conseguiu entender

exatamente o que ele quis dizer. Naquele momento, entretanto, a necessidade de um amuleto não parecia especialmente indispensável. Estacionamos em uma garagem próxima ao porto industrial de Lima. A plataforma de carga está vazia e o tanque de combustível, cheio. É uma manhã tranquila, apesar de o nível de ruídos cada vez maior da metrópole por trás do portão frontal ser um indicativo de que isso logo, logo vai ser bem diferente.

José Astete Torres é motorista da Simsa, empresa que há quase 65 anos é uma das maiores produtoras de zinco e chumbo do Peru. A produção total da empresa, de 65.000 toneladas por ano, é enviada para indústrias do mundo todo.

A garagem é o ponto inicial de José. Dia sim, dia não, ele sai daqui para buscar sua carga de concentrado de zinco, um tipo de minério de zinco refinado, da mina da empresa em San Ignacio, a mais de 300 quilômetros de distância, no coração do país. Ou melhor: na parte “alta” do país. Pois, para chegar à mina, é necessário subir 5.000 metros acima do nível do mar. Ele precisa cruzar o topo da cadeia dos Andes, atravessar três zonas climáticas e passar pelo que pode ser chamado de tráfego caótico, antes de fazer a volta e retornar com a carga.

E tudo isso no espaço de algumas horas.

TUDO COMEÇA LOGO QUE SAÍMOS DA GARAGEM. O caminhão de José arrasta-se pelas estradas congestionadas do distrito portuário. Mesmo nessa velocidade ele é forçado a pisar nos freios para desviar de buracos ou evitar outros usuários da estrada determinados a roubar seu pedaço de asfalto no cada vez mais agitado rush matinal.

“O trânsito é a parte mais difícil do meu trabalho, especialmente os ônibus”, diz José, enquanto aponta para um minibus branco que, em alta velocidade e com pessoas penduradas na porta, entra abruptamente na nossa faixa, pouco mais de um metro à frente do pára-choque dianteiro do enorme Volvo.

“Muitos desses condutores nem têm carteira de motorista; eles estão sempre com pressa e não se importam com luxos como ligar a seta ou fazer qualquer outro sinal. Nós em geral planejamos nosso caminho acompanhando as rotas de ônibus. É muito mais seguro segui-los do que encontrá-los pelo caminho quando estão em busca de passageiros!”

Depois de mais ou menos uma hora saímos dos limites da cidade de Lima. O ar vai ficando mais claro à medida que a metrópole desaparece atrás de nós. O sol começa a brilhar no céu. A inclinação cada vez maior da estrada é prova inequívoca de onde estamos indo: subindo as lendárias ladeiras dos famosos Andes.

Posso ver a herança inca secular do Peru nas roupas coloridas da população rural, nos contornos irregulares dos lotes de terra e nos nomes



A águia no Volvo FH de José Astete Torres é seu amuleto. Ela e a grade na frente dos faróis afastam os ladrões.







► de vilarejos difíceis de pronunciar. Aqui, no coração da América do Sul, os incas criaram uma civilização avançada muito antes de os espanhóis e portugueses desbravarem estas terras.

Quando estávamos na metade da subida da montanha, a cerca de 3.000 metros, de repente o ar passou a ficar perceptivelmente mais escasso. Cada movimento é um esforço, cada batimento cardíaco é uma lembrança das árduas condições da vida do lado de fora das janelas da cabine.

Um velho Volvo N7 à nossa frente ilustra como a vida pode ser difícil nestas redondezas. Sua luta para conseguir vencer a montanha, o motor zunindo e puxando um carregamento completo refletem de uma forma estranha a crescente sensação de inquietude dentro de mim.

Quando José ultrapassa suavemente o caminhão com seu FH novinho em folha, ele dispara outro de seus largos sorrisos.

“Eu já vi de tudo! Comecei como caminhoneiro em 1975, exatamente com esse modelo. Desde então já



**Jorge Best,**  
diretor financeiro  
da Simsa.

dirigi praticamente tudo que existe. Por muitos anos tive que lutar metro a metro para subir a montanha, às vezes fazendo pouquíssimo progresso estrada acima. Mas agora as coisas vão muito mais rápido, tanto ladeira acima quanto ladeira abaixo. E quanto ao conforto, não tem comparação”, diz, e começa a contar nos dedos:

“A suspensão, a direção assistida, o assento do motorista, a cama – dirigir um Volvo novinho neste ambiente é um grande prazer.”

Dito isso, no entanto, os confortos do Volvo moderno não são nada comparados com o principal detalhe que realmente mudou suas condições diárias de trabalho. O caminhão de José está equipado com o freio-motor VEB – o que reduziu o tempo de viagem em 25%, permitindo que ele dirija mais rápido e com mais segurança pelas estradas íngremes dos Andes.

As 12, 13 horas de viagem com “o coração na boca” hoje estão reduzidas a 10 horas seguras e confortáveis na boléia, fato que ele enfatiza com voz em tom grave.

“Eu economizo tempo, que posso gastar para descansar e relaxar mais e para fazer inspeções de segurança mais completas. Isso contribui para uma direção muito mais segura. Além disso, eu diminuo minha vulnerabilidade a ladrões e saqueadores da estrada. À noite, especialmente, o risco de roubo é um dos principais problemas, criando um constante frio na barriga, de





tensão. Agora eu consigo chegar aos locais de descanso bem antes do sol se por.”

A parceria da Simsa com a Volvo Peru começou na metade da década de 1990. Após um teste bem-sucedido dos caminhões Volvo FM nas minas da empresa, a escolha recaiu novamente sobre a Volvo na hora de comprar novos cavalos-mecânicos. Hoje a empresa conta com uma frota de 31 caminhões, 23 deles da marca Volvo. Além disso, sete novos caminhões serão entregues em breve, para atender a alta demanda da mineradora.

“É a economia do primeiro mundo que impulsiona nossa indústria. Mas não foi sempre assim”, aponta Jorge Best, diretor financeiro da Simsa, e continua:

“Quando mudamos para a Volvo, os preços e a demanda por nossos produtos estavam baixíssimos. Naquele momento, o tempo de vida médio dos caminhões para mineração era de apenas três anos. Com a Volvo, esse tempo aumentou para cinco anos – e nos ajudou a sobreviver à recessão econômica.”

E a Simsa não está sozinha nesse aspecto. No Peru, talvez mais que em qualquer outro lugar, a Volvo é



A rodovia Pan-Americana é cheia de curvas fechadas até chegar ao topo, dificultando a vida dos caminhoneiros que transportam mercadorias para as diferentes regiões do Peru.

conhecida como sinônimo de caminhões fortes e duráveis. A participação de mercado da marca, de mais de 30%, fala por si só. Mas a verdade é que a palavra “Volvo” é muitas vezes usada na linguagem diária como sinônimo de “caminhão”, assim como “gilete”, “velcro” e “nescafé” foram transformados em termos genéricos de seus respectivos segmentos de produto nos mercados de todo o mundo.

É um eco do passado. Durante muitas décadas, a Volvo foi a única fabricante de caminhões com fábrica própria no Peru. Os caminhões montados aqui eram mais duráveis e melhor configurados do que os veículos dos concorrentes, o que os peruanos não esqueceram mais. Hoje toda a produção mudou para o Brasil, mas a reputação de marca moderna permanece.

JOSÉ ASTETE TORRES coloca em suas palavras: “Você sabe: Volvo é Volvo!” Chegamos ao topo. Um vento gelado e penetrante confirma que deixamos para trás o clima costeiro úmido de Lima. Uma grande placa de trânsito nos apresenta os fatos: 4.818 metros acima do nível do mar – em apenas quatro horas de estrada!

Daqui José continuará para o leste, até a selva do outro lado da cadeia de montanhas, onde a mina de zinco da Simsa está localizada. O que o espera é um calor de 30º graus, estradas escorregadias de lama e mosquitos...

Ele ri de mim ao me deixar no acostamento, onde permaneço parado, pálido e ávido por respirar.

“Soroche – o mal da altitude!”, diz. “Contra isso só há um remédio: chá de coca e muito repouso!”

Quando ele pisa no acelerador, eu dou uma olhada para a água na frente do caminhão.

Por um instante eu pude jurar que ela estava piscando para mim. ■

#### FATOS: SIMSA

■ Mineradora com matriz em Lima, no Peru. Especializada em mineração de zinco e chumbo.

■ Nos últimos 35 anos, sua principal unidade de produção está localizada na mina San Vicente, 300 quilômetros ao leste de Lima.

■ Ali são produzidas 62.000 toneladas de zinco e 3.000 toneladas de chumbo por ano. A maior parte é exportada para mercados estrangeiros.

■ Possui frota de 31 caminhões; 20 cavalos-mecânicos para transporte rodoviário e 11 caminhões

basculantes para operação dentro das minas. Doze cavalos-mecânicos são Volvo FH. Todos os caminhões da mina são Volvo FMs. ■ Todos os caminhões Volvo possuem programa de manutenção.





# INSPIRAÇÃO SUECA

## UM DESIGN VOLTADO PARA A FUNCIONALIDADE

A Volvo investe fortemente no design de todos os detalhes de seus veículos. Essa preocupação com a forma faz parte da cultura da Suécia, um país apaixonado por design, que já presenteou o mundo com itens como os famosos cristais Orrefors, os móveis Ikea e algumas das mais modernas marcas de jeans da atualidade.

A tradição em design da Suécia sempre esteve associada ao conceito de funcionalidade. A idéia foi elegantemente resumida no título de um famoso livro sobre o assunto, publicado há quase 90 anos: "Coisas Bonitas para Uso Diário". A idéia básica ainda vale nos dias atuais: todos os aspectos do design devem ter um objetivo. Nada deve ser excessivo ou decorado demais, e o foco deve estar na simplicidade funcional e na experiência do usuário final.

A equipe de designers da Volvo Trucks, em Gotemburgo, segue o conceito básico de outros

projetistas suecos que desenham cristais e móveis, edifícios e roupas: funcionar é o que importa. Essa abordagem serve tanto para as linhas clean e a bela simplicidade da série FH da Volvo quanto para os eternos e influentes móveis "funcionais" do designer Bruno Mathsson, já falecido.

Boa parte da influência por trás de todo o design sueco vem da natureza – difícil evitá-la quando ela está tão presente. Essa influência pode ser notada em diferentes níveis; os designers da Volvo escolheram as cores interiores e exteriores inspirados nas florestas de pinus suecos, mas talvez o toque mais importante seja a luz nórdica, a forma natural e as propriedades e a beleza dos materiais naturais.

Veículos pesados têm mais coisas em comum com sofás e tigelas de cristal do que se possa imaginar...



A famosa poltrona "Pernilla 2", de Bruno Mathsson, combina funcionalidade e beleza em um típico design escandinavo.





# Boa estréia

Primeiros B9R entram em operação e confirmam as qualidades de segurança, conforto e economia

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

26

Lançado no segundo semestre do ano passado, o B9R começa a operar em diversas regiões brasileiras. Na prática, confirma as vantagens de seus principais atributos, como câmbio automatizado, freio eletrônico e eletrônica avançada. A mais nova tecnologia em transporte rodoviário de passageiros, a Bus Electronic Architecture (BEA), agrada os empresários que já adquiriram o modelo. Além do conforto proporcionado pela suspensão eletrônica, chama atenção de motoristas e passageiros o câmbio I-

Shift, que faz trocas automáticas mais suaves e precisas. Os recursos eletrônicos facilitam a manutenção e as médias de consumo revelam seu desempenho superior.

CENTRO-OESTE. A Nacional Expresso, de Uberlândia (MG), é uma das maiores empresas brasileiras de transporte rodoviário de passageiros, com frota de aproximadamente 500 ônibus nas seis empresas do grupo. A





Eletrônica embarcada no chassi B9R traz resultados para os frostistas, com conforto e segurança aos passageiros

empresa atua em nove estados brasileiros e também no Paraguai. Seus ônibus chegam a percorrer 50 milhões de quilômetros ao ano.

A empresa adquiriu cinco unidades do B9R, sendo que a primeira está em operação desde setembro de 2007, tendo rodado mais de 180 mil quilômetros até o fechamento editorial desta reportagem. Os resultados obtidos com este veículo motivaram a compra de outros quatro. Três deles começaram a operar em dezembro e outro está rodando desde fevereiro deste ano.

Os novos veículos atendem uma das mais movimentadas linhas da Nacional Expresso, fazendo a ligação entre as cidades de São Paulo (SP), Uberlândia (MG) e Goiânia (GO). São distâncias de 950 quilômetros e total de 1,9 mil quilômetros nos trajetos de ida e volta trafegado por cada um dos ônibus que todos os dias partem de uma das cidades, em horários alternados.

“Não tenho nenhum veículo nessa faixa de potência que apresente o



Câmbio I-Shift proporciona mais conforto ao motorista, que se cansa menos durante longas viagens

mesmo desempenho. O consumo beira a excelência”, afirma Márcio Alexandre, gerente de manutenção da Nacional Expresso. “A tecnologia desse veículo é o que propicia esse desempenho superior, ao eliminar qualquer possibilidade de falha de operação”, acrescenta.

Segundo ele, o câmbio automatizado I-Shift, que dispensa as trocas de marchas manuais pelo motorista, resulta em diversos benefícios. “A primeira percepção é dos passageiros, que não sentem qualquer solavanco nas mudanças de marchas. Outro benefício é para o motorista, que não se cansa tanto durante a viagem, o que resulta em melhor produtividade e mais segurança para passageiros e demais usuários da estrada. E para a empresa há ainda a economia de combustível, a redução do consumo de pastilhas de freio e discos de embreagem.”

Alexandre destaca também as vantagens do Trip Manager, programa que permite baixar informações como consumo, desempenho do motorista, velocidade média e consumo por trajeto, do computador de bordo nos computadores da empresa a qualquer momento. “Além disso, ficou muito mais confortável gerenciar a manutenção, já que posso programar as trocas de pastilhas e discos, por exemplo, a partir da informação do computador de bordo, que monitora os sensores instalados nesses componentes e avisa antecipadamente quando chega o momento da troca”, afirma.

PARANÁ. A empresa Expresso Maringá, de Maringá (PR), nasceu e cresceu junto com o ciclo de desenvolvimento da segunda metade do século passado que deu origem às principais cidades do norte do estado – quando uma viagem de 90 quilômetros entre Campo Mourão e Maringá só podia ser feita em cinco horas, devido às péssimas condições das estradas. Hoje é uma das mais tradicionais empresas que fazem a ligação entre as cidades daquela região com praticamente todo o Paraná, além de oferecer fretamento para todo o país.

Entre suas linhas mais importantes está a que liga Maringá a Foz do Iguaçu, no oeste do estado, com cerca de 430 quilômetros e dois carros partindo diariamente de cada uma das cidades. Desde dezembro de 2007, os usuários desta linha são atendidos pelos dois novos ônibus B9R 4x2, com carroceria Marcopolo para 42 passageiros.







Nas estradas do Paraná,  
B9R da Expresso  
Maringá garante  
conforto e segurança  
aos passageiros e  
motoristas da empresa

“ SEMPRE QUIS QUE  
NOSSOS PASSAGEIROS  
TIVESSEM O MESMO CON-  
FORTO QUE TEMOS NO  
AUTOMÓVEL. SOU APAIXONADO POR  
CÂMBIO AUTOMÁTICO E ESSE DO  
B9R É FANTÁSTICO ”

PAULO HUMBERTO NAVES GONÇALVES, DIRETOR DA TRANSPORTES ANDORINHA

“Ainda é cedo para avaliar, mas já pudemos perceber que é um veículo econômico, comparado com os carros que antes operavam nesta linha”, afirma José Carlos de Oliveira, encarregado de operação da empresa, que conta com 20 Volvo na frota de 132 ônibus.

Romildo de Souza Lima, encarregado de manutenção da Expresso Maringá, já conhece as características dos ônibus da marca: “Durabilidade e resistência são os pontos fortes dos Volvo”, afirma. E, agora, o B9R “com toda essa eletrônica embarcada, é um carro maravilhoso, pois oferece tudo o que a gente precisa em termos de informação para a manutenção”.

Ele tem acompanhado de perto a avaliação dos novos B9R e, mesmo concordando com seu colega que precisa de mais tempo para uma avaliação completa, diz que “este carro promete ser bem melhor em consumo. Já atingiu níveis bons e com o treinamento e adaptação dos motoristas já tivemos melhoras consideráveis. Acreditamos que o consumo pode melhorar ainda mais, com o tempo”.

“O câmbio I-Shift, o freio motor VEB, o ABS, a suspensão eletrônica, tudo contribui para um resultado melhor tanto para a empresa como para os passageiros. E para a gente, que cuida da manutenção, tem uma imensidão de informações, como a informação do momento em que as pastilhas de freio atingem 80% de desgaste”, destaca Romildo.

EM PRESIDENTE PRUDENTE. A Empresa de Transportes Andorinha, de

Presidente Prudente, localizada a 587 quilômetros da capital São Paulo, mantém linhas que superam 20 mil quilômetros desde o Rio de Janeiro até a Bolívia, com mais de quatrocentos ônibus que percorrem cinco milhões de quilômetros transportando 400 mil passageiros por mês. Fundada em 1948, comemora este ano seu 60º aniversário.

Paulo Humberto Naves Gonçalves, diretor da empresa, participou do lançamento do B9R, em Curitiba, e gostou do novo ônibus. A decisão de compra das cinco primeiras unidades veio este ano, e o primeiro veículo, com carroceria Busscar para 42 passageiros, começou a operar recentemente, na linha Presidente Prudente-Bauru.

A nova tecnologia, com o Electronic Brake System (EBS), o câmbio automatizado I-Shift e a suspensão eletrônica, entre outros recursos, foram os fatores que o motivaram a comprar os novos B9R. “O novo carro está operando há pouco tempo, mas já foi possível perceber que apresenta boas médias de consumo e que essas médias podem melhorar”, afirma o diretor.

Há 42 anos na empresa, o gerente de manutenção Expedito Pessoa é um entusiasta de novas tecnologias. “Sempre quis que nossos passageiros tivessem o mesmo conforto que temos no automóvel. Eu tenho carro automático desde 1951. Sou apaixonado por câmbio automático e esse do B9R é fantástico. Além de facilitar a vida do motorista, traz o conforto do automóvel para o ônibus”, afirma.

Operando a linha Presidente Prudente a Bauru, os B9R fazem 700 quilômetros diários (ida e volta), o que significa que em um ano terão rodado mais de 250 mil quilômetros, observa Expedito. Mesmo reconhecendo que o tempo de operação é pouco para uma avaliação mais precisa, ele acredita que a média de consumo pode melhorar nos próximos meses, mas confirma que no primeiro mês de operação o B9R “já apresenta economia de combustível de 5% nessa linha”. ■



# Segurança como nunca se viu



Volvo apresenta  
caminhão-conceito  
repleto de novas  
tecnologias em  
segurança

30

TEXTO VANDA RAMOS

FOTOS SÍLVIO AURICCHIO - ITO CORNELSEN



# A

Volvo sempre esteve à frente quando se trata de segurança, um conceito considerado fundamental e primordial em todos os veículos produzidos pela marca, ao lado da qualidade e do respeito ao meio ambiente. Para comemorar os 80 anos no mundo e 30 anos no Brasil, completados no ano passado, a empresa tornou-se novamente referência com a apresentação de um caminhão-conceito com o que há de mais avançado em segurança para veículos comerciais. “Somos pioneiros em segurança e agora preparamos um caminhão para mostrar o que já desenvolvemos nesta área”, declara Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil.



**Na pista de testes, ESP aciona freios individuais e evita capotagem do caminhão; nas fotos ao lado, detalhes de outros equipamentos, como o Controle Ativo de Proximidade, Sistema de Controle de Saída de Pista e Bafômetro, que deixarão os veículos da Volvo ainda mais seguros no futuro**

O caminhão foi apresentado pela primeira vez na edição 2007 da Fenatran (Salão Internacional do Transporte). Em abril deste ano, em São Carlos (SP), foi a vez de jornalistas da mídia especializada de todo o país conhecerem o veículo. “Alguns dos equipamentos de segurança apresentados no caminhão estarão disponíveis no mercado brasileiro em um futuro próximo”, declara Sérgio Gomes, gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil.

“O grupo Volvo vem há décadas trabalhando para desenvolver veículos mais seguros”, afirma Christiano Blume, engenheiro de planejamento de produto da Volvo do Brasil, um dos especialistas na área de segurança. Crash tests, airbags, cintos de segurança de três pontos e cabine com célula de sobrevivência são soluções já consagradas pela Volvo no segmento de veículos comerciais.

A empresa é pioneira em vários equipamentos hoje comuns em veículos que circulam pelas estradas brasileiras. O primeiro destaque nessa área surgiu em 1960, quando a companhia iniciou o teste de segurança em cabines de caminhões. Procedimento que agora é padrão. Poucos anos depois, 1969, foi criada a Equipe de Investigações de Acidentes da Volvo Trucks, que permanece até hoje contribuindo para a melhoria dos veículos e para o desenvolvimento de novos produtos, todos voltados para segurança.

Uma das contribuições é o sistema interativo de câmeras e radar, que acaba com os pontos cegos e ajuda em trânsito congestionado. Chamadas de Apoio para Ponto Cego e Apoio para Mudança de Faixa, as funções contribuem decisivamente para auxiliar o condutor. O sistema usa câmeras para mostrar ao motorista, por meio de uma tela LCD situada no painel, o que está acontecendo em áreas que, de outra forma, ficariam ocultas.

Já na década de 80, quando completava 10 anos de Brasil, a Volvo estendeu o conceito segurança de veículos para a sociedade lançando o PVST (Programa Volvo de Segurança do Trânsito). Esse foi o primeiro programa em segurança de uma montadora de veículos comerciais instalada no Brasil. Hoje, com quase 21 anos de atuação, o PVST é a mais longa campanha de educação de trânsito já realizada em toda a história da indústria automobilística brasileira. “O objetivo é conscientizar e mobilizar a sociedade a assumir uma postura pró-ativa diante de uma realidade que pode ser mudada”, diz Carlos Morassutti, diretor de assuntos corporativos da Volvo do Brasil.

O CAMINHÃO-CONCEITO. São várias as novidades em segurança que foram apresentadas no caminhão-conceito. Uma delas é o bafômetro dentro da cabine. A Volvo é a primeira fabricante do Brasil a oferecer o equipamento, criado para impedir a condução de um



motorista alcoolizado. Para dar a partida, o condutor é obrigado a usar o bafômetro. O veículo só liga se o nível alcoólico do motorista estiver dentro do permitido pela legislação.

O “pacote de segurança” contém ainda um Controle Ativo de Proximidade, que funciona como um co-piloto dentro da cabine. O dispositivo auxilia o motorista, mantendo o caminhão a uma distância segura e constante do veículo à frente por meio de um radar de última geração. “O equipamento emite sinais sonoros e luminosos para alertar o motorista dos riscos. Quanto houver necessidade, o freio motor e os freios de serviços são acionados”, diz Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil.

O caminhão também está equipado com o sistema ESP (Eletronic Stability Program), o mais avançado sistema de segurança ativa criado pela Volvo para reduzir a possibilidade de derrapagem em pistas escorregadias e capotagem em curvas fechadas.

Outra importante tecnologia que evita acidentes é o chamado Sistema de Controle de Saída de Pista. Sensores detectam as faixas da estrada e emitem um alerta sonoro caso o veículo mude de faixa sem dar sinal, previndo sonolência e distrações do motorista.

O ESP E O B12R. Hoje, o ESP (Eletronic Stability Program), já é uma realidade na linha de produção da Volvo. Desde agosto do ano passado, o equipamento é comercializado como item opcional de segurança para o ônibus B12R, uma característica que faz do chassi o mais seguro lançado no mercado brasileiro. “O dispositivo reduz o risco de capotagem e derrapagem em curvas e situações emergenciais”, afirma Per Gabell, presidente da Volvo Bus Latin America. O acelerômetro e o sensor de volante são os dois principais acionadores de segurança do programa. “Tudo é feito a partir de informações obtidas por meio de sensores de direção no volante, de aceleração lateral do veículo e da velocidade nas rodas”, observa Gustavo Novicki, engenheiro de vendas da Volvo Bus.

O ESP detecta situações de perigo e atua rapidamente de forma a prevenir um eventual acidente. Um exemplo é quando o veículo entra numa curva com uma velocidade maior que a necessária. É nesta hora, que dispositivos avançados entram em ação e fazem a correção do torque e aplicação individual dos freios nas rodas. Levantamento realizado pela União Europeia indica que o ESP pode reduzir em até 35% o risco desse tipo de acidente.

O chassi Volvo B12R tem o mais moderno sistema de frenagem existente no mercado, o EBS-5. “O EBS é um sistema caracterizado pela aplicação conjugada de diversas tecnologias de controle dos freios”, diz Luiz Caparelli, gerente de vendas da Volvo Bus Latin America. O EBS-5 (Electronic Brake System) incorpora uma série de equipamentos: o ABS, que controla a frenagem, evitando o travamento das rodas; o ASR, um controle que iguala a força de tração nas rodas; auxílio frenagem de emergência; freios a disco de alta eficiência; regulagem eletrônica da pressão de frenagem; sensores de desgaste de pastilhas e auxílio para arranque em subidas. ■



**Desde agosto de 2007, o ESP é comercializado em toda a América do Sul como item opcional para o B12R. O equipamento fez do chassi o mais seguro do mercado brasileiro**







Operadores logísticos posam para a foto dos vencedores. Prêmio Volvo de Logística deste ano contou com a participação de 350 profissionais, que responderam ao questionário e elegeram os melhores do setor

# Oscar da logística

Prêmio Volvo de Logística chega à sétima edição e premia os melhores do Brasil

**A** DHL/EXEL foi a grande vencedora do Prêmio Volvo de Logística deste ano. A empresa foi escolhida a melhor em seis categorias: Alimentos e Bebidas, Automotivo, Comércio Varejista, Eletroeletrônico, Farmacêutico, Higiene, Limpeza e Cosméticos e Química e Petroquímica, além de conquistar o primeiro lugar geral.

A outra vencedora do prêmio foi a Júlio Simões, que

TEXTO FÁBIO PINHEIRO

FOTOS DIVULGAÇÃO



levou nas categorias Papel e Celulose e Siderurgia e Metalurgia. A cerimônia de entrega aconteceu em abril, em São Paulo.

Com origem no vocabulário militar, em uma referência às operações para abastecer as tropas com suprimentos, a logística tornou-se essencial na circulação de riquezas em qualquer país. No Brasil, com uma malha rodoviária estimada em 1,6 milhão de km de estradas, o processo de armazenar e transportar mercadorias com pontualidade e precisão é um desafio imenso, da altura da imensidão do território nacional.

É justamente para reconhecer o empenho dos operadores logísticos nacionais que foi criado o Premio Volvo de Logística. Em sua sétima edição, o prêmio é um verdadeiro Oscar do setor e a cada ano a divulgação de seus ganhadores é ansiosamente aguardada.

A idéia de premiar os principais operadores de serviços logísticos do Brasil partiu da Volvo, em 2001, e logo conquistou a adesão da revista Tecnológica, a principal publicação do setor. A parceria foi incrementada com a participação do Centro de Estudos Logísticos da Coppead (instituto de pós-graduação e pesquisa em Administração) da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

“É uma oportunidade para reconhecer as principais empresas deste mercado que cresce a cada ano e oferece soluções inovadoras”, conta Pedro Paciornik, coordenador do prêmio. A edição de 2008 aconteceu no dia 22 de abril, no Campus Santo Amaro do Centro Universitário Senac.

A CADA ANO SÃO ESCOLHIDAS AS DEZ EMPRESAS que mais se destacaram no ano anterior. Participam operadores logísticos que atuam em armazenagem, controle de estoque, logística reversa, embalagem, montagem de kits e conjuntos, distribuição, transferência, coordenação de transporte, milk-run e porta a porta.

O Coppead envia um questionário às 500 maiores empresas do ranking da Maiores & Melhores da revista Exame, solicitando que sejam apontados os dois melhores prestadores de serviços logísticos. As respostas são abertas, sem uma lista prévia de indicados. Em cima dos questionários respondidos, são feitos contatos telefônicos com os responsáveis pelo setor de logística das empresas, para que eles escolham duas entre as 10 mais votadas. Em 2007, 350 profissionais votaram, um crescimento expressivo sobre os 113 de 2001, primeiro ano do prêmio.

O resultado final é segmentado em vários setores, como Alimentos e Bebidas, Automóveis, Química e Petroquímica, Eletroeletrônico, Papel e Celulose, Higiene, Limpeza, Cosméticos e Farmacêutico e Comércio Varejista.

O resultados são divulgados apenas na noite do evento, em uma grande confraternização que traça ainda um panorama atualizado do crescimento do setor.

Além do envolvimento direto da Volvo do Brasil, revista Tecnológica e Coppead, o evento contou, em 2007, com o patrocínio de MVM Internacional Motores, Michelin e Senac - SP e apoio de entidades representativas como Aslog (Associação Brasileira de Logística), ABML (Associação Brasileira de Movimentação e Logística) e NTC (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística).

Ano passado, as empresas vencedoras foram ID Logistics do Brasil, Ryder, Penske, Luft/Bomi, Rapidão Cometa, Julio Simões, Expresso Mercúrio, Vale do Rio Doce, ALL, Ceva e DHL. “O prêmio é muito valorizado pelas empresas, que acrescentam um diferencial à sua marca para se promover no mercado”, lembra Paciornik.

O perfil dos ganhadores de 2007 revela um pouco sobre as melhores empresas do setor em atividade. Elas têm, em média, 3.146 funcionários, com receita média anual de R\$ 675 milhões. Das vencedoras, 91% têm escritório próprio no exterior, 82% contam com frota própria e 12%, armazéns próprios. Das empresas contempladas, 100% utilizam rastreamento por rádio e por satélite em suas operações. ■



Deniz F. Silva

## GANHADORES DO PRÊMIO VOLVO DE LOGÍSTICA 2008

### GERAL

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar CEVA
- 3º lugar JÚLIO SIMÕES
- 4º lugar RAPIDAO COMETA
- 5º lugar ALL
- 6º lugar VALE
- 7º lugar KUEHNE NAGEL
- 8º lugar MCLANE
- 9º lugar MERCÚRIO
- 10º lugar PANALPINA

### ALIMENTOS E BEBIDAS

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar CEVA

### AUTOMOTIVO

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar CEVA

### COMÉRCIO VAREJISTA

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar MCLANE

### ELETROELETRÔNICO

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar ATLAS

### FARMACÊUTICO, HIGIENE, LIMPEZA E COSMÉTICOS

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar LUFT LOGISTICS

### PAPEL E CELULOSE

- 1º lugar JÚLIO SIMÕES
- 2º lugar ÁGUIA BRANCA

### QUÍMICA E PETROQUÍMICA

- 1º lugar DHL/EXEL
- 2º lugar VALE

### SIDERURGIA E METALURGIA

- 1º lugar JÚLIO SIMÕES
- 2º lugar DHL/EXEL



# Novidade no caminho

Volvo apresenta no Brasil sua nova linha de compactadores. Segmento é novo para a marca

TEXTO FÁBIO PINHEIRO

FOTOS SÍLVIO AURICHIO E DIVULGAÇÃO VOLVO CE

**N**ão precisa ser nenhum especialista para perceber os sinais de uma economia em ritmo acelerado. Os mais visíveis estão justamente no caminho de casa para o trabalho, por exemplo. Ou, pensando mais longe, no trajeto entre duas cidades.

A construção e reparação de ruas, avenidas e estradas é sempre um grande termômetro de crescimento. Melhor ainda: o investimento em infra-estrutura de transportes e em especial na malha viária é sinal de crença no futuro e de muitas oportunidades.

De olho nos negócios que estão sendo gerados com a modernização da infra-estrutura do Brasil, a Volvo CE (Volvo Construction Equipment) decidiu apostar de forma mais ousada nesse segmento, com uma jogada em duas etapas.

Em abril de 2007, a Volvo CE adquiriu as operações da divisão americana de equipamentos da linha de máquinas para estradas da Ingersoll Rand, em todos os países onde atuava. Com sede em Shippensburg, na Pensilvânia, e unidades nos Estados Unidos, Índia e China, a empresa de dois mil funcionários registrou vendas de US\$ 864 milhões em 2006. Pela compra dos ativos, a Volvo pagou cerca de US\$ 1,3 bilhão, o que já torna a transação uma das grandes apostas da empresa nos últimos anos.

A segunda etapa começou em janeiro de 2008, quando todos os modelos da linha da Ingersoll passaram a seguir o padrão Volvo. A nova linha foi apresentada ao mercado em abril. “Estamos trazendo a linha de Road Machinery para atender a um segmento importante do mercado brasileiro de equipamentos de construção, no qual não tínhamos total participação até agora”, afirma o presidente da Volvo CE LA, Yoshio Kawakami. Os compactadores de solo e de asfalto são produzidos nas plantas da Volvo CE nos Estados Unidos e na Alemanha.

Compactadores:  
novo segmento de  
negócios para a Volvo







Nova linha de equipamentos tem modelos para pavimentação de grandes estradas

“No Brasil, a Ingersoll Rand teve sempre uma participação muito pequena e esteve ausente do mercado nos últimos anos. A aquisição dessa linha de equipamentos representa uma maior presença da marca Volvo nas aplicações de máquinas de construção e um aumento no portfólio de produtos ofertados aos seus distribuidores e ao mercado”, explica Leila Fernandes, coordenadora de Marketing da Volvo CE. A clientela concentra-se, sobretudo, em empresas de rental (locação de equipamentos), construtoras privadas e governos federal, estaduais e municipais. A comercialização dos equipamentos será feita por meio da rede de distribuição da Volvo CE no Brasil e na América Latina.

As aplicações envolvem construção de estradas, com fornecimento de serviços de compactação de solo e construção de pavimentos asfálticos, além de vias urbanas, barragens e pátios industriais.

A nova linha de produtos, chamada de Road Machinery, é composta por motoniveladoras – que já eram comercializadas pela Volvo CE – compactadores, vibro-acabadoras e fresadoras. Serão inicialmente comercializados no Brasil 16 modelos de compactadores, oito de solo e oito de asfalto.

Os compactadores de solo e asfalto aumentam a densidade do material através da remoção do ar existente entre as partículas do material que está sendo compactado. “Esse processo aumenta a capacidade de su-



Compactador de solo: várias opções na linha

portar carga da superfície compactada”, explica Walter Victorino, engenheiro da Volvo.

As vibro-acabadoras espalham o material a uma





Gama de modelos é ampla e inclui máquinas de tamanhos diversos, para variadas aplicações

espessura e largura de camada determinadas, efetuando simultaneamente uma pré-compactação. Já as fresadoras, como o nome já diz, fresam e retiram uma camada asfáltica determinada para recuperação de estradas.

Como a maior parte dos distribuidores Volvo CE no Brasil já conhece os equipamentos que compõem a linha a familiarização foi fácil. Ainda assim, treinamentos são feitos para aprofundar o conhecimento técnico sobre as máquinas e aprimorar o atendimento aos clientes. Toda a assistência será dada pela rede de distribuidores, que já atende as outras linhas comerciais da Volvo CE.

“Nossa expectativa é de alcançarmos 10% de participação no mercado nacional neste primeiro ano de comercialização. Em quatro anos, nossa meta é atingir 20% a 25% do mercado”, conta Leila Fernandes. A comercialização da linha deve ser favorecida ainda com os investimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) em infra-estrutura, principalmente da malha viária. ■

#### PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS E VANTAGENS DA LINHA ROAD MACHINERY:

##### Compactadores de Solo:

- Maior força de impacto dinâmica
- Frequência variável
- Controle de tração eletrônico UltraGrade
- Facilidade de manutenção
- Visibilidade (1 m x 1 m) e conforto do operador

##### Compactadores de Asfalto:

- Oito regulagens de amplitude (modelos DD70HF, DD90HF, SD77DA)
- Rotação do eixo excêntrico se ajusta automaticamente ao sentido de direção do equipamento (modelos DD70HF, DD90HF, SD77DA)
- Sistema de pulverização de água
- Facilidade de manutenção
- Visibilidade e conforto do operador



# Híbrida e inteligente

Volvo apresenta nos EUA carregadeira que usa diesel e eletricidade

TEXTO FÁBIO PINHEIRO

FOTOS DIVULGAÇÃO

Com os sinais visíveis de esgotamento nas reservas de petróleo ou devido à instabilidade política dos países produtores, nada mais natural para as empresas preocupadas com o futuro que apostar em soluções alternativas em seus produtos. Esse é o caminho que está sendo trilhado pela Volvo CE, que recentemente apresentou a carregadeira L220F numa versão particular: com motor híbrido – diesel e eletricidade – na feira de equipamentos de construção mais importante dos Estados Unidos, a Conexpo edição 2008.

“Como o respeito ao meio ambiente é um de nossos valores fundamentais e, além disso, queremos continuar a nossa tradição de excelência em produtos e inovação tecnológica, nada faz mais sentido que ter iniciado o desenvolvimento de sistemas que utilizem fontes alternativas de energia há alguns anos. O produto

desse investimento é esta primeira geração de carregadeira de rodas híbrida”, declara Boris Sanchez, gerente de produto da linha de carregadeiras de rodas da Volvo CE Latin America.

“As máquinas movidas a motores híbridos contribuem para a redução da dependência de combustíveis fósseis, promovem economia significativa nos custos dos usuários e aumentam o desempenho do equipamento”, complementa. As entregas da L220F híbrida estão programadas para começar em 2010. A máquina tem um peso operacional de 30 toneladas e potência líquida de 352 hp.

O equipamento poderá ser usado nas aplicações típicas de uma carregadeira de rodas convencional, seja carga de caminhões ou carregamento e transporte de material. A L220F, pelo porte de máquina, é atualmente usada principalmente no segmento de extração e construção pesada em pedreiras – no pé de rocha – e minerações, tanto a céu aberto quanto subterrâneas.

Oferecendo maior potência, melhor desempenho e em torno de 10% de redução no consumo de combustível, a L220F híbrida oferecerá aos usuários um retorno sobre o investimento muito maior durante o ciclo de vida da máquina.





Volvo CE apresenta no mercado americano a carregadeira com motor híbrido, movida a diesel e eletricidade

A TECNOLOGIA HÍBRIDA paralela foi desenvolvida dentro do Grupo Volvo e utiliza a comprovada confiabilidade da plataforma do motor D12. “Escolhemos a carregadeira de rodas para ser nossa primeira máquina híbrida porque ela tende a ter deslocamentos curtos e está constantemente submetida a paradas e partidas, condições para as quais os sistemas híbridos são apropriados”, diz Pontus Enhager, gerente do projeto da carregadeira híbrida.

Embora grande parte da tecnologia permaneça confidencial, não é segredo que no coração do sistema híbrido há um Gerador de Ignição Integrado (ISG, do inglês Integrated Starter Generator). Instalado entre o motor e a transmissão, o ISG é acoplado a uma avançada bateria que tem uma capacidade de potência muitas vezes maior do que uma convencional de chumbo.

Até 40% do tempo de uma carregadeira de rodas é gasto com o motor em marcha lenta. “O ISG permite desligar o motor a diesel enquanto o equipamento permanecer parado – e na seqüência religá-lo quase instantaneamente, levando-o rapidamente até seu ponto ideal de rotação de trabalho, utilizando o grande pico de energia fornecido pela bateria de elevada potência”, explica Enhager.

O ISG também supera a dificuldade tradicional do motor a diesel de oferecer baixo torque a baixas rotações ao proporcionar um grande impulso de torque “elétrico” de forma automática. O motor elétrico do ISG oferece um torque de até 700 Nm desde o repouso e proporciona um impulso instantâneo de energia mecânica e de grande magnitude. Isso será de muita utilidade nas retomadas e na desagregação do material.

A combinação desses dois atributos do ISG significa que o motor a diesel permanecerá desligado por longos períodos em vez de ficar em marcha lenta. Significa também que o operador não precisará girar o motor demais para obter torque suficiente para trabalhar, já que o torque de pico será proporcionado a baixas rotações. Em seguida, a bateria será recarregada automaticamente sem reduzir a produtividade, com o ISG funcionando como um dínamo/alternador.

Há outras inovações para economia de energia na L220F Híbrida, como um sistema de climatização acionado eletricamente (em vez do acionamento direto pelo motor). Ao se associar aos eficientes motores Volvo V-ACT e os sistemas hidráulicos da L220F, o sistema híbrido melhora bastante a eficiência e a economia.

“Agora é uma boa hora para começarmos a pensar em alternativas que sejam viáveis ambiental e economicamente”, afirma Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE Latin America. “Por mais de um século, os combustíveis fósseis impulsionaram o desenvolvimento da humanidade. Enquanto os benefícios têm sido – e ainda são – enormes, isso não aconteceu sem um preço. E esse preço está aumentando, tanto na esfera ambiental como na econômica.” ■





# Império da distribuição

No anda e pára do trânsito urbano, os caminhões da Pennacchi chegam a fazer 120 entregas por dia

TEXTO LUIZ CARLOS BERHALDO

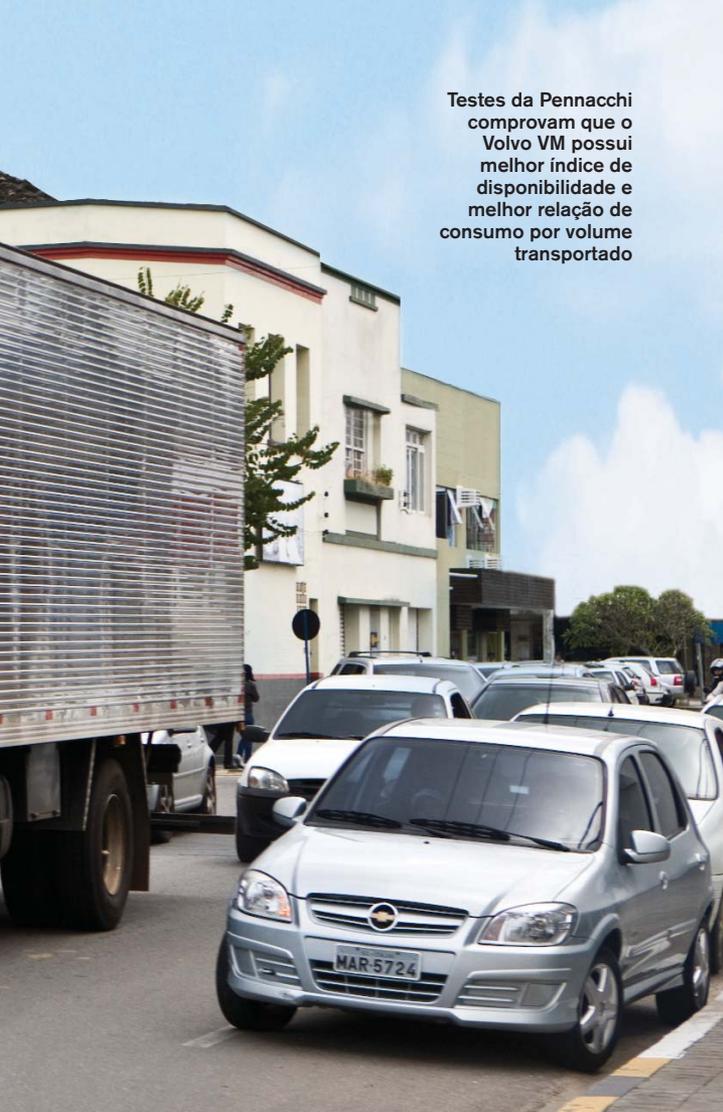
FOTOS ITO CORNELSEN

A Pennacchi & Cia Ltda., de Arapongas, norte do Paraná, é uma das maiores distribuidoras da região para produtos das linhas food service, bomboniere, cosméticos e perfumaria. Possui fábrica de doces com área de 12 mil m<sup>2</sup> e atua também na distribuição para o comércio varejista, mantendo um centro de distribuição de 24 mil m<sup>2</sup>.

Assim, além das balas, caramelos e pirulitos de produção própria, a empresa distribui cerca de sete mil itens, sendo 3,5 mil em bomboniere e food service, e



Testes da Pennacchi comprovam que o Volvo VM possui melhor índice de disponibilidade e melhor relação de consumo por volume transportado



outros 3,5 mil em cosméticos e perfumaria. A chamada linha food service é composta por produtos destinados a restaurantes, panificadoras e confeitarias, como enlatados de milho, ervilha, margarina, além de fermentos, óleos e outros insumos.

Com 600 funcionários, a empresa conta com uma carteira de 24 mil clientes dos estados do Paraná, São Paulo, Santa Catarina, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Com a maior parte de sua clientela (80%) localizada nos estados do Paraná e São Paulo, a Pennacchi utiliza frota própria de mais de 200 veículos – entre caminhões, utilitários e veículos de serviço – para entregar seus produtos. O trabalho é feito por 140 caminhões semipesados e médios. Entre eles, 18 caminhões Volvo VM 260 recém-adquiridos e o primeiro modelo VM comprado na época do lançamento do semipesado Volvo.

“Considero o transporte que fazemos um dos mais severos para os caminhões, porque é um regime de trabalho que exige muito do veículo, tanto em termos de desempenho do trem-de-força como do conjunto de suspensão e rodagem”, afirma o gerente Luis Henrique Pennacchi. Apesar de rodar apenas por estradas asfaltadas, as entregas são fracionadas, com muitas paradas em áreas urbanas. Cada caminhão pode fazer até 120 entregas urbanas em uma única jornada de trabalho.

“ CONSIDERO O TRANSPORTE QUE FAZEMOS UM DOS MAIS SEVEROS PARA OS CAMINHÕES, PORQUE É UM REGIME DE TRABALHO QUE EXIGE MUITO DO VEÍCULO, TANTO EM TERMOS DE DESEMPENHO DO TREM-DE-FORÇA COMO DO CONJUNTO DE SUSPENSÃO E RODAGEM”

HENRIQUE PENNACCHI, GERENTE DA PENNACCHI

Pennacchi cita um exemplo: “Tenho casos como as entregas em Curitiba (PR), a 400 quilômetros daqui, em que o caminhão faz o trecho de deslocamento rodoviário e, a partir da chegada, faz deslocamentos curtos, em áreas urbanas, em que vamos entregando a carga que está acomodada na parte traseira do veículo. Com isso, o esforço sobre o eixo dianteiro é maior na medida em que a parte da metade para trás fica mais leve. O caminhão precisa ser resistente e ter boa manutenção preventiva para suportar essas condições”, avalia.

O primeiro VM adquirido pela empresa “atendeu muito bem nossas necessidades, o que motivou a compra dos demais”. Mas antes de definir a última aquisição, a Pennacchi fez um estudo detalhado das opções do mercado, testando um veículo de cada marca. “Os veículos desta faixa não possuem diferenças gritantes, sendo até similares, mas encontramos vantagens em alguns aspectos do veículo Volvo e também nos serviços oferecidos pela marca”, afirma o gerente.

Em seus testes, o Volvo VM foi o que apresentou o melhor índice de disponibilidade (98%), enquanto que os concorrentes ficaram entre 82% e 92%. “Os VM também demonstraram ser os que possuem a melhor relação de consumo por volume transportado”, diz Luis Henrique Pennacchi, acrescentando: “Além disso, os motoristas têm uma preferência clara pelo VM, por ser o mais confortável para o trabalho. E isso também se reflete em produtividade e segurança”.

DA TABACARIA AO IMPÉRIO DE DOCES. Após vender tudo o que tinha para mudar da cidade de Ouro Fino, em Minas Gerais, para Arapongas, no norte do Paraná, em 1955, em busca do “Eldorado” brasileiro da época, Hermínio Antônio Pennacchi fundou a Tabacaria Ouro Fino, um pequeno negócio que mais tarde passaria a ser a Pennacchi & Cia Ltda. Nos anos 70, já havia acumulado experiência também no comércio de doces, e iniciou a produção de doces e pipocas que encontraram grande receptividade no mercado da região.

A pequena empresa familiar cresceu com o norte paranaense, evoluindo da tabacaria que era conhecida pelos amigos como “o boteco dos Pennacchi”, para o “Império de Doces”, que hoje é um dos principais distribuidores de produtos divididos em linhas de cosméticos e bomboniere, perfumaria e food service. A eficaz logística de transporte é um dos pontos fortes da empresa, formando um verdadeiro “império de distribuição” com entrega diária de sete mil itens em produtos de diversas marcas para cinco estados brasileiros. ■

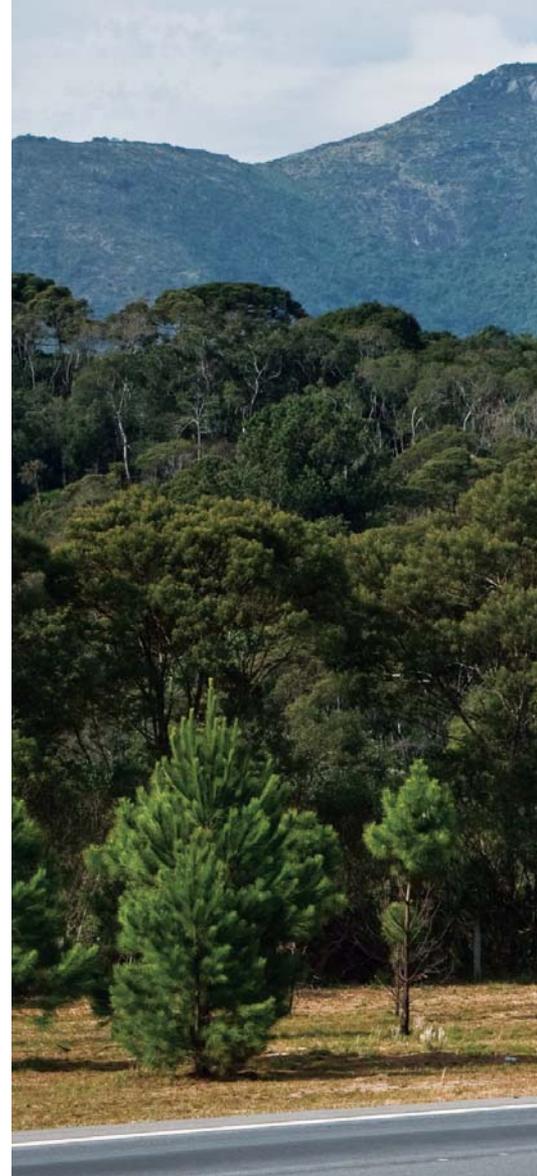


# Controle total

Garantir o suprimento de matéria-prima para indústrias é uma das tarefas da Transdotti, que não abre mão de tecnologia de ponta, gestão avançada e funcionários especializados

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



**A**tender as demandas de transporte para setores como indústrias de autopeças exige sistemas de logística apurados, que garantam coletas e entregas em prazos muito precisos e com horários predeterminados. A Transdotti, de Colombo (PR), dedica-se ao transporte de matéria-prima industrial, produtos da linha branca e pré-moldados, com sistemas de logística avançados, como o milk run, kanban, roteirização, just in time e supply chain.

Por isso, a transportadora se preocupa com tecnologia de ponta e usa sistemas de gerenciamento de frota igualmente sofisticados. Toda a frota de aproximadamente 100 equipamentos é rastreada por um sistema híbrido – combinando satélite e GSM, entre outros – que monitora os veículos 24 horas por dia a partir de uma central com sistema de gerenciamento de risco próprio. Tudo para garantir coletas e entregas no horário estabelecido e oferecer aos embarcadores facilidades como monitoramento via internet e EDI; rastreamento; sistema de câmeras digitais de segurança, sistema de comunicação via rádio e WMS (Sistema de Gerenciamento de Armazém).

Para melhor atender às necessidades operacionais de acomodação da carga, a empresa dispõe de áreas de armazenagem e cross-docking (uma operação de rápida movimentação de produtos acabados para expedição). Os principais armazéns da empresa são: Curitiba (4 mil m<sup>2</sup>), São Paulo, (1 mil m<sup>2</sup>), Joinville (500 m<sup>2</sup>) e São Carlos (500 m<sup>2</sup>). E a empresa está investindo em outros 20 mil m<sup>2</sup> de armazéns, que estão em construção.

As atividades são divididas entre as empresas Transdotti – transporta-

dora – e Dotti Logística. Com essa estrutura, oferece um pacote completo de serviços incluindo recebimento (descarga e conferência), movimentação e armazenagem, expedição (separação e carregamento), embalagem (etiquetagem e paletização) e montagem de kits. Com 170 funcionários e 80 motoristas, a empresa investe em capacitação, não apenas como forma de obter os melhores padrões de qualidade, mas também para conscientizá-los para cidadania e respeito ao meio ambiente, pois, além da ISO 9001, a empresa também possui certificação ISO 14001.

Nessa área, vale destacar o diferencial da transportadora, que mantém uma área verde de 50 mil m<sup>2</sup> com inúmeras espécies nativas e o controle do nível de poluição atmosférica dos veículos – tanto da frota própria como de terceiros – com verificação periódica do nível de emissões. A empresa também faz um trabalho de prevenção da contaminação do solo, evitando vazamentos de óleo que possam causar prejuízos ambientais.

ALÉM DE RÁDIO PARA COMUNICAÇÃO entre veículos e filiais, a empresa possui o SIL – Sistema Integrado de Logística –, que inclui: WMS (Sistema de





Transdotti investe em tecnologia, treinamento de motoristas e veículos de ponta, como os Volvo VM



Gerenciamento de Armazém), OMS (Sistema de Gerenciamento de Pedidos), TMS (Sistema de Controle de Frota), Roteirização Prefixada de Clientes, Montagem de Carga, Rádio Frequência, Endereçamento (localização do estoque), Inventário Mensal e Rotativo.

Operando em trajetos que variam de 400 a 1000 quilômetros, muitos de seus caminhões viajam principalmente à noite, para chegarem aos destinos – como é o caso do ABC paulista e Grande São Paulo – nas primeiras horas da manhã, quando as indústrias começam a operar e necessitam dos componentes para alimentar a produção.

Com cerca de 35% da frota composta por caminhões Volvo, a empresa possui os modelos FH e VM,

sendo os primeiros equipados com câmbio automatizado I-Shift e suspensão a ar. “Alguns empresários até me questionam sobre isso, mas em contrapartida eu tenho funcionários motivados e com melhores níveis de produtividade, além de mais segurança no transporte”, revela Affonso Dotti Neto, diretor da empresa.

diretor da empresa.

Para ele, investir em tecnologia de ponta “é fundamental”, e é um dos fatores que o tem levado a optar pelos caminhões Volvo nas últimas aquisições. Entre os semipesados predominam os modelos VM, que também oferecem melhores níveis de conforto aos motoristas. “Preferimos comprar sempre caminhões com ar-condicionado, freios a disco, enfim, só os top de linha”, enfatiza. Outros fatores que o levam a escolher os Volvo, segundo o diretor, são “os custos de consumo, manutenção, os preços competitivos e as condições de negociação. Fomos os primeiros a comprar os caminhões VM, quando foram lançados em 2003, e tivemos facilidade na troca, recentemente, pelos novos 240 e 260”. ■





GRUPO  
**DSR**

ANTT  
11-08-2100804043

vcads 25

**VOLVO**

**VOLVO**

ATENÇÃO  
NÃO  
MONTAR  
NA CARRUA  
DO DSR



# Além da venda

Produtos e serviços que aumentam a disponibilidade dos veículos ou facilitam sua aquisição são cada vez mais demandados pelos transportadores

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS JOEL ROCHA / SÍLVIO AURICHIO / ITO CORNELSEN

**F**alar em satisfação do cliente no século XXI é ir além. É ultrapassar a fabricação dos melhores veículos do mercado, a busca pela melhor tecnologia embarcada e o desenvolvimento dos modelos mais econômicos e seguros. Hoje, a satisfação está na antecipação dos desejos e das necessidades do comprador. E é por isso que existe uma Volvo que a maioria não vê, mas que trabalha para oferecer produtos e programas a seus clientes que impactam diretamente na atividade que exercem.

## PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO

“ COM OS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO VOLVO TEMOS A GARANTIA DE ATENDIMENTO EM TODO O BRASIL E A VANTAGEM DOS CUSTOS FIXOS, O QUE É MUITO IMPORTANTE ATÉ PARA O PLANEJAMENTO ECONÔMICO DA EMPRESA. NOSSOS VEÍCULOS RODAM DE MANAUS (AM) A PORTO ALEGRE (RS), ALÉM DO NORDESTE E CENTRO-OESTE. E, COM OS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO, NÃO PRECISAMOS MANTER OFICINAS PARA ELES EM NOSSAS 19 FILIAIS.”

**DIOMAR THRUN, SUPERVISOR DE MANUTENÇÃO DA DSR TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, DO GRUPO DSR, DE CASCAVEL (PR)**

Essa Volvo tem nome. São as chamadas “Soluções para Transporte”. A maior parte delas só passa a ser conhecida pelo transportador após a aquisição de um produto da marca Volvo. Como, por exemplo, os programas de manutenção, as peças genuínas, os lubrificantes, os acessórios, os seguros e o VOAR. Mas há soluções que são apresentadas já no ato da compra, como os seminovos Viking, os financiamentos, leasing, seguros e demais produtos financeiros.

A última novidade é o Serviço Planejado Volvo, um cronograma no qual o frotista pode facilmente planejar a manutenção preventiva do seu veículo. Em breve será lançada a Gestão de Oficinas, uma opção para quem tem oficina própria e quer delegar essa responsabilidade a um especialista como a Volvo. Em paralelo, soluções que já existem há mais tempo, como o Volvo Atendimento Rápido e Treinamento para Motoristas, estão sempre em aprimoramento.

PROGRAMA GLOBAL. As Soluções para Transporte fazem parte de uma estratégia global definida pela AB Volvo, a holding do Grupo Volvo. “Em todos os mercados onde atua, a Volvo tem a missão de desenvolver constantemente novos produtos e serviços para que seus clientes obtenham o melhor rendimento possível com os veículos”, observa Luis Pimenta, gerente de pós-venda da Volvo do Brasil. “O processo de criação e desenvolvimento de soluções para transporte é constante. Vamos sempre tirar proveito da tecnologia de nossos veículos para oferecer as melhores soluções”, completa Felipe Battistella, coordenador de gestão de clientes e marketing da Volvo do Brasil.





### SEMINOVOS COM GARANTIA DA FÁBRICA

“Optamos pelos Seminovos Viking porque com eles temos veículos revisados pelos padrões da fábrica, com garantia de seis meses e adquiridos a preços bem acessíveis.”

**MAYRON PEREIRA** - DIRETOR DA MARECHAL TRANSPORTES ESPECIAIS, DE JARAGUÁ DO SUL (SC). A EMPRESA CONTA COM SEIS SEMINOVOS VIKING – ANOS 2002 A 2005 – NA FROTA DE OITO CAMINHÕES VOLVO QUE UTILIZA PARA TRANSPORTE DE CARGAS INDIVISÍVEIS, ATENDENDO CLIENTES DO BRASIL E PAÍSES DO MERCOSUL.



### PEÇAS GENUÍNAS MAIS ACESSÍVEIS

“As Unidades à Base de Troca da Volvo permitem comprar peças com a mesma qualidade e garantia das peças novas, porém a custos mais vantajosos. Com isso, temos uma redução significativa nos custos de manutenção, mantendo a frota sempre com peças originais.”

### LUBRIFICANTES GENUÍNOS VOLVO

“Utilizando a linha de lubrificantes VDS da Volvo temos a vantagem de fazer trocas de óleo em períodos mais prolongados, a cada 30 mil quilômetros ou até 40 mil quilômetros, no caso dos ônibus B9R. Contamos também com o Volvo Oil Check, em que são efetuadas análises nos óleos utilizados para verificar se os parâmetros de quilometragem estão adequados para cada tipo de veículo. Além disso, temos o respaldo da fábrica em caso de necessidade de uso da garantia, por exemplo, para o motor.”

**RAPHAEL DIEGO COLLARES** - ENGENHEIRO MECÂNICO DA PRINCESA DOS CAMPOS – PONTA GROSSA (PR), QUE CONTA COM 180 VEÍCULOS VOLVO NA FROTA DE 286 ÔNIBUS





**CLÁUDIO COSTA TEIXEIRA** – DIRETOR OPERACIONAL DA COSTA TEIXEIRA TRANSPORTES, DE PONTA GROSSA (PR). A MARCA VOLVO ESTÁ PRESENTE EM 95% DA FROTA DE 175 PESADOS E 30% DOS 45 SEMIPESADOS – UTILIZADOS PARA TRANSPORTAR CERCA DE 80 MIL TONELADAS MENSAIS, PRINCIPALMENTE PARA AS REGIÕES SUL E SUDESTE DO PAÍS



## PARA TODAS AS NECESSIDADES

**Confira as principais Soluções para Transporte oferecidas pela Volvo:**

### PEÇAS GENUÍNAS

Somente as peças genuínas Volvo são projetadas e devidamente testadas para os veículos e equipamentos da marca. Por isso, possuem maior durabilidade e garantia de 12 meses. Elas garantem melhor rendimento e maior disponibilidade aos veículos Volvo.

### SERVIÇO GENUÍNO

Por sua tecnologia embarcada, os veículos Volvo precisam de técnicos especializados e treinados pela fábrica. Os serviços genuínos asseguram diagnósticos precisos e peças genuínas instaladas corretamente.

### SERVIÇO PLANEJADO VOLVO

É o cronograma de manutenção preventiva dos veículos Volvo. Através do Serviço Planejado Volvo o transportador consegue programar suas paradas e assegurar que a manutenção preventiva do veículo seja feita conforme determinado pela fábrica.

### PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO

Os programas de manutenção são como um plano de saúde para os veículos da marca. São oferecidos nas seguintes versões: Azul (manutenção preventiva completa), Prata (manutenção preventiva + reparos do trem de força), e Ouro (manutenção completa: preventiva e corretiva).

### SEMINOVOS VIKING

Os melhores seminovos do mercado, com garantia de procedência e qualidade: são veículos reformados pela rede de concessionários a partir de padrões definidos pela fábrica. Contemplam duas trocas de óleo de motor e filtros.

### SEGUROS VOLVO

São planos e coberturas criados sob medida com custos diferenciados e descontos progressivos. Soluções únicas para cada tipo de aplicação e frota.

### CONSÓRCIO VOLVO

Planos de até 100 parcelas sem juros com uma série de benefícios exclusivos, para aquisição de caminhões, ônibus e equipamentos de construção.

### LEASING

Leasing financeiro e operacional, com diversas opções de entradas e prazo, permite ajustes, conforme as necessidades de cada negócio.

### FINANCIAMENTOS

Diversos planos flexíveis e inteligentes – como o prefixado, o Finame e o Sazonal – facilitam a aquisição de veículos novos ou Seminovos Viking.

### LUBRIFICANTES

Somente os lubrificantes Volvo VDS e VDS-3 foram testados nos componentes Volvo, dando a proteção necessária e aumentando a disponibilidade dos veículos da marca.

### VOAR

É o Volvo Atendimento Rápido, atendimento feito por técnicos especializados da fábrica e da rede de concessionários. Proporciona a segurança da assistência emergencial 24 horas por dia durante o ano todo. Unidades móveis da rede de concessionários permitem atendimento rápido em qualquer ponto do país.

### PEÇAS REMANUFATURADAS VOLVO

São as peças em que o frotista entrega a carcaça da peça usada como forma de pagamento, obtendo peças remanufaturadas a preços competitivos. As peças remanufaturadas possuem a mesma durabilidade e garantia de peças novas.



# Expandindo fronteiras



## Novo escritório da Volvo Financial Services no Chile marca a expansão da empresa na América Latina

TEXTO VANDA RAMOS

FOTOS ITO CORNELSEN

Com foco na expansão dos negócios na América Latina, a Volvo Financial Services (VFS) opera, desde abril deste ano, em Santiago, capital do Chile. Esta é a terceira sede da VFS na América Latina, sendo que as outras duas estão no Brasil e no México. Segundo Adriano Merigli, líder do projeto de implantação da empresa no Chile, o novo escritório presta suporte às vendas do Grupo Volvo naquele país. “Atendemos a Volvo Caminhões, Volvo Ônibus, Volvo Construction Equipment, Mack Trucks e Renault Trucks”, afirma. O atendimento a todas as marcas do Grupo Volvo é uma das principais estratégias da empresa no Chile.

A nova empresa inicia as operações com a meta de

conquistar uma fatia significativa em financiamentos sobre as vendas do Grupo. “Nossa intenção é financiar 30% do volume vendido no Chile”, destaca. Inicialmente serão comercializados três produtos no mercado chileno: o CDC, linha de financiamento prefixado, com parcelas fixas mensais, em que o veículo fica no nome do transportador; o Leasing Financeiro, também um financiamento prefixado com parcelas mensais fixas, mas o veículo fica em nome da Volvo Financial Services; e o Financiamento Sazonal, que se adequa ao fluxo de caixa do transportador, oferecendo uma opção para ele pagar mais quando tem mais entradas de recursos e menos quando ocorre o contrário. No Brasil, além desses produtos, a VFS também trabalha com a venda de consórcios e seguros. “No caso do Chile, vamos fazer parcerias com empresas locais para a venda de seguros neste primeiro momento”, explica Merigli.

Outro objetivo estratégico da VFS é o aumento do seu negócio, o que acarreta em mais apoio aos negócios do Grupo Volvo nesses mercados. Segundo Carl Hornestam, presidente da VFS para a América Latina, há 3 formas





“ VOLVO CAMINHÕES,  
VOLVO ÔNIBUS, VOLVO  
CONSTRUCTION  
EQUIPMENT, MACK TRUCKS E  
RENAULT TRUCKS.  
O ATENDIMENTO A TODAS AS  
MARCAS DO GRUPO VOLVO É  
UMA DAS PRINCIPAIS ESTRATÉGIAS  
DA EMPRESA NO CHILE”

**ADRIANO MERIGLI, LÍDER DO PROJETO DE IMPLANTAÇÃO  
DA VOLVO FINANCIAL SERVICES NO CHILE**

de atingir esse crescimento: organicamente, crescendo nos mercados onde já atua; através de aquisições e da abertura de novos mercados.

Para escolher o novo país, a VFS realizou um estudo de viabilidade econômica, que teve início em novembro de 2006. A empresa analisou o volume de negócios e perfil de mercado e, após um ano, a Volvo Financial Services optou pelo Chile, onde a Volvo conta com dois importadores independentes (Mack/Renault e Volvo CE) e uma empresa do Grupo Volvo para caminhões, ônibus e motores marítimos (Volvo Penta).

A VFS chilena terá uma equipe de 13 pessoas, quatro estarão centradas nos distribuidores espalhados pelo país. Todos os profissionais serão treinados na VFS Brasil.

**SOLUÇÕES DIFERENCIADAS.** A Volvo Financial Services é uma empresa do Grupo Volvo existente em aproximadamente 60 países. A empresa atua integrada às unidades de produção e concessionárias das marcas do Grupo

em todo o mundo. O objetivo é oferecer aos transportadores alternativas financeiras exclusivas e diferenciadas para a aquisição e proteção de caminhões, ônibus, equipamentos de construção e motores. No Brasil, a VFS surgiu em 1993 e foi o primeiro banco voltado exclusivamente a veículos pesados a operar no país.

Desde que foi implantada no Brasil, ano a ano a empresa lança novos produtos, sempre com foco nos interesses do consumidor final. Hoje, a VFS oferece soluções em quatro áreas de atuação: financiamento, Leasing, consórcio e seguro. Dentre seus produtos, estão: Leasing financeiro, Leasing Operacional, produtos BNDES/Finame, CDC, Consórcio, Seguro pessoa-chave, Seguro de máquinas, Seguro de caminhões e Seguros inteligentes. ■



# Leve e forte

Com essas características, os barcos da Levefort conquistaram o país; hoje é a maior do mundo em unidades produzidas

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS DIVULGAÇÃO - ECOSORB/CARLOS GIANFAGNA



**E**m qualquer parte do país onde haja mar, rios ou lagos é fácil encontrar pelo menos uma embarcação com a marca Levefort. Não é por acaso que essa é a marca que vem à mente quando se pensa em barcos de alumínio, seja para pesca ou para trabalho.

A Levefort é líder brasileira e também o maior fabricante mundial quando se fala em quantidade de embarcações de alumínio produzidas: ao longo de sua história já fabricou mais de 330 mil unidades. Com quase meio

século de experiência, oferece uma ampla gama de produtos, com quase 60 modelos para navegação marítima ou fluvial que vão de barcos de 3,5 metros até 50 pés, para pesca, trabalho ou turismo, entre outras aplicações.

Os menores são construídos com alumínio rebitado, enquanto os maiores, principalmente os de 29 a 50 pés, são feitos de alumínio soldado. Em ambos os casos, a leveza e a durabilidade do material são atributos que conquistam a preferência dos clientes. Mas a linha de produtos da empresa é ampla, estendendo-se para motores, carretas e acessórios para atender às diversas necessidades dos navegadores.

Atualmente as embarcações de 29 a 32 pés são as mais vendidas, segundo o diretor presidente Carlos Paggiaro, que está à frente da companhia desde 1983. Para embarcações maiores, como essas, a Levefort utiliza os motores





Motores da Volvo Penta equipam barcos de trabalho da Leveforte para atividades costeiras



grande vantagem de produzir os motores e também o sistema de propulsão, e responde por todo o conjunto com assistência técnica, peças e garantia, o que deixa o cliente tranqüilo em qualquer parte do país”

Um dos segmentos em que a Levefort tem boa participação é o de barcos de trabalho para as diversas atividades de suporte costeiro e de plataformas petrolíferas. Fornece, por exemplo, barcos para as empresas que atuam no recolhimento de petróleo em casos de acidentes ambientais de derramamento do produto no mar. Recentemente entregou oito barcos para a Ecosorb, empresa vencedora de licitação para prestar esse tipo de serviço à Petrobras. São barcos de 26, 29 e 32 pés, de alumínio soldado, equipados com motores D3, de 190 hp (para barcos de 26 e 29 pés), e D4, de 225 hp (nos de 32 pés).

A embarcação é especialmente desenvolvida pela Levefort para recolher óleo no mar. Conta com esteiras especiais que “sugam” o óleo da superfície da água e depositam este óleo em um reservatório existente no próprio barco para posterior transferência.

Nesse caso, também, os motores Volvo Penta “são os mais apropriados, porque dão conta de propeler a embarcação e também acionar o funcionamento das esteiras que ficam na proa”, explica Carlos Paggiaro.

**HISTÓRIA DE PESCADOR.** A história da Levefort começou há 47 anos, quando Jasper Bresler, que gostava de pescar no Rio Araguaia, não se conformou com o fato de precisar fazer uma reforma completa em seu barco de madeira toda vez que decidia ir pescar, porque a deterioração era muito grande por causa do material com que era construído.

Decidido a acabar com o problema, ele teve a brilhante idéia de construir um barco de alumínio, que além de ser mais resistente também era mais maleável e seguro. A experiência deu tão certo que Bresler nem chegou a trazer o barco de volta: teve que vender a novidade depois de tantos assédios de pescadores maravilhados com a qualidade da embarcação.

No ano seguinte, fez mais dois barcos e novamente voltou sem nenhum. Percebeu, então, que seria uma boa idéia começar uma produção em série e investiu em sua primeira fábrica, em Valinhos (SP). Começou fazendo o Campineiro, hoje um símbolo do pioneirismo que deu origem à Levefort.

Em 1964, a fábrica transferiu-se para Campinas, já na qualidade de grande produtora de barcos. E em 1967 inaugurou a atual fábrica em Paulínia, consolidando-se como líder brasileira e maior fabricante mundial de barcos de alumínio, em unidades produzidas. ■

Volvo Penta. “É uma parceria de exclusividade espontânea, que existe desde sempre”, brinca o executivo, lembrando que começou a empregar os propulsores da marca Volvo quando iniciou atividades na região de Manaus, com a Icoma, há 30 anos.

Paggiaro não tem receio de dizer que a Volvo Penta é a marca com maior participação em sua produção, em termos de faturamento. “Temos clientes de Norte a Sul do país, e eles comentam entre si e recomendam nossos produtos, geralmente referindo-se à motorização Volvo Penta, que é uma espécie de padrão da Levefort para esses barcos”, conta o diretor.

“Acreditamos que a recíproca é verdadeira. Sabemos que também somos bons parceiros para a Volvo. E essa relação sólida dá mais confiabilidade para ambas as partes e para o mercado”, explica, acrescentando que “a Volvo tem a





see trucks  
1000-2000-1000000  
1000-2000-1000000

Time schedule Fuel Log



Em 2007 a Volvo apresentou na Europa sete caminhões-conceito, desenvolvidos em apenas seis meses. Cada um funciona com um tipo diferente de biocombustível.

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTOGRAFIA SÖREN HÅKANLIND

# Biocaminhões — o projeto



29 DE AGOSTO DE 2007, ESTOCOLMO, SUÉCIA. Cerca de 150 jornalistas, políticos e outros representantes do governo se reuniram para ouvir o CEO do Grupo Volvo, Leif Johansson. Ele começou sua apresentação com as seguintes palavras: “Somos parte do problema climático, mas também

somos parte da solução”. Em seguida ele apresentou sete caminhões-conceito que não emitem dióxido de carbono para a atmosfera. Isso marca a conclusão de um projeto sigiloso realizado e concluído em apenas seis meses.

“Quando meu gerente veio à minha mesa, em uma manhã de fevereiro, e me contou sobre a nova tarefa

que eu estava para receber, logo vi que se tratava de um grande desafio. Normalmente um projeto desse tipo demoraria um ano e meio. Tínhamos seis meses”, recorda Peter Gollunberg, gerente geral de projetos de Engenharia Avançada.

Peter tinha vários anos de experiência com trabalho em projetos de prazo exíguo, tanto na Volvo quanto na General Motors. Ele era gerente de projeto do FUPS, o sistema de proteção frontal dos caminhões Volvo, que recebera prioridade máxima e prazo curto. Ele era conhecido pela capacidade de planejamento e por conseguir concluir o trabalho dentro do prazo.

Sua prioridade máxima era garantir os recursos necessários. Ele imediatamente chamou Caroline Vikstrand como coordenadora do projeto e Niklas Börjesson para gerenciar o aspecto técnico. Em seguida, viajou para Lyon, onde se reuniu com a Volvo Powertrain, que entregou quatro dos sete motores. A etapa seguinte





Cerca de 150 jornalistas e autoridades participaram da apresentação dos sete caminhões Volvo movidos a combustíveis alternativos, feita pelo CEO do Grupo Volvo, Leif Johansson.

► era fazer o pedido dos caminhões – sete Volvo padrão, com motores de nove litros.

“O tempo de entrega normal para um caminhão-padrão é um ano. Precisávamos dos nossos com rapidez e, felizmente, nosso projeto foi priorizado”, diz Peter Gollungberg.

O MEIO AMBIENTE SEMPRE FOI UMA das maiores preocupações da Volvo, e agora é mais ainda. Este projeto foi solicitado pela alta direção da organização e os recursos necessários foram disponibilizados rapidamente.

“Estávamos no lugar certo, fazendo a coisa certa, no momento certo, e nossos colegas estavam incrivelmente entusiasmados e dispostos a ajudar desde o início. A organização foi preparada para dar mais de si mesma neste projeto – e foi isso que tornou tudo possível”, enfatiza Peter Gollungberg.

Ao todo, mais de 100 pessoas estavam envolvidas em alguma etapa, e cerca de 30 delas, de diferentes partes da organização Volvo, participando diretamente das atividades diárias. A equipe tinha ao todo seis meses para transformar o projeto em produto acabado. Um cronograma detalhado foi elaborado. Apesar da margem de segurança de duas semanas, no final, para solucionar questões inesperadas, não havia espaço para erros.

Para se ganhar tempo, as reuniões foram reduzidas

ao mínimo possível. Niklas visitava a oficina todos os dias e Caroline era responsável pelo acompanhamento diário para assegurar que tudo acontecesse no prazo. Se algum departamento não conseguisse dar conta do trabalho, Peter entrava em ação, encontrando os recursos extras necessários. Muitas pessoas perderam as férias de verão e, para os que tiraram apenas duas semanas, os telefonemas durante o período de folga eram inevitáveis.

O trabalho na parte externa dos sete caminhões teve de ser concluído na metade de junho e, na semana seguinte, os esforços se concentraram na montagem dos componentes internos. O trabalho de CAD foi realizado no prazo recorde de três semanas.

Mas um problema aconteceria no início de julho: um dos motivos pelos quais o projeto era viável desde o início era que sete tipos existentes de combustível haviam sido identificados com antecedência para os sete caminhões. Caroline era responsável por fazer o pedido desses combustíveis.

“Quando fui fazer o pedido de diesel sintético feito de biomassa, disseram-me que não o encontraria em nenhum lugar da face da Terra. Ninguém o estava produzindo. Graças a nosso especialista em combustíveis, acabamos entrando em contato com um laboratório na Finlândia chamado Neste Oil, que nos forneceu 200 litros. E, ainda por cima, de graça!”, exclama Caroline Vikstrand.

“Isso valia mais que ouro”, acrescenta Niklas Börjesson.

Normalmente, leva bastante tempo para testar todos os detalhes de um novo caminhão. Cada componente precisa funcionar como parte de um sistema integrado. Além disso, cada peça deve se encaixar com precisão na estrutura. Faltando 10 semanas para a apresentação dos caminhões à





Os integrantes da equipe de projeto Caroline Vikstrand, Peter Gollungberg e Niklas Börjesson trabalharam com dedicação e rapidez para viabilizar a montagem dos biocaminhões.



imprensa, os motores estavam sendo montados no chassi do caminhão. Quando chegou a vez de um dos caminhões movidos a biogás, Niklas Börjesson tinha certeza de que seus cálculos estavam corretos.

“Eu estava bem calmo”, recorda. “Segundo o computador, havia bastante espaço; mas quando fomos montar, o motor não cabia! Mas logo depois tudo estava certo, pois o motor só não encaixou porque não estava alinhado corretamente quando o abaixamos pela primeira vez.”

OS SETE BIOCOMBUSTÍVEIS DIFERENTES causariam ainda outra pequena crise. Duas semanas antes da entrega, Caroline descobriu que eram necessárias permissões para armazenar os combustíveis nas instalações da Volvo, em função de suas propriedades inflamáveis e explosivas. Uma reunião com representantes de sindicatos, com o corpo de bombeiros e diversos departamentos da Volvo acabou resolvendo esses problemas a tempo.

“No meu modo de pensar, o cronograma deve ser mantido a qualquer custo. Neste tipo de projeto, é comum ouvir frases como ‘não dá pra fazer’, ‘não dá tempo’ ou ‘é impossível’. Nós tínhamos que encontrar soluções criativas e rápidas para os problemas”, explica Peter Gollungberg.

No final, o prazo estabelecido foi cumprido. E nem foi preciso usar a reserva de duas semanas. No dia em que os sete caminhões foram

“NESTE TIPO DE PROJETO, É COMUM OUVIR FRASES COMO ‘NÃO DÁ PRA FAZER’, ‘NÃO DÁ TEMPO’ OU ‘É IMPOSSÍVEL’. NÓS TÍNHAMOS QUE ENCONTRAR SOLUÇÕES CRIATIVAS E RÁPIDAS PARA OS PROBLEMAS”, EXPLICA PETER GOLLUNGBERG.

PETER GOLLUNGBERG, GERENTE GERAL DOS PROJETOS

apresentados para a imprensa mundial, o melhor de tudo foi a sensação de alívio, pela tarefa cumprida.

“Conseguimos!”, exclama Peter Gollungberg com um largo sorriso. “Nós saímos para comemorar e depois voltamos ao hotel para ver o noticiário. Queríamos saber como nosso trabalho havia sido recebido.”

“Era uma sensação de grande alívio, combinada com a satisfação de saber que o evento havia sido um grande sucesso. Foi incrível. Tudo aconteceu exatamente de acordo com o planejado”, adiciona Caroline Vikstrand.

“Tem sido gratificante ouvir as reações das pessoas. A resposta foi muito positiva, tanto dentro quanto fora da organização. Recentemente eu sentei ao lado de um homem em um avião e, quando mencionei o projeto, ele foi só elogios. A conclusão é unânime: o que desenvolvemos aqui é a tecnologia do futuro”, conclui Peter Gollungberg. ■

#### SETE TIPOS DE COMBUSTÍVEIS PARA SETE CAMINHÕES DIFERENTES

Os sete caminhões fazem parte do maior compromisso ambiental da história da Volvo. Os combustíveis escolhidos não geram emissões de dióxido de carbono

- Biodiesel
- Diesel sintético
- DME (dimetil éter)
- Metanol/etanol
- Biogás
- Biogás + biodiesel
- Gás hidrogênio + biogás

Desde agosto de 2007 os sete caminhões foram apresentados em seis eventos diferentes, em Estocolmo, Bruxelas, Paris, Gante e Viena. As apresentações continuam por pelo menos mais um ano, e já estão planejadas visitas a Washington DC e Califórnia, nos EUA. Muitos outros eventos acontecerão ainda, para mostrar as soluções ambientais da Volvo para o futuro a interessados de todo o mundo, no setor de transportes.



# Heróis da Vida Real

Nos mais de 80 anos da Volvo, é natural que alguns heróis façam parte dessa história. Eles e suas equipes dedicaram tempo não apenas para aperfeiçoar os caminhões Volvo, mas também para salvar vidas, como no cinema.

TEXTO DAVID WILES



## PER SUNE BERG E O MOTOR TURBO

Não foi tanto a idéia de trabalhar no primeiro motor com turbopropulsor que atraiu Per Sune Berg à Volvo em 1954, mas sim o clima de coleguismo do laboratório de motores da empresa. Começar a trabalhar bem cedo, passar madrugadas sem pregar o olho e comemorações freqüentes caracterizaram os anos dourados dos jovens solteiros do laboratório.

Alguns meses depois de Berg entrar para a Volvo, a empresa produziu o pioneiro motor turbo TD96AS. O turbo já era usado há alguns anos pela indústria naval, mas nenhum fabricante de caminhões da Europa havia conseguido desenvolver um motor capaz de lidar com a potência extra gerada por ele.

Berg, apelidado por seus colegas de "Maçarico", tornou-se chefe do laboratório de motores no ano seguinte e depois foi promovido a chefe do laboratório de Design e Desenvolvimento da Volvo. Ele se aposentou em 1990.





## NILS BOHLIN E O CINTO DE SEGURANÇA DE TRÊS PONTOS

Inventor dos assentos ejetores de aeronaves, Nils Bohlin já sabia muito sobre corpos humanos em movimento ao entrar para a Volvo como engenheiro de segurança, em 1958. Logo ele inventaria o cinto de segurança de três pontos, que salvou milhões de vidas nestes últimos 50 anos.

O design simples e eficaz tornou-se padrão para todos os Volvos em 1963, e a empresa decidiu disponibilizar gratuitamente a idéia para outras montadoras.

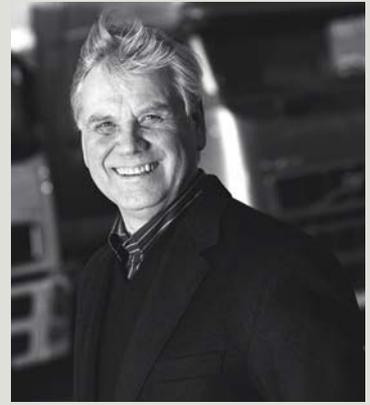
Apaixonado por segurança, Bohlin tornou-se um dos mais célebres engenheiros automotivos de sua época, tendo recebido vários prêmios, inclusive a prestigiada Medalha de Ouro da Real Academia Sueca de Ciências de Engenharia. Ele faleceu aos 82 anos no dia que seria homenageado por suas conquistas no US National Inventors Hall of Fame.

## LEIF STRAND E A CABINE GLOBETROTTER

Caminhoneiros do mundo todo devem agradecer Leif Strand por tornar seu ambiente de trabalho mais confortável. Na posição de chefe de planejamento de produto da Volvo Trucks de 1977 a 1984, Strand foi responsável pela introdução da famosa cabine Globetrotter, que ganhou rapidamente a reputação de ser o caminhão mais sofisticado do mundo.

Armados com pranchetas e questionários, os membros de sua equipe foram observar de perto os caminhoneiros durante o trabalho e identificar suas necessidades. De volta a Gotemburgo, a equipe projetou o "hotel sobre rodas", que se tornaria uma das maiores histórias de sucesso da Volvo.

Strand e seus colegas ajudaram a indústria dos transportes a perceber que cabines de primeira classe deixavam caminhoneiros não só mais felizes, saudáveis e confortáveis, mas também mais eficientes.



## ERNST HOLMÉR E O INTERCOOLER

Ernst Holmér era um homem à frente de seu tempo, mas era esse seu trabalho. Responsável por projetos avançados da Volvo, ele recebeu a tarefa de desenvolver motores não para hoje, nem para amanhã, mas sim para mais de uma década no futuro.

Holmér participou dos primeiros testes dos motores intercooler da Volvo no início da década de 60, conseguindo extrair mais 100 bhp da unidade-padrão. E foi somente cerca de 15 anos depois que a tecnologia foi disponibilizada para o mercado. Em um estágio posterior de sua carreira, Holmér passou a comandar trabalhos pioneiros em combustíveis alternativos e questões ambientais.

Holmér tornou-se quase uma lenda na Volvo, mas apesar disso continuou sendo um homem muito modesto, que se apressava em destacar as contribuições de seus colegas antes das suas.



## KJELL HÖGSTÖM E A EQUIPE DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

Antes de Kjell Högstöm receber a tarefa de criar a pioneira Equipe de Investigação de Acidentes da Volvo, em 1969, era comum que caminhoneiros envolvidos até mesmo em pequenos acidentes machucassem seriamente o joelho direito na chave de ignição, mal posicionada no painel.

O reposicionamento dessa chave, a introdução de cintos de segurança como padrão e o uso do painel de instrumentos com absorção de impacto foram algumas das primeiras melhorias de segurança trazidas pela Volvo, como resultado do trabalho de Högstöm e sua equipe.

A Equipe de Investigação de Acidentes ainda conta com engenheiros de plantão, que vão ao local de acidentes de caminhão e procuram descobrir o que aconteceu para, se possível, evitar novos ferimentos ou acidentes. A equipe inspirou departamentos semelhantes em outros fabricantes.

Högstöm se aposentou no ano passado, depois de passar quase 40 anos na Volvo e ter investigado cerca de 1.000 acidentes de caminhão. Seu legado são caminhões mais seguros não só para os próprios caminhoneiros como também para outros usuários das estradas.



## Frota certificada

### Garagem da Viação Cometa conquista certificação inédita no Brasil

A garagem G1 da Viação Cometa, em São Paulo, conquistou a certificação do IQA (Instituto de Qualidade Automotiva). O Grupo JCA, ao qual a Viação Cometa pertence, é o primeiro do país a receber a Certificação da Qualidade de Serviços Automotivos IQA.

Segundo o Instituto, como a Viação Cometa é uma transportadora de passageiros, a equipe de auditores concentrou maior foco em conformidades relativas à segurança e manutenção dos 760 ônibus, que rodam por 75 linhas. Foram analisados itens como os processos de manutenção dos veículos, a qualidade dos produtos utilizados, o sistema e o conteúdo do treinamento da mão-de-obra, além de critérios de trabalho. A empresa estuda obter a certificação de suas demais garagens, localizadas em Minas Gerais, Paraná e Rio de Janeiro. A Cometa opera com ônibus Volvo nos trechos entre Curitiba, São Paulo e Belo Horizonte.



Diretoria da Cometa celebra a conquista da certificação, ao lado de membros do IQA



## GRUPO ALTABIANO/MCLARTY ADQUIRE CONCESSIONÁRIAS GOTEMBURGO

O Grupo Caltabiano/McLarty, em associação com o empresário Ricardo Pamplona, é o mais novo representante de caminhões e ônibus da marca Volvo. O Grupo assumiu, no final de março, a rede de concessionárias Gotemburgo, localizada no Nordeste. São oito lojas nos estados de Sergipe, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Pernambuco e parte da Bahia. A Caltabiano/McLarty é um dos maiores revendedores de automóveis do país. Sediada em São Paulo, tem tradição e foco na área de distribuição de veículos e pós-venda. Segundo o presidente da Volvo do Brasil, Tommy Svensson, “é um orgulho para a Volvo ser parceira de um grupo econômico sólido e de grande experiência, como o Caltabiano/McLarty”.

## PROPAGANDAS DESTACAM ECONOMIA DO VOLVO VM

“Inacreditável mesmo é um Volvo VM abastecendo” e “Linha Volvo VM. Tanta economia que você não vai nem acreditar”. Essas são as duas peças publicitárias do Volvo VM que estão na tela da TV e em mídias impressas. A nova campanha utilizou elementos do folclore brasileiro para divulgar a economia do veículo, que é a maior em sua categoria. As inserções do comercial acontecem nos intervalos do Futebol 2008, no Jornal da Band e Jornal da Noite, da rede Bandeirantes; no Sigla Bem Caminhoneiro, do SBT, e no programa Pé na Estrada, da Rede TV. A divulgação também está nos sites O Caminhoneiro e O Carreiro. Em mídia impressa, a campanha será divulgada no Jornal Entrepasto.



Novos híbridos  
da Volvo  
deixarão ar  
de Vancouver  
mais puro



# Híbridos em Vancouver

A partir de 2009, a cidade de Vancouver, no Canadá, terá mais 141 ônibus Volvo híbridos (diesel/elétrico). O pedido foi feito pela TransLink, empresa pública de transportes, para a Nova Bus, subsidiária canadense da Volvo Buses. Segundo o CEO da Translink, Pat Jacobsen, “trinta e dois ônibus serão acrescentados no sistema e outros 109 substituirão veículos mais antigos da frota”. Ainda, para ele, a aquisição representa uma alternativa “verde” e os novos ônibus híbridos serão capazes de reduzir em até 97% as emissões de poluentes pelas ruas da cidade. O motor híbrido norte-americano é uma combinação diesel/elétrico, que compreende uma caixa de câmbio planetária que une uma direção elétrica a um motor diesel menor do que o normalmente utilizado nos ônibus. O veículo demonstra melhor desempenho em baixas velocidades e trechos de tráfego intenso com muitas paradas, diminuindo significativamente o consumo de combustível e emissões de gases de efeito estufa.

## VOLVO E O EX-PRESIDENTE BILL CLINTON

Os esforços da Volvo em desenvolver ônibus de alta capacidade para transporte urbano em vias exclusivas como em Curitiba (PR) e Bogotá (Colômbia) chamaram a atenção da Fundação Clinton, do ex-presidente dos Estados Unidos Bill Clinton. Há cerca de um ano, a Fundação lançou a Clinton Foundation's Climate Initiative (CCI) e recentemente escolheu a montadora como sua parceira para ônibus híbridos e sistemas de transporte coletivo eficientes. A CCI apresentará o potencial das soluções da Volvo na área de transportes para as 40 grandes cidades do mundo parceiras da iniciativa. Juntas, as cidades e a CCI buscam soluções para a redução de emissões de dióxido de carbono na atmosfera.



# EXPRESSO VOLVO

Novos FH da Rodolatina abastecem com cimento os grandes mercados do Sudeste e do Sul



## RODOLATINA COM NOVOS FH

Mais 33 caminhões Volvo FH farão parte da frota da Rodolatina, um dos maiores transportadores brasileiros de cimento a granel. Os veículos têm motorização de 440cv e configuração de eixos 6x2 e serão usados no transporte de cimento das fábricas da Votorantim para grandes usuários de Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Os novos veículos se somam a outros 43 FH adquiridos em 2007. A frota Volvo percorre cerca de 15 mil quilômetros por mês com os veículos acoplados a implementos bitrem, do tipo silos. Sediada em Curitiba, no Paraná, a empresa adquiriu os FH da Concessionária Nórdica.

## Por mais segurança

### PVST anuncia trabalhos vencedores

Foram divulgados no início do mês de junho os vencedores do 17º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito – PVST. Daniel César Costa, de Salvador (BA); Eliana Pellison, de Americana (SP); São José dos Campos (SP); OHL Brasil, de São Paulo (SP) e a Revista Época são, respectivamente os vencedores nacionais nas categorias Motorista Profissional, Geral, Cidade, Empresa e Imprensa. Na categoria Transportadora de cargas e/ou passageiros, foram dois os vencedores: Cargolift Logística e Transportes e Vix Logística. O Prêmio contemplou ainda outros 20 vencedores regionais e conferiu três menções honrosas: o motorista Jair José dos Santos, da Gidion Transporte e Turismo, de Joinville (SC), a empresa Perkons, de Colombo (PR), e o Centro de Formação de Condutores Capra, de Guarujá (SP). Esta edição do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito contou com 326 trabalhos inscritos, de 125 cidades (16 estados de todas as regiões brasileiras). Todos os trabalhos foram desenvolvidos por pessoas e instituições que apresentaram programas e sugestões para reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito brasileiro. Para conferir a relação completa dos vencedores, o endereço é [www.volvo.com.br](http://www.volvo.com.br). A próxima edição da Eu Rodo traz matéria completa com o resumo dos trabalhos vencedores nacionais.



## JORNALISTAS ARGENTINOS NO PVST

O PVST também está presente na Argentina. Este ano, em sua segunda edição, o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito conta com a inscrição de 50 jornalistas. São cerca de 200 reportagens e trabalhos publicados e veiculados nos mais importantes jornais, emissoras de televisão e rádios da Capital Federal e das províncias de Buenos Aires, Córdoba, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Mendoza, Misiones, Tucumán, San Juan e Santa Fe.

Os três ganhadores nacionais receberão um troféu e uma viagem à Suécia. A premiação foi instituída naquele país em 2005 pela Volvo Trucks & Buses Argentina e, este ano, conta com o apoio da Volvo Construction Equipment.





Na China, ônibus Volvo chega para integrar sistema BRT, adotado em várias partes do mundo

## Do Chile para a China

### Após sucesso na América do Sul, chassi articulado com piso baixo chega à Ásia

Os ônibus Volvo 7800 chegaram à China. A Volvo Buses fez o lançamento na exposição Busworld, realizada recentemente em Xangai.

Trata-se de um veículo com 18 metros de comprimento e piso baixo, com motor de 9 litros montado lateralmente na parte dianteira do ônibus. O chassi Volvo B9SALF, com uma carroceria diferente, é usado com muito sucesso no sistema BRT Transantiago, no Chile, onde já há mais de 1.500 ônibus Volvo deste tipo. BRT é a sigla para Bus Rapid Transit, o equivalente aos sistemas organizados de transporte coletivo urbano existentes no Brasil e em outras partes do mundo. Na China,

um número crescente de sistemas BTR está sendo construído. O ônibus Volvo pode transportar 160 passageiros, com quatro acessos amplos e piso baixo em todo o ônibus para facilitar o embarque e desembarque. A maior parte é entregue na forma de kits preparados na planta principal de chassis de ônibus da Volvo em Borås, Suécia. Componentes locais são acrescentados e o chassi é montado na planta da Sunwin, em Xangai, local onde a carroceria é produzida. A carroceria é basicamente a mesma que a usada nos ônibus chineses da Volvo com 12 metros. Mas, a frente e a traseira são novas e o interior foi adequado para atender ônibus articulados.



### PASSOU DE 1 MILHÃO

Um FH 380 1997 ultrapassou a marca de 1.800.000 quilômetros rodados sem abrir o motor. O veículo pertence à empresa Transmourão Transporte de Cargas Ltda., de Rondônia. Com implemento bitrem, o FH roda de Nobres, no Mato Grosso, aos estados de Rondônia e Acre, com percurso mensal entre 12 e 15 mil quilômetros. Frotista Volvo desde 1987, quando a empresa se chamava Flávio Marcondes de Campos, a Transmourão tem 25 veículos da marca em sua frota.



# Seu Osório, 87 anos. Graças à Volvo.



O Grupo Volvo é um dos líderes mundiais na produção de veículos comerciais. Atua no segmento de caminhões, ônibus, equipamentos de construção, serviços financeiros, motores marítimos e industriais.

Há 30 anos, Osório do Nascimento se envolveu num sério acidente. O seu caminhão caiu numa ribanceira. E ele só ficou para contar a história por um motivo: usava um cinto de segurança de três pontos, uma das muitas inovações criadas pela Volvo e adotadas pelo mundo

inteiro. São histórias assim que a Volvo ajuda a escrever, todos os dias, há mais de 80 anos de investimentos em segurança. Afinal, a nossa história é ajudar você a contar a sua. **Volvo, líder em Segurança.**

**VOLVO**