

VENCEDORES: Prêmio Volvo reconhece os melhores em segurança

MARCA: Volvo VM chega a 10.000 unidades

ITS4MOBILITY: Tecnologia Volvo monitora frota de ônibus em Goiânia



EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXII • Nº 116

Volvo lança FM 11 litros

Com 370 cv de potência, novo modelo da família FM
amplia atuação da marca no segmento das 50 toneladas

A excelência da nossa
gestão se reflete em
tudo que a gente faz.



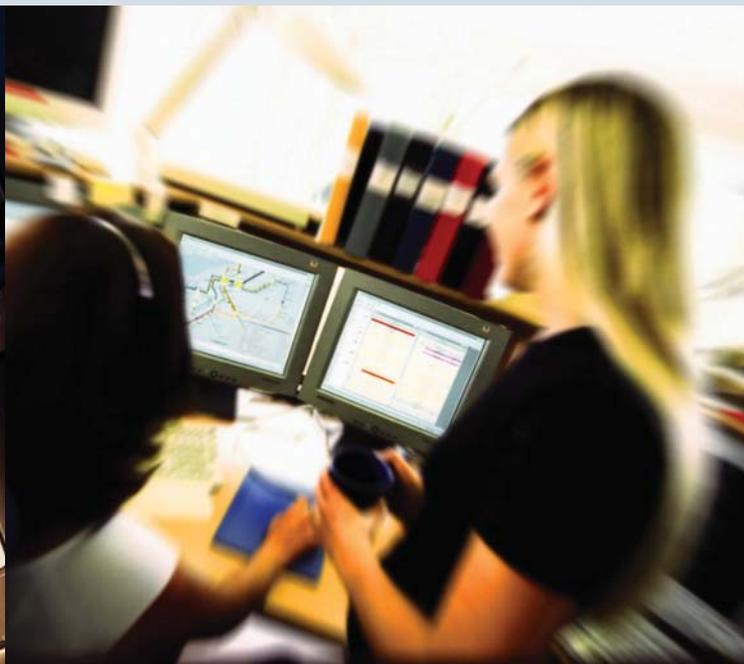
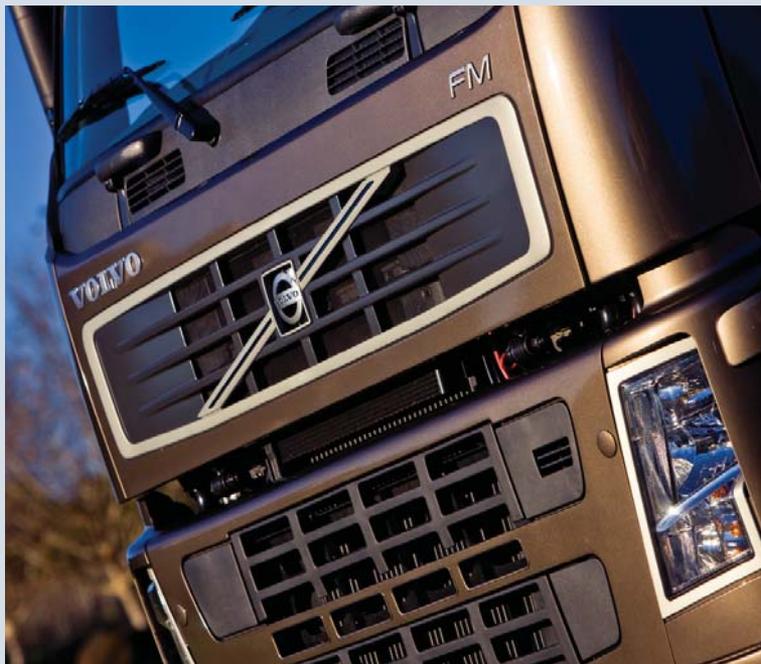
O Grupo Volvo é um dos líderes mundiais na produção de veículos comerciais. Atua no segmento de caminhões, ônibus, equipamentos de construção, serviços financeiros, motores marítimos e industriais.

Volvo Caminhões, destaque por processos no Prêmio Nacional da Qualidade 2008.

VOLVO

VOLVO TRUCKS | VOLVO BUSES | VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT | VOLVO PENTA | VOLVO AERO | VOLVO FINANCIAL SERVICES

VOLVO 3P | VOLVO POWERTRAIN | VOLVO PARTS | VOLVO TECHNOLOGY | VOLVO LOGISTICS | VOLVO IT



A serviço do transporte

Os últimos 100 anos foram realmente transformadores. Neles, o homem fez e viu acontecer os maiores fatos da nossa história. Foi o século da bomba atômica, do automóvel, do avião, das viagens espaciais, da globalização, do fim dos impérios colonialistas, dos transplantes, da indústria cultural, da clonagem e da internet. Pode-se dizer, então, que foi o século da diversidade.

Mas, na década de 60, uma revolução silenciosa e quase invisível mudou de vez a cara do século XX e deu a ele o nome de século da tecnologia. Nessa época, o mundo conhecia o microchip ou simplesmente chip. Um dispositivo microeletrônico que consiste de muitos transistores e outros componentes interligados capazes de desempenhar diversas funções.

De lá pra cá, muita coisa mudou. Esse fabuloso dispositivo revolucionou as comunicações, o trabalho, o entretenimento, a educação e a medicina. Mexeu também com o transporte. É o que você perceberá nesta edição da revista *Eu Rodo*. Saberá que o chip é um forte aliado da Volvo, seja nos componentes eletrônicos dos veículos, ajudando a montadora a ser referência em segurança e conforto, seja nas novidades de gerencia-

mento de frota que chegam ao mercado brasileiro.

A criação da tecnologia digital no século passado foi essencial para a existência do ITS4mobility, sistema da Volvo que está sendo implantado no transporte público de Goiânia (GO). O sistema é inteligente e permite o controle total da frota. Um ganho que se estende ao usuário do transporte público da cidade, que terá informações precisas e em tempo real das rotas do ônibus.

Mas, além da tecnologia a serviço do transporte, a Volvo investe, acima de tudo, nas pessoas. Trabalha para conscientizar e promover mudanças no comportamento humano. É o que mostram as reportagens sobre o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito e o Seminário do Meio Ambiente para jornalistas. Ainda nesta edição conheça o novo veículo FM 11 litros, com 370 cv de potência. O caminhão, que veio para ampliar o leque de veículos pesados da Volvo, é destinado ao transporte de cargas na faixa de 50 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado) e pode ser configurado nas versões 4x2 e 6x2.

Boa leitura!
O editor



14 Pela Escócia ao volante de um FH12

Conheça a história de Colin Siewwright, que há 20 anos corta o país na rota do whisky, um trabalho que exige qualidade e segurança



44 O sucesso das minicarregadeiras Volvo

Empresários aprovam facilidades e minicarregadeiras Volvo conquistam 13% do mercado em apenas um ano

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: Cláudia Tavares (MTB 5715) ♦ 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 Serzegráf ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.



50 Versatilidade e economia do VM

No transporte de peças para a indústria automotiva ou embalagens de papelão, Volvo VM vence distâncias e obstáculos



54 Para renovar ou aumentar a frota

Totalmente consolidado no mercado automotivo, Consórcio Volvo já contemplou mais de 20 mil frotistas, nos últimos 15 anos

ANDREI COELHO SCHMIDT: TECNOLOGIA PARA O TURISMO

“

Nossa empresa é familiar. Meu avô, Adalberto Schmidt, era caminhoneiro e também teve uma empresa de aluguel de ônibus. O gosto pela profissão passou para a família, tanto que eu e meu pai,

Amilton Schmidt, aprendemos a profissão e hoje somos sócios em uma outra empresa, a Costa Sul Viagens e Turismo, com sede em Florianópolis (SC). Temos cinco ônibus de aluguel, que rodam por mês cerca de 10 mil km cada um em viagens de turismo por todo o país. Da Volvo, temos um B12R, comprado em agosto de 2007, e um B9R, comprado em dezembro do mesmo ano, ambos da concessionária Dicave. A relação com a Volvo começou em 2001, quando compramos um B10M usado e que já vendemos. Gostamos tanto que, assim que foi possível, compramos outros veículos da marca. O B12R se destaca pela potência do motor. E o B9R tem uma tecnologia embarcada sem igual. Itens como freios ABS e a disco, câmbio automatizado e a confiabilidade são uma vanguarda nesse segmento. Até brinco dizendo que, quando pego meu carro, dá até saudade de voltar para a direção do B9R.”

Andrei Coelho Schmidt
Sócio da Costa Sul Viagens e Turismo

Ito Cornelisen



Para Andrei Schmidt,
o B9R é sinônimo de
segurança e tecnologia



IVALBERTO TOZZO:

SOB MEDIDA E ECONÔMICO

“

Por causa da credibilidade da marca, comprei os primeiros dois VM 210 logo que foram lançados.

Sabia que a Volvo estava apresentando um produto de boa qualidade. E o modelo me conquistou por causa da economia. Os caminhões apresentam bom nível de consumo de combustível e baixo custo de manutenção. Outro fator importante é que, como todo distribuidor atacadista, a principal característica de nossa operação é a necessidade de caminhões com tamanho e agilidade ideais para entregas urbanas. Mas que também cumpram bem a tarefa de transferência das mercado-

rias dos centros de distribuição até as cidades de destino. Por isso, para as novas aquisições de semipesados, optamos novamente pelo VM. Hoje, temos 11 unidades, sendo quatro na versão 6x2 e sete na versão 4x2. A Na Transporte Tozzo temos, entre caminhões pesados, semipesados e leves, 190 veículos que percorrem, em média, oito mil quilômetros mensais cada, operando principalmente em rodovias asfaltadas e geralmente durante o dia. Em casos excepcionais, também operamos durante a madrugada para chegar aos destinos ao amanhecer.”

Ivalberto Tozzo
Diretor comercial da Tozzo & Cia

A economia do VM conquistou o diretor da Transporte Tozzo, que hoje possui 11 veículos do modelo

Silvio Aurichio





Em apenas dois anos, Volvo conquista EES, que já possui 18 equipamentos da marca

SYLVIO BARBOSA NETO:

PARCERIA COM A VOLVO NO ATENDIMENTO A GRANDES EMPRESAS

“

A nossa parceria com a Volvo vem desde 2006, quando o Grupo EES adquiriu, por meio da Tracbel, as primeiras pás carregadeiras L110E e

L60E. Em 2007, o Grupo MRR, do qual o EES é um dos controladores, também adquiriu pás carregadeiras L120E. A partir daí, as aquisições de equipamentos da marca têm sido constantes. A frota conta hoje com aproximadamente 18 equipamentos da Volvo. A marca nos garante produtividade, bom custo operacional, conforto ao operador e economia de combustível, que chega a 20% em relação aos concorrentes. Outro destaque

é a velocidade no atendimento pós-venda. O Grupo EES é composto pela Elba Equipamentos e Serviços e pela EES Logística e Transportes e se dedica a prestação de serviços e logística. Já o Grupo MRR trabalha com resíduos industriais, movimentação e beneficiamento de sucatas. Nossa matriz é em Belo Horizonte (MG) e temos seis filiais no Espírito Santo e em Minas Gerais. Prestamos serviços para importantes empresas como Usiminas, Gerdau, Samarco e Arcelor Mital, entre outras. Alguns clientes inclusive nos solicitam a ampliação da frota dando preferência à marca Volvo.”

Sylvio Barbosa Neto
Sócio e diretor de operações do Grupo EES

Segurança na faixa

Apesar de se falar muito em “segurança ativa” de alta tecnologia, a forma mais eficaz de salvar vidas em acidentes continua sendo o cinto de segurança.

TEXTO DAVID WILES

FOTOGRAFIA VOLVO TRUCKS

HÁ EXATOS 50 ANOS, O CINTO DE SEGURANÇA DE TRÊS PONTOS FOI patenteado por Nils Bohlin, engenheiro da Volvo, e passou a evitar milhares de mortes e ferimentos graves nas estradas. Pesquisas do Grupo de Investigações de Acidentes da Volvo indicam que há uma redução significativa dos ferimentos na proporção de seis para dez quando o cinto de segurança é usado, tanto em colisões quanto em capotamentos.

Contudo, outras pesquisas revelam que grande parte dos caminhoneiros no mundo todo não usa cinto de segurança. Nos Estados Unidos, 48% dos motoristas usam o cinto de segurança; na Suécia são 35% - e a maioria dos outros países não chega nem perto desses números. O uso do cinto de segurança entre motoristas e passageiros de carros, por outro lado, é superior a 80% na maior parte do ocidente.

Há muitas explicações para isso: estar no comando dos maiores veículos da estrada dá uma certa sensação de segurança. Alguns acreditam que a vantagem no tamanho seja suficiente para protegê-los. Motoristas que trabalham em distribuição urbana encaram o cinto como uma inconveniência que os atrasa, pois nas entregas eles precisam entrar e sair constantemente da cabine. Além disso, há uma falsa idéia de que caminhoneiros e cinto de segurança não combinam.

Lars-Göran Löwenadler, diretor de segurança da Volvo Truck Corporation, diz que esses motivos criaram uma mentalidade, entre caminhoneiros do mundo todo, que a Volvo gostaria de mudar.

“A segurança do motorista sempre foi a maior prioridade da Volvo. Queremos oferecer um alto nível de segurança com os cintos que fazem parte de todos os modelos de caminhões, independentemente das exigências da legislação de cada mercado”.

A VOLVO apóia diversas iniciativas para aumentar o uso do cinto de segurança, com o objetivo de salvar vidas. Os caminhões possuem uma luz e um alarme de advertência de uso do cinto, o que atende às rígidas exigências do Euro NCAP (um programa europeu de vistoria de veículos) e a Volvo participa de projetos para educar caminhoneiros sobre os riscos de não se usar o cinto. A empresa também desenvolve continuamente novos cintos que sejam mais confortáveis e convenientes para as necessidades específicas dos caminhoneiros.

“Está na moda falar em segurança ativa para evitar acidentes”, diz Löwenadler. “Mas às vezes sinto que ainda é preciso lembrar as pessoas sobre as coisas básicas que garantem a segurança do motorista”. ■





A HISTÓRIA DO CINTO DE SEGURANÇA

Séc. XIX

O pioneiro da aviação inglesa, George Cayley, recebe os créditos por inventar o primeiro cinto de segurança.

- 1885** Concedida a patente norte-americana para o cinto de segurança a Edward J. Claghorn, de Nova York.
- 1951** Invenção do airbag pelo norte-americano Patrick W. Hetrick.
- 1954** O Sports Car Club of America obriga pilotos de corrida a usarem cintos subabdominais.
- 1956** A Volvo oferece como opcional um cinto de segurança de dois pontos, cruzando o peito em diagonal.
- 1958** O inventor do assento ejetor para aeronaves, o sueco Nils Bohlin, é contratado pela Volvo como engenheiro de segurança. Logo depois, no mesmo ano, ele patenteia o cinto de segurança de três pontos.
- 1959** A Volvo torna padrão o cinto de segurança frontal de três pontos nos carros suecos.
- 1960** A Volvo inicia testes de segurança com cabines de caminhões.
- 1963** Todos os carros da Volvo saem, de fábrica, com o cinto de segurança de três pontos. A Volvo cede o projeto para ser adotado por outros fabricantes.
- 1965** Os cintos de segurança frontais tornam-se obrigatórios para todos os carros fabricados na Europa.
- 1969** Criado o Grupo de Investigações de Acidentes da Volvo Trucks.
- 1970** O estado de Victoria, na Austrália, aprova a primeira lei do mundo que obriga o uso de cintos de segurança para o motorista e passageiro do banco dianteiro.
- 1979** Os caminhões da Volvo recebem cinto de segurança de três pontos com trava eletrônica e volante com absorção de impacto.
- 1995** A Volvo é a primeira fabricante de caminhões a instalar airbags. Airbags de proteção lateral são usados em todos os veículos da Volvo.
- 1998** Os airbags frontais tornam-se obrigatórios nos EUA.
- 1998** A Volvo desenvolve cortinas infláveis, que depois foram adotadas por várias fabricantes.
- 2003** O uso do cinto de segurança em caminhões torna-se obrigatório na Europa.



TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTO VOLVO TRUCKS

Motorista feliz é

Motorista eficiente é aquele que trabalha com saúde e conforto. Numa época em que as empresas precisam competir pelos melhores motoristas, ganha a que oferecer o melhor ambiente de trabalho para o profissional da estrada. E isso também é importante para a lucratividade. Veja cinco fatores que ajudam a melhorar o ambiente de trabalho dos motoristas.

SEGURANÇA

A Volvo tem e sempre teve um forte compromisso com a manutenção dos mais altos padrões de segurança em seus veículos. Os motoristas dos caminhões Volvo podem se sentir seguros, com a certeza de que estão cercados pelo que há de melhor em equipamentos para prevenção de acidentes e redução de ferimentos. Graças a sistemas como freios eficientes, programas de estabilidade, controle de saída da pista, sistema anti-intrusão frontal e aviso de colisão, além dos cintos de segurança - os caminhoneiros podem se concentrar em dirigir, com a confiança de estar em mãos seguras. Um motorista confiante é mais eficiente e mais confiável.

AMBIENTE DE TRABALHO

Um motorista confortável permanece saudável, concentrado e alerta. Controles automáticos e fáceis de alcançar permitem que o motorista se concentre melhor no trânsito. As cabines dos veículos Volvo trazem melhorias na ergonomia, reduzindo o estresse e evitando lesões. O volante pode ser ajustado conforme a necessidade, assim como o banco, que é amplo e confortável. Com pedais ergonômicos, instrumentos e controles posicionados ao alcance das mãos, o motorista de qualquer caminhão Volvo é capaz de encontrar uma posição confortável e conveniente, o que reduz o número de faltas por problemas de saúde e lesões por esforço repetitivo (LER).



motorista eficiente

DIRIGIBILIDADE

Atualmente é grande a procura pelos motoristas mais capacitados. E é essencial, para a satisfação do caminhoneiro, que ele goste de dirigir seu veículo. Um caminhão moderno pode ter até 16 marchas - e mudar de marcha constantemente pode ser cansativo. Graças ao bem-sucedido e inteligente sistema automatizado de transmissão, o I-Shift, o caminhão cuida das próprias trocas de marcha, permitindo que o caminhoneiro se concentre em questões mais importantes. O piloto automático é capaz de reduzir ainda mais o esforço e, graças ao poderoso motor da Volvo, o motorista sente ainda mais segurança com o desempenho e respostas ideais em todas as situações.

ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL

Motoristas capacitados, que recebem treinamento adequado, controlam o consumo de combustível com mais eficiência. Quando o motorista está alerta, com acesso aos sistemas de informação da cabine, pode monitorar o consumo de combustível e dirigir dentro da faixa verde de economia do tacômetro. O sistema I-Shift também contribui significativamente para a redução do consumo de combustível, pois está configurado para selecionar

sempre a marcha mais alta possível, atingindo maior eficiência. Um caminhão econômico também é bom para o meio ambiente. Maior economia de combustível também significa menos emissões de CO₂, além de custos operacionais consideravelmente reduzidos.

ECONOMIA DE TEMPO

O tempo é essencial para os caminhoneiros. Para manter os embarcadores satisfeitos as entregas devem ser feitas dentro do prazo, o que também otimiza a disponibilidade da frota. Na Europa, um caminhão moderno da Volvo pode ser incrementado com vários recursos que aumentam a visibilidade, como câmeras e sistemas de radar, reduzindo problemas com pontos cegos e troca de faixa, por exemplo. Com isso, os motoristas permanecem concentrados em seu trabalho e dirigem com mais suavidade e segurança. A facilidade de navegação e a economia de tempo podem ser aperfeiçoadas ainda mais com a instalação de sistemas de informação de trânsito na cabine, para que os motoristas possam planejar as rotas e evitar congestionamentos.



Whisky, uma carga preciosa

As colinas verdejantes e o golfe também são de lá, mas é mesmo pelo whisky que a Escócia é mais conhecida. A atual demanda dessa prestigiada bebida atinge níveis recordes. Mas para quem trabalha na sua produção, não é o luxo nem o glamour que estão na ordem do dia. Para os escoceses, segurança e qualidade estão acima de tudo.

TEXTO TOBIAS HAMMAR

FOTOGRAFIA PONTUS JOHANSSON



Carga valiosa em um cenário fantástico. O caminhão da McPherson Transport cruza a bela paisagem escocesa



Colin Sievwright dirige seu Volvo FH12 vermelho com habilidade pelas estradas estreitas da Escócia

Colin Sievwright tem 64 anos de idade. Ele é motorista há quase três décadas e transporta whisky há mais de duas. O trabalho de Colin Sievwright é levar whisky de altíssima qualidade das renomadas destilarias dos Chivas Brothers, no norte do país, para vários locais de envasamento e armazenamento no sul - uma tarefa que não é fácil, tendo em vista que as colinas escocesas são riscadas por estradas estreitas, serpenteantes e extremamente íngremes, que desafiam até os motoristas mais experientes.

“É preciso estar em alerta constante, especialmente se estiver no comando de um caminhão-tanque, pois o peso pode facilmente fazê-lo tombar nas curvas e nos trevos”, explica, acrescentando:

“Sem falar que é difícil não pensar na quantidade de dinheiro que você está transportando. A carga tem um valor extremamente alto - e, quanto mais antiga, mais cara!”

Hoje ele está estacionado no lado de fora da bicentenária destilaria Strathisla, na cidade de Keith, no nordeste da Escócia. O cenário é digno de cartão postal - antigas casas de pedra escuras pela fumaça refugiando-se do cortante vento escocês. Um riacho banha as poucas e desfolhadas árvores sob o sol. No gramado à frente da entrada da destilaria há uma enorme roda d'água que serve de testemunha para uma época em que a energia tinha de

ser produzida localmente. E invadindo toda a área está o perfume doce da cevada maltada que será lentamente transformada na bebida cor de ouro que é amada, e até mesmo venerada, por pessoas do mundo todo.

“A paisagem é linda, os turistas adoram. Mas eu vejo isso todos os dias, para mim é parte do trabalho”, diz Colin.

LONGE DALI, SEU PATRÃO, David McPherson, está contando nos dedos. “O bisavô do meu bisavô - ou alguma coisa assim, se eu não me engano - era fazendeiro e contrabandista, numa época em que a produção de whisky era proibida no país. Mas é claro que hoje estamos dentro da lei! Ainda assim, o whisky faz parte de nossa herança familiar de uma forma ou de outra, ao longo de várias gerações”, diz.

Podemos dizer que a McPherson Transport é uma das mais bem estruturadas transportadoras da indústria escocesa do whisky. A empresa transporta malte, whisky cru não maturado e whisky pronto entre destilarias, locais de envelhecimento e armazenamento

O interior escocês pode ser sombrio e encantador ao mesmo tempo



Para a McPherson Transport, a condição dos caminhões é essencial. Tanto que a empresa tem oito mecânicos contratados, trabalhando em tempo integral na manutenção dos reboques, enquanto dois mecânicos da Volvo cuidam dos caminhões



O whisky é tradicionalmente armazenado em barris de carvalho, que emprestam seu sabor característico



Transportar whisky na Escócia pode parecer um trabalho singular. Mas, para Colin Sievwright, é coisa do dia-a-dia: “É lindo, os turistas adoram. Mas eu vejo isso todos os dias, para mim é parte do trabalho”, diz

e instalações de envase em toda a Escócia. Com 150 veículos na frota de caminhões e a maioria das marcas famosas de whisky na lista de embarcadores, a McPherson Transport é sem dúvida uma das maiores empresas dessa indústria. Os típicos caminhões azuis da empresa são vistos nas estradas de todo o interior escocês, mas existem também outros, como o FH12 vermelho de Colin Sievwright, que são pintados com as cores do embarcador.

“Estamos envolvidos em toda a cadeia, até o envase. Depois disso, outros assumem”, resume brevemente.

A demanda pelos serviços de transporte da empresa aumentou acentuadamente nos últimos anos. A reviravolta econômica global levou a uma imensa demanda por bens de luxo de todos os tipos - incluindo whisky escocês.

“Quando as pessoas estão mais abastadas, o consumo do whisky cresce a olhos vistos. Mas apesar de a Europa Ocidental e os EUA serem mercados maduros, o maior potencial de crescimento está, de longe, focado na China e no sudeste da Ásia. O futuro está aí”, explica David McPherson. Mesmo assim, o comércio de whisky está a anos-luz de ser uma máquina de sucesso infalível.

O longo período de envelhecimento e armazenamento da bebida, muitas vezes de uma ou duas décadas, torna impossível o fornecimento em massa com os altos e baixos na demanda. Ao mesmo tempo, o comércio exterior - a





➤ maioria do whisky produzido na Escócia é exportada – faz com que esta indústria seja quase inteiramente isolada do resto da economia britânica. O que, é claro, tem vantagens e desvantagens. “Estamos inteiramente nas mãos dos consumidores - quando as coisas vão bem para eles, vão bem para nós também. E a recíproca é igualmente verdadeira. A única maneira de planejarmos nossas operações é formar estreitas alianças com embarcadores e analisar o mercado junto com eles”, declara David McPherson. “Ainda assim, só podemos ter certeza de uma coisa: produziremos whisky demais ou whisky de menos; nunca conseguiremos acertar a quantidade exata”, declara.

Mas o maior desafio enfrentado pela indústria não está relacionado à demanda do mercado. São as exigências cada vez mais rígidas sobre saúde e segurança no processo de produção que forçam a indústria a uma reflexão. Atualmente, as empresas gastam enormes somas de dinheiro para oferecer aos funcionários o ambiente



David McPherson

de trabalho mais seguro possível - sem mencionar que todos os estágios da cadeia de distribuição se caracterizam por um respeito quase sagrado pela bebida em si; ninguém quer, nem pode, arcar com a responsabilidade de um eventual acidente. “A indústria foi totalmente reestruturada nos últimos anos. Antigamente era o custo do transporte que incentivava este desenvolvimento; hoje é a qualidade e a segurança que ocupam o primeiro lugar. Os riscos são sempre tratados com prioridade máxima. Não é à toa que o whisky é classificado como carga perigosa. Primeiro: é altamente inflamável. Depois, trata-se de um produto potencialmente tóxico. As conseqüências do derramamento de um caminhão inteiro no sistema de abastecimento de água seriam sérias para seres humanos e para o meio ambiente”, explica David McPherson.

Assim, a segurança no manuseio do whisky caracteriza todas as fases

“NÃO É À TOA QUE O WHISKY É CLASSIFICADO COMO CARGA PERIGOSA. PRIMEIRO: É ALTAMENTE INFLAMÁVEL. DEPOIS, TRATA-SE UM PRODUTO POTENCIALMENTE TÓXICO. AS CONSEQÜÊNCIAS DO DERRAMAMENTO DE UM CAMINHÃO INTEIRO NO SISTEMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA SERIAM SÉRIAS PARA SERES HUMANOS E PARA O MEIO AMBIENTE”.

DAVID MCPHERSON, MCPHERSON TRANSPORT

das operações da McPherson Transport. Os caminhões contam com equipamentos certificados, incluindo extintores de incêndio no interior e no exterior, kit de primeiros-socorros, calço de roda e comutador externo para isolamento da bateria. E todas as operações que envolvem contatos com bebidas inflamáveis são cercadas por normas de segurança rigorosas - que felizmente os motoristas conhecem muito bem.

Todos os anos, os caminhoneiros são obrigados a participar de um treinamento de duas semanas para conhecer as novas rotinas. Além disso, a lei exige uma semana de treinamento a cada cinco anos para o motorista poder renovar sua licença. E, como se não bastasse, todos os fabricantes de whisky contam com um programa próprio de treinamento.

“O motorista que não concluir esses programas de treinamento simplesmente não pode trabalhar nesta área. Pode parecer severo demais, mas existem motivos perfeitamente compreensíveis para isso”.

Para manter a frota inteira na melhor condição possível a empresa conta com sua própria oficina. Oito mecânicos contratados cuidam dos reboques, enquanto dois mecânicos da Volvo reparam os caminhões. Aliás, as exigências são muito altas: todos os caminhões devem passar por uma inspeção anual de veículos - a British MOT - antes de começar a operar.

“Tolerância zero com defeitos, acidentes e quase-acidentes é o que nos incentiva. E não poderia ser diferente, para manter a boa imagem junto aos embarcadores. Nossos mecânicos não reprovaram em nenhuma dessas inspeções até hoje. E a Volvo é sempre muito eficaz em relação às nossas mais rígidas exigências. Isso nos ajuda muito”, diz David McPherson. ■

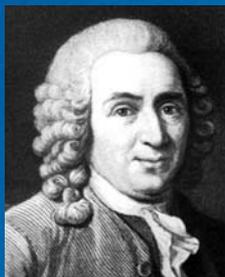
DADOS SOBRE A MCPHERSON TRANSPORT

- Maior transportadora da Escócia de whisky e produtos relacionados, como malte e “new-make spirit” (whisky não maturado). Além disso, há um braço especializado no transporte de alimentos e estoque.
- A matriz da empresa

- fica em Craigellachie, no nordeste da Escócia, mas a McPherson Transport também está presente em outros dez pontos do país.
- A frota da empresa é composta de 150 caminhões, 134 deles são Volvo.
- 212 funcionários, dos quais 170 são motoristas.

INSPIRAÇÃO SUECA

O LEGADO DE CARL VON LINNÉ



Carl von Linné é reconhecido como um dos pais da ecologia e taxonomia modernas. Um dos cientistas mais famosos da Suécia, ele contribuiu grandemente para a tradição sueca de consciência ambiental - legado esse que é um dos valores essenciais do Grupo Volvo.

Carl von Linné (1707-78) foi um professor sueco de botânica mais famoso por sua obra *Systema Naturae*. Esse sistema de classificação de seres vivos tornou-se uma obra de vários volumes que ele criou ao longo de sua vida. O sistema básico para nomear, separar e classificar organismos ainda é utilizado e influenciou gerações de biólogos antes e depois de sua morte.

Carl nutria um verdadeiro amor pela natureza e sempre teve curiosidade pelo mundo dos seres vivos. Também

era um homem religioso que tentava combinar as crenças científicas com sua fé, um cientista que acreditava que sua tarefa como naturalista era construir um sistema de classificação que revelaria a ordem divina no universo.

Os países nórdicos são, há muito tempo, reconhecidos como líderes em vida sustentável e vanguardistas em pesquisa ambiental. O meio ambiente também encabeça as preocupações da indústria sueca. Como um dos principais fabricantes de veículos comerciais pesados, a Volvo sabe a responsabilidade que tem pela redução do impacto ambiental de seus produtos e está envolvida em iniciativas que aceleram a redução do consumo e a mudança para combustíveis renováveis. Nenhuma empresa sueca investiu mais que a Volvo em tecnologia limpa nos últimos anos e, em agosto de 2007, a Volvo Trucks apresentou na Europa sete caminhões-conceito que não emitem dióxido de carbono na atmosfera.

O legado de Carl von Linné vive na Volvo.



Vitória a caminho do BRT

Novo desenho do sistema de transporte de Vitória (ES), criado em 1989, direciona crescimento e abre espaço para consolidar o BRT

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



A Região Metropolitana de Vitória (ES) acaba de incorporar 12 ônibus articulados Volvo na frota de veículos que compõe o Sistema Transcol, de transporte urbano e interurbano de passageiros. Os novos veículos, que começam a operar neste segundo semestre de 2008, representam mais um passo em direção à concretização do BRT no sistema que já transporta cerca de 15 milhões de passageiros por mês. BRT (Bus Rapid Transit) é uma sigla em inglês que significa “Transporte Rápido por Ônibus”, adotada para designar sistemas estruturados de transporte em ônibus de grande capacidade.

O Sistema Transcol de transporte engloba os cinco municípios que compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória: Vila Velha, Serra, Cariacica, Vitória e Viana. Uma de suas características principais é ser um sistema intermunicipal urbano com rotas que chegam a 70 quilômetros de extensão e que permite a acessibilidade plena em toda Região Metropolitana com o pagamento de uma só tarifa. As empresas do sistema que adquiriram novos ônibus Volvo são a Viação Praia Sol, a Santa Zita, a Metropolitana e a Granvitur. A primeira tem frota nova em operação desde 2007 e as outras três começaram a receber os novos articulados Volvo dos encarregadores no final de agosto.

A Grande Vitória vem desenvolvendo seu sistema de transporte urbano desde 1989, quando trocou o antigo sistema radial pelo atual sistema estrutural em formato de “espinha de peixe”. Ou seja, com corredores troncais de grande demanda apoiados por linhas alimentadoras.

“O sistema atuou como forte indutor na descentralização das atividades

socioeconômicas e do crescimento populacional, antes extremamente concentrado na capital”, conta Helvécio Angelo Uliana, ex-presidente e atual assessor técnico da presidência da Ceturb (Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória). Prova disso é que a própria capital é a quarta cidade da Grande Vitória em população, com cerca de 320 mil habitantes, ficando atrás de Vila Velha (410 mil habitantes), Serra (400 mil) e Cariacica (360 mil).

Apesar das características peculiares da cidade, por seu traçado e topografia, ainda não terem permitido a criação de vias exclusivas para os ônibus que atendem as linhas principais, o sistema já possui cerca de 30 corredores troncais. Um dos mais longos é o que faz a ligação do bairro de Nova Almeida, no município de Serra, passando por Laranjeiras, Vitória e indo até Vila Velha, na praia de Ponta da Fruta, na divisa com Guarapari, com extensão total de 70 quilômetros.

Entre as linhas troncais, as mais movimentadas são a Av. Carlos Lindenberg, a Av. Fernando Ferrari, a BR 101 Norte, a BR 262, o Corredor Maruípe e a Av. Jerônimo Monteiro. Também é bastante freqüentado o eixo Beira Mar/Cambuí. “Vitória tem uma característica semelhante à de Florianópolis, ficando de certa forma isolada pela topografia e dependendo de pontes para que possa se conectar com outras regiões. Já temos três pontes e uma



Até o final do ano, 12 articulados Volvo irão compor a frota de ônibus urbanos de Vitória (ES). A cidade capixaba se organiza e caminha rumo ao BRT



quarta precisa ser construída para que possamos dar mais fluidez ao sistema”, explica Uliana.

O assessor técnico, que participou da definição e formação do Sistema Transcol, acredita que “com os investimentos em infra-estrutura programados para os próximos anos, em breve teremos o sistema BRT de Vitória consolidado”.

VOLVO É LIDER EM BRT NA AMÉRICA LATINA. A Volvo do Brasil é a montadora com maior participação em sistemas BRT de todo o Brasil e demais países da América Latina, tendo contribuído decisivamente para a formação de alguns deles. Além do sistema de transporte urbano de Curitiba, considerado o precursor desse tipo de organização de transporte urbano, outras cidades como Porto Alegre (RS), Florianópolis e Blumenau (SC), Goiânia (GO), Manaus (AM) e São Paulo (SP) possuem BRTs com ampla utilização de ônibus articulados e biarticulados Volvo.

Na América Latina, a maior frota de ônibus articulados Volvo é a de Santiago, com 1.290 unidades. Entretanto, o sistema daquela cidade ainda não pode ser chamado de BRT, apesar de estar em desenvolvimento para tornar-se um, no futuro. Em Bogotá, na Colômbia, um dos mais eficientes BRTs da América Latina, há cerca de 830 ônibus Volvo em operação. Na Cidade do México há mais de 100



e em Leon, também no México, há outras 54 unidades da marca. Na capital da Guatemala há um BRT com 74 ônibus Volvo e também em Quito, no Equador, há um BRT com dois corredores principais onde trafegam 48 ônibus Volvo.

“Somos a marca líder em participação em sistemas BRT no Brasil, com a maioria absoluta da frota de articulados no país e 100% da frota de biarticulados em toda a América Latina”, informa Juarez Fioravanti, engenheiro de vendas de sistemas BRT da Volvo Bus no Brasil. “Em muitos casos participamos ativamente da criação dos BRTs, porque a política da marca é oferecer soluções completas em transporte. E não apenas vender ônibus. Este é um grande diferencial da Volvo Bus em todo o mundo”, destaca o executivo. ■

Controle total

Sistema inteligente de transporte da Volvo para ônibus permitirá gerenciamento da frota; os usuários serão também beneficiados

TEXTO SERGIO DEL GIORNO / CLÁUDIA TAVARES

FOTOS FRANÇOIS CALIL / DIVULGAÇÃO VOLVO

A

Volvo está implantando em Goiânia (GO) um sistema de gerenciamento de frotas de ônibus sem similar em toda a América do Sul. É o ITS4mobility, Sistema Inteligente de Transporte (também conhecido como ITS de sua sigla em inglês), que permitirá às empresas de ônibus urbano, em tempo real, acesso à movimentação da frota, horários, localização, desvios de rota, entre outros. Os ganhos se estendem aos usuários. O ITS4mobility trará, em painéis localizados nos terminais, em alguns pontos de ônibus, dentro dos veículos e na internet, informações sobre destino, próxima parada, avisos importantes e previsão de partida e de chegada. Os dados também podem ser enviados aos telefones celulares dos usuários. A implantação do sistema começou em julho deste ano e deve terminar ao longo de 2009.

“O ITS4mobility é uma pequena revolução em gestão de transporte público no país”, diz Victor H. Castillo, da área de Telemática da Volvo Bus Latin America. Os dados são continuamente coletados e processados por um computador embarcado e enviados via modem GSM/GPRS, similar aos dos celulares, a centrais de controle, permitindo visualização instantânea da movimentação da frota (veja quadro na próxima página). “Essa capacidade permite análise dos dados e atuação no sistema de forma a resolver problemas imediatos, como gargalos de horário ou desvios de rota”, explica Castillo.

Dessa forma, os operadores que estarão a postos em um dos três centros de controle poderão modificar a movimentação dos ônibus ou enviar mensagens ao motorista, que terá um terminal eletrônico e display co-



lorido, como interface gráfica e painel de instrumentos. Por outro lado, as informações armazenadas permitem o cruzamento dos dados e confecção de mapas estatísticos, essenciais para planejamento e melhorias.

Um fator importante é que o ITS4mobility pode ser instalado em veículos não-Volvo. É o caso de Goiânia, onde o sistema vai operar em 1.400 ônibus de marcas diversas que rodam na capital e em outras 17 cidades da

Mais de 1400 ônibus em Goiânia serão monitorados pelo ITS4mobility, tecnologia Volvo que integra informações aos gestores de frota e passageiros

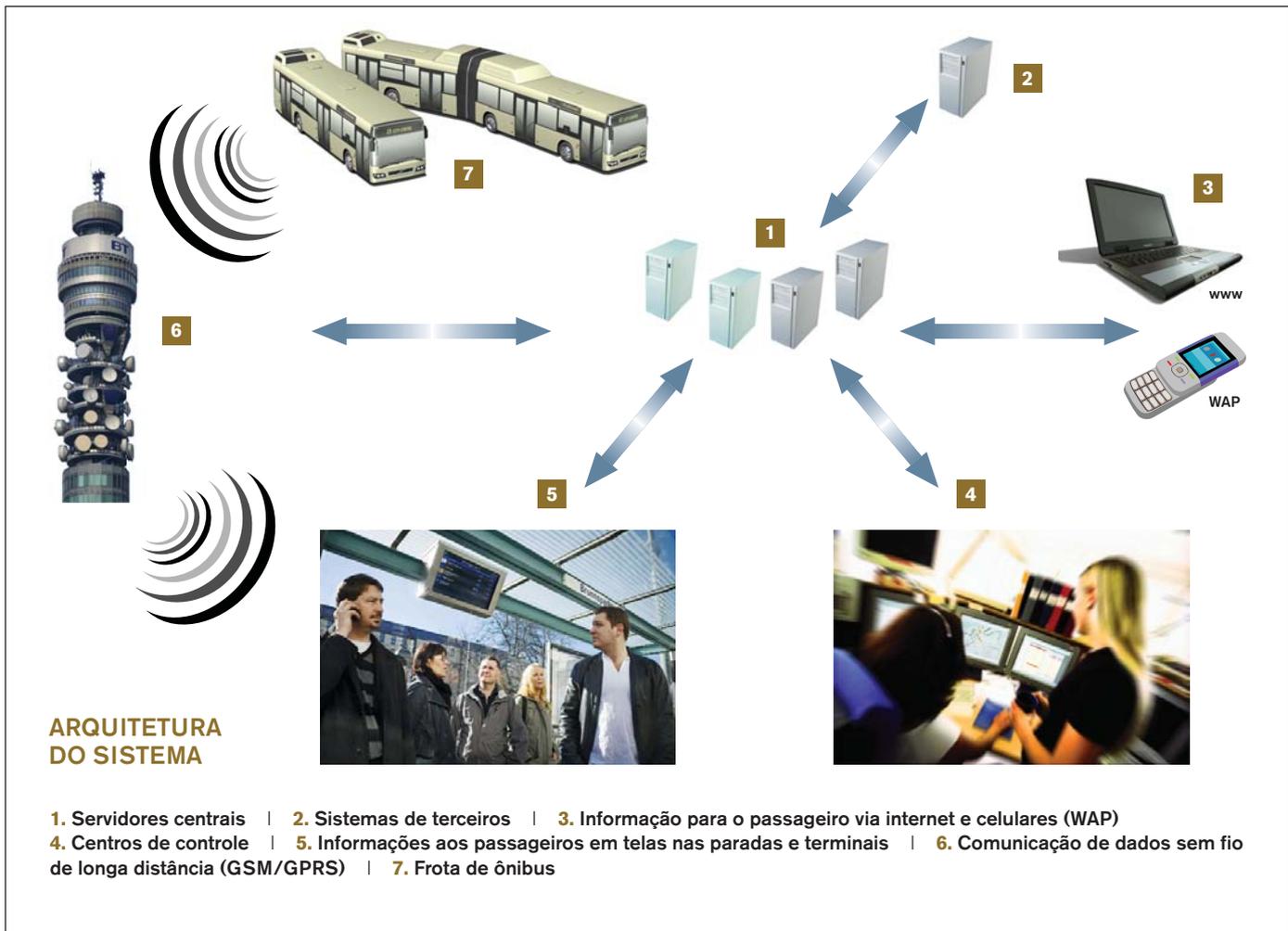


região metropolitana. “O ideal seria que esses ônibus já saíssem de fábrica instalados com os equipamentos. Mas este não é o caso de Goiânia. Tanto nos novos quanto nos ônibus mais antigos, somos nós da Volvo que estamos promovendo as mudanças necessárias para a instalação dos sistemas de bordo”, diz Norton de Oliveira e Silva, diretor executivo da Suécia, concessionária Volvo de Goiânia.

Além do Controle de Tráfego e da Informação ao Passageiro (respectivamente TC e TI, nas siglas em inglês), módulos que estarão presentes em Goiânia, o sistema tem um terceiro módulo, o FM (Gerenciamento de Frota). Este sim é exclusivo para veículos da marca Volvo (veja quadro).

Segundo Miguel Arrata, gerente de desenvolvimento de negócios da Volvo Bus Latin América, o ITS4mobility





➤ é uma solução de última geração. “Ele contribui tanto para o controle do tráfego pelos operadores quanto para aumentar o volume de informações para os passageiros, tornando o sistema de transporte urbano mais confiável e conseqüentemente trazendo mais demanda de passageiros”, afirma.

TRANSPORTE PIONEIRO. “Goiânia sempre esteve na vanguarda em transporte coletivo”, diz Décio Caetano Filho, diretor-superintendente do Setransp (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Goiânia). Em 1977, juntamente com Curitiba (PR), a capital de Goiás criou os corredores exclusivos para ônibus. Já em 1998, foi pioneira na bilhetagem eletrônica. Agora, sai à frente mais uma vez com o ITS4mobility. “Temos certeza que adquirimos o melhor sistema que há no mercado mundial. Outro detalhe muito importante é o envolvimento da direção da Volvo. Todos estão empenhados na implantação do ITS4mobility”, completa.

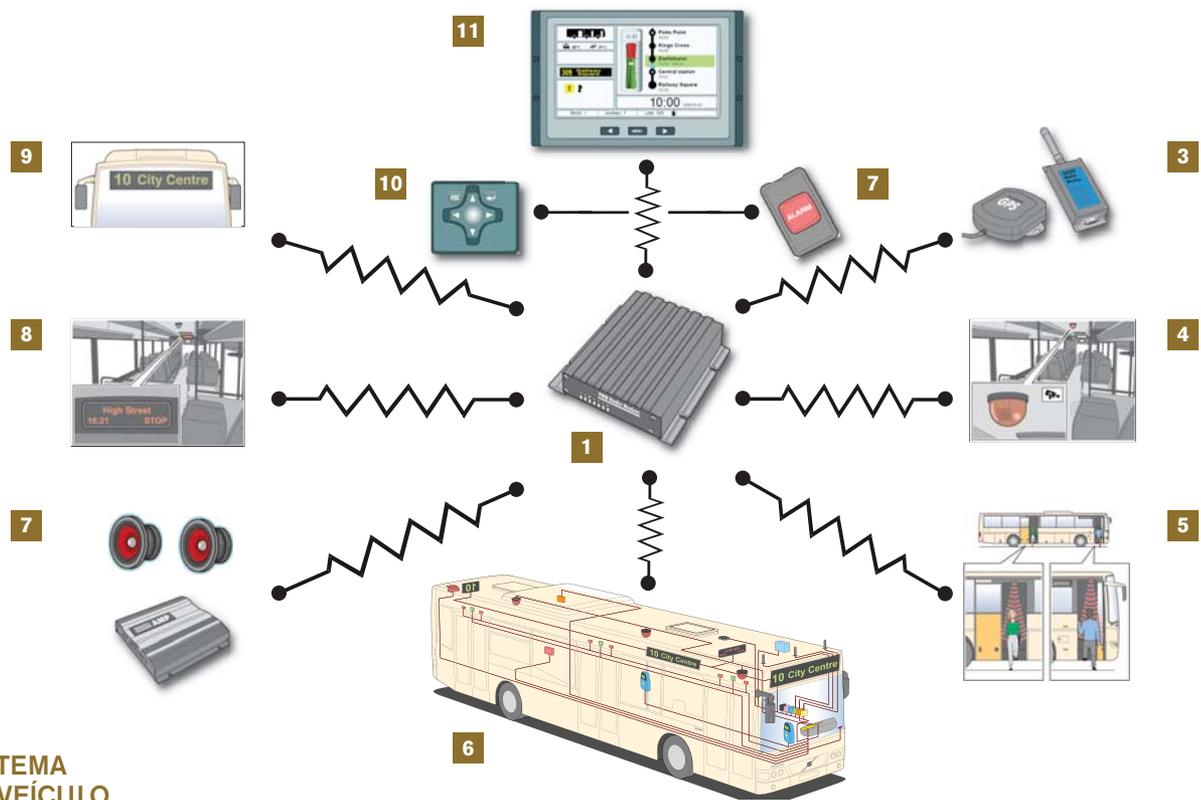
O sistema inteligente de transporte da Volvo faz parte de um pacote de investimentos na modernização do transporte público da cidade. A licitação foi realizada em janeiro deste ano e até março de 2009 o investimento, que prevê inclusive a compra de 1.043 novos ônibus, será de R\$ 410 milhões.

“A modernização do transporte de Goiânia previa um sistema de gerenciamento total de frotas. Nós ofere-

“ O ITS4MOBILITY É UMA SOLUÇÃO DE ÚLTIMA GERAÇÃO, CONTRIBUI TANTO PARA O CONTROLE DO TRÁFEGO PELOS OPERADORES QUANTO PARA AUMENTAR O VOLUME DE INFORMAÇÕES PARA OS PASSAGEIROS”

MIGUEL ARRATA, GERENTE DE DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS DA VOLVO BUS LATIN AMÉRICA

mos um pacote completo com todos os sistemas em um só. A Volvo também oferecerá ao cliente, via concessionária Suécia, todo o apoio técnico necessário por dois anos”, afirma o executivo da concessionária Volvo em Goiânia, Norton Oliveira. “Com este contrato, a Volvo mostra que é uma excelente opção para o transportador brasileiro, pois oferece uma solução que vai além do próprio ônibus”, declara Per Gabell, presidente da Volvo Bus Latin America. ■



SISTEMA DO VEÍCULO

1. Computador de bordo AIC | 2. Botão de pânico | 3. GPS & GSM/GPRS | 4. Sistema de vigilância por vídeo
 5. Contador automático de passageiros | 6. Ônibus inteligente Volvo | 7. Anúncio de próxima parada (via alto-falantes internos/externos) | 8. Anúncio de próxima parada (via displays internos) | 9. Controle automático de sinalização externa
 10. Teclado | 11. Display motorista

CONHEÇA O ITS4MOBILITY

O sistema teve origem em Gotemburgo, Suécia, e já foi implantado em diversos países. É dividido em três módulos:

TC - CONTROLE DE TRÁFEGO

- Rastreia continuamente os veículos do sistema e os mantém conectados aos centros de controle através da transmissão de dados sem fio.
- Monitora pontualidade, intervalo, cerca eletrônica, troca de mensagens, posição geográfica e lógica, visualização em tempo real da rede de transporte público, entre outros.
- Aplicações no centro de controle tornam mais eficientes o monitoramento e controle das operações do sistema de transporte público.
- Dispõe de estatísticas, como horário de saída por parada, desvio médio por rota, intervalo real dos veículos por rota, quilometragem, jornadas problemáticas, pontualidade, entre outras.

TI - INFORMAÇÃO AO PASSAGEIRO

- Gerencia informação ao passageiro a bordo, como anúncio sonoro e visual de próxima parada e controle de sinalização de linha e destino.
- Fornece informação de previsão de saída dos ônibus

em tempo real ao passageiro nas paradas de ônibus, na internet e também nos telefones celulares (WAP).

FM - GERENCIAMENTO DE FROTA

- Módulo exclusivo para ônibus Volvo.
- Transforma o computador de bordo em ferramenta de acesso e monitoramento das informações do veículo e do motorista.
- Monitora velocidade, distância percorrida, tempo de viagem, consumo de combustível, giro do motor, planejamento do serviço, uso da bateria, marcha selecionada, nível de combustível e identidade do veículo, entre outras.
- Permite monitoramento do modo de condução no tempo: em condução, ocioso, na faixa mais econômica de consumo, piloto automático, excesso de velocidade, excesso de giro do motor, na última marcha e outros.
- Toda a informação é armazenada para posterior análise, abrindo possibilidades de economia através de melhores tempos de trajeto, menos consumo de combustível, direção mais cuidadosa, acompanhamento do motorista e veículo.



GUERRA

Novidade na família FM

Volvo lança FM 11 litros para completar e ampliar atuação da marca no Brasil

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A Volvo do Brasil acaba de lançar mais um caminhão na classe dos pesados. É o FM 11 litros, com 370 cv de potência. Com a novidade, a Volvo completa sua linha de caminhões e passa a oferecer aos transportadores um amplo leque de opções. O novo FM é destinado ao transporte de cargas na faixa de 50

toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado) e pode ser configurado nas versões 4x2 e 6x2, sendo especialmente recomendado para operações que necessitem de um caminhão rodoviário com grande produtividade.

“É um caminhão que vem para dar mais equilíbrio à oferta de veículos da Volvo”, afirma Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil. “É ideal para quem precisa de produtividade e uma relação custo-benefício adequada para operações rodoviárias com implementos como tanque, baú e sider”, completa Bernardo Fedalto Jr., gerente da linha F de caminhões da marca.

“Nossa linha de caminhões está bastante completa com este novo modelo. Agora podemos atender a todas as demandas dos transportadores por tipo de aplicação e quaisquer necessidades de transporte, independentemente do tipo de carga e do segmento a que se destinam”, declara Sérgio Gomes, gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil. Para ele, este lançamento também reflete uma evolução da carga transportada no país que, a partir da resolução 184, de 2005, permitiu a introdução de caminhões de até 53 toneladas de PBTC com semi-reboques de três eixos. “É um segmento que está crescendo e, agora, temos a melhor opção também nessa categoria”, complementa.

Com novos faróis e nova grade frontal como elementos que os destacam dos demais externamente, os novos caminhões passam a compor a gama completa de veículos da marca para todos os segmentos: desde os VM 210 cv, 260 cv e 310 cv, passando pelos FM 11 litros de 370 cv e estendendo-se aos FH e FM 400 cv, 440 cv, 480 cv e 520 cv.

SEGURANÇA. Pioneira no Brasil em vários aspectos relativos à segurança, a Volvo mantém o mesmo foco nos novos caminhões FM 11 litros. Ao optar por uma versão com caixa automática de mudanças, a já conhecida do mercado I-Shift, disponível para a linha F, os novos veículos trazem também o ABS como sistema standard. “Segurança é um valor essencial da Volvo, ao lado da qualidade e do respeito ao meio ambiente”, destaca Bernardo Fedalto Jr.

Outro item que contribui decisivamente para a segurança, independentemente da aplicação a que o veículo se destina, é o freio motor VEB – Volvo Engine Brake. “Trechos em declives podem ser vencidos em tempo menor, com a mesma segurança”, observa Roberto Gribosi, engenheiro de vendas da Volvo do Brasil. “A tecnologia VEB, patenteada pela Volvo, é baseada na interação entre o regulador de escape que controla o fluxo dos gases do motor, atuando nos tempos de compressão e exaustão do motor”, explica o engenheiro, sobre o funcionamento do VEB, que é o mais potente freio motor da categoria do novo FM.

O Volvo FM 11 litros também pode vir equipado com o sistema de freios EBS (Electronic Brake System), com comando eletrônico e totalmente integrado à arquitetura eletrônica do veículo, que atua na pressão de ar para minimizar o tempo de reação do sistema e maximizar o desempenho da frenagem. Além de aumentar a eficiência da frenagem, o EBS proporciona outros benefícios: o controle de tração, auxílio de arranque em subidas – sistema fica travado por alguns segundos para que o caminhão se mantenha parado enquanto o motorista tira o pé do pedal do freio e começa a acelerar o veículo. O EBS também regula a pressão de frenagem entre os eixos e as rodas, aumentando a estabilidade do caminhão nas frenagens.

O novo motor de 11 litros tem grande comunalidade com o de 13 litros usado na linha F. Segundo Ary Lima, gerente de Powertrain da Volvo do Brasil, mais de 50% das peças são comuns ao motor de 13 litros. “Principalmente os componentes utilizados nas manutenções periódicas”, reforça.

A melhor opção para 50 toneladas

Novos FM 11 litros são ideais para o segmento de transporte que prioriza logística com ênfase em custo operacional

Equipados com o motor D11A, de 11 litros, e 370 cv de potência, os novos caminhões FM chegam para complementar e dar mais equilíbrio à linha de caminhões Volvo. O transportador, que já dispunha dos caminhões VM para a faixa dos pesados, que transportam até 40 toneladas, e dos caminhões FH para a faixa de 60 toneladas, agora podem contar com o Volvo FM 11 litros para operações de transporte na faixa das 50 toneladas.

Os novos caminhões chegam para atender a um segmento do mercado que vem apresentando crescimento, nos últimos anos, em função das alterações na legislação das chamadas CVC, Composições Veiculares de Carga. A partir da publicação da Resolução 184, de 2005, do Contran, passaram a ser permitidos caminhões de até 53 toneladas com semi-reboque de três eixos. Com isso, essa configuração voltou a ocupar espaço significativo no cenário do transporte rodoviário de cargas.

Oferecidos nas configurações de eixos 4x2 e 6x2, os novos FM 11 litros são ideais para operações de transporte em rodovias asfaltadas, topografia mista, quilometragem mensal em torno de 12 mil quilômetros e para transportadores que necessitem de um caminhão rodoviário com excelente produtividade e capacidade de carga com a melhor relação custo-benefício.

“É o veículo ideal para o transportador que tem um nível alto de exigência do caminhão, com foco em custo operacional e logística”, explica Sérgio Gomes, gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil. Os novos FM 11 litros podem ser usados para transportar itens como bens industriais, bens de consumo, combustíveis e outros líquidos, por exemplo.

O gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil, Álvaro Menoncin, destaca que esses caminhões atendem a uma diversificada gama de aplicações em seu nicho de mercado, dependendo de fatores como velocidade média, condições das rodovias, topografia e jornada de trabalho. Aplicações como tanques de combustíveis e outros líquidos e sidereiros deverão ser os segmentos em que os novos FM serão vistos com grande frequência, segundo Menoncin. É um veículo especialmente recomendado para a faixa das 45-48 toneladas, rodando em topografia plana e estradas asfaltadas com situações de trabalho onde nem sempre seja possível rodar carregado nos retornos de viagem, por exemplo.

“Com este lançamento, as linhas de caminhões Volvo passam a se complementar, ampliando o leque de opções dos frotistas”, acrescenta Roberto Gribosi, engenheiro de vendas da Volvo. Em seu segmento, o FM 11 litros se destacará por atributos exclusivos, como a possibilidade de contar com opcionais como suspensão traseira com molas parabólicas, ou ainda a caixa de câmbio Volvo VT2214B, de 14 velocidades, a mesma dos caminhões da linha FH e dos VM 310. Há ainda, como opcional, a caixa de câmbio automática I-Shift, sem similar no mercado. Assim como os eixos traseiros,



a caixa de câmbio conta com nova tecnologia, utilizando óleo sintético que prolonga os períodos de trocas. Com isso, a primeira troca, antes feita na faixa dos 120.000 quilômetros, agora pode ser efetuada com até 400.000 quilômetros. “Esses atributos fazem do novo FM 11 litros um veículo singular no seu segmento”, explica Álvaro Menoncin. Atributos como o freio motor VEB 390, o mais potente do mercado na categoria desses novos caminhões e “amplamente conhecido e consagrado pelos fro-tistas”, segundo o gerente.

“Em seu segmento, o FM destaca-se ainda por ser mais econômico, com motor mais leve, de 11 litros, que oferece uma relação equilibrada de potência e performance. Além de possuir características de outros veículos da linha Volvo, como a eletrônica embarcada de última geração, o elevado nível de conforto da cabine e os itens de segurança que são um ponto forte da marca em todo o mundo”, resume Álvaro Menoncin.



“ É O VEÍCULO IDEAL PARA O TRANSPORTADOR QUE TEM UM NÍVEL ALTO DE EXIGÊNCIA DO CAMINHÃO, COM FOCO EM CUSTO OPERACIONAL E LOGÍSTICA”

SÉRGIO GOMES, GERENTE DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA VOLVO DO BRASIL



Coração Equilibrado

Com seis cilindros em linha, quatro válvulas por cilindro, o motor D11A dos novos FM 11 litros é especialmente dimensionado para o segmento das 50 toneladas de PBTC, apresentando a relação mais equilibrada de potência, torque e peso de sua categoria.

1 ECONOMIA

Atinge o torque máximo de 1770 Nm numa ampla faixa de rotação, que vai de 1.000 a 1.400 rpm dentro da “zona verde” de performance do veículo, a mais econômica.

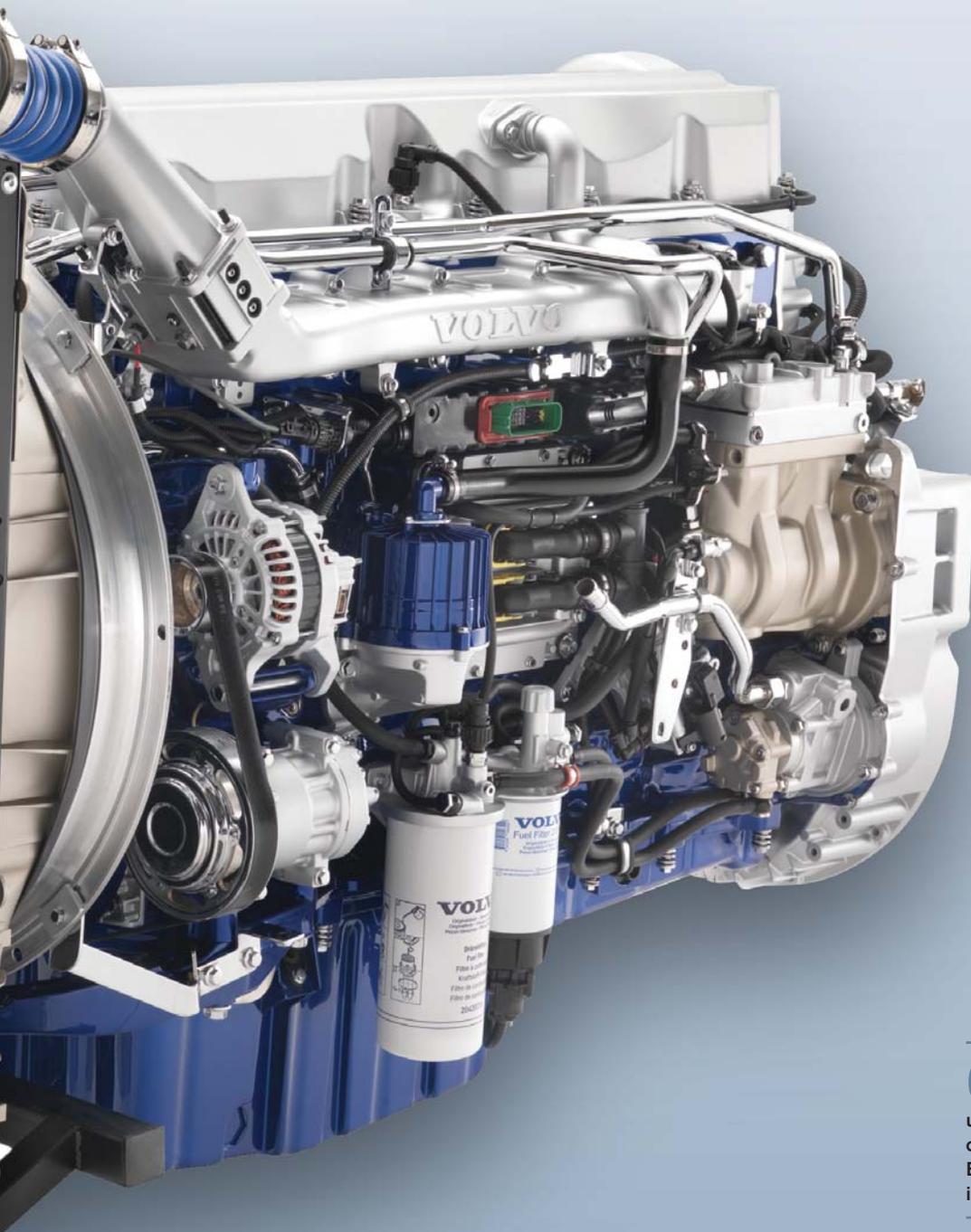
2 COMPONENTES COMUNS

Tem uma comunalidade de componentes com os motores de 13 litros usados na linha F: cerca de 50% de suas peças são as mesmas do D13, tornando as manutenções mais fáceis e econômicas para o transportador.

3 FREIO MOTOR VEB

Equipado com o já consagrado VEB 390, reconhecido pelos transportadores por seu desempenho e segurança. É também o freio motor mais potente na faixa de aplicação do FM 11 litros





4 MAIS LEVE

O D11A é 140 quilos mais leve, o que resulta em melhor desempenho para esta faixa de aplicação e também em maior carga útil do veículo.

5 CABEÇOTE ÚNICO

O cabeçote único e eixo de comando de válvula montado no cabeçote são uma exclusividade dos motores Volvo que, entre outras vantagens, tornam mais fácil o acesso para eventuais reparos ou manutenções.

8 TROCA DE ÓLEO PROLONGADA

Utilizando o óleo Volvo VDS-3, este novo motor tem intervalos de trocas de óleo prolongados: em vez de 10.000, a primeira troca pode ser feita em até 30.000 quilômetros.

7 ARQUITETURA ELETRÔNICA

Sensores distribuídos estrategicamente no motor monitoram temperatura, pressão e outros dados, de forma integrada com a arquitetura eletrônica do veículo, fornecendo informações para o motorista por meio do computador de bordo, no painel da cabine.

6 INJEÇÃO ELETRÔNICA

A injeção eletrônica é feita por unidade injetora independente, controlada eletronicamente por uma ECU (Electronic Control Unit) integrada ao veículo.

Tração controlada

Com projeto desenvolvido no Brasil, a suspensão traseira do FM 11 litros é uma solução única no mercado

Testada por frotistas em diversas aplicações, a suspensão traseira caracteriza-se pela robustez e confiabilidade dos conjuntos 6x4 aliadas à flexibilidade e funcionalidade das versões 6x2. Herdando da configuração 6x4 componentes como molas, suportes, barras de reação e amortecedores, além do suspensor do terceiro eixo do 6x2, o conjunto reúne em uma única solução as melhores características dos 6x4 e dos 6x2 Volvo.

A suspensão 6x2 Tandem reduz bastante os ruídos e as vibrações, proporcionando um rodar mais macio e mais estável. É flexível e adaptável para uma ampla gama de aplicações por possuir uma série de itens opcionais, como molas parabólicas ou semi-elípticas. Tem maior capacidade de carga, graças à utilização de molas de alta resistência que garantem elevada vida útil dos componentes mesmo em situações adversas.

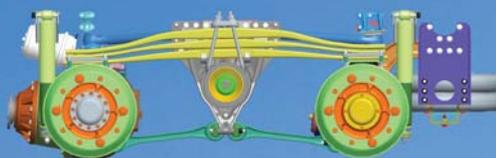
A solução com molas parabólicas aumenta o conforto do veículo, sendo mais indicado para aplicações rodoviárias com carga controlada, enquanto a opção com molas semi-elípticas é dirigida às demais aplicações.

Uma novidade do 6x2 Tandem é a função *boggie press*: um botão no painel do caminhão comanda uma elevação do terceiro eixo. Realizada por um suspensor a ar, esta função é útil em situações adversas de rodagem como nos casos em que é necessário aumentar a capacidade de tração por meio da liberação do terceiro eixo.

Outro opcional importante, considerando o segmento a que se destinam os FM 11 litros, é o pára-lama integral de fábrica, especialmente recomendado para aplicações como tanques, por evitar que pedras sejam lançadas na parte inferior do implemento.

O transportador também pode optar por veículos 4x2, com o eixo traseiro Volvo sem redução nos cubos com carcaça fundida, para 13 toneladas, capacidade de tração de 56 toneladas e com três relações de diferencial: 3,10, 3,44 e 3,67:1.

Os eixos traseiros dos novos FM 11 litros possuem nova tecnologia que, aliada ao emprego de óleo sintético, possibilita a extensão da primeira troca de óleo. “Em alguns casos, dependendo da aplicação, do tipo de carga transportada, da distância percorrida, essa troca inicial pode acontecer apenas aos 400 mil quilômetros”, declara Luis Pimenta, gerente de pós-venda da Volvo para a América Latina.



Suspensão 6x2 Tandem



Eixo traseiro



Suspensão 6x2 Tandem



Soluções para maior disponibilidade

Desde a pré-venda e por toda vida útil do produto, as Soluções Volvo garantem maior disponibilidade aos novos FM 11 litros

Para que o transportador possa se concentrar no foco de seu negócio, os novos caminhões FM vêm acompanhados das Soluções de Transporte Volvo, um conjunto de produtos e serviços que começam antes mesmo da compra, com o suporte da Volvo Financial Services, e continua por toda a vida útil do veículo, com serviços e produtos de pós-venda.

A Volvo Financial Services oferece um pacote de vantagens especiais. Entre as opções de financiamento, os transportadores poderão optar por Finame, CDC e Leasing. Em qualquer uma delas, os prazos de pagamento podem ser de até 60 meses. Outro item desse pacote é um seguro exclusivo para o FM 11 litros que já vem com desconto especial. “É um seguro customizado. Se o cliente tiver programas de manutenção e motorista profissional Volvo, por exemplo, o custo do seguro será menor”, explica Valter Viapiana, gerente comercial da VFS Brasil responsável pelas áreas de consórcio e seguros da marca. “Temos uma equipe de profissionais preparada para

auxiliar na escolha da melhor opção, um diferencial que só uma empresa que entende as necessidades de cada transportador pode oferecer”, afirma Adriano Merigli, diretor-presidente da Volvo Financial Services do Brasil.

Na área de pós-venda, há um vasto conjunto de soluções que já é oferecido para toda a linha de produtos Volvo: Programas de Manutenção, Voar – Volvo Atendimento Rápido –, Treinamento de Motoristas, Lubrificantes, Reman – Peças Remanufaturadas Volvo –, Peças Genuínas, Serviço Planejado Volvo, Seminovos Viking. E, a partir de 2009, a Gestão de Oficinas de Clientes.

Os Programas de Manutenção garantem que o transportador não se preocupe com manutenção: essa tarefa é executada pela Rede de Concessionários Volvo, que faz as revisões de forma programada, com a menor interferência possível na operação. Estão disponíveis nas modalidades Branco (mão-de-obra), Verde (lubrificação básica), Azul (manutenção preventiva completa), Prata (manutenção preventiva mais reparos no trem-de-força) e Ouro (manutenção completa, preventiva e corretiva). “Nosso objetivo é

fazer com que o caminhão fique o máximo de tempo rodando, com mais conforto para o motorista, aumentando a produtividade do veículo e a rentabilidade do transportador”, declara Luis Pimenta, gerente de pós-venda da Volvo na América Latina. ■



Jovens aprendizes da distribuidora Linck, sede em Eldorado do Sul (RS): projeto virou franquia social



Construindo um futuro melhor

Projeto social da Linck, distribuidor da Volvo Construction Equipment na região Sul, forma cidadãos há mais de três décadas

TEXTO PATRÍCIA BLÜMEL

FOTOS ITO CORNELSEN/ DIVULGAÇÃO LINCK E SULCATARINENSE

Mais do que comercializar máquinas, há 33 anos a Linck, distribuidor da Volvo Construction Equipment na região Sul, desenvolve um papel importante nas regiões onde atua: o de ensinar a jovens e adolescentes uma profissão. O projeto, chamado de Pescar, nasceu em 1976. Foi criado pelo fundador do grupo, Geraldo Tollens Linck.

Inicialmente, o projeto previa apenas uma escola em sua empresa para ensinar noções básicas de mecânica a jovens carentes que moravam nos arredores da distribuidora Volvo. Começou com seis alunos e recebeu, na época, o nome de Escola Técnica Linck. “Foi uma idéia pioneira do Geraldo, em uma época em que não se falava em responsabilidade social”, diz o presidente do Conselho de Administração da Linck, Luiz Carlos Matte.

De lá pra cá muita coisa mudou. Em 1995, foi criada a Fundação Projeto Pescar, que divulga e dá suporte para que outras empresas possam ter sua escola nos mesmos moldes. “O projeto virou uma verdadeira franquia social”, explica o presidente.

Com a fundação, a iniciativa também passou a contar com participação de empresas de grande porte. Desde 2002, a Volvo Construction Equipment participa como mantenedora do projeto. “Além de uma parceria comercial antiga (há 44 anos a Linck começou a vender máquinas da Clark/Michigan, antecessora da Volvo) temos também uma parceria social”, afirma Matte.

Hoje, o Projeto Pescar já conta com 103 escolas no Brasil, oito na Argentina e uma no Paraguai. São mais de 12 mil jovens aprendizes formados. Destes, quase todos conseguiram seu primeiro emprego depois de frequentar as aulas.

Quando teve a idéia da escola, o fundador da Linck tomou como base o provérbio chinês: “Se queres matar a fome de um homem dá-lhe um peixe, mas se quiseres que ele nunca mais tenha fome, ensina-o a pescar”, de autoria de Lao Tse. Essa filosofia inspirou mais tarde o nome do projeto e continua sendo a base do trabalho.

Em 54 anos de atuação, a Linck contabiliza 23 mil máquinas comercializadas, algo em torno de US\$ 4 a 5 bilhões em valores atuais. Mas, quem passa pela sede da empresa, em Eldorado do Sul (RS), vê mais do que

Em Biguaçu (SC), o projeto está na Sulcatarinense Mineração. Lá, a escola é a José Portella Nunes, onde estudam 18 jovens do Projeto Pescar



vendedores e máquinas. Vê também os jovens aprendizes do Pescar vestidos com uniformes amarelos circulando pelos corredores e atentos às atividades diárias da concessionária.

COMO PESCAR. Os cursos têm duração de nove meses e são divididos em aulas teóricas e práticas. O currículo básico é semelhante, mas cada empresa o adapta de acordo com suas necessidades. As escolas do projeto têm capacidade para formar 1,7 mil alunos por ano e as empresas ensinam algum tipo de profissão relacionada com sua área de atuação.

Durante dois anos, após o término das aulas, os jovens recebem apoio, orientação e são acompanhados em sua vida profissional. Podem participar do projeto empresas de qualquer porte, independentemente de sua área de atuação e localização. As empresas podem ser franqueadas, mantenedoras, apoiadoras ou também podem participar empregando jovens formados. Para mais informações, basta ligar para a Fundação Pescar, que fica em Porto Alegre (telefone: 51. 3337-7400) ■

Diálogo ambiental

Seminário sobre meio ambiente promovido pela Volvo reúne no Rio de Janeiro jornalistas do Brasil, Argentina, Chile e Peru

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

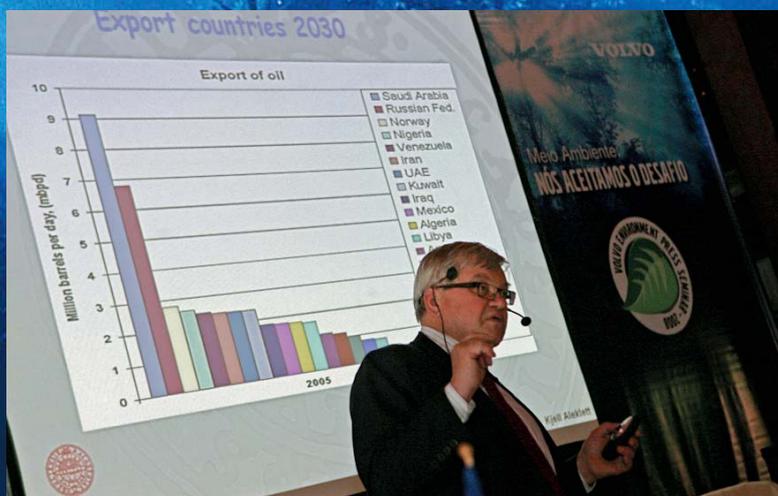
FOTOS DIVULGAÇÃO VOLVO

O Grupo Volvo assumiu destaque mundial, entre os fabricantes de veículos, no que diz respeito à preocupação com o meio ambiente. Nos últimos anos também vem procurando ampliar o debate sobre o tema, chamando a atenção de formadores de opinião e especialistas sobre a situação crítica em que se encontra o planeta diante de fenômenos como o aquecimento global e o iminente esgotamento das reservas globais de petróleo.

Como parte desse processo, aconteceu em junho, no Rio de Janeiro, o Volvo Environment Press Seminar 2008. Seminário sobre meio ambiente especialmente preparado para a imprensa. Contou com cerca de 40 jornalistas do Brasil, Argentina, Chile e Peru, e com participação de especialistas suecos e brasileiros que apresentaram uma visão da situação global, as ações do Grupo Volvo e as possibilidades tecnológicas de solução para reduzir o consumo do combustível fóssil e minimizar seus efeitos sobre o meio ambiente.

“Este é o segundo seminário desse tipo que realizamos no Brasil. O primeiro foi em São Paulo, em 2005. Consideramos importante convidar jornalistas para uma reflexão profunda. Porque são os formadores de opinião que contribuem para ampliar esse debate na sociedade”, explica Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa da Volvo do Brasil e responsável pela realização do Seminário. “Além disso, os jornalistas tiveram uma visão aprofundada de como a Volvo vem sistematicamente priorizando o meio ambiente e a segurança, dirigindo investimentos, programas e ações para estas áreas”, acrescenta.

No seminário, Kjell Aleklett, professor e pesquisador da Universidade de Upsalla, Suécia, traçou um panorama da situação global, mostrando que a situação é grave e um futuro difícil pode estar mais próximo do que imaginamos, já que a demanda global de petróleo está se tornando maior do que a capacidade de produzi-lo, até porque as reservas mundiais estão prestes a se esgotar. Como contraponto, a professora Marcia Valle Real, da Universidade Federal Fluminense, uma especialista brasileira em combustíveis alternativos, mostrou que nosso país está em uma situação ligeiramente mais con-



Durante dois dias, especialistas e jornalistas debateram o futuro dos combustíveis no mundo

fortável que a Europa, com o desenvolvimento dos biocombustíveis em estágio bastante avançado.

SOLUÇÕES AMBIENTAIS. “A viabilidade do transporte neutro em dióxido de carbono não é limitada pela tecnologia, mas pela disponibilidade dos combustíveis alternativos”, observou Lars Mårtensson, diretor de assuntos ambientais da VTC (Volvo Trucks Corporation). Ele e Anders Kellström, gerente de planejamento de produto da Volvo Powertrain, mostraram que a Volvo detém a tecnologia para as alternativas possíveis.

“Já temos uma plataforma de tecnologia híbrida diesel-elétrica estabelecida”, revelou, destacando que o trem-de-força (motor, câmbio e eixo) desenvolvido pela Volvo é adaptável a várias aplicações de veículos e combustíveis. Para apresentar essa tecnologia, a marca desenvolveu sete caminhões que rodam com motores movidos a combustíveis líquidos, gasosos e a uma combinação entre biogás e biodiesel. Os participantes do evento pu-

deram perceber que a adoção de combustíveis alternativos esbarra em outros fatores, como a infra-estrutura de distribuição, por exemplo.

“Além da visão ampla sobre a questão, os jornalistas viram que a Volvo está na frente, em todo o mundo, ao abordar essa questão de forma tão holística, com medidas práticas que vão das fábricas livres de CO₂, já acontecendo, até a apresentação de tecnologias para combustíveis alternativos e a reciclagem dos caminhões que produz”, observou Alexandre Parker, engenheiro de planejamento do produto da Volvo do Brasil e que coordenou o Seminário.

O gerente de caminhões da linha E, Bernardo Fedalto, falou sobre a preocupação da marca com o meio ambiente desde chegada da Volvo ao país, em 1977. “Seja nos produtos que fabrica e nos serviços que oferece, seja nas ações internas com funcionários ou nas ações com a comunidade que a cerca, o respeito ao meio ambiente sempre foi uma prática usual da unidade brasileira da Volvo, reproduzindo aqui uma prioridade global do Grupo Volvo”, afirmou na abertura do evento. ■



A large, abstract sculpture made of brass and silver. It features a hand holding a skull and a hammer. The sculpture is set against a black background.

Idéias e ações

Conheça os ganhadores do 17º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito. Grande volume de trabalhos inscritos obrigou julgamento mais criterioso

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS GILDO MENDES

“A SEGURANÇA É UM DOS VALORES ESSENCIAIS DO GRUPO VOLVO NO MUNDO. O PRÊMIO VOLVO É UMA FORMA DE MOTIVAR A GERAÇÃO DE SOLUÇÕES PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO, ATRAVÉS DA MOBILIZAÇÃO DA PRÓPRIA SOCIEDADE”

CARLOS MORASSUTTI, DIRETOR DE ASSUNTOS CORPORATIVOS DA VOLVO DO BRASIL

O motorista Daniel Cesar Costa, de Salvador (BA), a educadora Eliana Pellison, de Americana (SP), a cidade de São José dos Campos, a empresa OHL Brasil, de São Paulo (SP) e a Revista Época são, respectivamente, os vencedores nacionais do 17º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, nas categorias

Motorista Profissional, Geral, Cidade, Empresa e Imprensa. Na categoria Transportadora de cargas e/ou passageiros, houve dois vencedores: Cargolift S.A 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), por completar 20 anos de direção no trânsito urbano sem multas; a empresa Perkons, de Colombo (PR), por difundir informação e conhecimento para um trânsito mais seguro, e o Centro de Formação de Condutores Capra, de Guarujá (SP), pela atuação de destaque em sua área.

POR UM TRÂNSITO MAIS SEGURO. Criado em 1987, como parte do Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito é a maior premiação do país nesta área. Assim como o programa, visa estimular soluções que contribuam para reduzir o número acidentes, mortos e feridos no trânsito brasileiro. Os vencedores nacionais ga-

nam o troféu Volvo e uma viagem à Suécia. Irão conferir de perto as ações que garantiram àquele país um dos sistemas de trânsito mais seguros do mundo e visitarão a sede do Grupo Volvo. Os vencedores regionais e menções honrosas recebem o troféu Volvo de Segurança.

“A segurança é um dos valores essenciais do Grupo Volvo no mundo. E no Brasil, onde diariamente ainda nos deparamos com cenas de atitudes inseguras e estatísticas alarmantes de violência no trânsito, entendemos que é importante estimular o debate sobre o tema. O Prêmio Volvo é uma forma de motivar a geração de soluções para um trânsito mais seguro, através da mobilização da própria sociedade”, afirma Carlos Morassutti, diretor de assuntos corporativos da Volvo do Brasil.

“A qualidade dos trabalhos apresentados nesta edição do Prêmio Volvo mostra que estamos no caminho certo, que podemos melhorar a realidade de nosso trânsito. Mas ainda existe um longo caminho a percorrer”, completa Anaelse Oliveira, coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

A 17ª edição do Prêmio Volvo aprimorou a forma de avaliação dos trabalhos, com três jurados específicos para cada uma das seis categorias, num total de 18 membros que elegeram os melhores trabalhos e decidiram conferir três menções honrosas.

Devido ao grande número de inscritos e à alta qualidade dos trabalhos, foram definidas comissões específicas de três membros para cada categoria, formadas por especialistas das respectivas áreas. A avaliação ficou ainda mais criteriosa. Confira a seguir o resumo dos trabalhos vencedores nacionais das seis categorias. >

Os vencedores nacionais

Conheça os vencedores nacionais das seis categorias do Prêmio Volvo de Segurança

Bianca Aquino
recebendo o troféu
de vencedora
nacional da
categoria cidades



Categoria Cidades

MENOS VÍTIMAS FATAIS

Com o trabalho “Ações de educação de 0 a 80 anos”, a cidade de **São José dos Campos (SP)** mostrou que conseguiu reduzir de 7,22 para 2,5 o número de mortos (por 10.000 veículos) em acidentes de trânsito, tornando-se vencedora nacional da categoria Cidades. Para atingir este resultado, desenvolveu ações em engenharia, sinalização, ciclovias, firmou parcerias com a ONG Global Road Safety Partnership (GRSP), e com o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento –, além de ações de educação de trânsito em campo com jovens, empresas e com a mídia da cidade.

Categoria Imprensa

180 DESASTRES AÉREOS

A revista **Época**, de São Paulo (SP), venceu a categoria Imprensa nacional com a reportagem “Um avião a cada dois dias”, escrita pela jornalista Francine Lima e equipe. Publicada em 24 de setembro de 2007, a reportagem mostra que o trânsito brasileiro mata pelo menos 25 mil pessoas todo ano – o equivalente a 180 desastres aéreos como o da TAM, ocorrido em 2007. “Como enfrentar esta guerra invisível?”, indagam os autores, Francine Lima, Ana Paula Galli e Rafael Pereira. Após descrever inúmeras histórias de acidentes e detalhar em infográfico as causas da violência no trânsito, os repórteres apresentam sete idéias que podem contribuir para a redução de acidentes.



Francine Lima e Ana Paula Galli: troféu compartilhado

Categoria Empresa

EDUCAÇÃO CIDADÃ

A empresa **OHL Brasil**, de São Paulo (SP), conquistou o Prêmio Volvo na categoria Empresas com o Projeto Escola OHL “Educar para humanizar o trânsito”. Criado em 2001 dentro da Intervias, de Araras (SP), o Projeto Escola expandiu-se, nos últimos anos, às demais concessionárias paulistas da OHL Brasil. Já atendeu a 220 mil alunos, 10.000 professores, 309 escolas de 55 municípios situados ao longo dos 1.147 quilômetros de estradas sob concessão do Grupo. Através de intensa mobilização comunitária, o projeto orgulha-se de ter contribuído significativamente para reduzir acidentes no entorno das escolas e nos municípios onde se localizam.



Diretoria da OHL Brasil recebendo o troféu de vencedor nacional das mãos de Carl Hornestam, presidente da Volvo Financial Services (primeiro à esquerda)



Markensan Marques, presidente da Cargolift (primeiro à direita), participa da cerimônia de premiação

Categoria Transportadora

ANJOS & LUCROS

Nesta categoria houve empate, com dois vencedores. Após constatar que o nível de acidentes com seus caminhões tinha relação com fatores como cansaço, sono e não conformidade com as normas da empresa, a **Cargolift S.A.**, de Curitiba (PR), criou o programa Anjo da Guarda e conseguiu reduzir em 90% o índice de acidentes com a frota. O programa de participação nos lucros, Sono Pontuado, aumento no quadro de motoristas, criação da Gerência de Risco, renovação da frota, reuniões com motoristas e com esposas foram algumas das ações desenvolvidas dentro do programa Anjo da Guarda. Pelos resultados obtidos com o programa, a empresa conquistou o prêmio nacional na categoria Transportadora de Cargas e/ou Passageiros.



Bernardo Fedalto, gerente de vendas da linha F da Volvo (à esquerda), entrega o troféu de vencedor nacional para o motorista profissional Daniel César Costa

Categoria Motorista Profissional

CONE REFLEXIVO

O motorista **Daniel César Costa**, de Salvador (BA), foi o vencedor nacional da categoria Motorista Profissional do Prêmio Volvo por sua criatividade. Daniel desenvolveu o Cone Reflexivo de Encaixe, equipamento para melhorar a sinalização nos locais de acidentes. Com uma base 28 centímetros, o cone permanece fixo ao solo, ao contrário dos triângulos atuais, facilmente derubados pelo deslocamento de ar dos veículos que trafegam nas pistas. Seu projeto de cone foi protocolado no Contran/Denatran para homologação.

Categoria Transportadora

PROGRAMA ACIDENTE ZERO

A outra vencedora da categoria Transportadora foi a **Vix Logística S.A.**, de Aracruz (ES), que conquistou o Prêmio Volvo com o PAZ – Programa

Acidente Zero. Iniciado em 2006, o programa transcende a segurança no trânsito e procura orientar, educar e acompanhar motoristas não só na direção dos caminhões como também na vida pessoal e familiar. Graças ao trabalho, a taxa de frequência dos acidentes com responsabilidade dos motoristas da empresa baixou de 0,9 para 0,7 acidentes por 1 milhão de quilômetros rodados, gerando economia da ordem de R\$ 300 mil. Um dos pontos altos foi o Programa Medicina do Sono, que conta com unidade móvel para atender motoristas que trabalham confinados nas áreas de carregamento.



Representantes da Vix Logística marcam presença na cerimônia de premiação

Categoria Geral

VELOCIDADE MÁXIMA, E DAÍ?

Eliana Carvalho Pellison, monitora de educação, de Americana (SP), apresentou o melhor trabalho na categoria Geral, com o projeto “Velocidade máxima: e daí?”, envolvendo 35 alunos de física e matemática do curso de

Educação de Jovens e Adultos do Ensino Médio, através de parceria entre a empresa que trabalham – Santista Têxtil – e a Fundação Bradesco. Utilizando o filme “Velocidade Máxima” como atração, o projeto estimulava o debate sobre segurança no trânsito a partir das duas disciplinas. O grande interesse e o envolvimento dos alunos resultaram na produção de folhetos explicativos, experiências, brinquedos e cartazes que, expostos no restaurante da empresa, atraíram a atenção de todos os funcionários. ■



Eliana C. Pellison recebe o troféu de vencedora nacional da categoria Geral das mãos de Flávio Benatti, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Cargas – NTC & Logística

NÚMEROS

Esta edição do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito contou com **326** trabalhos inscritos, vindos de **125** cidades de **16** estados de todas as regiões brasileiras. Por categoria, participaram: **23** transportadoras, **43** empresas (de outros segmentos), **30** motoristas profissionais, **32** cidades, **78** jornalistas, equipes e/ou veículos de comunicação, além de **120** inscritos na categoria Geral.



Uma das características da MC70B é fácil acesso ao motor e componentes mecânicos

Minis que são o máximo

Em apenas um ano de vendas no Brasil, minicarregadeiras Volvo conquistam 13% do mercado

TEXTO SÉRGIO DEL GIORNO

FOTOS ITO CORNELSEN E CAIO MATTOS



Wanderlei Júnior Enderle e um cliente da Ferticel: minicarregadeira Volvo é destaque em economia

motor e componentes mecânicos, o que agiliza a limpeza e a troca de peças como mangueiras e filtros. A empresa tem um modelo MC80B, adquirido em outubro de 2007, e um MC70B, comprado em junho de 2008. Os equipamentos são usados para recolher esterco de aves em granjas da Sadia. Esse material é levado para a

unidade da Ferticel em Guatambu (SC), onde é compostado e transformado em adubo orgânico. Como o trabalho exige higienização constante, a facilidade de limpeza e a agilidade na manutenção valem ouro. Outro fator que impressionou o empresário é a economia de combustível. “Tínhamos uma previsão de gasto de 4 a 4,5 litros de diesel por hora, mas as máquinas consomem uma média de 2 a 3 litros. A economia que estamos fazendo dá pra pagar o operador”, afirma.

Outro segmento que se aproveita da qualidade e a praticidade das minicarregadeiras é o de reciclagem. É o caso da Kapersul Gestão de Resíduos Industriais, que tem sede em Araucária (PR). Um modelo MC70B, comprado em fevereiro deste ano, e um MC90B, adquirido em abril, trabalham com separação e introdução de plásticos e papéis nas máquinas de reciclagem. “São equipamentos excelentes. Tanto é que, pouco tempo depois de comprar a primeira, já adquirimos uma segunda unidade”, diz Carlos Romanichen, gestor de logística da Kapersul. Ele também cita a facilidade de operação e a economia de combustível como importantes diferenciais. “Para o tipo de serviço que as minicarregadeiras fazem, tínhamos uma previsão de consumo de 4,5 a 5 litros por hora. Mas a média está sendo de 3 litros por hora. São 30% a 40% a menos, o que é uma grande vantagem competitiva”, diz.

As minicarregadeiras são produzidas em Pederneiras (SP), única fábrica Volvo desse produto em todo o mundo. Em produção no Brasil desde 2006, a linha de minicarregadeiras era direcionada ao mercado externo, principalmente Estados Unidos. Com uma demanda crescente no mercado nacional, as vendas internas foram iniciadas em agosto de 2007. “Está sendo um sucesso. Em um ano, mais de cem máquinas foram comercializadas para clientes finais”, avalia Jacó Alles, da área comercial da Volvo CE (Volvo Construction Equipment).

COMPRA FACILITADA. Uma das facilidades que faz diferença na hora de fechar o negócio é o financiamento. “As minicarregadeiras estão dentro do Finame, financiamento de máquinas e equipamentos do BNDES que tem as menores taxas do mercado. Também tem uma linha especial da VFS (Volvo Financial Services), com crédito simplificado e aprovação rápida. A VFS permite o financiamento de até 100% em até 48 meses, com seguro do equipamento de três anos incluso na parcela”, diz.

Além dos financiamentos, o ágil atendimento pós-venda e a qualidade também pesam na hora da escolha.

Fabricação nacional, peças e serviços mais acessíveis, financiamento facilitado, operação simplificada e, principalmente, economia de combustível. Esses são alguns dos motivos pelos quais, em apenas um ano de comercialização no Brasil, as minicarregadeiras Volvo se tornaram um sucesso em seu segmento. Nesse período, já abocanharam 13% do mercado. E com fôlego para um crescimento muito maior.

“A marca Volvo pesou na escolha porque é símbolo de qualidade”, diz José de Arimatéia Soares da Silva, proprietário da Sasp Distribuidora e Comércio de Materiais para Construção, de Barueri (SP). Ele adquiriu em janeiro uma MC90B e está bastante satisfeito.

Já para o empresário Wanderlei Enderle, sócio da Adbos Ferticel, que tem sede em Coronel Freitas (SC), um dos principais diferenciais é o acesso facilitado ao



Na Kapersul, as minicarregadeiras MC70B e MC90B demonstram agilidade e versatilidade



› KAPERSUL: ATIVIDADE EM PROL DO MEIO AMBIENTE

A escolha das minicarregadeiras Volvo não aconteceu por acaso na Kapersul Gestão de Resíduos Industriais. “Optamos pela marca pela tecnologia e pela confiança, já temos veículos da marca Volvo há algum tempo: adquirimos quatro caminhões VM em 2007 e outros três este ano”, diz o gestor de Logística, Carlos Romanichen. As duas máquinas Volvo, uma MC70B e uma MC90B, trabalham com separação e introdução de materiais nas máquinas de reciclagem. “Elas têm agilidade, seu raio de trabalho é bastante versátil e têm bastante mobilidade na operação. Sua adaptabilidade para o trabalho também é um ponto positivo”, diz. A empresa faz gestão de resíduos industriais e recicla papéis e vários tipos de plásticos, incluindo polipropileno, nylon, PET e filmes, entre outros. Tem sede em Araucária (PR) e unidades em Curitiba (PR), São Paulo (SP), Florianópolis (SC), Porto Alegre (RS), Fazenda Rio Grande (PR), Rondonópolis (PR), Londrina (PR), Joinville (SC) e Blumenau (SC). A Kapersul recicla uma média de 3.500 toneladas/mês de papel e 1.500 toneladas/mês de plásticos.

FERTICEL ESTIMULA A AGRICULTURA ORGÂNICA

A Ferticel foi implantada em 1988. Tem três unidades industriais em Santa Catarina: Coronel Freitas, onde fica a sede, Concórdia e Guatambu. A empresa produz adubo orgânico granulado e organomineral utilizando como matéria-prima o esterco de aves recolhido em grandes empresas do ramo alimentício, como Sadia e Cargill. “Nosso espírito é esse: aproveitar esse material, que seria prejudicial ao meio ambiente, para gerar insumos agrícolas orgânicos, contribuindo para estimular a agricultura. Tudo é compostado e transformado em adubo”, diz um dos sócios da Ferticel, Wanderlei Enderle. A empresa recolhe e processa uma média de 40 mil toneladas/ano de material. Nos aviários da região da unidade de Guatambu, quem faz o trabalho de recolhimento do esterco são as duas minicarregadeiras MC80B e MC70B da Volvo. “O acesso às partes mecânicas e ao motor é muito facilitado com a cabine basculante. Também traz uma facilidade para fazer limpeza, essencial e obrigatória em nosso ramo. E a simplicidade da operação é importante porque nos aviários o espaço é restrito”, diz.



“ O FATO DE SER FABRICADA NO BRASIL FOI UM ESTÍMULO PELA FACILIDADE DE MANUTENÇÃO E DE COMPRA DE PEÇAS”

JOSÉ DE ARIMATÉIA SOARES DA SILVA, PROPRIETÁRIO DA SASP

MINICARREGADEIRA AGILIZA NEGÓCIO DA SASP

A construção civil é outro nicho de mercado onde as minicarregadeiras têm sido aplicadas. É o caso da Sasp Distribuidora e Comércio de Materiais para Construção, de Barueri (SP). José de Arimatéia Soares da Silva, proprietário da empresa, investiu, em janeiro, em uma MC90B e levou agilidade ao seu negócio. O equipamento é utilizado para movimentar os materiais e fazer o carregamento dos caminhões para entrega. “A carregadeira está atendendo às nossas expectativas. Um dos destaques é a agilidade e facilidade de manuseio do sistema de joysticks. Outro bom diferencial é a boa e rápida assistência técnica. Se um dia precisarmos de mais um equipamento do tipo, com certeza a primeira opção será da marca Volvo”, afirma. ■

Para a Sasp, duas características pesaram na hora da escolha: fabricação brasileira e a marca Volvo

AS MELHORES NO SEGMENTO

Os principais diferenciais técnicos das minicarregadeiras Volvo em relação aos concorrentes são:

- Cinco modelos à disposição: MC60B, MC70B, MC80B, MC90B e MC110B
- Mecânicos treinados pela fábrica
- Peças disponíveis na rede, no depósito da Volvo em Curitiba - Manuais, catálogos e informações técnicas em Português
- Cabine de proteção com certificação ROPS/FOPS de segurança
- Nivelador automático da caçamba
- Banco com suspensão
- Cinto de segurança retrátil de três pontos
- Motor Volvo
- Maior cabine, mais conforto
- Comandos operacionais através de joysticks
- Duplo acelerador
- Olhais de içamento
- Maior força de desagregação
- Mais de 20 modelos de acessórios disponíveis, como brocas, perfuratrizes, fresadoras, caçambas com garras, garfos pallets, entre outros



Marca histórica

Volvo VM chega a 10.000 unidades; modelo ampliou a gama de atuação da Volvo no mercado brasileiro

TEXTO LUIZ CARLOS BERHALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Motor de 260 cavalos, câmbio de 9 marchas e eixo traseiro de simples velocidade fazem da Série Especial VM 10.000 a mais econômica da categoria



O câmbio de 9 marchas da série é uma forte vantagem competitiva entre os caminhões encontrados no mercado. Entre os outros atributos exclusivos, destacam-se: o conforto da cabine leito, piloto automático, volante ajustável, climatizador, vidros elétricos, rádio CD, espelhos com controle elétrico e desembaçador, banco com suspensão a ar e alta capacidade de carga líquida em virtude da baixa tara e distribuição de carga adequada.

Além das características exclusivas, a série "VM 10.000" vem acompanhada de um pacote de financiamento e seguro especialmente criado pela Volvo Financial Services. "São planos de financiamento inteligentes e flexíveis que se adaptam às necessidades de cada cliente", afirma Adriano Merigli, diretor-presidente da Volvo Financial Services Brasil.

Iris Dias dos Santos, proprietário da Iris Dias Comércio e Transporte, de Maravilha (SC), aproveitou os benefícios do VM Série Especial para incorporar um Volvo à sua frota. É o primeiro, e a compra foi feita via Volvo Serviços Financeiros. Até então, empresa tinha três caminhões semipesados para o trabalho de entrega de embalagens de papelão fabricadas em Vargem Bonita (SC) para diversas cidades de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná.

Agora, com o novo veículo em mãos, o próprio empresário prefere dirigir seu Volvo VM Série Especial. "É outro nível. Um luxo só", resume, referindo-se ao conforto da cabine "muito superior". Nas viagens de 300 a 600 quilômetros que faz diariamente, o transportador enfrenta topografias variadas e precisa cumprir os prazos de entrega sem atrasos. "Já percebi também que o veículo também é mais econômico. Estou muito contente mesmo. Esse caminhão é show de bola", afirma Iris.

ROTA DE SUCESSO. O lançamento da linha de caminhões VM, no final de 2003, foi uma decisão histórica na estratégia da Volvo do Brasil. Com os primeiros modelos, a marca estava ingressando no mercado de semipesados, um segmento totalmente novo e bastante diferente do mercado de caminhões pesados.

"O mercado de semipesados é bastante complexo, com diversas segmentações e variadas aplicações dos veículos", explica o gerente da linha VM da Volvo do Brasil, Reinaldo Serafim. Esse mercado praticamente dobrou de tamanho nos últimos dez anos e a atividade transportadora também vem passando por mudanças, como as rotas que deixaram de ser apenas de distâncias regionais para atingir médias e longas distâncias.

Fatores como esses, além dos atributos de economia, conforto e segurança fizeram do VM um caminhão extremamente bem aceito e motivaram seu ingresso também na chamada "faixa de entrada" do mercado de pesados. A linha VM se completou, em 2006, com o lançamento dos novos VM eletrônicos, com opções para veículos rígidos e também cavalos mecânicos. O sucesso do VM pode ser avaliado por sua evolução em 2008: enquanto o total de semipesados comercializados no país cresceu 40%, as vendas do VM aumentaram 105%.

Os motivos do sucesso são claros: melhor consumo, conforto e segurança, e maior durabilidade. "Há casos em que o VM é 15% mais econômico do que os concorrentes", revela Serafim, explicando que, atualmente, o consumo de combustível chega a representar mais de 40% da planilha de custo do transportador. Outro aspecto que não deixa dúvidas é o conforto da cabine, que faz dele o preferido pelos motoristas. ■

Cinco anos após o início da produção, o caminhão Volvo VM, um dos lançamentos mais importantes da Volvo no país, atinge 10.000 unidades produzidas. Para celebrar esse marco histórico, foi lançada, em julho, uma série especial do modelo.

AS CARACTERÍSTICAS DO VOLVO VM 10.000. Com motor de 260 cavalos, câmbio de 9 marchas e eixo traseiro de simples velocidade, a Série Especial Volvo VM 10.000 está sendo reconhecida pelos transportadores como a que tem "o trem de força mais econômico da categoria", diz Reinaldo Serafim, gerente da linha VM da Volvo do Brasil.

A precisão do VMM



Economia, conforto e mobilidade conquistam transportadora, que destaca também a confiança na rede autorizada da marca

A

operação de transporte que atende a indústria automotiva é uma atividade que deve seguir com precisão os demais movimentos da cadeia produtiva, seja na coleta e entrega de componentes para as linhas de produção, ou na distribuição de veículos para vendas. Para que tudo

funcione sem falhas, as transportadoras devem seguir os mesmos padrões de qualidade das próprias indústrias, cumprindo rigorosamente os prazos de entrega.

O suprimento de componentes para as linhas de produção de indústrias automobilísticas e a entrega de

TEXTO LUIZ CARLOS BERHALDO

FOTOS CAIO MATTOS



Com 25 VM na frota, transportadora de São Paulo aposta no modelo para operação milk run

motos para as concessionárias são atividades realizadas pelo Grupo LSL, que conta com unidades nas regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Sul do País. Empresa multinacional de capital japonês, o grupo surgiu em 1997, com a LSL Logística, e foi criado exclusivamente para atender à demanda da indústria automobilística.

A LSL Logística é responsável pela movimentação de materiais, abastecimento de peças em linhas de montagem. Já as atividades de transporte, nos sistemas de milk-run e distribuição, são executadas pela LSL Transportes, criada em 2001, e que atualmente conta com frota própria de 66 veículos e aproximadamente 100 veículos terceirizados em diferentes tarefas. Em 2006, o Grupo adquiriu seus primeiros caminhões Volvo, da linha FH. Os resultados motivaram novos investimentos em outros modelos da marca, a partir de

2007, com a compra dos primeiros oito caminhões Volvo VM 260 e VM 310.

Os quatro FH fazem a transferência em longas distâncias, como entrega de peças de São Paulo para Manaus, voltando com motocicletas. Já os VM atuam em duas frentes: suprimento e distribuição. Além do suprimento de peças para as montadoras – automóveis e motos – operam também na distribuição de motocicletas.

“Utilizamos os VM 310 na transferência de peças para a linha de produção de automóveis, em trajetos que variam de 77 a 500 quilômetros, basicamente entre a Grande São Paulo, Interior e Vale do Paraíba”, explica Ypujucan Junior, coordenador de manutenção do Grupo LSL. Os VM 310 cavalos-tratores puxam carretas sider de dois eixos que transportam componentes em pallets, racks, cestos aramados e também caixas plásticas, percorrendo, em média, 12.500 quilômetros mensais.

Já os VM 260 têm atividades diversificadas. A maior parte da frota atua no “milk run” (coleta programada) de peças na região de São Paulo que atendem a necessidade de suprimento de linha de montagem e também a consolidação de peças para envio a fábricas em Manaus. Nesse caso, a quilometragem média percorrida por cada veículo varia de 3.500 a 13.000 quilômetros mensais.

Há ainda alguns VM 260 com siders especialmente adaptados para transportar motocicletas a partir de nove filiais localizadas nos estados de São Paulo, Goiás, Amazonas, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul para diversas cidades pertencentes a essas regiões. “Nas primeiras aquisições, apostamos na oferta de economia de combustível. Após comprar e testar as primeiras unidades, concluímos que a linha VM é econômica, o que motivou novas compras”, relata Ypujucan, referindo aos novos 17 caminhões VM incorporados à frota este ano: 13 VM 260 e 4 VM 310. Ao todo, hoje, a empresa conta com 25 veículos VM.

ALÉM DA ECONOMIA, a disponibilidade dos caminhões é um fator extremamente importante nessa cadeia de transporte “e os Volvo têm apresentado bom resultado também nesse aspecto”, conta o executivo, destacando que “fazemos um trabalho consistente em manutenção preventiva de toda a frota, para reduzir ao mínimo as paradas não programadas, e contamos com um bom atendimento da rede de concessionários Volvo em nossa região”.

O conforto da cabine também é ponto forte dos VM: “Os motoristas gostam muito desse caminhão”. E os veículos também atenderam às expectativas da empresa em economia. “Após a inclusão dos caminhões VM, conseguimos economia de 3 a 5% no consumo médio de combustível de toda a frota”, revela o coordenador de manutenção da LSL. ■



Para Riberto Lima,
os custos
operacionais
merecem atenção
especial



Na ponta do lápis

Transporte rodoviário de cargas exige cálculo correto do custo operacional para que negócio se mantenha competitivo

TEXTO SÉRGIO DEL GIORNO

FOTOS ITO CORNELSEN

A grande concorrência no mercado de transporte rodoviário de cargas faz com que a gestão correta dos custos operacionais seja uma vantagem competitiva. Segundo Felipe Battistella, coordenador da área de Gestão de Clientes e Marketing de Pós-Venda da Volvo, algumas empresas do setor ignoram os reais componentes desse custo, o que acaba acarretando perda de rentabilidade e má gestão de manutenção da frota. “O mercado exige empresas cada vez mais profissionais. O custo operacional é um importante componente do negócio e tem que ser calculado de forma correta, com modernas metodologias de gestão”, diz.

Riberto Lima, um dos sócios da Lima Transportes, de Tubarão (SC), tem experiência na área e concorda com Battistella. “Para mim, o grande valor de um administrador é a informação. Nesse quesito, saber qual é seu custo operacional é premissa básica para que um negócio vá adiante. Por isso, aqui, temos um banco de dados de mais de 20 anos”, diz.

E ele tem bagagem. A empresa, criada em 1972, atua em cinco estados, com duas filiais no Paraná e outras duas em São Paulo. Por mês, transporta cerca de 70 mil toneladas de diferentes produtos a granel voltados a diversos segmentos da indústria. Na frota, utiliza caminhões Volvo dos modelos FH380 e FH400. Uma operação complexa, que não poderia ser tocada sem um olho clínico para o controle e redução de custos.

Segundo Lima, um dos pontos mais importantes para controlar os custos é a capacitação profissional. “Com o treinamento de nossos motoristas, de cara, reduzimos 12% de nosso gasto com combustíveis, fora os outros itens, como lonas de freio e peças”, afirma. Outra “mina de ouro” para os empresários, segundo ele, é a otimização de frota, que significa avaliar cuidadosamente horários e trajetos para garantir a maior agilidade possível nas entregas, sem deixar veículos parados ou aguardando para carregar ou descarregar. “Só com esse planejamento bem feito, temos uma economia de cerca de 18% em nossos custos”, diz.

E a lista de Lima vai longe: atenção ao cálculo e ao cuidado com pneus, peças e manutenção, por exemplo, que são determinantes na composição dos custos. E dá as dicas: “Para dar maior vida útil aos pneus, é preciso ficar atento à calibragem e ao peso correto da carga. A manutenção preventiva também ajuda e, na hora de trocar peças, só as de boa qualidade porque, no fim, o barato sai caro”, diz. “É fundamental se planejar. Já se foi o tempo do eu acho. Hoje em dia, tudo tem que ser baseado em análise de informações”, diz.

COMPETITIVIDADE. Consultor em gestão empresarial, o professor Mauro Jordan reforça essas dicas. “Independentemente do tamanho da empresa, esse é o tipo de coisa que chamamos de fazer a lição de casa. A grande competitividade do mercado reduz a possibilidade de cobrar mais caro pelos fretes. Resta aos transportadores ganharem com uma gestão correta de custos”, diz.

Para Jordan, o empresário precisa verificar todas as variáveis em cada tipo de serviço. “Tem que analisar o percurso, as condições da estrada, o tipo de caminhão e de carga, o tempo de carregamento e

várias outras. Cada caso é um caso”, diz. Para empresas que ainda não têm nenhum tipo de planejamento nessa área, o consultor dá uma sugestão. “O importante é começar. Crie um sistema próprio, mesmo que seja simples, e coloque na ponta do lápis todos os gastos que tem. Com o tempo, o empresário pode ir estudando e se especializando”, afirma.

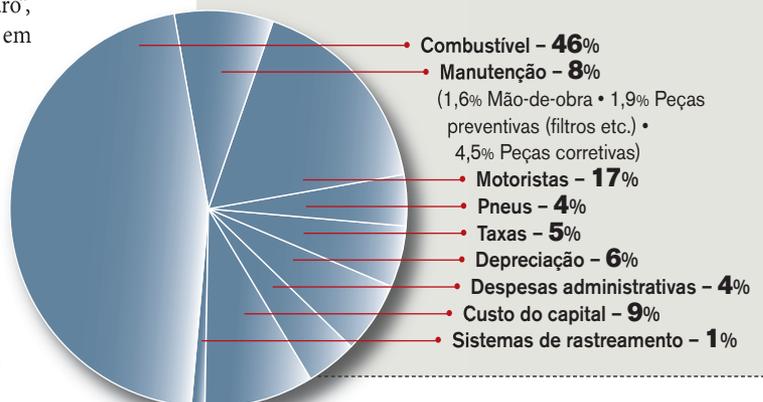
Uma falha comum é não levar em conta certos itens que devem entrar no cálculo. Felipe Battistella, da Volvo, cita, por exemplo, o quesito “custo de capital”, que mostra quanto o empresário estaria ganhando caso o dinheiro, em vez de aplicado em um caminhão, renderia em uma aplicação financeira.

Outro fator que, à primeira vista, passa despercebido é o competitivo custo real das peças genuínas. “No cômputo geral, peças corretivas representam apenas 4,5% do custo operacional total, valor relativamente pequeno se comparado com outros gastos, como combustível, que representa 46%”, analisa Battistella. Outro item que muitas vezes não é levado em consideração é o de despesas de escritório.

WORKSHOPS. Como forma de contribuir para o aperfeiçoamento de seus parceiros comerciais, a Rede Volvo oferece gratuitamente workshops de Custos Operacionais a seus clientes de caminhões. Os eventos são realizados periodicamente pela área de Pós-Venda há dois anos. São palestras que mostram os diferentes componentes do custo operacional. A empresa de Riberto Lima foi uma das que participou desses eventos. “A iniciativa da Volvo de discutir esse tema é muito bem-vinda”, diz. ■

CALCULANDO O CUSTO

Veja abaixo um exemplo do rateio do Custo Operacional de um veículo.





Para renovar a frota

Com quase 15 anos de mercado, Consórcio Volvo se mostra a melhor opção para programar a renovação da frota

TEXTO PATRÍCIA BLÜMEL

FOTOS SÍLVIO AURICHIO



Produto genuinamente brasileiro, o sistema de consórcio está perto de completar 50 anos. Seu sucesso é indiscutível e pode ser comprovado por meio dos números. Conta atualmente com 3,49 milhões de clientes e, nos últimos 10 anos, foram entregues 10 milhões de bens, segundo dados da Associação

Brasileira das Administradoras de Consórcios (ABAC). Essa modalidade de crédito movimentou, no ano passado, R\$ 19,2 bilhões.

“O sucesso do consórcio se deve principalmente à facilidade de aquisição do bem. Temos prazos longos, parcelas acessíveis e sem juros. É como uma poupança programada”, explica o gerente comercial da Volvo Financial Services (VFS), Valter Viapiana.

Com quase 15 anos no mercado, o Consórcio Volvo oferece crédito para aquisição de caminhões, chassis para ônibus e equipamentos de construção. “Já negociamos 30 mil cotas, com 20 mil clientes contemplados, nesse período”, destaca Viapiana.

Segundo ele, atualmente o Consórcio Volvo conta com 40 grupos em andamento e uma carteira de 9.000 cotas ativas. “O consórcio também é uma boa opção para quem quer manter a frota sempre em dia. Aconselhamos nossos clientes a comprarem uma cota junto com a aquisição de um caminhão. Assim, em cinco anos, quando o veículo estiver depreciado, há um novo garantido pelo consórcio, resultado da poupança que o cliente fez. É uma maneira de preservar o patrimônio”, analisa o gerente da Volvo Financial Services.

Albino Antônio Knollseisen, da Transportes Albino, de Treze Tílias (SC), apostou nessa idéia. Cliente do Consórcio Volvo desde 1985, ele possui 13 cotas para aquisição de caminhões da linha FH. “Gosto do consórcio porque é um investimento certo e seguro. Minha frota tem idade média de três anos e preciso mantê-la sempre nova porque meus clientes valorizam este diferencial”, afirma.

A Transportes Albino possui uma frota de 30 caminhões, sendo 29 da Volvo, todos da linha F. “O consórcio é a única maneira de adquirir caminhões e fugir dos juros. Quando preciso de um veículo e ainda não fui sorteado dou um lance e retiro o caminhão”, conta Knollseisen, que é diretor da transportadora. Ele também cita como vantagem o prazo de entrega do veículo. “Em 30 dias eu recebo o caminhão, sendo que em outras formas de compra o tempo de espera pode ser bem maior.”

A empresa trabalha com transporte de frigoríficos. Seu principal cliente é a Perdigão. “Transportamos para todo o Brasil e os caminhões da linha FH são muito econômicos, robustos e confortáveis”, diz o empresário. ■

VANTAGENS

Conheça os principais benefícios do consórcio

- Mensalidades compatíveis com o orçamento
- Parcelas iniciais de 0,75% até a contemplação ou com parcelas fixas até o final do plano
- Sem taxa de adesão
- Sem juros
- Prazo de até 100 meses
- Contemplação por sorteio
- Contemplação por lance livre a partir de 20% e por lances fixos de 30%
- Consorciados contemplados por lance podem abater até três parcelas na ordem direta e têm a possibilidade de diluir o valor do lance nas parcelas futuras
- Crédito para caminhões, ônibus e equipamentos de construção Volvo

SIMULAÇÃO

Veja os valores para aquisição de veículos Volvo

- **VM 6x2 rígido de 260 cavalos***
Parcela inicial de 0,75% até a contemplação – valor atual de R\$ 1.662,61 ou 1% até o final – valor atual de R\$ 2.216,81
- **FH 4x2 trator - 400 cavalos***
Parcela inicial de 0,75% até a contemplação – valor atual de R\$ 2.856,73 ou 1% até o final – valor atual R\$ 3.808,97
- **Compactador de asfalto Modelo SD77DA***
Parcela inicial de 0,75% até a contemplação – valor atual de R\$ 1.795,29 ou 1% até o final – valor atual de R\$ 2.393,72

*Crédito sujeito à aprovação. Os produtos podem sofrer alteração sem aviso prévio. Condições válidas para grupos novos.

CURIOSIDADES

Consórcio é um produto genuinamente brasileiro

- O consórcio teve início na década de 60, com a instalação da indústria automobilística e com a falta de oferta de crédito direto ao consumidor. Foi criado por funcionários do Banco do Brasil, que tiveram a idéia de juntar um grupo de amigos para formar um fundo suficiente para aquisição de automóveis.

Fonte: ABAC – Associação Brasileira das Administradoras de Consórcios.

Irrigando bons

Motores Volvo Penta são os que melhor atendem às necessidades em equipamentos para irrigação, combate a incêndio e aplicações industriais

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A Germek Equipamentos, de São José do Rio Pardo (SP), é especializada no fornecimento de equipamentos de irrigação, combate a incêndio e geração de energia, para diversos setores da economia. Negocia com empresas, proprietários rurais, usinas de álcool, indústrias etc. Sua linha de produtos é diversificada e a produção é extremamente customizada, com projetos específicos elaborados a partir de cada necessidade.

As principais famílias de produtos são equipamentos para irrigação, conjuntos de combate a incêndio e

equipamentos industriais. Atualmente, os conjuntos de combate a incêndio representam 30% do faturamento da Germek, seguidos dos conjuntos para irrigação (30%) e equipamentos industriais (30%), segundo o diretor comercial Marcos Germek.

SETOR AQUECIDO. O ritmo aquecido da economia brasileira, nos últimos dois anos, reflete-se também nos negócios da empresa. “Na verdade, podemos dizer que o nosso setor está ainda mais aquecido que a economia como um todo”, avalia o diretor. “As empresas estão investindo em aumento de capacidade. Com isso cresce a demanda por nossos equipamentos em diversas frentes, desde o agronegócio até as indústrias de base, como é o caso das usinas de álcool e biodiesel”, descreve.

Um dos equipamentos produzidos pela empresa, por exemplo, é o conjunto de hidrojateamento, utilizado em plataformas petrolíferas e também em usinas de álcool. Pelo menos uma vez por ano as usinas de álcool são praticamente inteiramente desmontadas e todos os componentes são lavados com



negócios



Com a economia aquecida, os equipamentos para irrigação do campo já representam 30% do faturamento da Gerkmek

jateamento de alta pressão. E esse trabalho é feito com equipamentos fornecidos pela Gerkmek.

Outra aplicação bastante comum são os sistemas de irrigação de lavouras, que contam com conjuntos de aspersores que pulverizam água por toda a plantação. Sistema semelhante também é utilizado para espalhar a lixívia, um subproduto da produção das usinas alcooleiras que é empregado como fertilizante na própria plantação, geralmente localizada nas imediações da unidade industrial.

Em ambos os casos, são necessárias motobombas de grande capacidade, acionadas por motores potentes. O mesmo acontece com os conjuntos de combate a incêndio, compostos por motobombas que não podem falhar em emergências e devem ter capacidade para bombear água com força suficiente para atingir as edificações mais altas das indústrias onde são instalados.

COMPETITIVIDADE. Por isso, um aspecto extremamente importante é a confiabilidade dos motores empregados na construção desses equipamentos. “Precisamos de motores acima de tudo confiáveis, mas também temos que combinar este requisito com outros atributos, como preço competitivo e economia operacional”, explica Marcos Gerkmek.

A partir de 2008, a Gerkmek passou a empregar os motores Volvo Penta em seus equipamentos. “Iniciamos a parceria com a Volvo Penta este ano e estamos muito satisfeitos com os resultados”, resume o diretor comercial. Passaram a equipar seus produtos os motores TAD 722 e também os TAD1241, TAD1242 e TAD1642. “Acreditamos que esses motores são as melhores soluções para os produtos que demandam motores nessas faixas de potência”, diz Gerkmek.

De acordo com o executivo, partir da utilização dos motores Penta, o faturamento da Gerkmek aumentou cerca de 20%. “O motor eletrônico TAD 722 tem apresentado resultado muito bom, com economia de combustível da ordem de 5% em relação ao modelo anteriormente utilizado”, explica. Ao comprar seus equipamentos, os clientes da Gerkmek geralmente confiam ao fabricante a escolha do motor mais apropriado, mas também há uma parcela que prefere participar da especificação, no momento da elaboração do projeto. “A tradição de confiabilidade dos motores Volvo Penta é conhecida no mercado e há clientes que recomendam para outros os motores da marca”, afirma Gerkmek.

A Gerkmek está confiante de que a economia vai continuar aquecida, especialmente em seu segmento de atividade, e já projeta para 2009 um crescimento de 100% no volume de motores Volvo Penta a serem utilizados em seus equipamentos. “Além das novas usinas de biodiesel, estamos antevendo um novo ciclo de crescimento no setor sucroalcooleiro onde, certamente, vamos utilizar os motores Volvo Penta para atender nossos clientes”, prevê o diretor. ■



1. Controle ativo de saída da pista (LKS)

Alerta o motorista se ele começar a sair da faixa (por sonolência ou distração, por exemplo). O caminhoneiro é avisado com uma vibração e um pequeno torque corretivo no volante.

2. Integração de dispositivos móveis

Celulares e outros aparelhos eletrônicos são automaticamente conectados aos sistemas do veículo, por meio da tecnologia Bluetooth.

3. Conjunto de instrumentos ajustável

O conjunto de instrumentos foi substituído por um monitor, que exibe diferentes tipos de informação, dependendo das preferências do motorista.

4. Luz de advertência - fique de olho!

Uma luz de advertência começa a piscar na linha de visão do motorista se a colisão for iminente.

5. Radar de curta distância

“Enxerga” uma curta distância à frente, evitando colisões. Conectado à função de inibição de partida, evita que se dê a partida no veículo se houver um obstáculo ou pessoa no ponto cego à frente dele. Outros sensores nas laterais também evitam colisões nas manobras para mudar de faixa.

6. Sistema de câmeras do motorista

Dois câmeras acompanham os movimentos da cabeça e dos olhos do motorista para detectar os primeiros sinais de sonolência. Pode também estar conectado a outros sistemas, como o de controle de saída da pista.

O caminhão mais seguro do mundo

Todos os recursos de segurança do futuro integrados num único caminhão-protótipo. Os sistemas deste moderníssimo Volvo FH formam um verdadeiro “cinto de segurança virtual”.

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTOGRAFIA CHRISTER EHRLING

Na Volvo Technology, o braço de pesquisas da Volvo, existe uma equipe dedicada a deixar os veículos do futuro ainda mais seguros. Não vai demorar muito para que alguns dos resultados desse trabalho estejam disponíveis nos caminhões. A Volvo Technology é um dos líderes de um grande programa de pesquisa em segurança do tráfego da União Européia, no qual é responsável por um projeto conhecido como AIDE (Adaptive Integrated Driver-Vehicle Interface, uma interface integrada de interação entre motorista e veículo), além de coordenar um subprojeto do projeto PReVENT (sistemas de segurança preventivos). Foi nesse contexto que o “Caminhão-conceito de segurança” foi desenvolvido.

“Em vez de usarmos diferentes caminhões para o desenvolvimento de cada sistema, encontramos uma oportunidade única para integrarmos tudo em um único veículo. Um dos objetivos do AIDE é avaliar a forma como interagem os sistemas de segurança - entre si e, claro, com o motorista. Na verdade, o fator humano é tão importante quanto as tecnologias em si”, comenta Magnus >

7. Horizonte virtual

Mapa eletrônico que usa GPS e um banco de dados digital para alertar o motorista sobre a proximidade de uma curva fechada ou uma travessia de pedestres, por exemplo.

8. Radar de longa distância

“Enxerga” até 150 metros à frente do caminhão. Utilizado principalmente para controle ativo de proximidade e aviso de colisão.

9. Scanner a laser

Usado para suavização de colisão, trata-se de uma função automática de frenagem de emergência. Ativada após o alerta de colisão frontal, é a fase final do sistema de segurança frontal, procurando evitar um acidente ou, pelo menos, reduzir a velocidade de impacto.



MAIS DE 90% DOS ACIDENTES EM ESTRADAS INFELIZMENTE SÃO CAUSADOS POR ERROS HUMANOS. POR ISSO O VEÍCULO DEVE AUXILIAR O MOTORISTA DA MELHOR FORMA POSSÍVEL.

MAGNUS RILBE, GERENTE DE TECNOLOGIAS PARA VEÍCULOS INTELIGENTES

➤ Para ilustrar, nada melhor que mostrar um teste realizado durante o projeto. Quatro grupos de motoristas fizeram um test-drive em um automóvel. O primeiro grupo tinha um carro sem sistemas de alerta, o segundo recebeu um com sistema que alertava o motorista sobre o risco de colisão frontal e o terceiro grupo deveria avaliar um carro que alertasse o motorista se o veículo saísse da faixa. Por fim, o quarto grupo recebeu um carro com os dois sistemas, mas sem estarem coordenados entre si.

Os motoristas dos carros com somente um sistema instalado usaram os dispositivos conforme o planejado, dirigindo melhor. No entanto, nos carros com os dois sistemas instalados, os motoristas simplesmente passaram a ignorá-los depois de um tempo, dirigindo como se não houvesse nenhum tipo de sistema de advertência.

OS MOTORISTAS PRECISAM, ACIMA DE TUDO, de integração e interação. Integração significa reunir outros sistemas para que eles possam ser apresentados ao motorista como um só, garantindo a melhor interação possível entre os sistemas e o motorista para otimizar a segurança. A interação utiliza sistemas que se adaptam ao motorista e à situação do momento, garantindo que as informações certas sejam oferecidas no momento certo, por exemplo. Um dos objetivos mais importantes desse projeto é algo pouco perceptível para o motorista: uma arquitetura em comum para os vários sistemas, fazendo uma interface entre o motorista e o veículo, e que possa ser utilizada por toda a indústria.

Nos últimos anos, a indústria automotiva tem se concentrado no que é chamado de segurança ativa, que previne acidentes. Muitos sistemas estão entrando no mercado. Os sistemas de segurança passiva, como cinto de segurança e proteção do pára-choque, também são importantes, mas o atual foco da segurança é evitar acidentes desde o início, explica Magnus Rilbe.

“Se, antes de mais nada, pudéssemos evitar que os acidentes acontecessem, nem precisaríamos de sistemas de segurança passiva”, diz. “A verdade é que os seres humanos não foram criados para lidar com a situação do trânsito atual. Não conseguimos ficar 100% concentrados em 100% do tempo. Mais de 90% dos acidentes em estradas são causados por erros humanos - por isso o veículo deve auxiliar o motorista da melhor forma possível”.

Todos os sistemas do Caminhão-conceito de segurança se concentram em segurança ativa. Alguns, incluindo a primeira versão de LKS (controle de saída da pista) e do radar ACC (controle ativo de proximidade), já estão disponíveis como opcionais nos novos caminhões da Volvo na Europa; outros ainda são tecnologias futuras. Os vários sistemas de radar, sensores

e câmeras melhoram a visibilidade e reduzem os pontos cegos - o que é particularmente útil em cidades movimentadas e congestionamentos pesados. Se houver um risco de colisão, o sistema chamará a atenção do motorista com uma luz de advertência ou com um sinal sonoro. A última etapa realiza uma intervenção ativa na iminência do acidente, como pode ser visto no sistema de suavização de colisão.

O TRABALHO NO Caminhão-conceito de segurança começou em 2004, na fase de projeto. Sua primeira versão foi exibida em um congresso mundial de sistemas de transporte inteligente em Londres, em 2006, tornando-se, logo, uma das principais atrações do evento. Em setembro de 2007, o veículo final foi exibido durante uma exposição em Paris, onde foi testado pelo ministro francês de Pesquisas. Quando não está em eventos, o Caminhão-conceito de segurança está sendo testado nas pistas de testes e no trânsito por grupos de caminhoneiros que avaliam o desempenho dos sistemas, às vezes sob a supervisão de institutos de pesquisa independentes. Os motoristas devem avaliar a funcionalidade dos sistemas e, acima de tudo, a eficiência com que interagem entre si e com o condutor. O segredo é a integração.

Ao todo, cerca de 15 funcionários da Volvo Trucks e da Volvo Technology participaram do desenvolvimento do caminhão, que foi concluído no último trimestre de 2007. Um deles é Achim Beutner, gerente de projeto da Volvo Technology para o PREVENT. “É um privilégio estar envolvido neste projeto, não só porque os testes atuais demonstraram que os motoristas profissionais gostaram dos sistemas que criamos. Mais do que isso, os resultados das avaliações mostram que esses sistemas nos permitem fazer uma contribuição significativa para um ambiente de tráfego mais seguro para todos os usuários das estradas no futuro”, declara.

“Estar envolvido em um projeto de tecnologia de ponta é uma experiência marcante”, salienta Magnus Rilbe. “Tivemos a oportunidade de trabalhar e aprender com alguns dos melhores institutos de pesquisa, fornecedores e universidades da Europa em um projeto que beneficiará, e muito, a sociedade. O desafio tem sido integrar tantos computadores, sistemas e tecnologias diferentes e garantir uma interação bem-sucedida entre estes sistemas e com o motorista, a fim de criar o que acreditamos ser o caminhão mais seguro do mundo.” ■

PROGRAMA DE SEGURANÇA INTEGRADA

O ISP (Programa de Segurança Integrada) é um programa de pesquisa da União Européia, em desenvolvimento desde 2004. Trata-se de uma das maiores iniciativas de pesquisa já realizadas na indústria automotiva,

incorporando diversos projetos, como a AIDE (interface integrada motorista-veículo) e PREVENT (que se concentra em segurança preventiva). O Caminhão-conceito de segurança foi criado como parte dos projetos do ISP.



A equipe do projeto: Magnus Rilbe, gerente de tecnologias para veículos inteligentes - Achim Beutner, gerente de projeto da Volvo Technology para o PReVENT - Gustav Markkula, coordenador de projeto internacional para AIDE - Stefan Bergqvist, gerente de projeto do Caminhão-conceito de segurança

No calor dos acontecimentos

Os caminhões da Volvo podem ser vistos em praticamente todos os países do mundo executando importantes tarefas de transporte. É um trabalho geralmente discreto, que passa despercebido. Mas, ao longo dos anos, alguns chamaram a atenção por aparecer nos noticiários da mídia impressa e da TV do mundo inteiro.

TEXTO JEAN CHRISTER OLSSON

Algumas vezes, seria preferível não ter que ver alguns dos caminhões Volvo que aparecem na mídia. Eles participam da manutenção da paz em locais problemáticos, onde seres humanos sofrem os efeitos da fome, ou em conflitos nacionais que envolvem lutas de vida ou morte.

A marca Volvo tem estado no palco de áreas de conflito praticamente desde o início de sua história, normalmente em cooperação ou a serviço de organizações internacionais de manutenção da paz, como a Cruz Vermelha e as Nações Unidas.

Mais recentemente, ônibus e caminhões foram vistos no Oriente Médio e na África, onde as guerras civis e a fome exigiram assistência internacional. Diversos tipos de caminhões e ônibus se envolveram nessas operações, desde veículos para todos os terrenos criados sobre chassis do FM9 até os pesados FH16. Eles foram usados para transportar alimentos para vítimas da fome, para patrulhar missões de defesa contra o terrorismo, para dar proteção a civis em fuga e para carregar de soldados a diplomatas, trabalhando a serviço da paz.



ANOS 30 AMBULÂNCIAS NA ABISSÍNIA

Vamos voltar mais de 70 anos no tempo. Na metade da década de 30, a crise na Abissínia (atual Etiópia) causou uma grande catástrofe para a população civil. Para auxiliar o povo, a Cruz Vermelha realizou a famosa campanha "Ambulância Abissínia". A Volvo, que na época não completara

nem 10 anos de existência, ganhou um contrato para fornecer cerca de 20 de seus caminhões mais pesados, o LV66, para a campanha de assistência. Os caminhões Volvo não fizeram parte do conflito, mas transportaram alimentos e remédios para as bases da Cruz Vermelha.



1956 REFUGIADOS DA HUNGRIA

Durante a invasão soviética da Hungria, em 1956, milhares de húngaros fugiram das forças de ocupação em busca da liberdade. A Cruz Vermelha resgatou um grande número de refugiados, em uma expedição que exigiu uma quantidade imensa de veículos transporte, formado por, entre outras coisas, uma frota de caminhões Volvo L37 brancos.



1945 EXPEDIÇÃO VEÍCULOS BRANCOS

Perto do final da Segunda Guerra Mundial (abril / maio de 1945), a famosa expedição Veículos Brancos resgatou mais de 17.000 prisioneiros dos campos de concentração nazistas. A expedição, que foi organizada pelo exército sueco, era formada por cerca de 80 veículos; todos os caminhões, carros e ônibus eram da Volvo. Para suportar as condições extremas das estradas bombardeadas, muitas pessoas foram transportadas em veículos montados sobre chassis de caminhão. Um desses veículos está no Museu da Volvo em Gotemburgo, na Suécia.



1994 JOGOS OLÍMPICOS DE LILLEHAMMER

Mas nem sempre é em catástrofes e guerras que um Volvo tem destaque na TV ou nos jornais. Normalmente são tarefas diárias de transporte, operações conjuntas internacionais ou eventos esportivos que colocam a marca Volvo sob os holofotes. Um bom exemplo são os Jogos Olímpicos, nos quais os veículos e máquinas de construção da Volvo constroem a infra-estrutura para que milhares de esportistas de todos os cantos da Terra possam se confraternizar!

Caminhões e equipamentos de construção da Volvo ajudaram a criar as instalações dos Jogos Olímpicos de Pequim deste ano. E esta não é a primeira vez que a Volvo participa das Olimpíadas. Durante os Jogos de Inverno de 1994, na Noruega, a cidade de Lillehammer ficou repleta de carros, caminhões e ônibus da Volvo, que era patrocinadora dos transportes, todos estampando com orgulho as cores oficiais das Olimpíadas.

Fórum Volvo: a segurança do transporte

Cerca de 250 pessoas participaram do Fórum Volvo de Segurança, realizado em São Paulo, em setembro

Dirigentes de organizações nacionais e internacionais que congregam empresas de transporte de cargas, especialistas em segurança no trânsito e transportadoras discutiram o tema “Como a segurança pode melhorar a imagem do transporte rodoviário de cargas”. Um dos con-



ferencistas foi Umberto de Pretto, vice-secretário geral da União Internacional de Transportes Rodoviários, IRU na sigla em inglês. A IRU é uma organização mundial que congrega 180 entidades nacionais e regionais de 70 países, criada em 1948 por delegados de oito países para contribuir com a reconstrução da infra-estrutura da Europa devastada pela Segunda Guerra Mundial. Também integraram as apresentações a NTC & Logística, a Whirlpool, o Grupo Júlio Simões, a Cargolift Logística e a Concórdia Transportes, além de dirigentes da Volvo do Brasil e da Volvo Financial Services Brasil. O Fórum Volvo de Segurança no Trânsito, que faz parte do conjunto de ações do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, é o mais tradicional evento brasileiro de debate de temas relacionados à segurança no trânsito.



Carlos Ogliari, gerente de assuntos institucionais da Volvo, faz a entrega dos bafômetros ao BPTTran de Curitiba/PR: por um trânsito mais seguro

VOLVO DOA BAFÔMETROS PARA CURITIBA

Reforçando suas ações em prol da segurança no trânsito, a Volvo e o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) doaram quatro bafômetros ao Batalhão da Polícia de Trânsito – BPTTran de Curitiba (PR). O objetivo é que os bafômetros possam contribuir para ampliar a fiscalização dos motoristas que dirigem alcoolizados, fortalecendo a “Lei Seca” e incentivando novos comportamentos no trânsito, como o “motorista da vez”. “Segurança é um dos nossos valores corporativos. E, além de produzir veículos seguros, acreditamos que só com ações efetivas que aliem legislação, fiscalização e educação é possível mudar comportamento e contribuir para redução do número e gravidade dos acidentes”, afirma o diretor de recursos humanos e assuntos corporativos da Volvo, Carlos Morassutti.

ESP EM ÔNIBUS NA ARGENTINA



No mês de setembro, a Volvo Trucks & Buses Argentina reuniu autoridades, representantes da imprensa, clientes, técnicos e estudiosos de segurança veicular para apresentar a tecnologia ESP – Eletronic Stability Program. Com o equipamento, a linha de ônibus Volvo B12R reúne os atributos de segurança veicular ativa e passiva mais avançados do mercado. Segundo a National Highway Safety Administration – organização norte-americana que avalia a segurança e adequação dos veículos a determi-

nadas normas que dizem respeito a acidentes de trânsito – o sistema ESP reduz em 67% o risco de acidentes com capotagem de veículos com centro de gravidade alto. É considerada a maior contribuição, em matéria de segurança veicular, desde a implantação do cinto de segurança. O ESP, que opera automaticamente para manter a trajetória definida pelo motorista em situações extremas, é um sistema de eficiência amplamente comprovada que, em 2009, se tornará obrigatório na Europa.



Na sede da Volvo do Brasil, em Curitiba (PR), equipe da VFS comemora unida o título de “Melhor Banco”

VFS é o melhor banco de montadoras

A Volvo Financial Services Brasil (VFS) foi eleita o “Melhor Banco” no segmento “Montadora e Grupos”, de acordo com a Revista Balanço Financeiro 2008. O relatório, feito em ranking nacional, está em sua quinta edição e é editado pelo jornal Gazeta Mercantil. O banco Volvo ficou em primeiro lugar num seg-

mento que conta com 16 bancos de montadoras e grupos.

A VFS, que está no mercado brasileiro desde os anos 90, administra atualmente uma carteira de ativos superior a R\$ 2,4 bilhões, volume que é dividido entre financiamentos e consórcio. “A premiação é o resultado do excelente trabalho re-

alizado pelos nossos funcionários e o reconhecimento do mercado aos produtos e serviços oferecidos pela VFS Brasil, uma empresa especializada no segmento de transporte comercial e de equipamentos de construção, declara Adriano Merigli, diretor-presidente da Volvo Financial Services Brasil.

APAVEL PRESENTE EM MAIS TRÊS ESTADOS BRASILEIROS

Com forte presença nas regiões Norte e Nordeste, o grupo Apavel assumiu também a concessão de caminhões e ônibus Volvo no Amazonas, em Roraima e no Amapá. A concessionária comercializará os veículos e peças originais, além de oferecer todos os serviços prestados em outras unidades da rede.

A nova casa, que foi aberta em julho e inaugurada em agosto, tem 2.600 m² de área construída e conta com 12 boxes de serviços mecânicos, 2 boxes de lubrificação

e 4 boxes de funilaria e pintura. Trata-se de um novo e amplo prédio localizado na avenida Torquato Tapajós, nº 11670, um ponto estratégico e de fácil acesso para os transportadores de Manaus e clientes de outras cidades e estados que têm caminhões transitando na região. A Amazonática, que era responsável pela operação de pós-venda no Amazonas continuará representando a Volvo Penta, divisão da marca Volvo que comercializa motores marítimos e industriais.



EXPRESSO VOLVO

A mesa-caminhão do empresário Leendert: paixão por caminhões



VOLVO PENTA EM CURITIBA

Após 30 anos de história no Rio de Janeiro, a sede da Volvo Penta Brasil mudará para Curitiba, no Paraná, onde também estão as áreas de caminhões, ônibus, equipamentos de construção e serviços financeiros. A transferência está prevista para julho de 2009.

Segundo o presidente da Volvo Penta Brasil, Eli Werneck, com a mudança para a capital paranaense haverá uma sinergia que beneficiará ainda mais os clientes Volvo. "A Volvo Penta passará a estar fisicamente junto de seu estoque de motores e peças de reposição, o que resultará em menores prazos de entrega aos clientes e distribuidores da marca. Sem dúvida, é mais um marco em nossa trajetória", afirma ele.

Empresário transforma FH em mesa

Uma mesa de trabalho está virando quase uma atração turística em Carambeí (PR)

De propriedade de Leendert Ferdinand Aardoom, da transportadora Transardo, a mesa em questão tem a frente de um caminhão FH, com luz e faróis que acendem. "Juntei o gosto por caminhões ao gosto por coisas diferentes, digamos, bem originais", explica Leendert, o filho de holandeses conhecido na região como Leio. "Como a mesa fica no meio da sala onde são recebidos vários fornecedores, já perdi a conta de quantas vezes a liberei para fotografias", diz ele. Especializada no transporte de carga refrigerada, a empresa não é famosa só pela mesa-caminhão. Com 100 carretas, sendo 46 Volvo, a empresa atende clientes como Nestlé, Danone e McDonalds. Juntos, seus veículos rodam algo em torno de 1 milhão de quilômetros por mês, carregando cerca de 14 mil toneladas.

PASSARAM DE 1 MILHÃO

Com 38 veículos Volvo na frota, a Auto Viação Nossa Senhora do Carmo, de Curitiba (PR), registrou, no mês de março, um ônibus B7R, ano 1999, com mais de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. O ônibus, que faz parte da linha conhecida como Ligeirinho na capital paranaense, é hoje um veículo reserva, rodando cerca de 200 quilômetros por dia. Mas, durante muito tempo, foi "titular" e rodava de 380 a 400 quilômetros diariamente. A empresa é cliente Volvo desde o início dos anos 80.



Silvio Gribosy, gerente de manutenção da Auto Viação Nossa Senhora do Carmo: o homem que mantém a frota Volvo em dia



Virginia Luiza Macedo, diretora geral, e Carlos Alberto Santana, gerente de manutenção, qualidade e meio ambiente, ambos da Auto Viação Santo Antônio, sentem orgulho dos B10M Volvo

Na Auto Viação Santo Antônio, de Colombo (PR), são dois os veículos que passaram de 1,1 milhão de quilômetros sem abrir o motor. Os B10M, ano 1999, rodam na linha Alimentador, que trafega entre Curitiba e Região Metropolitana. Contando com 34 veículos Volvo, a empresa é cliente da marca desde 1995. Os veículos rodam, em média, 315 quilômetros por dia. Detalhe: um deles tem a caixa de câmbio ainda original. O outro, tem caixa de câmbio e eixo traseiro originais.



GPAC

APAVEL
Rodovia BR 316, km 6
Tel: 91 4006-0600
Aranhandua - PA

APAVEL
BR 116, km 12, n. 2832
Tel: 85 4008-7500
Fortaleza - CE

AUTO SUÉCO
BR 364, km 16,3
Tel: 65 3611-6700
Cuiabá - MT

DICAVE
Rodovia BR 101
km 125, n. 12.800
Tel: 47 3249-5000
Itajaí - SC

DIPESUL
Avenida Getúlio Vargas, 5.901
Tel: 51 2121-8800
Canoas - RS

GOTEMBURGO
Parque Industrial
Cia Sui, km 1
Tel: 71 2107-7171
Simões Filho - BA

LAPONIA
Rodovia Raposo
Tavares, km 1,04
Tel: 15 3229-6800
Sorocaba - SP

LUVEP
Rodovia BR 262,
km 5, n. 5.808
Tel: 27 2124-1955
Cariacica - ES

NÓRDICA
Rua Alfred Nobel, 795
Tel: 41 3316-1600
Curitiba - PR

RIVESA
Avenida Colombo, 199
Tel: 44 3261-6400
Maringá - PR

SUECIA
Rodovia BR 153, km 5,8
Tel: 62 4005-5959
Goiânia - GO

TREVISÓ
Rodovia Fernão Dias,
km 434,5
Tel: 31 2126-9200
Betim - MG

VOCAL
Avenida Otaviano
Alves de Lima, 4.694
Tel: 11 3933-6000
São Paulo - SP
Mais informações pela
Linha Direta Volvo:
0800 41-1050

Foto meramente ilustrativa. Troca de óleo de caixa e eixo com a utilização de óleo sintético.

NOVO VOLVO FM 11 LITROS. ENTRE ECONOMIA E CAPACIDADE DE CARGA, ESCOLHA OS DOIS.

O novo Volvo FM 11 Litros é mais que o equilíbrio de diversos benefícios. É também um ótimo negócio, com maior disponibilidade e rentabilidade para sua frota. Confira:

- Potência de 370HP
- Baixa tara - a maior capacidade de carga da categoria
- Ideal para Sider, Tanque e Baú
- Caixa eletrônica I-Shift e Freio Motor VEB 390
- Cabine com maior conforto
- 1ª troca de óleo com até 400.000 km (caixa e eixo)
- 4x2 e 6x2 (opção de eixo tandem)

Passa em uma Concessionária Volvo e encontra a solução certa para o seu negócio.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvo.com.br



VENCEDORES: Prêmio Volvo reconhece os melhores em segurança

MARCA: Volvo VM chega a 10.000 unidades

VOLVO FM 11 LITROS: Nova opção para a faixa das 50 toneladas



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXII • Nº 116

Inteligência urbana

ITS4mobility, sistema Volvo de monitoramento de frotas de ônibus, chega ao Brasil