

HISTÓRIA: Viação Garcia completa 75 anos com novos Volvo

VOLVO OCEAN RACE: Torben Grael vence a maior regata do mundo

NACIONALIZAÇÃO: Compactadores Volvo serão fabricados no Brasil



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXIII • Nº 118



Segurança incomparável

Nova geração da linha F (FH e FM) traz dispositivos de segurança jamais vistos em caminhões de série

LANÇAMENTO: Nova geração Volvo FH/FM está ainda mais segura
VOLVO OCEAN RACE: Torben Grael vence a maior regata do mundo
NACIONALIZAÇÃO: Compactadores serão fabricados no Brasil



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXIII • Nº 118



75 anos de história

Viação Garcia experimenta os benefícios dos Volvo B9R e B12R

LANÇAMENTO: Nova geração Volvo FH/FM está ainda mais segura
VOLVO OCEAN RACE: Torben Grael vence a maior regata do mundo
HISTÓRIA: Viação Garcia completa 75 anos com novos Volvo



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXIII • Nº 118



Oferta ampliada

Volvo traz para mercado brasileiro novas retroescavadeiras e miniescavadeiras

SEGURANÇA
ESTÁ EM NOSSO DNA.
MOBILIZAR VOCÊ
NESTA CAUSA TAMBÉM.



A Volvo é líder em segurança. É a marca que mais investe em tecnologias para evitar acidentes. O **Prêmio Volvo** estimula a sociedade a pensar em segurança também. Inscreva-se.

Informações no site www.volvo.com.br/pvst.

VOLVO



Novidades

Esta edição da revista Eu Rodo está repleta de novidades. Num ano em que a cautela toma conta de todos os setores da economia, incluindo o de transportes, a marca Volvo continua a investir.

A primeira novidade vem da Volvo caminhões. A já consagrada linha F foi remodelada. As mudanças são internas e externas. O modelo que mais passou por alterações foi o FH. Além de todos os itens de segurança que o veículo já possuía, traz agora uma série de equipamentos de segurança ativa e passiva jamais vistos em caminhões de série no Brasil. O conforto também está presente nas mudanças. Para o FH a novidade é a cabine XL, a mais alta do mercado brasileiro. Para o FM está agora disponível uma cabine alta, 39 cm maior que a anterior. Nesta edição da Eu Rodo conheça os novos FH e FM. Saiba quais são os avançados e modernos atributos de segurança que foram incorporados aos modelos e conheça também a sua utilização.

As outras duas novidades vêm da Volvo CE Latin America, que amplia a oferta de máquinas para o mercado brasileiro e nacionaliza a fabricação

de dois modelos de compactadores de solo. As máquinas que chegam ao Brasil são as novas escavadeiras e miniescavadeiras compactas já consagradas no mercado mundial. Os modelos são as retroescavadeiras BL60 e BL70 e a miniescavadeira EC55B PRO. A linha de equipamentos compactos é ideal para pequenos e médios empresários que atuam como subcontratados. Mas também atendem construtoras e empreiteiras de grande porte. Já os equipamentos que serão produzidos na fábrica da Volvo em Pederneiras, São Paulo, são os compactadores de solo SD105F e SD105DX, da classe 10 toneladas. Os modelos estão num segmento que responde por 70% das vendas de compactadores de solo no Brasil. A revista Eu Rodo ouviu os empresários que utilizam os equipamentos. Para todos, a nacionalização traz inúmeras vantagens.

Boa leitura!
O editor



12 No Pólo Ártico

Sob neve intensa, caminhões Volvo trabalham na extração de carvão

34 Muito além da economia

Treinamento de motoristas de ônibus oferecido pela Volvo tem forte foco em direção segura

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 Serzegrat ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.



36 Velas abertas no Rio

Maior e mais importante regata mundial passa pelo Brasil e deixa público encantado



40 Feitos no Brasil

Dois modelos de compactadores de solo da Volvo serão fabricados em Pederneiras (SP)

SÉRGIO A. S. ANDRADE:

QUALIDADE E DISPONIBILIDADE

“

Estamos no mercado há 10 anos e, desde a fundação, só trabalhamos com veículos Volvo. Em nossa frota temos apenas ônibus da marca, além de vans e microônibus. Os nossos chassis

são dos modelos B9R e B7R e rodam em média 200 km/dia. Como atuamos no transporte de funcionários de empresas de Curitiba e Região Metropolitana, a qualidade e a disponibilidade dos veículos é essencial e os ônibus Volvo nos transmitem essa segurança. Sabemos, por exemplo, que os veículos aguentam a rotina pesada que vai de segunda a sábado, manhã e tarde. Esse é um segmento bastante disputado. Aqui, não existe a palavra atraso. Hoje, nossos ônibus são totalmente monitorados. Possuem rastreador que fiscaliza 50% das atividades. Desde o consumo de combustível, passando pelo desgaste de componentes, até o horário em que os veículos passam nos pontos determinados por nossos clientes. Na hora de fechar um contrato, ter em nossa frota veículos Volvo ajuda. Temos que aliar a qualidade dos modelos da marca à qualidade de nosso trabalho. Sem contar, é claro, com uma política de preço competitiva e atraente.”

Sérgio A. S. Andrade
Sócio da Renovar Locadora de Veículos Ltda.

Para o empresário Sérgio Andrade, de Curitiba, a marca Volvo quer dizer qualidade





Os caminhões Volvo
representam 65% da
frota da Transjordano

JOÃO GUIMARÃES BESSA: EXCELÊNCIA EM TRANSPORTE

“

A Transjordano está no mercado há 10 anos, com atuação no transporte de combustíveis e sucro (álcool) e, desde o início, trabalhamos com

veículos Volvo. Posso dizer então que iniciamos com Volvo e, ao longo dos anos, nos tornamos parceiros. Nossa frota, hoje com 205 caminhões, é 65% da marca. Utilizamos os nossos Volvo FH 420 e 440 exclusivamente no transporte de combustíveis. E estamos satisfeitos. O modelo é eficiente e econômico, e essa relação custo e benefício traz vantagens para a empresa. Um exemplo é o Prêmio Top Excelência Empresarial, na modalidade Transporte de Combustíveis, que a Transjordano ganhou em 2008. O prêmio foi um reconhecimento pela excelência e qualidade da nossa atuação no mercado. Em 2008, tivemos outra conquista bastante importante. Conseguimos a Certificação Sassmaq (Sistema de Avaliação de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade), elaborada pela Comissão de Transportes da ABIQUIM, que é a Associação Brasileira da Indústria Química.”

João Guimarães Bessa
Presidente da Transjordano



LUCIANO BOING:

O PRIMEIRO VM ECO EXPERIENCE

“

Estive oito anos fora das estradas e agora volto ao volante num Volvo. É o primeiro da marca da transportadora Mauro Schimitz

e Cia. O ramo de atividade da empresa é madeiras, mas com o novo Volvo VM Eco Experience, que acabamos de adquirir, estamos entrando na diversificação. Até o momento, fiz três viagens com o caminhão e hoje parto para a quarta. Estamos terminando de carregar. Nosso destino é

Uberlândia, em Minas Gerais. A carga é de cebolas. Mas já transportamos madeira, pisos e chapas de aço. Com a Mauro Schimitz, que fica em Vidal Ramos (SC), trabalho no esquema parceria. Eu consigo a carga e levo 15% do faturamento. O VM Eco Experience está uma beleza. Além do veículo ser novo, o que é uma maravilha, é fácil de dirigir. Tem câmbio de nove marchas e índices de economia satisfatórios.”

Luciano Boing

Motorista e parceiro da Mauro Schimitz e Cia.

ITO CORNELSEN

Luciano Boing aprovou o desempenho econômico da série especial VM Eco Experience





Lucro verde

No setor de transportes, preservação ambiental e lucratividade andam juntas. Saiba por quê

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTO VOLVO TRUCKS

1. CONCORRÊNCIA

Mostrar preocupação ambiental não é apenas uma questão de imagem. Na verdade, sem essa postura os negócios do transportador podem ser seriamente prejudicados. Atualmente os consumidores estão cada vez mais exigentes e dão preferência a produtos e serviços ecologicamente corretos, que não sejam nocivos ao meio ambiente. Toda a cadeia produtiva está sendo forçada a examinar seu impacto sobre o meio ambiente. Uma transportadora que utiliza caminhões modernos e econômicos ou veículos híbridos tem mais chances de ser escolhida pelos embarcadores. Além disso, autoridades de todo o mundo estão cada vez mais dispostas a oferecer incentivos aos proprietários de veículos e transportadoras que investem em alternativas ambientais.



2. ATRAÇÃO DE TALENTOS

Pesquisas demonstram que os melhores profissionais preferem trabalhar em empresas com consciência ambiental efetiva, evitando as que possuem valores 'vagos' e pouco consistentes. Com a acirrada concorrência para atrair funcionários qualificados, a necessidade de diferenciação das empresas será ainda maior. O setor de transportes é responsabilizado por grande parte das mudanças climáticas. Ao escolher veículos menos prejudiciais ao meio ambiente e oferecer aos motoristas treinamento em direção ambientalmente correta, o transportador pode atrair pessoas que terão orgulho em trabalhar em uma empresa com consciência ambiental.

3. REDUÇÃO DE CUSTOS

Meio ambiente e economia andam de mãos dadas. O combustível é o item mais caro na planilha das transportadoras, chegando a representar mais de 35% de seus custos operacionais. Esse número tende a crescer, já que o preço do petróleo está sempre aumentando. Experiências recentes mostram que os custos com combustível podem ser reduzidos entre 5% e 15% apenas com a adoção de técnicas de direção mais econômicas. Além disso, um caminhão moderno com boa manutenção e configurado corretamente, com transmissão I-Shift e outros recursos, oferece maior economia de combustível se comparado a modelos mais antigos.

4. POSICIONAMENTO NO MERCADO

O setor de transportes é responsabilizado por boa parte dos problemas relacionados à poluição e às mudanças climáticas. Alguém precisa mostrar o caminho e posicionar-se como líder do mercado no que diz respeito à consciência ambiental. Para as empresas de transporte essa é uma oportunidade única de diferenciação em seu respectivo mercado e de influenciar a mídia e as autoridades. Deixando bem clara sua postura em defesa do meio ambiente, o transportador pode melhorar a imagem de sua empresa e do setor como um todo, além de atrair publicidade positiva e, com isso, aumentar ainda mais sua competitividade.

5. FUTURO DO SETOR

Apesar dos significativos avanços tecnológicos dos últimos anos, as mudanças climáticas continuam sendo uma ameaça e as reservas de petróleo estão se esgotando. A sobrevivência do setor de transportes cobra de todos a responsabilidade pela reversão dessa tendência. Afinal, a demanda de transportes continua crescendo, exigindo empenho ainda maior para melhorar a eficácia do transporte e a economia de combustível para reduzir o consumo global de petróleo. É responsabilidade de todos – fabricantes de caminhões, transportadoras e proprietários de veículos – encontrar e promover soluções em redução de consumo e fontes alternativas de combustível, para preservar o meio ambiente e garantir o futuro do setor de transportes.

Carvão polar

Tarefas difíceis e em condições extremas são a especialidade da transportadora LNS. Em Svea, no arquipélago de Esvalbarda (Noruega), os caminhões não podem parar, seja no verão, com sol à meia noite, ou no longo inverno, caracterizado por intermináveis dias de escuridão total

TEXTO SIDSEL HJELME

FOTO KRISTIN SVORTE







A neve cintila por toda a insólita paisagem e, ao centro, uma estrada de cor preta contrasta com todo o branco ao redor. Trine Fiskum, 21 anos, dirige seu Volvo FH12 vermelho e brilhante, rumo ao porto de Kapp Amsterdam.

O cenário é Esvalbarda, um conjunto de ilhas que pertence à Noruega, localizado a 78 graus de latitude norte, no Círculo Polar Ártico. Dia e noite, durante o ano todo, os caminhões Volvo vermelhos da LNS, Leonhard Nilsen & Sønner, vão e voltam na estrada de cinco quilômetros entre a esteira transportadora da mina de carvão de Svea e o porto de embarque de Kapp Amsterdam.

“Necessitávamos de equipamentos em que pudéssemos confiar plenamente. Por isso, temos uma frota Volvo”, explica Frode Nilsen, diretor administrativo da LNS. Além dos 40 caminhões, sua frota engloba 30 escavadeiras, 50 carregadeiras de rodas e mais 40 caminhões basculantes.

Frode Nilsen representa a terceira geração da família

Nilsen que conduz a transportadora, em atividade desde 1961. A empresa começou atuando como empreiteira de máquinas, mas logo expandiu suas atividades. Hoje, o grupo LNS reúne onze empresas com operações em toda a Noruega e também na Islândia e Antártica.

“Nos especializamos em transportes difíceis sob condições extremas”, afirma Frode Nilsen.

O faturamento anual da LNS é de mais de um bilhão de coroas norueguesas, o que deixa claro que não falta trabalho.

ATÉ BEM POUCO TEMPO, a estatal Store Norske Spitsbergen Kulkompani era a única operadora em Esvalbarda. Além de administrar a operação da mina, a empresa oferecia também transporte, habitação, assistência médica e mantinha até mesmo uma igreja para seus funcionários. Recentemente, grande parte da operação foi delegada a empreiteiras. As operações da LNS, por exemplo, concentram-se em tudo que diz respeito ao transporte e à logística.

A maior parte do trabalho consiste no transporte de carvão. Todos os anos, três milhões de metros cúbicos são extraídos da atual pedreira, a Svea Nord. Da mina, o carvão é transportado por uma esteira até



Todos que trabalham em Svea fazem jornadas de uma semana seguida, retornando depois a Longyearbyen, capital administrativa do arquipélago ou ao continente



a superfície, e de lá para o depósito onde as carregadeiras de rodas trabalham dia e noite para encher os caminhões.

Trine Fiskum dirige um Volvo de seis eixos até a rampa de carga e, ao chegar, abaixa o eixo dianteiro do reboque. Todas as rodas devem ficar firmes no chão quando o carvão é carregado. A carregadeira de rodas esvazia sua primeira caçamba. O caminhão balança e dá um solavanco toda vez que 15 metros cúbicos de carvão são despejados no reboque. Bastam três caçambas da carregadeira de rodas para encher o reboque.

Trine Fiskum pode retornar mais uma vez para Kapp Amsterdam. Em condições ideais, em um único dia são 40 viagens de ida e volta.

“A viagem é em vários aspectos extremamente monótona, mas eu gosto disso”, afirma ela.

Trabalhar num lugar para o qual outras pessoas viajam metade do globo para conhecer não é algo em que ela pensa com frequência.

“Às vezes percebo que a luz tem um brilho especial em determinados dias, mas em geral não paro para observar. Enquanto dirijo de um lado para outro, converso comigo mesma e tento encontrar uma solução para todos os problemas do mundo, sem sair da cabine”, brinca, sorrindo.

Além dos outros caminhões que vão e voltam, não há muita vida ou

movimento naquela estrada de cinco quilômetros. A exceção são os ursos polares que aparecem de vez em quando.

“A última vez em que vi um urso foi no verão passado. Sempre procuro levar minha câmera fotográfica na cabine, para o caso de cruzar com um deles. O problema é que quando o urso aparece, a carga da bateria geralmente está no fim!”

NÃO HÁ NENHUMA LIGAÇÃO POR TERRA entre a mineradora em Svea e o resto do mundo. Quando a água de Mijen Fjord, que abastece Svea, congela no final do outono, todas as operações de transporte têm de ser feitas por um trator de esteiras, ou então pelo ar, caso em que só é possível transportar 300 kg por unidade de carga. Assim, o planejamento de longo prazo é uma condição fundamental para os caminhões poderem continuar operando durante os meses escuros do inverno.

A LNS possui uma oficina totalmente equipada em Svea, com uma equipe de 13 mecânicos. Há também um almox- ➤

➤ arifado de peças bem completo, o que significa que praticamente qualquer serviço pode ser realizado. O almoxarifado estoca mais de 4,5 mil itens diferentes – desde pequenos componentes a caixas de câmbio e motores completos.

Todos que trabalham em Svea trocam turnos a cada semana, retornando a Longyearbyen, capital administrativa do arquipélago, ou ao continente semanalmente. Ou “à Noruega”, como costumam dizer em Esvalbarda – um sinal claro de que as pessoas ali sentem que vivem em um mundo totalmente diferente.

Trine Fiskum cresceu em Lierne, Nord-Trøndelag, mas há três anos Longyearbyen é seu endereço fixo. Para ela e outros funcionários da LNS, trabalhar ali significa trabalhar uma semana sim e outra não.

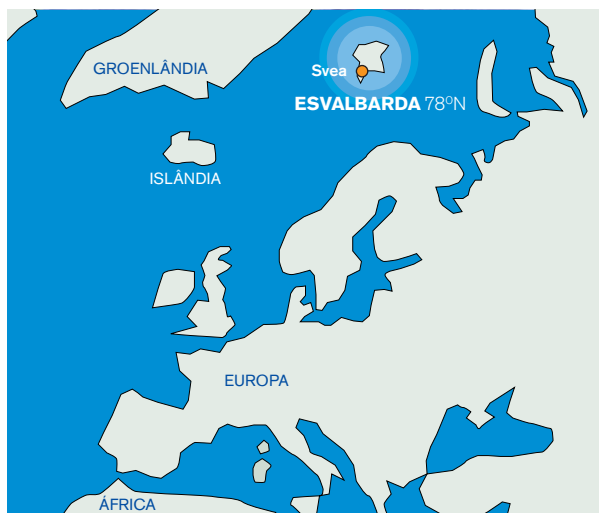
“Trabalhamos em turnos de dez horas e sete dias seguidos. Quando o turno acaba, tudo o que nos resta é dormir e relaxar. Perco muita coisa nas semanas em que estou trabalhando, mas isso não me incomoda muito. Simplesmente é assim que deve ser.”

Os motoristas de caminhão parecem não se incomodar com a escuridão total, dia e noite, durante longos períodos do ano.

“Eu realmente gosto do período de escuridão. Talvez meu destino seja mesmo Esvalbarda, talvez não. Sou jovem, livre e solteira; vamos ver o que acontece”, afirma Trine Fiskum ao chegar ao fim da estrada, pilotando seu Volvo na perigosa área que atravessa toda a extensão de gelo em Kapp Amsterdam.

Mais 45 toneladas de carvão já estão em seu destino. E tão logo a poeira escura assenta em torno do caminhão, como uma densa camada de fumaça, Trine Fiskum dá meia-volta e retorna à mina novamente. ■

Em um único dia, são 40 viagens de ida e volta a Kapp Amsterdam, onde Trine Fiskum descarrega o carvão



SVEA, ESVALBARDA

■ Localizada a 78 graus de latitude, ao norte é a mina de carvão ativa mais longinqua do mundo, no círculo polar Ártico.

■ Produção anual: Aproximadamente três milhões de toneladas de carvão. O carvão é transportado da mina por uma esteira, em um túnel de seis quilômetros de extensão. De lá, segue por caminhão até o

porto em Kapp Amsterdam.

■ A Store Norske Kulkompani é responsável pelo andamento da mina e a LNS é encarregada do transporte.

■ Não há nenhum acesso por terra para chegar a Svea. Não há população permanente, exceto os ursos polares que aparecem de vez em quando. permanente, exceto os ursos polares que aparecem de vez





Conforto e produtividade



Kerber & Cia. eleva produtividade com o caminhão Volvo FM 8x4, que, além de maior capacidade e agilidade, proporciona ao motorista um conforto incomparável

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Em dezembro de 2008, a pedreira da Kerber & Cia., em Porto União (SC), passou a empregar um caminhão Volvo FM 8x4 no transporte de pedra entre a jazida, onde é feita a extração de pedra, e a unidade de beneficiamento, onde a pedra é britada e selecionada. O trajeto é curto, de aproximadamente 600 metros, mas o regime de trabalho é ex-

tremamente severo, com o sobe-e-desce de rampas íngremes em pelo menos 10 horas diárias, transportando mais de 22 metros cúbicos de pedra bruta.

Na verdade, praticamente todo o trabalho mais pesado, nessa pedreira, é feito por uma dupla da marca Volvo. A cada vez que retorna, o Volvo FM encontra na



pedreira sua parceira igualmente robusta, uma escavadeira Volvo EC 240, que carrega a caçamba de pedra no menor prazo de tempo possível. Essa “dobradinha” da marca tem proporcionado excelentes resultados em termos de produtividade, segundo Luiz Antonio Hobi, ou “Tito Hobi”, como é conhecido, um dos proprietários das Pedreiras Kerber, além de ser um dos diretores do Grupo Hobi.

Enquanto o Grupo Hobi dedica-se principalmente à produção de areia, cerâmica, concreto e argamassa, a Kerber & Cia. tem como atividades principais a extração e produção de pedras e a produção de asfalto e pré-moldados, com pedreiras localizadas em São Mateus do Sul (PR) e Porto União (SC). Com frota de 70 caminhões, o Grupo Hobi conta atualmente com 26 veículos da marca, dos modelos N, FH, VM e FM. Seus veículos operam em diversas etapas da cadeia produtiva, como as áreas de produção, transferência entre as diversas unidades do grupo, distribuição, nas entregas para depósitos de materiais de construção e também diretamente para os canteiros de obras.

O FM 480 8x4 é um caminhão especialmente concebido para operar em áreas de mineração e canteiros de obras. Tem como características principais robustez, elevada capacidade de carga e alto nível de conforto para o motorista. “É um caminhão feito para suportar trabalho severo contínuo em condições de tráfego precárias”, segundo Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil.

E trabalho pesado é o que não falta no Grupo Hobi, que chega a produzir mais de 35 mil metros cúbicos mensais de areia e 55 mil metros cúbicos de pedra. Só a pedreira da Kerber em Porto União produz 20 mil metros cúbicos mensais. Em todas as unidades, o grupo emprega cerca de 240 funcionários, sendo 75 motoristas. Além dos 26 caminhões, as empresas do grupo contam com três carregadeiras Volvo, sendo duas L70 e uma L90, e a escavadeira hidráulica EC 240.

Tito Hobi é um parceiro antigo da Volvo, adquirindo um dos primeiros caminhões VM 260, antes mesmo de ser lançado. Isso porque foi em uma de suas empresas que um dos protótipos foi testado antes do início da produção. Também foi o primeiro do Paraná a adquirir o caminhão FM 8x4, comprovando seus atributos especiais para o tipo de operação em que está sendo usado. “Antes, o trabalho na pedreira de Porto União era feito por dois caminhões. Ou seja, era tudo em dobro: IPVA, seguro, motorista, consumo, manutenção, etc.”, conta.

Na pedreira, onde o veículo trabalha entre 9 e 10 horas diárias, “o motorista do Volvo FM está no paraíso”, afirma o empresário, mencionando a cabine confortável do veículo, que proporciona um ambiente de trabalho mais apropriado em termos de produtividade.

“Na verdade, o resultado é melhor do que o esperado”, revela Luiz Antonio Hobi, “pois além de proporcionar redução de custos, esse novo caminhão aumentou bastante a produtividade naquela pedreira”. O bom desempenho já motiva o empresário a incluir esse modelo de caminhão nas próximas aquisições para renovar a frota. “É um caminhão econômico, forte e rápido, além de muito confortável”, resume. ■



Integrados, caminhões e máquinas Volvo trabalham na extração de pedras e areia em Porto União (SC)

Ainda melhores

Nova geração dos caminhões Volvo FH e FM traz dispositivos de segurança ainda mais revolucionários que seus antecessores. Sistema de controle de saída de pista, radar que previne colisões e controle eletrônico de estabilidade estão entre as novidades. Mudanças no visual e na cabine também são destaque.

TEXTO MARCO GREIFFO

FOTOS ITO CORNELSEN

Segurança é um dos fundamentos da marca Volvo. Desde sua fundação, há mais de 80 anos, a companhia investe maciçamente em pesquisas e tecnologias para evitar acidentes ou diminuir sua gravidade. Ao longo desse período, foram muitas as inovações que salvam vidas e trazem economia para os transportadores, evitando prejuízos com acidentes. O cinto de segurança de três pontos, a introdução de air-bags em caminhões e, mais recentemente, do sistema de estabilidade eletrônica em ônibus, são alguns dos exemplos.

Num processo de desenvolvimento dessa história de tecnologia em segurança, a Volvo está trazendo ao mercado brasileiro as mais novas inovações da marca, na nova geração dos caminhões FH e FM. “A segurança está presente em todos os aspectos envolvidos no processo, desde o planejamento e o desenvolvimento dos produtos até a utilização dos veículos”, diz Bernardo Fedalto, gerente de caminhões da linha F.

Há muito tempo os caminhões Volvo têm a reputação de ser os mais seguros do mundo, justamente por trazerem sempre as mais modernas tecnologias para evitar acidentes. Nos novos modelos, essa preocupação ficou ainda mais evidente com a introdução de alguns dispositivos que a marca já havia apresentado em veículos-conceito, indicando tendências futuras que agora se tornam presentes. Os principais destaques são o ESP (programa eletrônico de estabilidade); o detector de atenção e cansaço (DAS); o piloto automático inteligente (ACC), que diminui o risco de acidentes causados muitas vezes por desatenção do motorista; o sensor de ponto cego e o LKS (monitoramento de faixa de rodagem). “A Volvo melhora e inova mais uma vez para oferecer a melhor solução para o transportador brasileiro”, declara Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil.

INOVAÇÕES EM DESIGN. Além dos itens de segurança, a nova geração Volvo traz mudanças externas e internas na cabine. No FH, as alterações em diferentes pontos da parte frontal deram ao veículo um aspecto mais robusto e imponente. A nova cabine Globetrotter XL é a mais alta do mercado brasileiro, com







➤ 14 centímetros a mais que a anterior, e garante muito mais conforto ao motorista. “O FH é o caminhão mais confortável do Brasil e o que proporciona o melhor ambiente de trabalho para o motorista”, destaca Sérgio Gomes, gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil. No interior da cabine, tudo é novo. Os bancos têm novos acabamentos e tecidos, a iluminação interna ficou ainda melhor com novas posições e novas luzes de leitura. Os engenheiros da Volvo também projetaram um funcional kit de preparação para instalação de TV, novas camas, porta-objetos e prateleiras. O painel também foi remodelado. “Tudo para garantir maior funcionalidade, mais conforto durante a condução do caminhão e mais conforto para o horário de repouso”, observa Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil. O motor é o mesmo propulsor Volvo de 13 litros da atual linha, reconhecido pelos transportadores como o mais econômico em sua categoria.

NO VOLVO FM a principal novidade é uma nova cabine alta, 39 centímetros maior que a anterior, com mudanças internas que melhoraram ainda mais o conforto do motorista e a produtividade do caminhão. Os FM receberam um novo painel de instrumentos e a seção central foi redesenhada, ganhando novo porta-objetos, tomadas elétricas de 12 V e uma rede de objetos do lado do passageiro.

Para o FM com motor 13 litros, a Volvo está oferecendo também uma nova suspensão pneumática para aplicações rodoviárias. “Essa opção é destinada a uma série de diferentes aplicações, desde o transporte de produtos perigosos até operações que precisam de mais produtividade, maior volume e mais agilidade”, explica Roberto Gribosi, engenheiro de vendas da Volvo do Brasil. No FM, a solução desenvolvida pela Engenharia da Volvo chega com a possibilidade de entreeixos de 3.000 mm, 3.200 mm, 3.400 mm e 3.700 mm. Pode ser usada em implementos de 15,5 metros e que carregam até 30 pallets, de 2 a 4 pallets a mais que as composições convencionais. ■

Nova cabine Globetrotter XL do Volvo FH é a mais alta e espaçosa do Brasil. O FM também ganhou a opção de cabine alta



Segurança total

Nova geração do Volvo FH traz os mais avançados atributos de segurança incorporados em um caminhão. Os equipamentos contribuem decisivamente para aumentar a segurança, evitando acidentes. Confira os principais itens

TEXTO MARCO GREIFFO

FOTOS ITO CORNELSEN

■ MONITORAMENTO DE FAIXA DE RODAGEM – LKS

O LKS (Lane Keeping System) é um equipamento que alerta o motorista caso o veículo saia da faixa de rodagem por descuido ou desatenção, reduzindo o risco do veículo avançar sobre a pista contrária e provocar um acidente grave. Esse mecanismo integra também o dispositivo DAS (Detector de Nível de Atenção). O sistema é acionado automaticamente quando o motorista apresenta um estilo de condução irregular, ziguezagueando o veículo na pista, um comportamento característico de fadiga e sonolência ao dirigir.

■ PILOTO AUTOMÁTICO INTELIGENTE – ACC

É um mecanismo que auxilia o motorista a manter o caminhão a uma distância constante e se-

gura do veículo que se encontra à frente. Utilizando um radar Doppler, o ACC (Active Cruise Control) é um equipamento de segurança de última geração que funciona tanto na frenagem quanto na aceleração. Toda vez que o caminhão se aproximar demais do veículo que está à frente, o equipamento emite sinais sonoros para alertar o motorista dos riscos e, quando houver necessidade, o freio motor e os freios de serviço são acionados, diminuindo a velocidade automaticamente. Esse sistema atua em conjunto com a caixa de câmbio eletrônica I-Shift.

■ SENSOR DE PONTO CEGO – LCS

O LCS (na sigla em inglês Lane Change Support) é um dispositivo que utiliza um radar que informa se há um objeto na lateral direita do caminhão quando o

veículo está trocando de faixa de rodagem. Esse equipamento acende uma luz num display instalado na coluna interna direita do caminhão caso um veículo ou outros objetos entrem na área de ponto cego localizada à direita. O sistema funciona quando o caminhão está numa velocidade superior a 35 quilômetros por hora e com o indicador de direção (seta) ligado.

■ CONTROLE ELETRÔNICO DE ESTABILIDADE – ESP

O ESP (Electronic Stability Program) reduz a possibilidade de derrapagem e de capotagem em curvas fechadas e onde a velocidade do veículo é incompatível com o traçado. Quando o caminhão entra numa curva com uma velocidade maior que a necessária, por exemplo, o sistema automaticamente reduz o torque do motor e faz uma aplicação individual dos freios nas

rodas. Tudo é feito a partir de informações obtidas por meio de sensores de direção no volante, de aceleração lateral do veículo e da velocidade nas rodas. A correção do torque é promovida por um sistema inteligente que "lê" as informações das rotações do motor, do sinal do pedal do acelerador e da força que o motorista imprimiu na frenagem do caminhão.

■ FAROL AUXILIAR DE CONVERSÃO

O Farol Auxiliar de Conversão é um mecanismo de segurança ativa que ilumina o lado para o qual o veículo fará a conversão. É ativado quando o farol está ligado e o caminhão está a uma velocidade de até 40 quilômetros por hora. Traz mais segurança quando o veículo está fazendo curvas lentas ou manobras em pontos de carga e descarga.



■ FARÓIS DE XENON

O novo FH tem a opção de faróis de xenon. O conjunto principal tem lente de policarbonato e o auxiliar tem lente de vidro. Essas duas unidades proporcionam mais conforto e segurança para o motorista, possibilitando uma variedade de situações: luz de mudança de direção, luz alta com opção de xenon, farol com opção de xenon, luz de posição (Leds), farol de neblina e farol de milha ou auxiliar de conversão.

■ SENSOR DE CHUVA

Em caso de chuva, um sensor aciona os limpadores de pára-brisa automaticamente. O sistema tem quatro regulagens para intensidade de chuva na alavanca de comando. A velocidade do limpador é estabelecida de acordo com a velocidade do caminhão e a intensidade da chuva.

■ AIR-BAG E CINTOS COM PRÉ-TENSIONADOR

A Volvo foi a primeira montadora de caminhões a oferecer air-bag no Brasil, ainda nos anos 90. Instalado dentro do volante do veículo, o air-bag é uma bolsa de gás que se infla automaticamente em fração de segundos após uma colisão, diminuindo o impacto para o motorista. No novo FH, o air-bag trabalha em conjunto com um pré-tensionador do cinto de segurança. Em caso de acidente, o cinto tensiona e, posteriormente, solta até 15 centímetros, suavizando o impacto da cabeça contra a bolsa.

■ ADR

O ADR é um conjunto de dispositivos que proporciona mais segurança para os transportadores que operam com produtos perigosos. O sistema é uma

pré-preparação para adequar o veículo para operações de transporte de combustíveis, gases e outros produtos inflamáveis. O equipamento é formado por chaves gerais extras, chicotes protegidos por mangueiras de plástico corrugado, conexões elétricas seladas, um painel frontal preparado para placa de sinalização e uma conexão com o reboque com 15 posições. O ADR evita, por exemplo, que eventuais faíscas provoquem incêndios e outros acidentes graves.

■ FREIO ELETRÔNICO – EBS

O sistema de freios eletrônicos EBS (Electronic Brake System) permite o controle equilibrado do caminhão durante a frenagem. Quando o pedal de freio é acionado, o sistema envia sinais para um módulo de comando, que determina como os

moduladores vão regular a pressão de frenagem nos diferentes eixos e rodas.

■ FREIOS ANTI-TRAVAMENTO – ABS

Tradicional sistema de segurança, foi introduzido pioneiramente pela Volvo no mercado brasileiro de caminhões em 1994, com o lançamento do primeiro modelo FH. É um mecanismo que impede o travamento das rodas, aumentando a eficiência da frenagem, especialmente em pisos lisos e escorregadios. O ABS diminui sensivelmente a distância percorrida pelo veículo até sua parada, permitindo ainda manter o controle total da direção enquanto se aplicam os freios.

• Alguns dos itens são opcionais ou estão disponíveis apenas em conjunto.

Compromisso com a segurança

Diversos recursos de última geração foram introduzidos nos novos caminhões Volvo. Nesta entrevista, o diretor de segurança da Volvo Trucks, Carl Johan Almqvist, fala sobre esses recursos, as tendências futuras e o compromisso contínuo da marca com a segurança

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTOGRAFIA CHRISTER EHRLING

Qual é o princípio da estratégia de segurança da Volvo?

Nossa estratégia de segurança sempre teve como base a proteção do motorista. Isso quer dizer que nossos produtos são projetados para proteger os motoristas e minimizar ferimentos em caso de acidente. No entanto, nos últimos anos, o foco das pesquisas se voltou para recursos de segurança 'ativa' – com o objetivo de evitar os acidentes antes que eles ocorram.

O que significa segurança 'ativa'?

Ao criar um ambiente no qual o motorista possa dirigir de forma eficiente, com menos interferências, ajudamos a evitar que os acidentes aconteçam. Os recursos de segurança ativa alertam o motorista para uma situação de perigo e podem até atuar em caso de emergência. Os novos sistemas de segurança ativa, também conhecida como preventiva, são: Controle de Saída da Pista, Controle Ativo de Proximidade e Programa Eletrônico de Estabilidade.

Por que os frotistas devem investir em segurança?

Em um ambiente de tráfego cada vez mais complexo, os motoristas devem lidar com um número crescente de imprevistos ao dirigir. Acreditamos que o principal objetivo dos transportadores é otimizar a eficiência, evitando, ao mesmo tempo, quebras e reparos. Um caminhão mais seguro tem menos chances de ser danificado e também reduz a possibilidade de o motorista se ferir, aumentando, assim, a disponibilidade e a lucratividade.

Quais foram os principais desafios no desenvolvimento desses novos recursos de segurança?

É importante lembrar que esses sistemas existem para auxiliar o motorista, e não para deixá-lo irritado com excesso de alertas ou informações desnecessárias. Assim, o principal desafio foi fornecer as informações certas, na hora certa, da melhor forma possível. Os pesquisadores da Volvo Technology trabalharam junto à área de desenvolvimento para produzir tecnologias HMI (interação homem-

máquina), que priorizam as informações e asseguram que os diversos sistemas interajam efetivamente uns com os outros, e também com o motorista.

Qual é a base da pesquisa desses novos recursos?

Combinamos a pesquisa da Volvo Technology com as descobertas do Grupo de Investigações de Acidentes da Volvo Trucks. Analisamos os acidentes reais e desenvolvemos o *know-how* sobre como e quando eles acontecem e seu impacto para o motorista e o caminhão. Também levamos em conta as sugestões dos clientes para desenvolver produtos que atendam às exigências do mercado quanto a segurança aprimorada.

O que podemos esperar no futuro?

No futuro trataremos do desenvolvimento contínuo da prevenção contra acidentes, com mais recursos que possam atuar automaticamente em caso de emergência. Além disso, criaremos mais sistemas baseados em comunicações entre o veículo e a infra-estrutura rodoviária, como mapas em tempo real, que permitam aos motoristas planejar e navegar tranquilamente em ambientes de tráfego cada vez mais complexos.

Por que a segurança é tão importante para a Volvo Trucks?

Colocar a segurança em primeiro lugar sempre foi a filosofia da Volvo. Embora seja impossível para qualquer pessoa prever todas as situações, cada profissional da Volvo tem a responsabilidade de aumentar a segurança em sua respectiva área. O produto final é o resultado da combinação dos esforços de todos, por isso estamos convictos que esse é o caminhão mais seguro do mercado, atualmente. ■





"Praticamente todas as mudanças foram feitas a partir de necessidades apontadas pelo mercado", afirma Joakim Nilsson, gerente de produtos da Volvo Trucks. Christer Pehrsson (ao fundo) é gerente da área comercial para transportes de longa distância da Volvo Trucks

NOVIDADES NA CABINE

1 Para aumentar a liberdade de movimento e a sensação de espaço, a prateleira superior ficou mais compacta.

2 A nova iluminação, com mais lâmpadas e controle de intensidade, proporciona mais qualidade de luz e controle total da iluminação interna.

3 Poderoso sistema de áudio com MP3, Bluetooth e para TV.

4 Soquetes de 12 V e 24 V, para maior flexibilidade.

5 Novo console central com dois porta-copos e um cinzeiro removível, fácil de lavar.

6 Pannel de instrumentos com design totalmente novo e de fácil leitura. Displays em preto e branco com maior resolução e contraste mais nítido.

7 Novo porta-objetos e um porta-garrafa de 1,5 litro embaixo da cama.

8 Abaixo do painel de instrumentos, uma gaveta com espaço para mapas e documentos.

9 A cama ficou mais larga na parte central, aumentando de 70 para 76 centímetros. Além disso, pode ser totalmente basculada para facilitar o acesso aos diversos compartimentos de armazenamento localizados na parte inferior. O encosto ajustável oferece mais conforto para leitura.

10 Novas gavetas duplas sob o beliche. O design em compartimentos duplos proporciona flexibilidade de armazenamento. Opcionalmente, um refrigerador pode ser instalado no compartimento maior, sob a cama.

11 O assento do passageiro reclinável e giratório é um item opcional para proporcionar ainda mais conforto nos momentos de descanso.

12 Nova escada de alumínio facilita o acesso à cama superior.





Tudo novo dentro da cabine

Maior e mais confortável – o novo interior da cabine do Volvo FH proporciona ao motorista o melhor ambiente para trabalhar e descansar

TEXTO TOBIAS HAMMAR

FOTO VOLVO TRUCKS

Como combinar mais espaço para o motorista com compartimentos melhores e mais amplos em uma área limitada como a cabine de um caminhão? Essa difícil equação foi solucionada após um estudo cuidadoso de cada milímetro, que colocou à prova a criatividade dos engenheiros da Volvo. “Observando o resultado final, vemos que conseguimos atingir nossa meta. O motorista agora tem mais liberdade de movimento. Além disso, todo o interior da cabine está mais moderno e prático. Estamos orgulhosos do resultado”, diz Joakim Nilsson, gerente de produtos da Volvo Trucks.

Na verdade, o desenvolvimento das novas cabines começou há seis anos, logo após o lançamento da geração anterior. Em clínicas realizadas com clientes e motoristas, a Volvo reuniu, nos últimos anos, diversas sugestões para melhorias, todas com o objetivo de criar o melhor interior de cabine do mercado, de acordo com as exigências de conforto, funcionalidade e segurança manifestadas pelos transportadores. “Praticamente todas as mudanças foram feitas a partir de necessidades apontadas pelo mercado”, afirma Joakim Nilsson.

A NOVA CABINE possui várias soluções inovadoras. A prateleira superior, na frente do motorista, foi totalmente reprojetado, liberando mais espaço para que ele possa movimentar os ombros e os braços ao se levantar. Ao mesmo tempo, o espaço de armazenamento embaixo da cama foi remodelado

e ampliado, para que a cama, com uma estrutura totalmente nova, ocupasse pouco espaço. “Além disso, agora a cama pode ser basculada. Isso significa ter acesso aos compartimentos de armazenamento sem precisar sair da cabine. Em suma, nos concentramos em tornar todos os compartimentos de armazenamento mais acessíveis e flexíveis”, explica Joakim Nilsson.

Outra característica nova é o aumento significativo do nível de conforto, principalmente quanto à necessidade do motorista descansar quando o caminhão está parado. A cama ficou mais larga entre os assentos e pode ser equipada com um encosto ajustável.

HÁ AINDA A OPÇÃO de um assento do passageiro reclinável e que pode girar 90 graus. Um sistema de iluminação totalmente novo e exclusivo, com 17 fontes de luz, além de um controle avançado de intensidade luminosa, oferece ao motorista uma vasta gama de opções de distribuição e controle de luz para atender às suas necessidades à noite ou durante o dia.

Além disso, há novos revestimentos e padrões de cores, projetados para aumentar a durabilidade e a resistência à sujeira e, ao mesmo tempo, criar a melhor atmosfera possível de luz, espaço e privacidade na cabine. “O principal desafio sempre foi o de tornar a vida mais fácil e agradável a bordo do caminhão”, conclui Joakim Nilsson. ■



Um pós-venda à altura das inovações tecnológicas

A rede Volvo está pronta para oferecer o melhor suporte em tudo o que diz respeito à nova linha de caminhões FH/FM. Junto com a melhor tecnologia em segurança, o transportador passa a dispor de um amplo leque de serviços com a marca Volvo para todas as etapas de seu negócio

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTO VOLVO TRUCKS



A mais avançada tecnologia em segurança do mercado de caminhões requer serviços igualmente superiores. Para proporcionar um desempenho cada vez melhor durante todo o ciclo de vida dos veículos, a Rede Volvo oferece um amplo leque de opções que vão da pré-venda aos serviços de manutenção e assistência técnica.

As oficinas da Rede Volvo são especializadas na manutenção nos caminhões da marca. Ninguém pode oferecer a mesma combinação de profissionais especializados, equipamentos e peças. A Volvo não quer apenas vender caminhões, mas ser efetivamente a melhor parceira de negócios de quem transporta. Esse objetivo só será alcançado se os transportadores estiverem plenamente satisfeitos com o atendimento da marca em todos os níveis. Ao optar por Peças e Serviço Genuínos Volvo o frotista garante a manutenção da frota em perfeito funcionamento, todos os dias, sem aborrecimentos.

Os Programas de Manutenção Volvo podem assegurar que o caminhão receba a manutenção preventiva necessária da forma mais segura e cômoda, com base em planos de manutenção ajustados individualmente para cada veículo, com suas condições específicas de operação. Com isso

é possível diminuir o tempo gasto na oficina e controlar melhor os custos, reduzindo também o risco de paradas não programadas.

Usando apenas Peças Genuínas Volvo os caminhões terão sempre componentes com especificações corretas, feitas com materiais mais resistentes e com encaixes perfeitos, resultando em maior vida útil e melhor desempenho.

As oficinas da Rede Volvo em todo o país também oferecem diversos serviços adicionais, como treinamento e desenvolvimento de motoristas, para que dirijam de forma mais segura e econômica. Além das melhores soluções de financiamento e de seguro, há também acessórios desenvolvidos para otimizar o caminhão e torná-lo mais adequado às tarefas específicas de cada tipo de transporte. Procure sempre a concessionária Volvo mais próxima para obter mais informações sobre os produtos e serviços exclusivos da marca. ■



O frotista Volvo nunca está sozinho. Ao optar por uma concessionária Volvo, o transportador passa a contar com a experiência e conhecimento de toda a organização Volvo, em qualquer lugar, a qualquer hora

✓ PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO VOLVO

Os Programas de Manutenção Volvo foram criados para assegurar que o caminhão seja sempre mantido nas melhores condições possíveis – a um custo fixo. Há três diferentes Programas de Manutenção: Azul, Prata e Ouro, dependendo do nível de manutenção necessário de cada transportador.

✓ VOLVO FINANCIAL SERVICES

Opções de financiamento, consórcio, seguro e leasing especialmente criadas para atender às necessidades dos frotistas da marca Volvo.

✓ SERVIÇO GENUÍNO VOLVO

Assistência técnica e manutenção com garantia, sempre executadas pelos mecânicos mais capacitados do mercado, treinados pela fábrica da Volvo do Brasil.

✓ SEMINOVOS VIKING

Caminhões seminovos com garantia de procedência, revisados e com garantia Volvo de seis meses, pneus novos e direito a duas trocas gratuitas de óleo e filtro do motor.

✓ PEÇAS GENUÍNAS VOLVO

Peças Genuínas Volvo garantem as melhores condições de operação do caminhão por um longo período; são peças com as especificações corretas, encaixes perfeitos e desempenho ideal. Tudo isso com garantia de 12 meses.

✓ SOLUÇÕES FLEXÍVEIS DE SEGURO

Com a melhor experiência em transporte, a Volvo Financial Services tem os melhores planos de seguros para a vida e o patrimônio do frotista, de acordo com o porte da empresa ou o tipo de aplicação.

✓ ACESSÓRIOS VOLVO

A Rede Volvo é o melhor lugar para escolher os acessórios mais apropriados para o interior e o exterior do caminhão. São especialmente projetados para atender às necessidades dos frotistas Volvo.

✓ TREINAMENTO DE MOTORISTAS

A Volvo acredita que o motorista é o recurso mais importante para o transportador. Por isso, oferece diversos cursos de treinamento especialmente desenvolvidos para que esse profissional possa aprimorar seu estilo de direção de modo a garantir uma operação com mais segurança e economia.

A arte de aproximar pessoas

A Viação Garcia completa 75 anos e tem muito o que comemorar; hoje com 2.500 funcionários e uma frota com mais de 500 ônibus, a transportadora paranaense construiu sua história juntamente com a cidade de Londrina

TEXTO KÁTIA KERTZMAN

FOTOS ITO CORNELSEN

A Viação Garcia, com sede em Londrina, completa em dezembro 75 anos de atividades no transporte de passageiros. E são muitos os motivos de orgulho. Foi criada no mesmo ano em que nascia Londrina, no norte do Paraná, a terceira cidade do Sul do Brasil, e onde até hoje está a sede da empresa. Mas a ligação da empresa com a cidade vai além da coincidência de datas. A história delas é intimamente conectada: as duas cresceram juntas, a Viação Garcia modernizando suas atividades para acompanhar o desenvolvimento do município e as necessidades de seus moradores.

Tudo começou nos idos de 1934, quando as cidades do norte paranaense eram praticamente clareiras à beira de picadas estreitas. Os pioneiros usavam o cavalo para ir de um local a outro. Cruzavam rios e serras no lombo do animal, o que dificultava e limitava os deslocamentos. O progresso de verdade chegou quando a Garcia começou a abrir estradas no meio da mata para transportar os imigrantes e brasileiros de uma localidade a outra.

E assim, o serviço de transporte de passageiros da Viação Garcia, que começou com um caminhão adaptado como jardineira, hoje é um negócio bem-sucedido.

Atualmente, a empresa tem 2.500 funcionários, uma frota de mais de 500 ônibus, que mensalmente rodam quase 5 milhões de quilômetros e atendem 1,1 milhão de passageiros. Nos meses de férias e de festas de fim de ano, os números impressionam ainda mais: 6 milhões de quilômetros percorridos e 1,5 milhão de pessoas. Um novo Volvo B9R acaba de entrar em operação na empresa, entre as cidades de Campinas (SP) e Foz do Iguaçu (PR). Além desse veículo, um novo B12R também começará a rodar em breve.

75 ANOS DE ESTRADA. Da “Catita” – apelido do primeiro veículo – até os modernos e confortáveis ônibus atuais, a evolução do ônibus no Brasil está contada na frota da Viação Garcia. A história de uma das empresas mais bem-sucedidas no segmento de transporte de passageiros começou na década de 1930.

Nessa época, o mecânico alemão Mathias Heim foi contratado pela Companhia de Terras Norte do Paraná para gerenciar o serviço de transporte de passageiros entre as cidades da região. Em 1932, a Companhia decidiu entregar



Além do Paraná, os ônibus da Viação Garcia atendem dezenas de municípios do Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais

a concessão do serviço e Heim, que não tinha capital necessário e não sabia dirigir, teve que procurar um sócio.

Entre as poucas pessoas que sabiam dirigir, encontrou o mecânico espanhol Celso Garcia Cid. Juntos, em 1934, com um capital de 100 contos de réis, fundaram a Companhia Rodoviária Heim & Garcia – precursora da Viação Garcia.

Quando Heim quis deixar a empresa, em 1937, Celso Garcia Cid publicou um anúncio no jornal O Estado de São Paulo procurando um sócio para comprar a parte do mecânico alemão. Foi quando José Garcia Villar, também espanhol, comprou a participação de Mathias Heim. Nascia assim a Empresa Rodoviária Garcia & Garcia.

Hoje, a Viação Garcia mantém participação acionária em outras duas empresas de transporte de passageiros – a Viação Ouro Branco (60 ônibus) e a Empresa Princesa do Ivaí (40), com sedes em Londrina e Jandaia do Sul, respectivamente – e em uma de turismo, Garcia Tur.

Também há uma subsidiária de transporte de cargas, a H24. Cem caminhões compõem a frota da H24, prestando serviços nos estados do Paraná, São Paulo, Santa Catarina e Rio de Janeiro. ■



Com uma frota de 500 ônibus, mensalmente os veículos da Viação Garcia chegam a percorrer 5 milhões de quilômetros



Os ônibus da Turis Silva cortam a capital gaúcha e contribuem para o transporte de 240 mil trabalhadores/mês

Todos os dias

Com pontualidade, conforto e segurança, Turis Silva conquista o mercado de transporte de funcionários das empresas da Grande Porto Alegre

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

N o próximo dia 29 de agosto, a Turis Silva Transportes Ltda., de Porto Alegre (RS), completa 20 anos de atividade. Sua história começou com o esforço do casal Jaime José da Silva e Vilma Porto da Silva que, após atuar no setor de transporte de cargas, decidiu criar sua empresa de ônibus. Os dois começaram com excursões de turismo, mas logo passaram a atuar na área de fretamento contínuo, onde hoje a empresa é líder.

Jaime já conhecia a marca Volvo. Trabalhava com os caminhões N10 XH e N10 “faixa preta” (intercooler), nos anos 80. Assim, logo que pôde, começou a investir também nos ônibus da marca. Hoje conta com 11 ônibus com chassis Volvo B7R na frota de 100 veículos. “Em 2009, acredito que vou conseguir comprar mais ônibus B7R para incorporar à frota. Esses carros são imbatíveis em custos de manutenção e também são excelentes em economia de combustível”, afirma o empresário.

O gerenciamento informatizado da frota garante qualidade e pontualidade da operação, além do controle preciso de quanto cada veículo gasta. “Os primeiros B7R, adquiridos em 2004, geraram até agora despesas de manutenção de apenas R\$ 3.500,00”, conta Jaime, completando: “É um custo muito baixo, comparado a outros carros que chegaram a gastar R\$ 21.000,00 em período semelhante”.

Trabalhando principalmente para empresas do pólo petroquímico de Porto Alegre, a Turis Silva alterna os carros nos diversos horários e turnos de trabalho dos funcionários que transporta, para manter otimizado o uso da frota. Assim, seus veículos rodam cerca de 620 mil quilômetros por mês fazendo quase 8 mil viagens para transportar cerca de 240 mil pessoas.

Apesar de já ter provocado dispensas e redução de turnos e jornadas de trabalho em algumas empresas da Grande Porto Alegre, a crise econômica internacional não chegou a afetar os negócios da Turis Silva. “Algumas empresas tiveram redução de funcionários, o que se refletiu também no transporte de fretamento. Mas, para falar a verdade, estávamos trabalhando no gargalo, ano passado, e essa redução do ritmo para nós ajudou para que pudéssemos tomar fôlego e organizar melhor a gestão da frota, com paradas mais tranqüilas para manutenção, por exemplo.”



Jaime José da Silva

OS ÚLTIMOS B7R, incorporados à frota no final de 2008, equipados com motores eletrônicos, vêm apresentando resultados ainda melhores que os ante-



Com os novos B7R, adquiridos no final de 2008, a média passou de 3,5 km para 4,6 km por litro

riores, segundo Jaime. Na alta temporada do verão, entre dezembro e fevereiro, empresas de transporte regular de passageiros fazem parceria com a Turis Silva para atender ao aumento da demanda nesse período. Assim, nos fins de semana e à noite, seus carros fazem viagens para as praias do litoral do Rio Grande do Sul. Como todos seus veículos têm carroceria Marcopolo Viaggio com ar-condicionado (mais TV e outros itens padrão desse modelo) para 46 lugares, o serviço oferecido é de alto nível, o que garante contratos regulares todos os anos.

“Nessas rotas, eu tenho um comparativo muito interessante: com os B7R mais antigos eu conseguia fazer a média de consumo de 3,4 e 3,5 quilômetros por litro de diesel, o que já é muito bom. Mas com esses novos B7R com motores eletrônicos essa média saltou para 4,6 quilômetros por litro”, relata. “Além de mais potentes (290 cv), eles têm freios a disco nas quatro rodas e freios ABS, que dão mais segurança”, acrescenta. ■



Condução segura

Programa de treinamento para motoristas de ônibus da Volvo abrange aspectos técnicos, econômicos e, principalmente, de segurança

TEXTO **PATRÍCIA BLÜMEL**

FOTOS **ITO CORNELSEN**

Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em levantamento realizado em 2005, o custo anual dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras chega a R\$ 22 bilhões. Somente em 2004 foram 190.731 acidentes nas estradas federais, sendo que 4,2% (8.005) envolveram ônibus. Os números fazem parte do documento “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”. Foi desenvolvido em parceria com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e o Departamento

Nacional de Trânsito (Denatran).

Os dados são, sim, alarmantes. Mas não uma novidade. Há anos, no Brasil, além do prejuízo financeiro, os acidentes provocam perdas de vidas ou deixam sequelas permanentes. O saldo trágico anual é de mais de 30 mil mortos e 370 mil feridos. E o mais impressionante: 90% dos acidentes são provocados por falhas humanas. Foi com foco nesse item que a Volvo do Brasil criou há anos um Programa de Treinamento para Motoristas, inicialmente voltado para motoristas de



Na unidade de Curitiba, motoristas da Viação Itapemirim recebem instrução de técnicos da Volvo para melhor proveito do chassi e dicas de direção segura

“SEGURANÇA PARA A VOLVO É UM PRINCÍPIO E ESTÁ EM TODOS OS PROCESSOS E PRODUTOS DA EMPRESA. POR ISSO, AMPLIAMOS A ABRANGÊNCIA DO TREINAMENTO”

BENTO ALVES ALBUQUERQUE

caminhão. Mas, em 2005, passou a ser oferecido também para motoristas de ônibus. “Segurança para a Volvo é um princípio e está em todos os processos e produtos da empresa. Por isso, ampliamos a abrangência do treinamento”, explica o coordenador de Desenvolvimento de Competências da Volvo, Bento Alves Albuquerque, que atua com treinamento comercial e de motoristas.

São três dias de treinamento para turmas com até 12 motoristas, e a Volvo conta com 32 instrutores treinados e certificados que atuam na fábrica e na rede de concessionárias em todo o país. O treinamento pode ser solicitado por frotistas Volvo, independentemente do número de veículos adquiridos.

Bento explica que a capacitação pode ser feita na concessionária ou diretamente no transportador. “Basta solicitar o treinamento à concessionária e acertar os detalhes”, afirma.

Desde que a Volvo oferece a capacitação, a procura tem aumentado. Em 2007, foram treinados mais de 5 mil motoristas (ônibus e caminhões), de 975 empresas. Já no ano passado, houve crescimento de 26%, com 6,3 mil motoristas de 1,2 mil empresas brasileiras.

E a procura e abrangência devem aumentar ainda mais neste ano, porque o treinamento vai integrar o Transformar, outro programa da Volvo, criado em 2008, também voltado para a capacitação dos profissionais. A diferença é que o Transformar tem foco comportamental. Durante o curso, com duração de cinco dias, os motoristas trocam experiências e idéias. “O treinamento vai ficar ainda mais completo, transcendendo o conceito técnico, econômico e de segurança. Porque o Transformar está mais voltado para a conscientização do motorista”, afirma o coordenador da Volvo.

VANTAGENS. Setenta e seis profissionais da maior empresa de transporte rodoviário do país, Viação Itapemirim, participaram e aprovaram o curso de Treinamento de Motoristas, que aconteceu em outubro do ano passado, na fábrica da Volvo, em Curitiba. A Viação Itapemirim possui uma frota de 1.200 ônibus, que percorrem 70% do território brasileiro, rodando mensalmente o equivalente a 15 milhões de quilômetros e transportando cerca de 4 milhões de passageiros por ano. O treinamento foi oferecido após a compra de 40 ônibus com chassi Volvo B12R (motores de 420 cv), equipados com ESP (Eletronic Stability Program).

Segundo o engenheiro Rogério Pezzin de Moraes, responsável técnico de Manutenção da Viação Itapemirim, o treinamento foi fundamental para que os profissionais adquirissem conhecimentos não só da parte de operação básica, mas da ferramenta que utilizam no seu dia a dia, já que os ônibus possuem alta tecnologia embarcada e elevado grau de segurança ativa.

Para Aeide Endlihs Brasil, gerente nacional de Tráfego Operacional da empresa, o treinamento com dicas para prevenção de acidentes agregou aos motoristas mais conceitos de segurança, além daqueles já repassados pela própria Viação Itapemirim. ■

O PROGRAMA DE TREINAMENTO DE MOTORISTAS É DIVIDIDO EM DUAS PARTES:

- **ENTREGA TÉCNICA** – que inclui os princípios de funcionamento do veículo; entendimento e uso correto dos instrumentos como telas e computador de bordo; uso dos freios auxiliares e do freio motor; inspeções diárias que devem ser realizadas antes de se iniciar qualquer viagem; manutenções básicas para evitar desgastes prematuros dos componentes e paradas não programadas.
- **DIREÇÃO ECONÔMICA E SEGURA** – nesta etapa o motorista aprimora as técnicas de condução, inclusive com avaliação da prática ao volante incluindo rota de 25 a 30 quilômetros.

Volvo Ocean Race

orgulho brasileiro no pódio da maior regata mundial

Depois de cruzar os cinco continentes e os mares do planeta, o brasileiro Torben Grael e sua tripulação a bordo do barco sueco Ericsson 4 sagram-se campeões da maior e mais difícil regata volta ao mundo. Em nove meses de competição eles testaram todos os limites físicos e emocionais numa competição única, em que participa a elite da vela mundial

TEXTO ANGELA WANKE

FOTOS DIVULGAÇÃO VOR

A pátria das chuteiras se curvou à passagem dos capitães do mar. Em abril, a Volvo Ocean Race (VOR) – uma das mais importantes regatas de volta ao mundo da atualidade – fez sua parada no Brasil. E, mais uma vez, os brasileiros tiveram razões de sobra para ficar de olhos bem abertos ao desenvolvimento da prova. O Brasil participou da competição com o campeão olímpico Torben Grael, capitão do barco Ericsson 4, embarcação sueca que liderou a competição, iniciada em 11 de outubro de 2008, na Espanha, e a venceu antecipadamente, diante da excelente pontuação garantida ao longo da prova, ainda em Estocolmo, na Suécia, dois portos antes do final da prova. “Estamos realmente muito felizes com o resultado. Foi um grande projeto e é muito gratificante saber que tudo acabou bem. Isso só reforça a sensação indescritível de que, de fato, valeu a pena!”, afirmou Grael. O vitorioso Ericsson 4, barco de bandeira sueca, ainda traz a bordo outros dois velejadores brasileiros – Joca Signorini e Horácio Carabelli. O Brasil já havia participado da prova, na edição 2005-2006, com o barco Brasil 1, também sob o comando do iatista Torben Grael. Na ocasião, a equipe estreante conquis-

tou um valoroso terceiro lugar no pódio.

A Volvo Ocean Race impressiona pela tecnologia das embarcações e a coragem dos velejadores. A prova é considerada o “Everest dos Mares”, por testar os limites do homem e equipamentos ao extremo. Daí a razão do slogan da regata: Vida ao extremo! Durante os nove meses que dura a competição, os oito barcos percorrem cinco oceanos, em quatro continentes e fazem parada em 11 portos espalhados pelo globo. Os barcos que disputaram a Volvo Ocean Race 2008-2009 são a obra-prima da tecnologia náutica para veleiros. Feitos de fibra carbono, em algumas partes, utilizam em sua concepção a mesma tecnologia empregada na construção de aeronaves, ônibus espaciais e carros de Fórmula 1. Em média os barcos percorrem diariamente 900 km e podem atingir picos de velocidade de 70 km/h. Embora equipados com motores Volvo Penta, apenas em caso de emergência eles podem ser acionados. Caso contrário as equipes estão sujeitas a severas penalizações durante a prova.

PERCURSO DIFÍCIL. Ao longo do percurso os velejadores enfrentam ondas gigantescas, que podem chegar a 8 ou 10 metros de altura, e ventos com força de furacão. Limitações a toda prova a bordo, frio e calor extremos, e o constante bater das ondas significa que qualquer forma de conforto é apenas um sonho dis-



Torben Grael: vitória do maior medalhista olímpico do Brasil na Volvo Ocean Race, a maior regata do mundo. Abaixo o time campeão do barco Ericsson 4

tante. Em cada barco há uma tripulação de 10 homens. Na regata, cada equipe pode inscrever até 24 velejadores. Mesmo com condições tão adversas, a participação na prova é desejada por todos os velejadores da elite da vela náutica mundial. É uma prova de extrema coragem.

Como competição que não confere prêmios em dinheiro, apenas troféus e o próprio prestígio decorrente da envergadura do empreendimento, a Volvo Ocean Race distingue-se de qualquer outra prova do gênero por diversos fatores, entre eles a oportunidade de visibilidade da marca para as empresas patrocinadoras e o impulso econômico e turístico dado aos países e cidades-portos que sediam a competição. O final da prova aconteceu, em São Petersburgo, na Rússia, no final de junho – pouco depois do fechamento desta edição.



vela do planeta. Uma competição repleta de ousadia, coragem, tecnologia e emoção. É o sonho de todo velejador”, destaca o iatista Alan Adler, da Brasil 1 Esportes & Entretenimentos, empresa responsável pelo Rio Stop Over 2009. A regata oceânica Volvo Ocean Race 2008-2009 é também uma das mais importantes e estratégicas oportunidades de exposição de marca para companhias globais. Assim, enquanto os velejadores buscam o desafio dos mares, as empresas que patrocinam os barcos e equipes estão atentas aos bons negócios que podem ser gerados. “A regata mundial Volvo Ocean Race e outros eventos náuticos que patrocinamos no Brasil estão sendo decisivos para o reconhecimento e popularização do iatismo brasileiro”, destaca o presidente da Volvo do Brasil, Tommy Svensson, “estamos muito orgulhosos em ver o Torben e sua equipe no pódio. Uma vitória que deve ser um orgulho para todos os brasileiros”, acrescenta. Tommy ainda lembra que a Volvo patrocina a Volvo Ocean Race por estar alinhada aos valores da marca: qualidade, segurança e, especialmente, o respeito ao meio ambiente.

NA ROTA DO IATISMO MUNDIAL. A passagem da VOR pelo Brasil é uma oportunidade singular para o iatismo nacional. “É o maior desafio de

A regata local “Light In Port Race” foi acompanhada por 18 mil espectadores. O vencedor foi o barco sueco Ericsson 3



O RIO DE JANEIRO COMO CENÁRIO

➤ A chegada das embarcações nos portos de parada é um frenesi e um alívio para as tripulações. E não foi diferente no Brasil. Para chegar aqui, os velejadores percorreram a etapa mais longa da história da Volvo Ocean Race, que ligou Qingdao, na China, ao Rio de Janeiro, com uma extensão de 23 mil quilômetros, permanecendo no mar por cerca de 40 dias.

No Rio de Janeiro, as equipes foram recepcionadas na Marina da Glória, único porto oficial da prova na América do Sul. A parada brasileira atraiu a atenção de mais de 80 mil pessoas, que estiveram no local para ver as embarcações de perto, um dos únicos portos que permite essa interação, e visitaram a “Race Village”, que abriga os patrocinadores do evento. Durante o tempo em que permaneceram atracados, cerca de três semanas, enquanto os velejadores aproveitam para se refazer das difíceis jornadas, as equipes de terra tiveram a chance de preparar os barcos para a próxima etapa da competição, que levou os competidores até Boston, na Costa Leste dos Estados Unidos.

EM TERRA COMO SE FOSSE NO MAR. Dentre as atrações da Race Village, os visitantes puderam conhecer o “Pavilhão Volvo”, que trouxe para

terra firme simulações do que é viver em alto mar. No estande, o visitante pôde experimentar as sensações de comandar um dos barcos nas condições mais adversas de marés, clima e velocidade; conhecer os bastidores de uma tripulação; e até mesmo brincar na “The Pool”, uma piscina para corridas de miniaturas dos barcos VO70 com controle remoto. Outros estandes de patrocinadores também compunham o espaço, fazendo as tardes da Marina da Glória um vai e vem de curiosos, amantes do esporte, para ver de perto os mais gabaritados profissionais do iatismo mundial.

REGATA LOCAL. Outra grande atração foi a “Ligth In Port Race”: a regata local que acontece em cada uma das paradas da VOR e conta pontos para a classificação geral. O evento reuniu, num único dia, mais de 18 mil pessoas na Baía de Guanabara, entre elas a princesa Vitória, da



Estande da Volvo Ocean Race na Marina da Glória, no Rio de Janeiro. Presença dos maiores velejadores mundiais, admiradores dos esportes náuticos, exposição de produtos Volvo e convidados: festa do iatismo brasileiro e mundial



Suécia. O percurso traçado pelos barcos foi entre Rio e Niterói possibilitando assistir a regata mesmo em terra firme.

Durante a parada no Rio de Janeiro, a equipe brasileira do barco Brasil 1, único barco brasileiro a disputar a VOR, em 2005/2006, anunciou oficialmente sua intenção de voltar à próxima edição da Volvo Ocean Race, que acontecerá em 2011-2012. A campanha de arrecadação de patrocínios para viabilizar o projeto já começou. Para participar da VOR, cada equipe investe cerca de US\$ 25 milhões. Que venha logo o próximo espetáculo. ■

Oferta ampliada

Volvo CE Latin America passa a oferecer ao mercado brasileiro novas retroescavadeiras e miniescavadeiras

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS VOLVO CE

As retroescavadeiras BL60 e BL70 e a miniescavadeira EC55B PRO chegam ao Brasil para ampliar a oferta de produtos Volvo e atender mais segmentos do setor de construção. Além de empresas de maior porte, como construtoras e empreiteiras, a linha de equipamentos compactos é ideal para pequenos e médios empresários que atuam como subcontratados.

As novas miniescavadeiras e retroescavadeiras vêm completar a linha de produtos da marca oferecida ao mercado brasileiro. "Nunca tivemos uma oferta de equipamentos tão grande e tão completa no Brasil", declara Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE LA.

E a Volvo se preparou para atender os novos segmentos a que se destinam esses produtos. As equipes de vendas e de mecânicos e mecatrônicos da rede de distribuidores foram treinadas. O estoque de peças de reposição está preparado para atender o mercado com kits de peças de 500 e 1.000 horas, com as peças e filtros necessários para as revisões e com custo reduzido em relação a compra unitária dos itens. Além disso, a Volvo Financial Services – Banco Volvo – disponibiliza linhas de financiamentos simplificadas para esse segmento.



RETROESCAVA- DEIRAS BL60 E BL70

Consideradas avançadas em termos de tecnologia e de grande versatilidade, as BL60 e BL70 são ideais para tarefas de apoio em canteiros de obras, construções de rodovias, trabalhos na área de saneamento urbano e atividade agrícola. Também podem atuar em instalações industriais e de mineração.

VANTAGENS. São vários os destaques. Os pacotes de freio de serviço, por exemplo, são situados nas extremidades dos eixos, facilitando a manutenção. A estrutura do conjunto retro (lança e braço), a mais estreita do mercado, facilita a visibilidade do operador. Outra vantagem é o capô, de uma peça só, que se abre para trás e permite amplo acesso para a manutenção e inspeção diária ao nível do solo. E o piso da cabine é plano e com um desenho que facilita a limpeza.

O sistema hidráulico *flow sharing* permite movimentos independentes, simultâneos e precisos, imprescindíveis para os serviços de saneamento urbano. As BL60 e BL70 possuem bloqueio de 100% do eixo traseiro, o que proporciona melhor deslocamento em terrenos com baixa sustentação.

Os motores Volvo de 4,8 litros de última geração (83 HP e 90 HP) com turboalimentação atendem a legislação de emissões Tier 3.

MINIESCAVADEIRA EC55B PRO

Também disponível na rede de distribuidores Volvo em todo o país, a miniescavadeira EC55B PRO é a melhor opção para trabalhos em canteiros de obras que não dispõem de grandes espaços.

A EC55B PRO tem uma cabine grande e espaçosa e o piso plano e amplo, sem obstáculos, aumenta o espaço para os pés. Os *joysticks* estão situados próximos aos descansos dos braços e são movidos hidráulica-mente para assegurar a suavidade e precisão dos movimentos.

CONFORTO E PRODUTIVIDADE. O operador conta com pedais ergonômicos de deslocamento para frente e para trás, permitindo reposicionar a máquina enquanto a controla com os *joysticks*. O painel de ins-



BL70 é um equipamento robusto, ideal para trabalhos de apoio em vários segmentos

trumentos pode ser inclinado. O sistema hidráulico é dimensionado para aumentar a capacidade de elevação e a produtividade. A maior pressão hidráulica na linha melhora o desempenho dos implementos, com tempos de ciclo mais rápidos e uma operação mais econômica. A movimentação do braço da máquina é rápida, garantindo tempos de ciclo mais produtivos.

O modelo EC55B PRO tem motor Volvo de 16 válvulas e 50 cv HP, que proporciona potência e desempenho, com baixo consumo de combustível. O equipamento tem ainda um circuito de dupla ação padrão para utilizar com implementos hidráulicos, como rompedores e perfuratrizes. O acoplamento rápido exclusivo da Volvo facilita a troca de caçambas ou implementos. A combinação entre maior pressão hidráulica e um contrapeso maior aumenta a velocidade de giro, com ciclos mais rápidos durante o trabalho em declives.

Além disso, a possibilidade de deslocamento lateral do braço e lança (off set) e o uso da lâmina frontal proporcionam aumento na produtividade e mais versatilidade em aplicações em espaços reduzidos e escavações próximas a muros e outros obstáculos.

SEGURANÇA E ROBUSTEZ. A parte central do carro inferior em formato de "X" distribui melhor a carga e opera firme em condições extremas. O contrapeso arredondado envolve as laterais para proteger o capô do motor e a porta larga e o console retrátil garantem acesso fácil e seguro à estação do operador.

A EC55B PRO não dá partida se o console e a alavanca de segurança não estiverem em suas posições de trabalho. Os controles são bloqueados quando um dos dois é levantado. ■

Máquina da construtora OAS trabalha em obras da Vale no Pará. A nacionalização traz tranquilidade para reposição de peças e assistência técnica



Made in Brazil

Volvo passa a fabricar no Brasil dois modelos de compactadores de solo. Novidade é bem recebida por quem já trabalha com produto

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS SALVIANO MACHADO E ITO CORNELSEN

A partir do segundo semestre de 2009, os compactadores de solo SD105F e SD105DX serão produzidos pela Volvo Construction Equipment em sua fábrica de Pederneiras, São Paulo. Os modelos, da classe de 10 toneladas, que representa cerca de 70% das vendas de compactadores de solo no Brasil, são voltados principalmente para trabalhos em construção de rodovias, vias urbanas, barragens e pátios, entre outros.

“Os mercados brasileiro e dos demais países da América Latina têm uma importância grande nesse segmento”, afirma o presidente da Volvo

CE LA, Yoshio Kawakami. “Decidimos antecipar a fabricação no Brasil para aumentar a nossa oferta de produtos diante de um mercado instável, provocado pela crise internacional”, destaca o executivo. “Vamos fabricar localmente os equipamentos que demandam maior volume no mercado nacional e latino-americano”, observa Leonilson Rossi, diretor de marketing da Volvo CE LA.

Os modelos que serão produzidos aqui são os mais avançados compactadores de solo do mercado mundial, com várias inovações e facilidades, desde a

manutenção até a operação. São mundialmente reconhecidos por qualidades únicas, como o maior impacto dinâmico da categoria, alto desempenho, grande produtividade e alta confiabilidade. “E, como todos os outros produtos da Volvo, também pela segurança, pelo conforto do operador e pela facilidade de manutenção”, diz Kawakami.

UMA BOA NOTÍCIA. “É sem dúvida uma boa notícia saber que agora esses equipamentos serão fabricados no Brasil. Os seis compactadores que compramos em 2008 estão apresentando resultados que vão além da expectativa. Acredito que, sendo fabricados localmente, teremos mais facilidade com financiamentos na hora de comprar novas unidades”, afirma Henrique Schreurs, sócio e diretor da Hobrás Terraplenagem e Pavimentação, de São Paulo.

A Hobrás atua há 24 anos no setor, atendendo principalmente o setor privado, fazendo terraplenagem, pavimentação e preparação de infra-estrutura para construção de instalações industriais, centros de distribuição e grandes galpões. Seus principais mercados estão em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná. Atualmente, seus compactadores estão operando em obras localizadas em Extrema, no sul de Minas, e também nas cidades paulistas de Embu, Louveira e Cabreúva.

Juraci Florêncio de Souza, gerente corporativo da área de equipamentos da Construtora OAS, também recebeu a notícia com entusiasmo. “Com certeza é bem melhor que sejam fabricados no Brasil. Isso nos traz ainda maior tranquilidade quanto ao suprimento de peças e assistência técnica, além de simplificar bastante a burocracia na hora da compra”, comenta.

A OAS, uma das maiores empresas do país no setor de construção pesada, atua em todo o território nacional e também em países da América Latina como Chile, Peru, Bolívia, Argentina e Uruguai. Possui quatro compactadores SD105F e, assim como a Hobrás, utiliza os equipamentos com cilindros do tipo pé-de-carneiro. Três unidades estão em operação em Marabá, no Pará, em obra da mineradora Vale, e outra está trabalhando na construção do Rodoanel de São Paulo. “O desempenho dessas máquinas é muito bom”, resume Souza. ■



Com obras em Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, a Hobrás aprova a fabricação dos compactadores no Brasil

10 DIFERENCIAIS DOS MODELOS SD105F E SD105DX

1. Sistema integrado de tração Ultra-Grade, que aumenta a versatilidade nos terrenos mais difíceis. Uma controladora eletrônica equilibra a vazão de óleo hidráulico entre os motores de tração do cilindro e do eixo traseiro, o que garante excelente capacidade de subir rampas e evita o risco de patinagem.
2. Design moderno com excelente visibilidade para o operador, que permite enxergar objetos a um metro de altura, num perímetro de um metro ao redor de todo o equipamento.
3. Exclusivo sistema de Frequência Variável de série, que garante cinco ajustes da frequência de vibração do cilindro e, com isso, melhor desempenho na compactação vibratória.
4. Sistemas que, somados à elevada força centrífuga e à excelente distribuição de peso, garantem o maior impacto dinâmico da categoria. No modelo SD105F, de 10 toneladas, o impacto atinge cerca de 42 toneladas.
5. Acesso fácil ao motor e aos componentes hidráulicos. O capô inteiriço bascula para trás e a plataforma do operador bascula para frente.
6. Filtros e pórticos de medição hidráulica remotos que facilitam a realização de serviços de manutenção.
7. Inspeção e verificação diária de óleos e filtros feitas ao nível do solo: mais conforto e segurança para o operador.
8. Sistema de resfriamento instalado na traseira do motor, de fácil acesso para a limpeza.
9. Assento do operador giratório, ajustável para maior conforto.
10. Plataforma isolada contra vibrações.

Produtos e transporte criativos

Sollosbrasil investe em criatividade não só em seus requintados móveis, mas também no desenvolvimento de soluções específicas para transportá-los

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A marca Sollosbrasil é conhecida na alta decoração brasileira por seus móveis de qualidade e design arrojado, com linhas leves e fino acabamento. Seus móveis são produzidos, desde 1999, em Princesa, oeste de Santa Catarina, pelo grupo Made Frank (dono da marca Sollosbrasil), que atua no setor madeireiro há 20 anos. A Sollosbrasil possui design próprio, comercializa seus produtos nas melhores lojas de decoração do setor, tem várias peças premiadas nacionalmente e alguns de seus produtos podem ser vistos como parte do cenário das novelas de maior audiência do país.

Transportar produtos tão sofisticados é uma atividade que requer especialização: veículos apropriados e profissionais capacitados para garantir entregas de qualidade. Os móveis produzidos em Princesa seguem diariamente para diversos destinos. Além de Santa Catarina, são enviados para o Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Goiás, Distrito Federal, Minas Gerais e diversos estados do Nordeste brasileiro. “Por enquanto, só não estamos entregando na Região Norte”, informa Cláudio Paulo Frank, diretor da Made Frank.

NOVA CONFIGURAÇÃO. O cuidado no transporte faz com que a empresa prefira utilizar frota própria de quatro caminhões Volvo: dois FH e dois VM. Eventualmente, em algumas rotas, contrata o trabalho de terceiros, geralmente já cadastrados e que conhecem suas exigências. São cerca de 1.500 peças por mês, produtos com alto valor agregado e clientes extremamente exigentes. E a criatividade que pode ser conferida nos móveis também está presente na atividade transportadora da Sollosbrasil, que optou por desenvolver uma composição específica para algumas rotas em que atua.

Trata-se de uma espécie de “baú Romeu e Julieta”, porém com a característica de ser tracionado por um cavalo mecânico VM 310. O primeiro reboque possui um eixo distanciado, atrás do baú, sobre o qual há uma quinta roda onde é acoplado o segundo. Os dois baús somam capacidade de transporte de 120 metros cúbicos e permitem otimizar os custos e agilizar o transporte em rotas combinadas, onde há entregas em mais de uma cidade. As mais comuns são as rotas que partem de Princesa com destino a Curitiba e São Paulo, ou com destino a São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo.

Nessas rotas, os móveis a serem entregues na primeira cidade ficam no segundo reboque, que é deixado no local enquanto o veículo parte para a segunda etapa da entrega. Ao retornar, engata novamente o segundo baú, que já está carregado e pronto para seguir viagem sem perda de tempo com paradas para recarregar. “No retorno, freqüentemente temos carga de acessórios e insumos,

Com uma configuração especial, a transportadora conseguiu aumentar a capacidade de carga dos veículos para 120 metros cúbicos



como revestimentos, madeira beneficiada usada na fabricação dos móveis, ou mesmo caixas de papelão para embalagens, entre outros produtos”, explica Cláudio Frank.

“O projeto foi uma idéia nossa, colocada em prática pelo fabricante de implementos”, conta o executivo, satisfeito com os resultados que vem obtendo. “Além de otimizar a logística, temos 20% mais capacidade com apenas uma relação de custo para combustível, motorista, veículo e manutenção”, complementa, acrescentando: “Mas essa configuração só pode ser feita com um caminhão muito bom, como o VM. Nessas rotas os veículos chegam a rodar 3.500 quilômetros praticamente sem paradas”.

Enquanto os dois modelos FH são utilizados no transporte de madeira do Paraná, Santa Catarina, Espírito Santo, Pará e Paraguai, os VM são os mais adequados para o transporte de móveis. Nas rotas em que não há grandes volumes a serem divididos em grandes centros de entrega, a Sollosbrasil usa o VM 260 baú plataforma. Cláudio Frank acha que a nova configuração de “Romeu e Julieta” é um sucesso e pretende investir em novas unidades para o futuro. ■



ALÉM DE
OTIMIZAR A
LOGÍSTICA,
TEMOS 20%
MAIS CAPACIDADE COM
APENAS UMA RELAÇÃO
DE CUSTO PARA
COMBUSTÍVEL,
MOTORISTA, VEÍCULO
E MANUTENÇÃO”

CLÁUDIO PAULO FRANK



Caminho da economia



Para que comerciantes e distribuidores possam conhecer e experimentar a melhor forma de transportar seus produtos com economia e conforto, a Volvo do Brasil percorre as Centrais de Abastecimento para apresentar os veículos da marca

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



“EU NUNCA HAVIA DIRIGIDO UM CAMINHÃO DA VOLVO. SOMENTE FAZENDO O “TEST DRIVE” DENTRO DA CEASA JÁ DEU PARA TER NOÇÃO DA SUPERIORIDADE DO CONFORTO DO VM. SEGUNDO O QUE AS PROMOTORAS FALARAM E EU VI NOS BANNERS SOBRE ECONOMIA, O VM 260 SUPERA QUALQUER CONCORRENTE DA CATEGORIA”

MANOEL SOARES,
DE JAIBA, MINAS GERAIS

“CONHECI O VM ATRAVÉS DO PROGRAMA SIGA BEM CAMINHONEIRO, MAS NUNCA TINHA CONDUZIDO O CAMINHÃO. GOSTEI MUITO DO TESTE QUE FIZ, PERCEBI QUE É CONFORTÁVEL, IGUAL A UM CARRO DE LUXO. NÃO SABIA QUE O VM TINHA UMA GRANDE VANTAGEM NA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL. ACHEI EXCELENTE A IDÉIA DA AÇÃO SER REALIZADA NA CEASA”

JAMES MATTOS RIOS,
DE RIBEIRÃO PRETO, SÃO PAULO

Por fazer parte do trabalho diário de comerciantes, transportadores e produtores agrícolas que utilizam as instalações das Ceasas (Centrais de Abastecimento), o transporte é fator decisivo na composição dos preços finais dos alimentos. Por isso, a configuração correta do caminhão a ser utilizado pode fazer a diferença.

Testes feitos pela Volvo recentemente, indicaram que para grande parte desses comerciantes e produtores rurais o caminhão ideal é o Volvo VM, que possui a combinação adequada de trem de força, capacidade de carga e conforto da cabine. Mas nem sempre esses atarefados empreendedores têm a oportunidade de visitar exposições ou ir até as concessionárias para conhecer em detalhes os atributos desse consagrado veículo.

EXPERIMENTAÇÃO. Foi com base nessa pesquisa e constatação que, em 2008, a Volvo do Brasil iniciou um programa de demonstrações e exposições itinerantes especialmente voltado para esse público. A exposição tem quiosque informativo e *test drive* no caminhão. A caravana do Volvo VM já percorreu mais de 7 mil quilômetros e recebeu cerca de 2.700 visitantes, dos quais 285 puderam testar o caminhão.

O sucesso da experiência e o grande interesse manifestado pelo público levaram a Volvo do Brasil a desenvolver uma versão mais completa e uma programação mais abrangente. A caravana “Caminho da Economia”, que conta com o apoio da Volvo Financial Services, este ano percorrerá 18 Ceasas em igual número de cidades, só que agora por 11 estados brasileiros, rodando aproximadamente 13 mil quilômetros.

A estrutura ficará três dias em cada cidade, em área contígua ou próxima às Ceasas. É uma “minicidade”, composta por quiosques que representam os principais pontos percorridos pelos transportadores. Os visitantes serão convidados a fazer o percurso, como a “Ceasa”, o “Posto” e “Concessionária”. Em cada um deles, participarão de interações sobre eficiência no transporte, características dos caminhões Volvo VM e os resultados que podem obter em economia de combustível, produtividade etc. Após percorrerem os quiosques, os visitantes poderão participar de *test drive*, dirigindo um caminhão Volvo VM em um circuito especialmente montado para o evento.

PARCERIAS. “Em cada cidade, utilizaremos para o *test drive* um caminhão Volvo VM cedido pelo concessionário local, que participará ativamente do evento. Os participantes também conhecerão em detalhes os produtos e serviços oferecidos pela Volvo Financial Services, como CDC, Finame, Consórcio e Seguros. Este ano, estamos incluindo mais dois quiosques – “Pós-Venda” e “Meio Ambiente” – onde os participantes também assistirão apresentações sobre a importância da manutenção preventiva e os recursos de pós-venda oferecidos pela Volvo, e sobre o cuidado da marca com o meio ambiente e a contribuição que cada transportador pode dar para preservar os recursos da natureza”, explica Pedro Paciornik, de Comunicação de Marketing da Volvo do Brasil, responsável pela realização da Caravana.

Em 2009, o evento também passará a contar com mais visibilidade, por causa da parceria com a Revista Caminhoneiro e o Jornal Entrepósito. A boa reação de alguns participantes da caravana de 2008 dá uma idéia do que esses eventos representam para os distribuidores e comerciantes das Ceasas. ■



Dez anos de inovação

O programa Seminovos Viking da Volvo do Brasil, pioneiro no país, vai além do veículo com garantia de qualidade e procedência de fábrica. Hoje, um caminhão Viking conta com estruturas exclusivas e especializadas denominadas Viking Centers



Nos Viking Centers os transportadores encontram uma estrutura de atendimento dedicada aos seminovos Volvo

Ao completar dez anos do programa de Seminovos Viking, a Volvo do Brasil lança mais uma novidade: o Viking Plus para os caminhões FH e NH. O Pacote Plus, que já atendia os caminhões VM, é um produto diferenciado, que dá ao dono do caminhão uma cobertura de um ano ou 150 mil km percorridos para reparos no trem-de-força (motor, caixa de câmbio e eixo traseiro).

E tem mais. O Viking Plus oferece trocas de óleos e filtros (motor, caixa e eixo) por um ano, além de um certificado de que o caminhão recebeu todas as manutenções preventivas utilizando peças e serviço genuínos Volvo. “Com o Viking Plus, agregamos mais valor àquilo que já era muito bom”, explica Felipe Battistella, coordenador de Gestão de Clientes da área de Pós-Venda da Volvo do Brasil.

A Volvo foi a pioneira no Brasil na venda de caminhões seminovos com garantia de fábrica. Nesses dez anos, já foram vendidos mais de 6 mil veículos, número que avaliza a confiança dos transportadores na marca.

João de Barros, gerente de seminovos da Volvo do Brasil, ressalta que cada vez mais os Volvo Viking são sinônimo de compra segura. “Hoje o Viking é um pacote de soluções com a assinatura da Volvo do Brasil, que vai muito além da venda. Temos toda uma estrutura para garantir atendimento

integral no pós-venda, de estruturas exclusivas a produtos desenvolvidos especialmente para a grife”, afirma.

Para receber a grife Viking, o caminhão percorre um criterioso caminho. O processo começa quando um transportador compra um caminhão novo e dá seu veículo usado como parte do pagamento. A Volvo passa a ser a dona do veículo. E o caminhão só recebe a logomarca Viking depois de passar por uma minuciosa avaliação e reforma de acordo com os rigorosos padrões da fábrica. Caso seja necessária a substituição de componentes, a Volvo só usa peças genuínas.

Além da garantia de qualidade, há a segurança quanto à procedência do veículo. Como o caminhão é da Volvo do Brasil, o comprador tem total segurança na transferência da documentação. “Ou seja, quem compra um Viking compra direto da Volvo, com garantia de fábrica no Brasil todo”, afirma Barros.

O atendimento permanente depois da compra está assegurado. Além da rede de concessionárias Volvo, o transportador conta no Brasil com quatro Viking Centers, espaços exclusivos para os caminhões Viking, estrategicamente localizados – Recife (PE), Betim (MG), Itajaí (SC) e Goiânia (GO).

Outro detalhe: para o funcionamento perfeito do veículo, a Volvo desenvolveu uma linha exclusiva de lubrificantes para os caminhões Viking.

Barros lembra que a assistência existe antes mesmo da compra. “Quem procura um Seminovo Viking pode acessar o Viking online, no site www.volvo.com.br. Com essa ferramenta, é possível conhecer o veículo, inclusive com fotos. Tudo de forma simples e rápida”, garante.

APROVADO. Um caminhão revisado, com garantia de um ano, trocas de óleo e filtro do motor incluídas no preço de compra. Essas são as vantagens destacadas por Manoel Borges do Rosário, dono da M&B Transporte de Cargas e Comércio, com sede em Belém (PA), para a compra do recém-adquirido FH 380 4x2 Viking Plus. “É a garantia de um caminhão de qualidade, a preço bem competitivo, que a gente sabe de onde vem e que vai dar conta do trabalho, sem ficar na estrada”, avalia o empresário.

Na frota da M&B estão mais dois caminhões seminovos Volvo. “Ter encontrado o Volvo Viking foi muito bom para meus negócios, porque ainda tem a vantagem do preço”, completa Borges.

A M&B presta serviços para a Amazon Transportes, de São Paulo. Atua em todo o Brasil, levando cargas diversas da região Norte do país para todos os estados, e de São Paulo para Belém. ■

VANTAGENS VIKING

- Valor de revenda
- Garantia de procedência
- VOAR – Atendimento Emergencial 24 horas*
- Garantia Nacional Volvo
- Somente peças genuínas
- Avaliação e reforma do veículo

PACOTE VIKING PLUS

- Cobertura do trem-de-força por 1 ano
- Pacote de lubrificação por 1 ano
- Certificação de manutenção

*Direito a um deslocamento gratuito da unidade do VOAR, em caso de pane na estrada.

Conheça mais detalhes sobre cada uma das coberturas em um concessionário Volvo.

No ar e online

Assembléias do Consórcio Volvo ganham novo e atraente formato de programa de TV e passam a ser transmitidas ao vivo também pela internet

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS EDUARDO MEDEIROS

As assembléias do Consórcio Volvo já se tornaram uma tradição como momento de reunião e confraternização de transportadores e concessionários. As transmissões via satélite, acompanhadas por todas as casas da rede, acontecem sempre na terceira

quinta-feira de cada mês e os participantes podem acompanhar sorteios ao vivo. A partir deste ano, elas estão se tornando ainda mais atrativas, com novidades em conteúdo, além de oferecer uma nova alternativa de transmissão e recepção.

As inovações são resultado de um trabalho iniciado em 2008, que ganha corpo com novos investimentos da Volvo Financial Services com o objetivo de transformar as assembléias em uma nova ferramenta de relacionamento da marca com os transportadores, segundo Valter Viapiana, gerente comercial e de marketing da Volvo Financial Services. “A transparência das assembléias sempre foi um ponto forte do Consórcio Volvo. Com as novidades, estamos fortalecendo esse importante elo com os clientes”, afirma o executivo.

VIA INTERNET. Com cerca de 15 mil contemplações desde que foi criado, e mais de 30 mil cotas comercializadas, o Consórcio Volvo conta hoje com cerca de 8 mil transportadores em carteira. Eles podem se reunir, todos os meses, em eventos realizados pelos concessionários, que adquirem uma conotação local, como churrascos,

happy-hours, coquetéis etc. Uma boa novidade é que quem não puder comparecer agora pode participar pela internet, basicamente de qualquer lugar do planeta onde um computador pessoal ou um notebook esteja conectado à rede mundial.

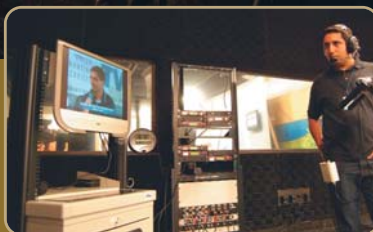
A alternativa de transmissão ao vivo foi possível graças à parceria com o portal do Sistema Brasileiro do Agronegócio, também conhecido como Canal do Boi (www.canaldoboi.com.br), onde as assembléias são transmitidas ao vivo pelo serviço Novo Canal. Além de assistir, os participantes podem enviar mensagens via fax ou SMS (mensagem de texto via celular). A programação também pode ser acessada via parabólica, pelo Novo Canal (polarização horizontal – frequência de 1100 MHz). Em algumas regiões é possível assistir o Novo Canal via TV a cabo.

A programação também está bem mais atraente. Além das assembléias propriamente ditas, com dois sorteios, há uma programação completa especialmente preparada para a ocasião. O programa começa com um resumo de tudo que vai acontecer – conhecido como “escalada” –, e em seguida há um breve noticiário sobre as principais novidades da marca em todas as áreas, incluindo caminhões, ônibus, equipamentos de construção, serviços etc.

CONTEÚDO APRIMORADO. Em pequenos programas chamados “TV entrevista”, um profissional da Volvo é entrevistado a cada mês, apresentando uma determinada área da companhia. Entre uma e outra seção de sorteios e lances, alternam-se programas semelhantes, como o “Dia-a-Dia”, em que são entrevistados e apresentados *cases* de transportadores bem-sucedidos em suas atividades com produtos e serviços Volvo. Há também o “Momento Volvo Financial Services”, onde são apresentados pacotes promocionais e outras novidades da VFS. Nos intervalos são mostradas as campanhas publicitárias da Volvo. Há também links para apresentações ao vivo dos concessionários, em diversos pontos do país, bem como um espaço reservado para leitura de SMS e outras mensagens recebidas durante o programa.



Em parceria com o Canal do Boi, agora as assembléias do Consórcio Volvo são transmitidas ao vivo também pela internet. Os espectadores podem participar, enviando perguntas e sugestões



As modificações foram introduzidas em janeiro de 2009, ganharam investimentos exclusivos da Volvo Financial Services para serem adotadas como padrão. Novos cenários, maior interatividade e uma produção cuidadosa realizada ao longo de um mês antes de cada assembléia garantem elevado padrão de qualidade à programação. “O Consórcio Volvo ficou mais moderno, com a mesma transparência que sempre o caracterizou, e com maior penetração junto aos públicos de interesse”, comenta Mariza Nichele, da área de Comunicação da Volvo Financial Services, responsável pela produção.

“Vale lembrar que o Consórcio é uma excelente alternativa que permite viabilizar a aquisição de caminhões,

ônibus e equipamentos da marca com segurança e a custos extremamente competitivos”, finaliza Viapiana. ■

SERVIÇO:

Data: terceira quinta-feira de cada mês

Hora: 19:00 (horário de Brasília)

URL: www.canaldoboi.com.br

Toll Free: 0800 41 3033

SMS: 67 -

TV Parabólica: Novo Canal (polarização horizontal – frequência de 1100 MHz)

A serviço da Marinha

Exigente, Marinha brasileira utiliza há 12 anos motores Volvo Penta em embarcações para atividades diversas. A agilidade no atendimento das demandas e no detalhamento do produto conferem maior competitividade à marca nas licitações

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS MARINHA DO BRASIL

A utilização de motores Volvo Penta em embarcações da Marinha brasileira vem aumentando significativamente, nos últimos anos, com uma variedade de produtos aplicados em diversas áreas de atividade, desde o patrulhamento de águas oceânicas e fluviais até a ajuda a populações ribeirinhas na região amazônica.

A opção pelos produtos da marca deve-se não apenas à confiabilidade da variada gama de produtos oferecida pela Volvo, mas também ao suporte da

Volvo Penta desde a etapa de pré-venda, assistência técnica e suprimento de peças em todo o país, segundo Thiago Felix, da área de vendas de motores da Volvo Penta Brasil, que atende a Marinha brasileira.

“Na verdade, a boa presença da marca é resultado de um trabalho iniciado há 12 anos, quando a Volvo Penta forneceu os primeiros motores KAD 42 e KAD 43 para equipar lanchas da Marinha conhecidas como LAR e LAEP (Lancha de Ataque Rápido e Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha)”, lembra Felix. “A Marinha é muito exigente também na fase de pré-venda e nós temos que ter agilidade para atender suas demandas de especificações e detalhamento dos produtos, nas fases de licitação, por exemplo,” completa.

Os propulsores e motores de serviços da marca hoje podem ser encontrados em cerca de 300 embarcações da Marinha, desde barcos de 7 a 10 metros, como as LAEPs, até grandes embarcações como os navios NDD “Ceará” e “Rio de Janeiro”, que contam com dois motores auxiliares D12 MG em geradores de energia elétrica. Os motores D12 também são usados para propulsão de embarcações de logística e estratégia, como as EDCG (Embarcação de Desembarque de Carga Geral) e EDVM (Embarcação de Desembarque de Viaturas e Máquinas), propelidas por dois motores D12 cada.

O navio “Pedro Teixeira”, de 64 metros, utilizado em patrulha fluvial na região amazônica, é propelido por quatro motores Volvo Penta D49. Pares de

D49 também fazem a propulsão de navios como “Corveta Caboclo” (patrulha costeira), “Rondônia”, “Roraima” e “Amapá” (patrulha fluvial em águas da região amazônica). A “Corveta Caboclo” possui ainda dois motores de geração de energia: um D5 e um D7. O “Comandante Varella”, de 37 metros, contará com dois motores D16 e opera

“ A BOA PRESENÇA DA MARCA É RESULTADO DE UM TRABALHO INICIADO HÁ 12 ANOS, QUANDO A VOLVO PENTA FORNECEU OS PRIMEIROS MOTORES PARA EQUIPAR LANCHAS DA MARINHA CONHECIDAS COMO LAR E LAEP (LANCHA DE ATAQUE RÁPIDO E LANCHA DE APOIO AO ENSINO E PATRULHA)”

THIAGO FELIX, DA ÁREA DE VENDAS DE MOTORES DA VOLVO PENTA BRASIL





como navio balizador na costa do Brasil. Atualmente há quatro navios dessa última classe que serão equipados com motores D16, a serviço das bases navais de Porto Alegre, Salvador, Belém e Natal.

NA FAIXA DE MOTORES de 225 HP, a Volvo Penta equipa as lanchas LAR e LAEP com os D4-225 de rabeta ou de centro. Os motores de rabeta são do tipo DPH (duo prop, tecnologia exclusiva da Volvo) e geralmente equipam as LAEPs, empregadas na patrulha costeira em diversas regiões que vão do Sul ao Norte e Nordeste brasileiros. “Temos ainda as LAM (Lanchas Ambulâncias), que atuam como espécies de unidades de “SAMU” na Amazônia, atendendo às populações ribeirinhas a serviço

dos postos de saúde daquela região”, lembra Felix.

A Marinha também utiliza botes semi-rígidos para operar em patrulha costeira com motores D3-190/DPS ou D3-160/SX.

Confiabilidade, economia de combustível, suporte técnico e níveis reduzidos de emissões são características dos motores Volvo Penta que vão ao encontro das necessidades da Marinha e conferem maior competitividade à marca nas licitações que participa para fornecimento de novas unidades. De acordo com Felix, em 2009, a Volvo Penta venceu novas licitações que prevêem entregas de motores para equipar dezenas de novas lanchas. “Ainda não temos detalhada a programação de entregas, mas certamente serão mais de 20 novas lanchas equipadas com os motores Penta”, conclui. ■

O laboratório principal de teste de ruídos é uma enorme câmara de som sem eco, de 64 m², com oito metros de altura. No teste de ruído de aceleração uma cabeça de boneco é usada para simular a percepção sonora de uma pessoa





Os sons do silêncio

O trabalho realizado no laboratório de som da Volvo Trucks, em Gotemburgo, é o controle dos níveis de ruído dos caminhões da marca. O motorista ouve inúmeros sons enquanto dirige. Alguns podem até ser considerados agradáveis, mas os engenheiros da Volvo preocupam-se em reduzir ao máximo os indesejáveis

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTO SÖREN HÅKANLIND

Ao contrário de muitas outras áreas relacionadas ao ambiente e à segurança, as pesquisas sobre ruídos internos à cabine não são exigidas por lei.

“O limite legal de ruído no ambiente de trabalho é 85 dB, e já conseguimos um nível abaixo de 70 dB dentro da cabine”, afirma Kaj Bodlund, especialista

sênior em tecnologia da Volvo 3P. “É uma questão de conforto e, mais importante ainda, de segurança.”

“Sabe-se que os sons baixos e monótonos reduzem a atividade cerebral”, acrescenta Christina Keulemans, responsável pela pesquisa de ruídos internos da cabine. “O motorista fica cansado e corre o risco de pegar no sono.”

O ruído produzido pelos sistemas de bordo também pode incomodar os motoristas, especialmente quando estão tentando dormir ou descansar. O ruído excessivo dos aquecedores, ventiladores, sistemas de ar-condicionado ou refrigeradores pode dificultar o sono profundo e reparador. Os motoristas que dormem bem costumam ser os mais cuidadosos e eficientes nas estradas.

No laboratório de som, em Gotemburgo, é possível testar os ruídos de várias maneiras. Há duas câmaras de som para testar ruídos do motor, uma para ruídos da transmissão, uma para ruídos do interior da cabine, uma câmara de reverberação e o grande laboratório de testes, onde o ruído produzido por um caminhão

completo pode ser medido simulando-se o ruído de aceleração.

Um computador registra e mede os níveis de ruído em decibéis. O ruído dentro da cabine é medido por meio de uma “cabeça eletrônica” com um microfone em cada orelha. As medições são extremamente precisas e muito realistas. Os testes reais são então executados em caminhões-protótipo.

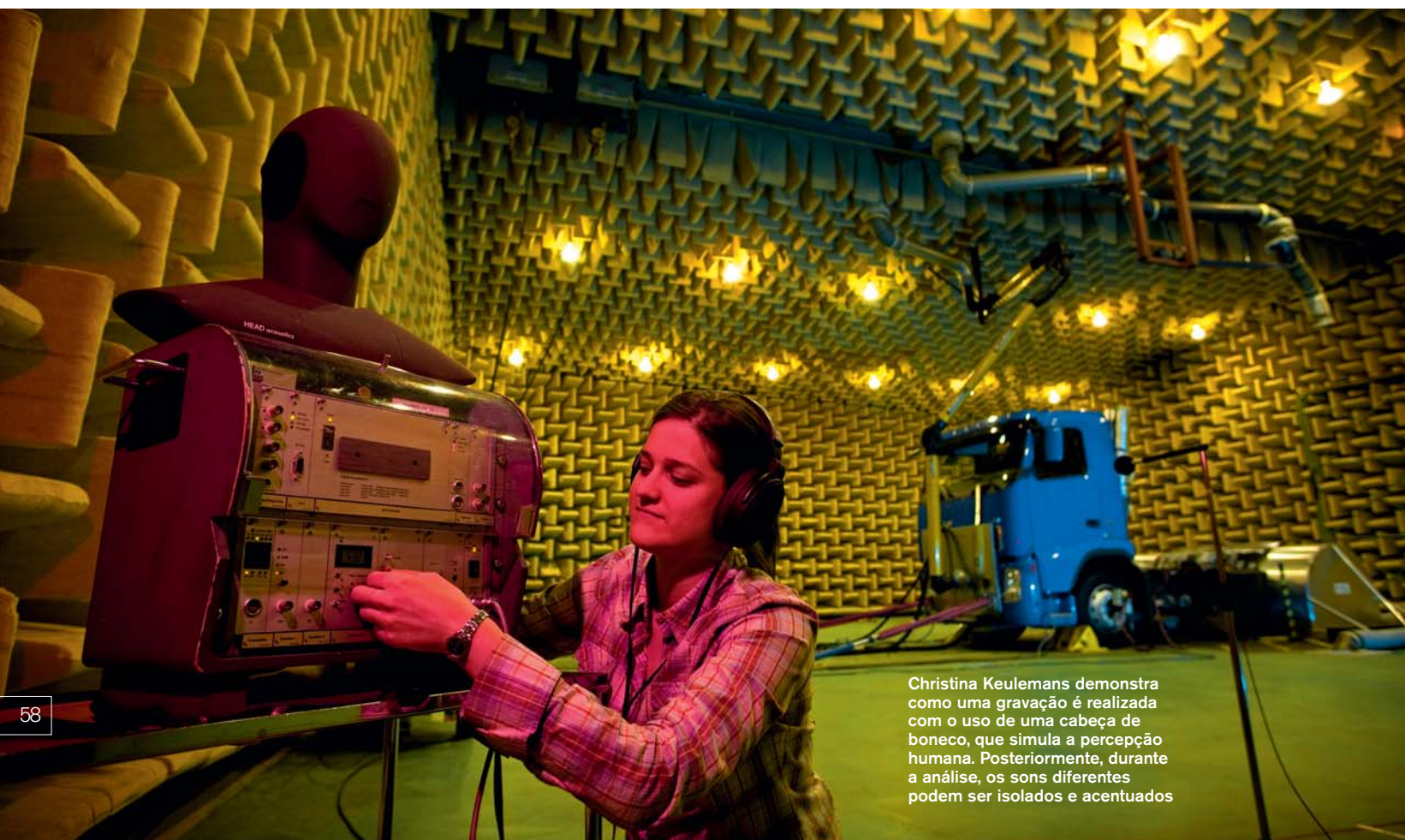
“Começamos a usar as simulações e as cabeças artificiais em 1990”, lembra Kaj Bodlund. “Hoje, podemos fazer mais testes em menos tempo e obter dados mais detalhados. Além dos decibéis, podemos medir também as frequências e diversos outros aspectos do ruído”.

“No laboratório, conseguimos separar diferentes sons. Podemos obstruir todas as outras coisas e simplesmente medir e analisar o ruído produzido especificamente pelo motor, pelo escapamento ou pelo sistema de transmissão, por exemplo”, comenta Christina Keulemans.

Desde que Kaj Bodlund começou a trabalhar na pesquisa de ruídos na Volvo Trucks há quase 20 anos, muita coisa mudou. No início da década de 1990, níveis de ruído de 74–75 dB dentro da cabine não eram incomuns. Hoje, estão bem abaixo do nível tolerado, que é 70 dB.

UM GRANDE AVANÇO em pesquisas de ruídos foi obtido em 1993 com a introdução da nova linha de caminhões Volvo FH. A nova cabine, de linhas leves e aerodinâmicas, não era melhor apenas quanto à economia de combustível: o nível de ruído do vento também diminuiu consideravelmente. A vedação hermética da cabine reduziu também o ruído do motor e da estrada.

“A nova cabine Globetrotter representou um avanço considerável no mercado europeu. Nos Estados Unidos foi uma inovação revolucionária em isolamento de som, comparada ao que havia naquele mercado”, recorda-se Kaj Bodlund.



Christina Keulemans demonstra como uma gravação é realizada com o uso de uma cabeça de boneco, que simula a percepção humana. Posteriormente, durante a análise, os sons diferentes podem ser isolados e acentuados

Em 2002 houve outro avanço significativo. A cabine Globetrotter foi aprimorada ainda mais, ganhando um isolamento adicional entre a chapa metálica e os painéis do revestimento interno. Isso reduziu a condensação, melhorou o controle de temperatura dentro da cabine e aprimorou a qualidade do isolamento acústico.

Com o passar dos anos, a curva de ruídos desceu progressivamente.

“Percebemos que em algum momento não será mais possível diminuir o nível total de ruídos, mas ainda há muito trabalho a ser feito nas próprias fontes de ruído que podem influir também na experiência de dirigir. Os ruídos de chiado, rangido ou fricção podem ser igualmente desagradáveis para o motorista”, explica Christina Keulemans.

EM 2006, DESCOBRIU-SE QUE UM PARAFUSO DE METAL provocava uma vibração estridente na transmissão porque estava posicionado inadequadamente. A simples troca desse parafuso permitiu reduzir significativamente o ruído — em torno de cinco decibéis.

“Nosso trabalho é contínuo e ainda temos muito a fazer”, enfatiza Christina. “Toda vez que um parâmetro de projeto é alterado ou um novo produto é desenvolvido, temos de analisar de que modo essa mudança pode influir no nível de ruído.”

O cérebro humano registra o som subjetivamente. Embora alguns sons sejam considerados agradáveis, outros podem ser irritantes. Pessoas diferentes percebem os ruídos de forma diferente.

“No futuro, não conceberemos apenas soluções para reduzir os ruídos”, observa Christina Keulemans. “Teremos, além disso, oportunidade de criar ou enfatizar algum som, dependendo das preferências de cada um.”

Segundo pesquisas, a maioria dos motoristas acha que o caminhão deve

ter o mínimo de ruído possível, para que possam usar dispositivos de comunicação ou ouvir música. Mas alguns motoristas gostam de ouvir o ronco do motor e sentir que o veículo é potente. Christina Keulemans imagina um futuro em que os motoristas de caminhão poderão solicitar um som projetado, conforme suas preferências e percepção pessoal do significado daquele som.

“Por exemplo, um som brando, tranqüilo e sólido provavelmente representaria grande conforto e qualidade. Mas um motorista que gosta de motores potentes talvez queira ‘sentir’ o som de 700 cavalos de potência! Nesse caso, a questão passa a ser abafar ou ressaltar diferentes tipos de som para diferentes propósitos”, conclui. ■

CINCO FATORES QUE INFLUEM NOS NÍVEIS DE RUÍDO

Massa: Componentes pesados fazem menos ruído do que peças leves.

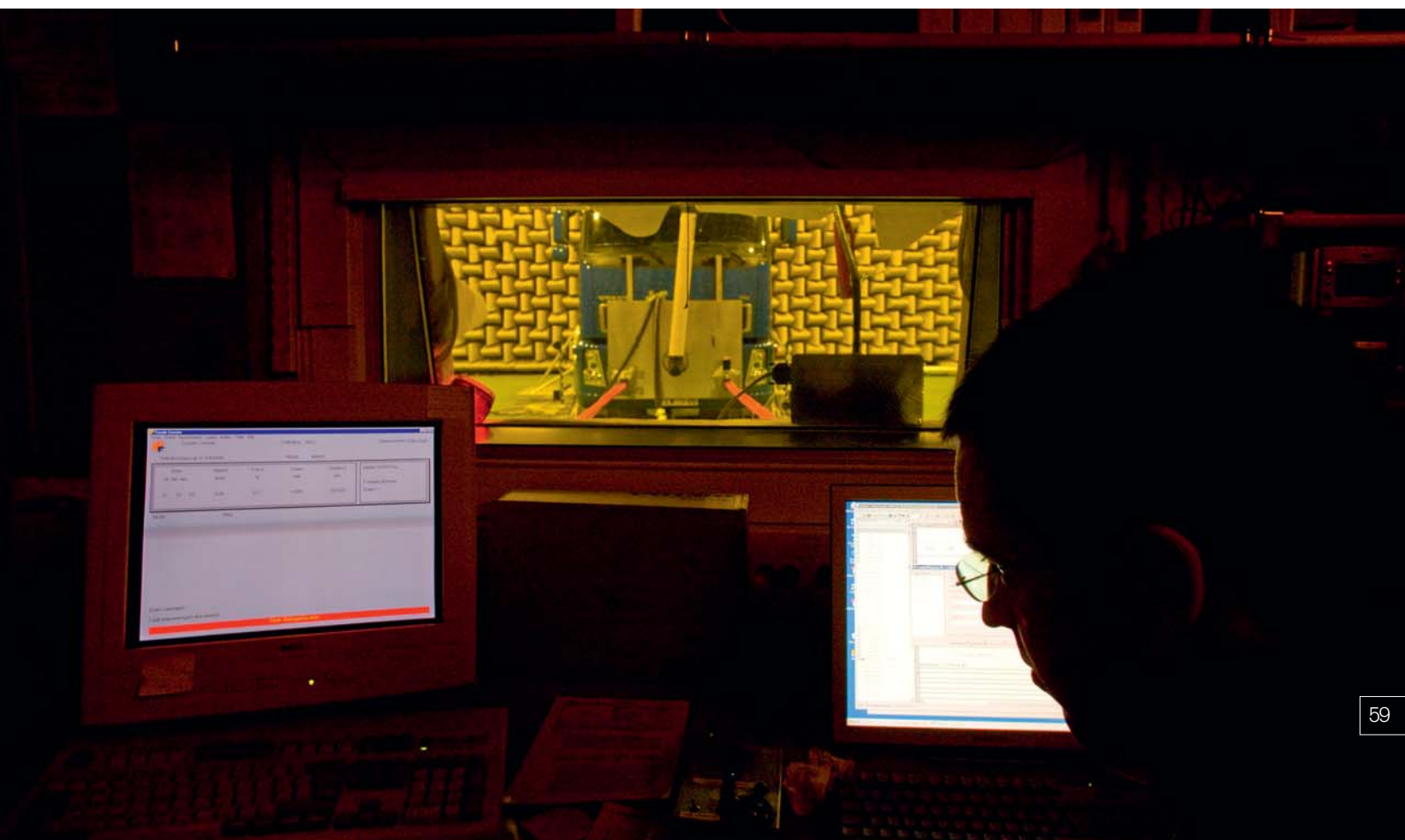
Isolamento: A cabine, o motor e vários componentes que produzem vibração podem ser isolados com materiais à prova de som para manter o ruído em seu nível mínimo.

Materiais: Metais leves como alumínio podem reforçar os ruídos, enquanto os metais pesados ou a borracha

tendem a amortecê-los.

Materiais de amortecimento: Se as peças e os componentes de metal forem cobertos com material de amortecimento, o nível de ruído será menor.

Aerodinâmica: O barulho do vento é o pior, entre os ruídos incômodos. Uma cabine com boa aerodinâmica faz menos ruído e reduz o consumo de combustível.







INSPIRAÇÃO SUECA

DETERMINAÇÃO E SUPERAÇÃO

Um jovem vistoso, de barba curta, cabelos loiros com faixa vermelha, branca e azul na cabeça foi durante anos — se não décadas — o rosto da Suécia. O impassível, calmo, elegante e extremamente bem-sucedido Björn Borg ergueu-se como símbolo da nação sueca.

Ao associar seu sublime e natural talento à absoluta dedicação ao trabalho, Borg, nascido em Estocolmo, tornou-se um dos maiores tenistas de todos os tempos e foi escolhido o atleta do século da Suécia. Sua brilhante carreira incluiu não menos que seis títulos no Aberto da França e cinco em Wimbledon. Ao todo, venceu 82% das partidas — para efeito de comparação, Pete Sampras, outro excelente jogador, havia vencido 77% ao se aposentar.

O sucesso de Borg nas quadras aliou-se à sua boa aparência, criando uma multidão de fãs digna de uma estrela do rock, raramente vista no mundo do esporte na época. Sua influência sobre as adolescentes era tal que os organizadores de Wimbledon tiveram que escrever às

escolas da região pedindo que mantivessem suas alunas sob controle durante as semanas do campeonato.

A coragem e a determinação de Borg de vencer fascinaram milhões de pessoas do mundo todo em uma partida que foi considerada a melhor na história do tênis. A final de Wimbledon, em 1980, contra o impetuoso, controvérsico e arrivista John McEnroe, foi uma partida de quatro horas, de roer as unhas, que pendeu para um lado e para o outro, até que o sueco encontrasse força e concentração para dominar o set final. Após sua jogada vencedora, numa cena memorável, ele se ajoelhou, olhou para o céu e agitou sua raquete em sinal de vitória.

O instinto vencedor de Borg e seu empenho e impulso por melhorar constantemente seu jogo são valores reconhecidos e ambicionados na Volvo. Essa mesma determinação de sempre estabelecer e alcançar novas metas que conduziu “o Iceberg”, apelido que o tenista conquistou nas quadras de grama e saibro, hoje impulsiona a Volvo no asfalto das rodovias do mundo todo. ■





Aposentadoria merecida

Em 1935, saía da fábrica de Hisingen, em Gotemburgo, um caminhão Volvo LV70 novinho em folha. Graças aos esforços de um homem extremamente dedicado, esse veículo continuou em operação por mais de 70 anos. Esse, que provavelmente é o caminhão Volvo mais antigo do mundo ainda em condições de operação, acaba de ganhar um novo lar, no museu da marca na Suécia

TEXTO ERIC LUNDEKRANS

FOTOGRAFIA CHRISTER EHRLING



Ragnvald Karlsson, 82 anos, ao lado do caminhão Volvo LV70 adquirido em 1952. No banco do motorista, seu filho Anders Karlsson, que nasceu no mesmo ano



ESTE CAMINHÃO É
EXTREMAMENTE
IMPORTANTE PARA
MIM, POIS NOS AJUDOU A
TER UMA VIDA MELHOR

RAGNVALD KARLSSON, CAMINHONEIRO APOSENTADO

cultivado. Isso, somado ao pouco interesse que tinha pela agricultura, fez com que Ragnvald tentasse encontrar outros meios para ganhar a vida.

“Minha paixão era a área técnica. Eu sempre gostei de desmontar e remontar as coisas. Ser fazendeiro nunca foi meu forte”, confessa.

Em 1959, ele montou sua empresa e comprou um trator de esteira. Mais uma vez, o antigo Volvo LV70 foi meticulosamente reformado. Ele pegou o trem de força de um Volvo sucateado de meados dos anos 50 e o instalou em seu Volvo LV70, bem mais antigo, convertendo-o para diesel. O veículo também recebeu um reboque, permitindo que Ragnvald transportasse seu recém-adquirido trator de esteira. A versátil combinação de máquinas de Ragnvald era alugada com frequência para todos os grandes projetos de pavimentação rodoviária em diferentes partes de Småland, e assim sua empresa prosperou. Quando comprou um trator de esteira novo e maior, teve que construir um novo reboque – e fez todo o trabalho sozinho durante três semanas de férias!

“Este caminhão é extremamente importante para mim, pois nos ajudou a ter uma vida melhor. Durante toda minha vida profissional, este Volvo LV70 me acompanhou em inúmeras obras de pavimentação rodoviária. E sempre foi muito divertido ser o dono dele, pois é um modelo muito incomum, que chama a atenção.”

Quando estava trabalhando, as pessoas muitas vezes diziam a Ragnvald que ele deveria trocar seu caminhão antigo por outro mais novo.

“TODOS QUE VÊM AQUI COM o caminhão do último modelo chegam convencidos, mas logo aparece outro com um modelo ainda mais novo. Pelo menos eu sempre pude dizer que tenho o caminhão mais antigo”, diz, em meio a gargalhadas.

“Eu só o mantenho há tanto tempo porque sou incrivelmente teimoso”, diz Ragnvald, que acabou de chegar aos 82 anos.

O caminhão acabou atraindo o interesse da Volvo, pois é o único exemplar ainda existente desse modelo. Além disso, ele foi usado em tempo integral até há pouco tempo. Agora Ragnvald o cedeu para a área de caminhões do Museu da Marca Volvo, não muito distante do lugar onde foi produzido, há 73 anos.

“A sensação é a mesma de dizer adeus para um velho cavalo com o qual você trabalhou por muitos anos – só que o destino de um cavalo velho é bem menos agradável. Este caminhão está em boas mãos.” ■

EM 1952, Ragnvald Karlsson, então com 25 anos, acabava de assumir a fazenda da família em Vägershult, na província de Småland, um condado do sul da Suécia. Recém-casado com Ingegerd, eles esperavam o primeiro filho. Ragnvald precisava de um caminhão para as diversas necessidades de transporte da fazenda. Ele pagou 500 coroas suecas pelo antigo Volvo LV70 fabricado em 1935 que, até então, era usado basicamente para entregar máquinas agrícolas e transportar lingotes para as fundições da região central da Suécia.

Ragnvald reformou completamente o caminhão e ficou famoso por suas soluções técnicas criativas. Entre outras proezas, ele converteu o motor originalmente a gás para funcionar a querosene. E o caminhão logo passou a ser usado para todo tipo de tarefa de transporte agrícola que se possa imaginar.

O solo em Småland é rochoso e difícil de ser

FATOS

O Volvo LV70 de Ragnvald Karlsson foi produzido em 1935 e recebeu cabine e carroceria. Naquela época, a concessionária era responsável pela adaptação final nos ônibus ou caminhões. O veículo tinha 2,12 metros de largura, 6 metros de comprimento e carga útil de 3.000 quilos, compondo um peso total de 6.250 quilos. Quando Ragnvald Karlsson adquiriu o caminhão, em 1952, ele já rodava pelas estradas suecas há 17 anos, tendo percorrido 1 milhão de quilômetros.

Nas mãos de Ragnvald, o Volvo LV70 foi completamente reformado duas vezes e permaneceu em operação até 2007. É o mais antigo Volvo do tipo *forward-control* (cabine avançada ou “F”) e agora pode ser visto na área de caminhões do Museu da Volvo, em Hisingen, Gotemburgo.

Fonte: Lastbilen som anlände som en ful ankunge och blev till svan och som sedan kom hem (O caminhão que começou como um patinho feio, se tornou um cisne e agora encontrou um novo lar), por Anders Karlsson.

M&T 2009: lançamentos na feira “verde”

Bons negócios e show de demonstração de máquinas marcam feira do setor

Em uma área de mais de 5 mil metros quadrados, a Volvo Construction Equipment Latin America participou da M&T Expo 2009, a maior feira da América Latina para o segmento de construção e mineração. Também marcaram presença no evento todos os serviços atrelados aos produtos Volvo CE, além da participação ativa da Volvo Caminhões e da Volvo Financial Services.

A Volvo CE mostrou no evento, realizado de 2 a 6 de junho, em São Paulo, equipamentos em demonstração estática e dinâmica, com a apresentação de show de máquinas. O público que passou pela M&T Expo foi de mais de 40 mil pessoas.

Além de lançamentos em sua linha de equipamentos compactos, e da apresentação do revolucionário assentador de tubos, a Volvo CE apresentou outras linhas de equipamentos e serviços de pós-venda já consagrados pelo mercado. Com sua participação na M&T Expo, a Volvo CE fortaleceu ainda mais a promessa da marca: More Care. Built In (Maior cuidado incorporado em tudo o que fazemos), além de oferecer um ambiente favorável para a realização de bons negócios.

Na M&T Expo 2009, o estande da Volvo ocupou o maior espaço entre os expositores



ESTANDE GANHA SELO SUSTENTAX

O estande da Volvo Construction Equipment Latin America na M&T Expo 2009 recebeu o selo de platina, a graduação máxima conferida pela Sustentax, empresa associada à US Green Building Council, organização não-governamental responsável pela disseminação de melhores práticas de construção sustentável e de promoção da certificação Leed (Leadership in Energy and Environmental Design). O estande da Volvo é o primeiro de uma feira de exposições a receber o selo na América Latina.

Para conquistar a premiação inédita, a Volvo adotou uma série de critérios na construção de seu estande, a começar pelo estabelecimento de um plano de gerenciamento de resíduos. A



Volvo também usou madeira legal de origem comprovada e certificada, reciclou e reutilizou materiais e empregou materiais regionais em diferentes partes do estande. O paisagismo foi executado com espécies nativas adaptadas, os produtos de limpeza eram sustentados e também foi feito um esforço na área de responsabilidade socioambiental. “Foi um desafio encontrar e usar material reciclável

na construção e produtos adequados para esse fim”, declara Yoshio Kawakami, presidente da Volvo Construction Equipment Latin America. “Também adotamos uma arquitetura apropriada para melhorar o uso da luz natural, além de eliminarmos a utilização de papel não reciclado e de copos plásticos”, completa.

Outdoor itinerante



Um Volvo VM 260 6x2 da Rodolatina Logística e Transportes ganhou ares de outdoor itinerante da marca Volvo. O veículo recebeu um padrão visual especial em seu baú. O VM faz a distribuição de materiais do almoxarifado central às diversas filiais da empresa. A

Rodolatina é cliente Volvo desde 2004 e conta com 92 caminhões Volvo. Com sede em Curitiba (PR), a empresa tem atuação de destaque na logística e transporte de granéis sólidos. A iniciativa de personalizar o veículo foi da própria Rodolatina.

CUSTO OPERACIONAL: "WORKSHOPS" PELO BRASIL

Em 2008, a Volvo realizou 12 "workshops" sobre Custo Operacional para operadores de veículos da marca. Este ano serão 40 eventos desse tipo. A estimativa é que cerca de mil transportadores, em todo o Brasil, participem. As apresentações são feitas por um especialista no assunto, proporcionando aos participantes a troca de experiências sobre a Gestão no Transporte Rodoviário de Cargas. Entre os temas tratados estão as formas de acompanhamento, planilhas de controle e as diferenças entre gestão por custo operacional e gestão por fluxo de caixa.

"A Volvo está cada vez mais focada em encontrar soluções que contribuam para a melhoria do custo operacional dos seus veículos", afirma Felipe Battistella, da área de Gestão de Clientes e Marketing da Volvo. Os transportadores são convidados pelas concessionárias de suas regiões para participar dos workshops.



ÔNIBUS UNIVERSITÁRIO

Entregue no mês de março um ônibus com chassi Volvo B9R para a UEPG (Universidade Estadual de Ponta Grossa - PR), adquirido pela instituição por meio de uma licitação vencida pela encarroçadora Comil. O veículo será utilizado em deslocamentos dos acadêmicos pelo Brasil. A decisão pelo chassi Volvo B9R está focada nos itens de segurança e conforto que o produto apresenta, sistema de freios EBS5 com freios a disco, ABS e controle de tração, suspensão eletrônica e caixa de câmbio inteligente Volvo (I-Shift). É o primeiro chassi eletrônico da marca adquirido pela UEPG, com a certeza de viagens seguras e confortáveis para seus acadêmicos.

Vocal: posto autorizado em São Bernardo

Inaugurado em março, em São Bernardo do Campo (SP), um novo posto autorizado para prestação de serviço do Grupo Vocal. A unidade realiza procedimentos rápidos, como troca de óleo e reparos mecânicos. Instalado em 250 m², o posto autorizado conta com cinco boxes e duas valas e tem capacidade para atender cerca de 40 caminhões por dia. A nova unidade fica na Rua dos Feltrins, 1401, dentro da COOPERCEG (Cooperativa dos Cegonheiros).

A Vocal está presente em São Paulo, Campinas, Santos, Caçapava, Porto Ferreira e ABC.



Ambiente preparado para receber e atender os veículos Volvo

Volvo na Exposafra

Feira realizada no pátio do Porto de Paranaguá reuniu 6 mil motoristas em quatro dias de festa

De 11 a 14 de maio, a Volvo e a concessionária Nórdica marcaram presença na 13ª Exposafra – Feira Interativa para Caminhoneiros –, realizada no Porto de Paranaguá (PR), pela Revista Caminhoneiro, com apoio da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Além da exposição dos veículos Volvo FH e VM Eco Experience, a Volvo levou entretenimento aos mais de 6 mil visitantes que passaram pelo local. Os caminhoneiros puderam acompanhar as apresentações da Caravana Ecológica, que trata do tráfico de animais silvestres.

Estande da Volvo na Exposafra apresentou veículos e levou entretenimento aos visitantes



PRESENÇA NA CEAGESP

Em maio, a marca Volvo esteve em evidência na Femetran 2009 – Feira dos Meios de Transporte, Movimentação e Logística de Produtos Hortifrutícolas. Exclusivo para profissionais do setor, o evento aconteceu no entreposto paulistano da CEAGESP (Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo). “Em eventos como esse temos a oportunidade de aproximar ainda mais distribuidores e pequenos frotistas do Volvo VM, caminhão reconhecido pelo setor como o de menor consumo de combustível”, comenta Daniel Mello, de

Comunicação de Marketing. O evento apresentou um Volvo VM Eco Experience, série promocional que celebra a atenção da Volvo com o meio ambiente, além de um Volvo VM Semi-novo Viking. A feira contou com a participação do concessionário Vocal de São Paulo.



INTERMODAL SOUTH AMERICA 2009

A Volvo também esteve na Intermodal South America, realizada no mês de abril, em São Paulo. A Intermodal é considerada a maior e mais importante feira de logística e de comércio exterior das Américas. Usando como tema a Volvo Ocean Race, o estande da Volvo mostrou um pouco da regata, que é considerada a maior competição de vela oceânica do mundo. A companhia levou ainda um caminhão da linha VM. A Volvo contou com o apoio da concessionária Vocal durante o evento.



Desempenho dos veículos agrada empresário e passageiros da empresa Rodoviário Ibitinguense

PASSOU DE 1 MILHÃO

Não apenas um, mas 13 veículos Volvo da RIL (Rodoviário Ibitinguense Ltda.) já passaram de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor. Especializada em transporte rodoviário de passageiros, na região de Bauru (SP), a empresa também trabalha com fretamento de turismo. Em média, por mês, a empresa transporta cerca de 70 mil passageiros. Frotista Volvo desde 1993, a RIL conta com 18 veículos da marca em sua frota. Além dos veículos com mais de 1 milhão, a RIL também possui os novos modelos B9R. "O desempenho dos veículos tem sido muito bom e os passageiros estão satisfeitos com o conforto que eles oferecem", comenta o proprietário da RIL, Rubens Vieira.

A SAGA DO BRASIL 1

O documentário "Senhores do Vento" mostra a emocionante participação do barco Brasil 1 na regata oceânica VOR (Volvo Ocean Race), realizada em 2005 e 2006.

O filme tem direção da cineasta Isabella Nicolas e conta com o patrocínio da Volvo do

Brasil e da Vivo, por meio da Lei Federal de Incentivo à Cultura.

A documentarista seguiu o barco brasileiro, o primeiro a participar da competição, colhendo depoimentos e imagens em terra. O filme, de 90 minutos, foi uma junção desse material com o que foi captado pelos tripulantes em mar aberto. Para Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa da Volvo do Brasil, "a participação do Brasil na VOR foi também uma forma de reconhecer e valorizar os grandes talentos brasileiros do iatismo mundial e popularizar o esporte no país".





O MELHOR E MAIS SEGURO DO MUNDO NOVO VOLVO FH

UM CAMINHÃO QUE REAGE ÀS CONDIÇÕES DA ESTRADA E AUXILIA O MOTORISTA



GPAC



VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.omehorcaminhaodomundo.com.br

