

GESTÃO DE OFICINAS: Novo serviço Volvo para grandes frotistas

ACESSIBILIDADE: Novos biarticulados têm piso baixo em todas as portas

RETROESCAVADEIRAS: A opinião de quem testou as novas BL60 e BL70



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXIII • Nº 119

Segurança em destaque

Nova geração dos caminhões Volvo FH e FM recebe elogios pelas novas tecnologias que evitam acidentes



GESTÃO DE OFICINAS: Novo serviço Volvo para grandes frotistas

IMPRESSÕES: Elogios aos equipamentos de segurança da nova linha F

RETROESCAVADEIRAS: A opinião de quem testou as novas BL60 e BL70



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XIII • Nº 119



Acessibilidade total

Grupo Ruas, de São Paulo, adquire 100 biarticulados B9SALF.
Lançamento da Volvo tem piso baixo em todas as portas

GESTÃO DE OFICINAS: Novo serviço Volvo para grandes frotistas

ACESSIBILIDADE: Novos biarticulados têm piso baixo em todas as portas

IMPRESSÕES: Elogios aos equipamentos de segurança da nova linha F



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2009 • ANO XXIII • Nº 119



Aprovadas

De Norte a Sul, retroescavadeiras Volvo BL60 e BL70 mostram versatilidade em várias operações

Freios a disco:
Mais conforto e eficiência nas frenagens.

ASR:
Controle eletrônico de aceleração; mais estabilidade.

EBS-5/ABS:
Frenagens controladas eletronicamente, em menor distância.

ESP:
Controle eletrônico de estabilidade, reduz o risco de derrapagens e capotagens.

Segurança:
É o que você sente quando escolhe um Volvo.



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

Ônibus com segurança incomparável.

Quem escolhe um Volvo conta sempre com as mais avançadas tecnologias de segurança. É a marca que mais investe em pesquisas para evitar ou minimizar acidentes.

Volvo. Líder absoluta em segurança.

VOLVO

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

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



Seguros mesmo

Quando a Volvo apresentou ao mercado brasileiro a nova geração dos caminhões FH, no início do segundo semestre de 2009, a revista Eu Rodo deu destaque à incrível tecnologia de segurança embarcada dos veículos. Nesta nova edição, passados alguns meses do lançamento, a Eu Rodo foi a campo para ouvir, dos transportadores, opiniões sobre essas novidades que ajudam os motoristas a evitar acidentes. E a impressão deles é a melhor possível. Todos foram unânimes em atestar que, de fato, os caminhões Volvo estão na vanguarda da tecnologia em segurança ativa. Confira o que eles disseram.

Outro destaque deste número é o lançamento, no Brasil, de um novo ônibus, nas versões articulado e biarticulado, com piso totalmente baixo. O veículo B9SALE, inédito no país, permite embarques e desembarques com muito mais rapidez e total segurança, já que nenhuma porta do ônibus tem degraus. É uma solução ideal para cidades de médio e grande porte, que precisam conciliar grande eficiência no transporte coletivo com acessibilidade aos passageiros. Idosos e pessoas com dificuldades de locomoção serão os maiores beneficiados. O Grupo Ruas, um dos maiores operadores de transporte urbano do Brasil, já adquiriu 100 biarticulados desse modelo para a cidade de São Paulo.

Em equipamentos, Eu Rodo foi conferir de perto as novas retroscavadeiras Volvo BL60 e BL70 em operação. As máquinas trabalham em condições bastante diversas, de Norte a Sul do país. Os operadores não pouparam elogios à

disponibilidade dos equipamentos, que honram a tradição de qualidade e resistência da marca.

Quem se interessa por inovações e produtividade no transporte não pode deixar de ler a matéria sobre os transportadores que estão colocando um eixo adicional no Volvo VM. Com potência e torque de sobra no motor, o eixo adicional permite ao caminhão levar mais carga sem exceder o limite de peso na balança. A diferença no volume transportado é tão grande que alguns entrevistados chegam a enxergar uma nova tendência no mercado para essa configuração "8x2".

Nas matérias internacionais você vai conhecer um pouco da logística de carga da companhia aérea Emirates, que opera o super Airbus A380, o maior avião de passageiros da atualidade. Para carregar o compartimento de carga, caminhões Volvo especialmente adaptados tomam parte de uma delicada e precisa operação.

Enfim, esta edição 119 da revista Eu Rodo mostra como a marca Volvo está presente em todos os setores de transporte comercial, com produtos e serviços que garantem a produtividade dos transportadores, sempre com foco em qualidade, respeito ao meio ambiente e, acima de tudo, segurança.

Boa leitura!
O editor



14 Logística perfeita

Sete caminhões Volvo especiais garantem abastecimento do Airbus A380 da Emirates



28 Pelas estradas do Rio

Chassi B9R conquista Viação 1001, que investe em 45 novas unidades para rodovias de maior tráfego

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.



32 Tradição e solidez

Pedreira tradicional do Espírito Santo reforça frota com máquinas da Volvo Construction Equipment

38 Mais carga

Cresce o número de transportadores que adotam eixo direcional extra no Volvo VM. Solução transporta mais carga, sem exceder a balança

DIOGO STEFANI GUINDANI: TRAJETÓRIA DE SUCESSO

“

Nossa empresa nasce do ideal e dedicação de meu avô, Henrique Stefani, que está com 89 anos de idade. Nosso fundador iniciou sua trajetória no transporte em 1946 e, em 1954, criou a transportadora

Henrique Stefani com a finalidade de realizar o transporte de cargas líquidas. Temos orgulho de ter participado e contribuído para o desenvolvimento do segmento dos transportes no Brasil. A transportadora Henrique Stefani deu origem ao Grupo Stefani, especializado no transporte, revenda e distribuição de combustíveis, que completa, neste ano, 55 anos de existência. Nossa história nos dá força para seguir em frente sempre com foco no atendimento das necessidades de nossos clientes e na inteligência das operações. Hoje, com uma gestão totalmente profissionalizada, atuamos em todo território nacional e em países como Argentina, Chile e Uruguai. A soma disso faz com que inauguremos uma nova era na transportadora, com início das atividades com carga seca. A partir de 2007, a frota do Grupo recebeu reforço com 58 veículos da Volvo. São modelos FH 440, FH 520 e VM 260, que rodam, em média, 10 mil quilômetros por mês. Os veículos Volvo apresentam bom desempenho no consumo de combustível e boa disponibilidade, com as manutenções preventivas. Os motoristas elogiam o conforto e espaço interno. Além do atendimento das questões de segurança, garantindo qualidade nos serviços prestados.”

Diogo Stefani Guindani
Diretor de Unidade de Negócio da Henrique Stefani

Diogo Stefani
elogia o desempenho
e conforto dos
modelos Volvo



A man with short dark hair, wearing a dark, textured overcoat over a dark button-down shirt, stands in front of a white Volvo truck. The truck has a red and blue stripe and the company logo. The Volvo logo is visible on the grille. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

**Henrique
Stefani & Cia.Ltda**
TRANSPORTE & LOGÍSTICA

www.henriquestefani.com

VOLVO

Treinamento de motoristas
realizado pela Volvo
merece destaque,
segundo Aldari Serrano

ITO CORNELSEN



ALDARI SERRANO:

ALTA TECNOLOGIA E VANGUARDA

“

Trabalhamos sempre com frota moderna e atendimento de qualidade, com foco na busca pela excelência em nossos serviços. Essa meta norteia a empresa desde que nasceu, em 1962, disposta a transportar pessoas da região oeste de São Paulo para os centros industriais e comerciais do município. Passamos por alguns processos de expansão e, em 1995, construímos uma moderna garagem que atende as atuais necessidades do transporte urbano interligando os municípios de São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Cotia, Santana de

Parnaíba e Pirapora do Bom Jesus. Somos clientes Volvo desde 2000 e contamos atualmente com oito ônibus modelos B7R e B10M. Os maiores destaques são a alta tecnologia embarcada e o treinamento realizado pela Volvo com os motoristas. Eles são unânimes em elogiar o desempenho dos veículos. Hoje, transportamos mensalmente 6 milhões de passageiros e nossos ônibus rodam 2,2 milhões de quilômetros na Zona Leste de São Paulo, uma das regiões mais populosas do mundo.”

Aldari Serrano
Diretor Administrativo da Himalaia Transportes S/A

MARCOS DE SOUZA JESUS:

ECONOMIA EM COMBUSTÍVEL E MANUTENÇÃO

“

O Grupo Leão Leão é uma holding de empresas que atua no setor de infra-estrutura há quase 50 anos. Pertence atualmente à Holding Manoel Leão S/A, que controla outras quatro, que atuam

em: concessões rodoviárias, gestão ambiental, infra-estrutura, imobiliária e entretenimento. A nossa empresa caçula, a Leão Rental, atua na prestação de serviços de locação de máquinas para o agronegócio, construção de rodovias e setor público. Tem sede em Ribeirão Preto (SP) e uma unidade de negócios na capital paulista e tem dez equipamentos Volvo. A primeira compra foi há um ano, com a aquisição de pás-carregadeiras L120F, motoniveladoras G940, escavadeiras hidráulicas EC210 e mini-carregadeiras MC 90B. Os equipamentos têm boa aceitação nos

clientes e, recentemente, nos ajudaram numa negociação com a Usina Boa Vista (GO). Como era um contrato de locação que incluía a gestão de mão-de-obra, manutenção e logística, os equipamentos Volvo, mais econômicos em consumo de combustível e serviços de manutenção, foram fundamentais para fechar o negócio. Nesse um ano de experiência com a Volvo, temos a certeza de que vamos voltar a investir na marca porque temos demanda de mais equipamentos. Estamos alinhados com a tendência do mercado de locações e a missão da empresa, que é obter lucros para os acionistas com foco na satisfação dos clientes e reinvestimento na própria empresa.”

Marcos de Souza Jesus
Diretor-presidente do Grupo Leão Leão



Marcos de Souza fala da boa aceitação dos clientes do Grupo Leão Leão aos equipamentos Volvo

ITO CORNELSEN

Peças genuínas: mantendo a corrente forte

Não há fórmulas mágicas: para garantir que os caminhões e ônibus Volvo mantenham-se em condições ideais em toda sua vida útil, a manutenção deve ser feita na rede de concessionárias da marca. “É como o ditado: uma corrente é tão forte quanto seu elo mais fraco”, observa Göran Olsson, gerente de produto - Peças Genuínas Volvo.

TEXTO ISABELLE KLIGER

FOTOGRAFIA GETTY IMAGES, NICKE JOHANSSON



Cortar custos é um desafio constante para o transportador, o que também envolve manutenção e peças. Mas é importante pensar a longo prazo.

“É preciso entender a diferença entre o preço imediato e o custo total”, diz Göran Olsson, gerente de produto - Peças Genuínas Volvo. “As peças podem custar um pouco mais em uma concessionária da Volvo. Mas seu custo total é, na verdade, mais baixo. A Rede Volvo oferece garantia de doze meses nos componentes, assegurando menor tempo em paradas não programadas. E esses são os custos que realmente fazem a diferença a longo prazo”.

Uma Peça Genuína Volvo não é só um produto resistente. É um pacote amplo formado por diversas ofertas. A Volvo atua em mais de 140 mercados por meio de uma bem-estruturada rede de concessionárias com oficinas de alta qualidade. Possui um sistema de logística para garantir que as peças sejam entregues em sua rede o mais rápido possível.

“No mundo todo, a Volvo é uma das melhores empresas do setor quando se trata de disponibilidade de peças. Além disso, a concessionária Volvo pode



Göran Olsson

oferecer um preço fixo pela manutenção, evitando custos inesperados ao transportador”, diz Göran Olsson. Além de oferecer uma das melhores garantias do mercado – doze meses em todas as Peças Genuínas Volvo – na Rede Volvo o trabalho é executado por profissionais capacitados pela fábrica. O mesmo vale para peças e conjuntos remanufaturados. Isso independe da idade do veículo atendido.

“VAMOS USAR O SEGUINTE EXEMPLO: se um caminhão tiver uma bomba d’água com defeito, isso pode causar uma falha no sistema de refrigeração. Essa falha pode acabar danificando outras partes do motor. Mas se a bomba d’água tiver sido instalada em uma concessionária da Volvo, todos os danos resultantes serão cobertos pela garantia. No entanto, se o trabalho tiver sido executado em algum outro lugar, o custo para o proprietário pode ser bem mais elevado – tudo isso por conta de uma bomba d’água mais barata”, resume Göran Olsson.



Os caminhões estão ficando cada vez mais complexos. Atualmente, os veículos são construídos com diversos sistemas eletrônicos de alta tecnologia, o que demanda mecânicos especializados para garantir qualidade e segurança.

“Todos os itens de um caminhão são feitos para atuar em conjunto com outras partes, formando vários sistemas”, comenta Göran Olsson. “Assim como uma corrente, nenhum sistema é mais forte que seu elo mais fraco. Por isso, mesmo que todas as peças originais sejam de alta qualidade, basta uma troca por uma peça de qualidade inferior para enfraquecer a corrente toda, resultando em paradas não planejadas e altos custos de manutenção.”

AS PEÇAS GENUÍNAS VOLVO são as mesmas usadas para montar os caminhões novos na fábrica – o que significa que elas foram testadas para assegurar o melhor desempenho do caminhão Volvo. A Rede Volvo possui estoques e logística para oferecer mais de 150 mil itens de reposição, permitindo que o transportador sempre tenha a peça certa para o caminhão certo no menor tempo possível.

“O custo das peças de reposição é responsável por cerca de 6% do custo

operacional total de um caminhão”, diz Göran Olsson. “Por outro lado, um caminhão fora de serviço custa, em média, mais de R\$ 4.000,00 por dia em despesas e lucro cessante. No caso de transporte internacional, esse valor pode ser o dobro. Uma pequena economia no custo das peças é mínima se comparada à perda causada por um caminhão fora de serviço devido à baixa qualidade das peças de reposição. E isso influi também na segurança – não apenas a segurança de trânsito, mas também na confiança no veículo.” ■

O QUE HÁ POR TRÁS DE UMA PEÇA GENUÍNA VOLVO:

- Rapidez e confiabilidade na hora da troca
- Rede Volvo em toda a América do Sul
- Garantia contra danos indiretos
- Suprimento assegurado
- para mais de 150 mil peças
- Especificações atualizadas e projetadas como partes de sistemas integrados
- Garantia da qualidade



Cinco maneiras de economizar combustível

Os custos com combustível podem ser reduzidos entre 5% e 10% apenas com a adoção de técnicas de direção mais econômicas. Peter Romberg, especialista em treinamento de motoristas, revela cinco dicas sobre como o comportamento do motorista pode contribuir para reduzir o consumo de combustível.

1 REDUÇÃO DE RPM

Para limitar o consumo, o caminhão deve operar no “ponto ideal”, que fica na metade da faixa verde das rotações. Isso significa que o motor está operando de forma mais eficiente em sua rotação ideal. Excesso de RPM (rotações por minuto) gera consumo elevado e desnecessário. O sistema de transmissão I-Shift da Volvo é programado para utilizar o intervalo mais eficiente de RPM, fornecendo, ao mesmo tempo, alto torque e força.

“O procedimento de saltar algumas marchas pode oferecer um RPM reduzido e uma aceleração mais eficiente”, diz Peter Romberg. “Isso acontece automaticamente em um caminhão equipado com I-Shift. No entanto, em algumas situações, o motorista pode optar por trocar de marcha manualmente, como em manobras apertadas ou filas, por exemplo”, afirma Romberg.

2 MENOS MARCHA LENTA

É possível economizar nos custos de combustível, reduzir o desgaste do caminhão e diminuir o impacto ambiental apenas evitando o uso desnecessário da marcha lenta. Dependendo do tamanho e da temperatura do motor, um caminhão pode consumir de um a quatro litros de combustível por hora em marcha lenta. Peter Romberg observa que isso é desnecessário.

“O antigo hábito de deixar os veículos em marcha lenta para esquentar o motor hoje não é mais necessário. Nos modernos caminhões Volvo, o motor é concebido para ser aquecido até a temperatura operacional ao se dirigir em baixa aceleração ou, no inverno, ao usar um pré-aquecedor”, explica.



3 DIMINUIR A VELOCIDADE

Dirigir em velocidades mais altas é uma das principais causas de consumo elevado de combustível. Pesquisas mostraram que os níveis de consumo de combustível podem ser reduzidos entre 7% e 12% ao se reduzir a velocidade na estrada em 10 km/h. Todos os caminhões da Volvo são especificados para operar em uma velocidade ideal do motor, mas, quando o veículo excede essa velocidade, o consumo de combustível aumenta.

“Em viagens mais longas, cada ponto percentual que o consumo de combustível pode ser reduzido representa uma boa economia no final das contas. Para um caminhão pesado de longa distância que percorra 1.000 km por dia, economizar apenas 1% corresponde a 1.500 litros de combustível por ano e quase quatro toneladas de CO₂. Assim fica fácil ver por que cada ponto percentual vale muito”, comenta Peter Romberg.

4 PREVER O TRÁFEGO

Dirigir de forma planejada e evitar paradas e arrancadas desnecessárias pode resultar em um consumo de combustível substancialmente menor. A primeira regra para dirigir economizando combustível é prever o fluxo de tráfego à frente e fazer o melhor uso da energia do caminhão. Ao se aproximar de um farol fechado ou de um congestionamento, não é preciso manter o acelerador pressionado. Paradas e retomadas desnecessárias geram maior consumo. Por exemplo: uma parada adicional a cada 10 km resulta em um aumento de 35% no consumo de combustível. Dez paradas e acelerações a cada 10 km podem aumentar o consumo em até 130%

“O motorista de caminhão tem a vantagem de se sentar em uma altura maior e pode ter uma boa visão geral da situação de tráfego, planejando suas ações com antecedência”, explica Peter Romberg.

5 ACELERAÇÃO INTELIGENTE

A variação da topografia também é um desafio para os motoristas. Ao se aproximar do topo de uma serra, um caminhão com 40 ou 60 toneladas tem energia cinética suficiente para chegar até o topo. Enquanto isso, em uma estrada pavimentada e reta, um consumo menor de combustível pode ser garantido com o uso do piloto automático. O motorista também pode ajudar alguns dos sistemas automáticos do caminhão.

“A função I-Roll do câmbio I-Shift muda automaticamente para o ponto morto quando não é preciso haver mais aceleração. Isso pode resultar em economia de combustível de até 1%. Outro dispositivo é o Piloto Automático Inteligente. Isso melhora o consumo a partir do simples ajuste automático da velocidade de acordo com os veículos e obstáculos à frente.”

Carregamento preciso

Carregar 13 toneladas, a oito metros de altura – e em menos de 40 minutos. Quando a Emirates Flight Catering, EKFC, trabalha com as cinco aeronaves Airbus A380, não há espaço para perda de tempo ou erros. Sete carregadeiras elevadas, montadas sobre caminhões Volvo especiais, garantem que o trabalho seja feito com rapidez e segurança.

TEXTO TOBIAS HAMMAR

FOTOGRAFIA PONTUS JOHANSSON







Começa mais um dia em Dubai. Para Haidar Abdelaziz Hamid, o dia de trabalho já está a pleno vapor antes mesmo de o sol nascer. Enquanto manobra com experiência seu Volvo FL220 especialmente adaptado com uma plataforma de elevação para fora da rampa de carregamento da EKFC, no coração do gigante aeroporto internacional da cidade, seus olhos observam atentamente o tráfego.

Ele está adiantado. O voo 201 da Emirates Airlines só decolará para o aeroporto JFK, em Nova Iorque - Estados Unidos, às 8h10, pouco mais de duas horas e meia mais tarde. Mas, como todos os funcionários de aeroporto do mundo inteiro, Haidar sabe o valor de um simples minuto até “sua” aeronave estar pronta para taxiar pelo aeroporto e em seguida alçar voo até o destino final.

Nessa manhã ele trabalha com uma aeronave especialmente complexa. Estacionado a cerca de um quilômetro do terminal da Emirates Airlines está o Airbus A380, a maior aeronave de passageiros do mundo e a mais incrível que existe na aviação comercial da atualidade.

Construída para a capacidade máxima de mais de 600 pessoas, a cabine de passageiros do Airbus “Superjumbo” tem um volume 45% maior que a de seu concorrente mais próximo, o Boeing 747-400 “Jumbo”. Antes de cada voo, é preciso levar ao avião 13 toneladas de alimentos, carga e equipamentos de bordo – tarefa longe de ser fácil, pois as portas para o andar superior de passageiros

estão localizadas a mais de oito metros de altura do chão e o ambiente aeroportuário em si é um frenesi de pessoas correndo em diversas direções e veículos que precisam chegar às várias aeronaves estacionadas no pátio de manobra.

Haidar Abdelaziz Hamid sabe o quanto isso exige de suas habilidades de motorista.

“Sabe”, diz ele, apontando para um carro de bagagens que passa a cerca de um metro à frente do pára-choque frontal de seu caminhão, “o fluxo de pessoas andando para lá e para cá é constante. Para dar conta do recado, você precisa esquecer de todo o resto e se concentrar cem por cento em seu próprio trabalho”.

Cinco minutos depois, ele estaciona o caminhão com “precisão cirúrgica” ao lado da imensa fuselagem do A380. Dois funcionários da equipe de carregamento sobem rapidamente na plataforma de controle em frente ao baú de carga. Ouve-se um chiado e o chassi do caminhão é abaixado até o chão. Ao mesmo tempo, os estabilizadores laterais se abrem, prendendo-se firmemente na pista quente. Pouco



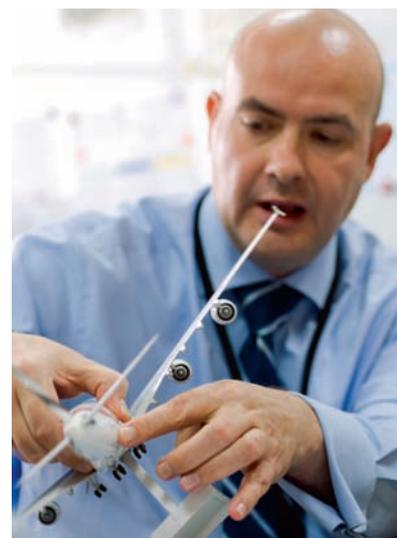
Haïdar Abdelaziz Hamid e seu Volvo FL220 com plataforma elevada garantem que 13 toneladas de alimentos, carga e equipamentos sejam elevadas a bordo do Airbus A380

“ TENHO ORGULHO DE DIRIGIR ESSA MÁQUINA INCRÍVEL QUE ATENDE À AERONAVE MAIS AVANÇADA DO MUNDO.

HAIDAR ABDELAZIZ HAMID, EMIRATES FLIGHT CATERING



Cerca de 900 chefs preparam quase 100 mil refeições por dia nas duas instalações de catering



Tom Morgan, vice-presidente da EKFC, precisou encontrar um sistema de carregamento móvel que desse conta do desafio do A380

depois, o caixão baú de carga começa a se mover lentamente para cima.

Se Tom Morgan não sabe alguma coisa sobre a logística aeroportuária, é porque ela provavelmente não tem importância. Como vice-presidente da EKFC, ele é responsável pelo catering dos vôos, uma operação única no mundo em complexidade. Suas duas unidades de catering entregam quase 100 mil refeições por dia (são mais de 100 menus e 1.000 receitas) para as cerca de 100 linhas aéreas que usam o

EMIRATES FLIGHT CATERING - EKFC

- Fornece catering de bordo e suporte às 100 linhas aéreas que usam o Aeroporto Internacional de Dubai.
- Em 2007, foram produzidas mais de 25,5 milhões de refeições.
- As refeições de bordo são responsáveis por

- cerca de um terço das operações da EKFC.
- 5.400 funcionários de 67 nacionalidades diferentes, e 250 deles são motoristas de caminhão.
- Foi fundada em 1980 como Abela Catering, tornando-se EKFC em 2006.

aeroporto internacional de Dubai, que opera 24 horas por dia.

Uma das duas cozinhas atende exclusivamente os vôos da Emirates Airlines. Nessa cozinha, o nível de atividade faz o estresse diário no resto do aeroporto parecer um relaxante passeio em uma tarde de domingo. É uma cozinha de última geração, onde cerca de 150 chefs trabalham nos preparativos para as refeições do dia seguinte. No recinto há aromas de dar água na boca: frango tandoori, sushi, pesto italiano...

“A Emirates Airlines solicita menus específicos para cada cidade de destino. Por isso, temos cinco tipos diferentes de cozinha: uma indiana, uma europeia, uma oriental, uma árabe e uma leste-asiática. Nossos 900 chefs devem, literalmente, saber cozinhar pratos do mundo inteiro”, explica Tom Morgan, disparando uma gargalhada que revela imediatamente suas raízes escocesas.

EM TESE, o princípio de funcionamento da unidade de catering é relativamente simples. Em tese... Um fluxo contínuo de equipamentos de bordo da aeronave que acaba de pousar entra por um dos lados do edifício. O equipamento é mais ou menos dividido entre itens que devem ser lavados e itens que têm de ser substituídos para o próximo vôo. Os carrinhos de bordo e outros itens maiores são transportados por um monotrilha suspenso, com mais de dois quilômetros de comprimento. Enquanto isso, uma esteira carregadora com quase o mesmo tamanho cuida dos talheres, das louças e



dos outros pequenos artigos de mesa. Junto com a comida que acabou de ficar pronta – que depois de ser preparada é resfriada em um processo rapidíssimo para preservar o frescor e a segurança – tudo finalmente chega ao enorme terminal de armazenamento na outra extremidade do edifício, voltada para a rampa de carregamento e para os caminhões que estão aguardando a carga.

O procedimento inteiro deve ser ajustado com precisão para atender à situação atualizada de vôos e de passageiros. E isso está em constante mudança, pois os horários de pousos e os tipos de aeronave mudam constantemente no dinâmico setor de transporte aéreo de passageiros.

“Muitas pessoas acreditam que o catering de vôos é simples, pois os horários de decolagem e o número de vôos são predeterminados. Mas como os horários de alocação das aeronaves mudam o tempo todo, não conseguimos planejar nossas operações até pouquíssimo tempo antes da decolagem de cada vôo”, diz Tom Morgan, continuando:

“E como cada período de 24 horas tem três picos de atividade, com até 60 decolagens no espaço de poucas horas, fica fácil perceber que a logística pode ser muito complexa”, afirma.

Fazer o planejamento para os cinco Airbus A380 da Emirates Airlines é um pouco mais fácil, pois atualmente eles só voam para três destinos: Londres, Sydney e Nova Iorque. Mas quando a Emirates expandir sua frota para 58 aeronaves, daqui a três anos, essa relativa calma será apenas uma memória remota.

ATUALMENTE, O GRANDE DESAFIO do A380 é o tamanho da fuselagem. A porta principal de catering para o compartimento da primeira classe, no andar superior, não só fica a uma altura muito elevada do chão como também está posicionada no meio da enorme asa da aeronave.

“Tivemos muitas conversas com a Airbus sobre a localização dessa porta. Para acessá-la precisamos de um veículo que consiga elevar o baú de carga a oito metros de altura e, depois, movimentá-lo para frente, para trás e para os lados”, explica Tom Morgan.

Antes do vôo inaugural da Emirates com o novo Airbus, em agosto último, Tom se deparou com uma tarefa delicada: descobrir um sistema de carregamento móvel que pudesse executar o que provavelmente é a manobra mais extraordinária de todo o contexto de catering de bordo internacional.

“Nossa meta é executar uma seqüência completa de descarregamento/carregamento com o A380 em no máximo 40 minutos, sem comprometer a segurança. Foi com base nessa meta que definimos nossas especificações ao entrar em contato com diversos fornecedores de veículos para as primeiras negociações de compra.”

Depois de um extenso processo, a escolha revelou dois fornecedores: Volvo Trucks para o chassi e a fabricante tailandesa de carrocerias CTV Doll para a parte hidráulica e o baú de carga em si. Os caminhões, com suspensão pneumática e eixos direcionais traseiros para a melhor capacidade de manobra na área do aeroporto, foram entregues pela importadora da Volvo Trucks em Dubai, a Al-Futtaim Auto and Machinery Company, ou FAMCO.

“Escolhemos a Volvo e a FAMCO porque queríamos



Cada caminhão com carregadeira elevada percorre entre cinco e seis quilômetros por dia e só tem licença para operar dentro da área do aeroporto

um fornecedor de veículos com presença local, já que precisávamos de suporte 24 horas por dia caso acontecesse alguma coisa. Nós já havíamos trabalhado com a FAMCO e ficamos imensamente satisfeitos com eles. Nossa cooperação está mais para parceria do que para a tradicional relação cliente/concessionária”, diz Tom Morgan, e completa:

“Além disso, sabíamos que a Volvo fornece caminhões seguros que são confiáveis e fáceis de operar. Tudo isso, sem dúvida, foi imensamente importante para nós.”

Na primeira fase, foram solicitados sete veículos. Mas, em junho deste ano, o número total de caminhões Volvo FL220 6x2 com suspensão pneumática subiu para 17 – e outros estão a caminho, pois a frota de Airbus A380 da Emirates Airlines cresce gradualmente.

No pátio de manobras, o vôo 201 da Emirates acabou de abrir as portas para o catering. Quatro carregadeiras elevadas estão estacionadas a alguns centímetros da aeronave, colocando equipamentos de bordo em seu interior como formigas operárias alimentando uma rainha gigante.

Duas delas são do último modelo específico para o A380. E é nesse momento, quando estão estacionados ao lado de outros “convencionais”,



A carregadeira elevada que equipa os caminhões Volvo tem capacidade de carga de 6 toneladas



A Emirates Airlines tem menus específicos para cada cidade de destino

que os novos veículos comprovam suas capacidades extremas. Acima da asa direita da aeronave, um baú de carga paira no ar, como se estivesse voando livremente acima do chão. Dois enormes eixos hidráulicos em X garantem que o veículo fique equilibrado, ao mesmo tempo em que cinco toneladas de material são transferidas para dentro na aeronave muito acima do chão.

Haidar Abdelaziz Hamid aguarda ao lado do caminhão e observa o procedimento. Ele usa o rádio para entrar em contato com a equipe de carregamento a bordo. Como é motorista, ele não se envolve ativamente no processo de carregamento em si, mas é responsável pela segurança dentro e ao redor do caminhão. Se alguma coisa der errado, ele pode desligar imediatamente todos os sistemas usando dois botões de emergência de fácil alcance na carroceria do caminhão.

Mas com toda essa concentração no tempo de carregamento e na segurança, ele nunca se cansa de seu trabalho?

“Não, nunca! Eu adoro dirigir esse caminhão. É confortável, fácil de dirigir e de entender. Eu só ando cinco ou seis quilômetros por dia, mas essa distância é tão repleta de atividades e ações que preciso ter um veículo no

qual me sinto completamente seguro”, afirma, concluindo: “Tenho orgulho de dirigir essa máquina incrível que atende à aeronave mais avançada do mundo”. ■

CAMINHÕES VOLVO EQUIPADOS COM CARREGADEIRAS ELEVADAS ESPECIAIS PARA O A380

- 47 das 155 carregadeiras elevadas da EKFC operam em caminhões Volvo. Dessas, dezessete são caminhões Volvo FL220 6x2 específicos para o A380, com suspensão pneumática total e eixo direcional traseiro.
- O veículo pesa 26 toneladas e tem 11 metros de comprimento. A carroceria pode ser erguida até no máximo 8,3 metros.

- O veículo é apoiado por quatro estabilizadores hidráulicos, encaixados em pares atrás dos eixos frontal e traseiro do caminhão.
- O sistema de elevação é formado por dois eixos hidráulicos em X, com capacidade de carga suficiente para até 6 toneladas.
- O baú de carga é refrigerado e tem 7,8 m de comprimento.

Segurança aprovada!

Segurança, economia e conforto do motorista são pontos fortes da nova linha de caminhões. Empresários que já investiram nos novos modelos Volvo confirmam as novidades.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



“

EU DIRIJO UM DOS NOVOS FH 520. FAÇO PELO MENOS UMA VIAGEM POR SEMANA, PARA SÃO PAULO OU MATO GROSSO. NO TRANSPORTE DE CORROSIVOS, A SEGURANÇA É UM ASPECTO PARA O QUAL DEVEMOS ESTAR AINDA MAIS ATENTOS DO QUE QUALQUER OUTRA TRANSPORTADORA, POIS É UMA CARGA PERIGOSA”

ORÉLIO BIANQUINI, DA GAVASSO & BIANQUINI

Lançada em junho deste ano, a nova linha F de caminhões Volvo chegou ao mercado e agradou quem já conhecia e aprovava os modelos anteriores. As vantagens dos já consagrados caminhões da linha continuam sendo destaque e, para o empresário do Rio Grande do Sul, Orélio Bianquini, que testou pessoalmente um FH 520, “O caminhão novo é ainda melhor que os outros”.

A nova linha traz como novidades recursos de segurança até então inéditos no mercado brasileiro. 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 nova geração de caminhões Volvo também 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. “Os motoristas gostaram muito dos novos caminhões, que são muito confortáveis e, especialmente do câmbio I-Shift, que proporciona menos desgaste para quem dirige”, afirma o transportador de São Paulo.

APOSTANDO NAS NOVAS TENDÊNCIAS. A transportadora Gavasso & Bianquini Ltda., de Guaíba (RS), possui oito caminhões, sendo sete Volvo. Faz o transporte de corrosivos em composições bitrem, com tanques de inox, da região de Porto Alegre para outras regiões do país. As rotas mais freqüentes são para Cubatão e Santo André, em São Paulo, e para Cuiabá, no Mato Grosso.

“Geralmente carregamos em empresas como a Bunge, Elekeiroz, Carbocloro, Galvani e outras, aqui na região, e transportamos o produto para usinas de açúcar ou indústrias”, explica Orélio Bianquini, sócio-proprietário da empresa. Enquanto seu sócio, Luiz Gavasso, cuida da parte administrativa, Bianquini é responsável pela operação da frota, coordenando os motoristas e também dirigindo um dos veículos. >



A segurança dos novos Volvo FH é um destaque para a Gavasso & Bianquini, que transporta corrosivos



Prodelog: confiança na marca e expectativa de segurança, bom consumo e valor de revenda com os novos Volvo FH

➤ A empresa foi uma das primeiras do Rio Grande do Sul a investir na nova linha F. Para Bianchini, os novos recursos de segurança e rentabilidade do modelo são extremamente importantes e ele fez questão de experimentar os caminhões. “Eu dirijo um dos novos FH 520. Faço pelo menos uma viagem por semana, para São Paulo ou Mato Grosso, conforme a demanda. No transporte de corrosivos, a segurança requer muita atenção, porque transportamos um produto perigoso. Não pode haver falhas”, explica o empresário.

“Esse caminhão novo é ainda melhor que os outros. Fico muito mais tranquilo trabalhando. É como se eu precisasse apenas sentar na boléia e deixar ele trabalhar sozinho. A tecnologia faz tudo para eu não ter que me preocupar e dirigir com conforto e segurança”, diz. Outro aspecto importante é o consumo de combustível do veículo. No transporte de corrosivos é muito raro conseguir carga para o retorno. Metade do percurso total acaba sendo feita com os tanques vazios. “Com esses bitrens, conseguimos fazer a média de 2,3

quilômetros por litro na ida, com carga, e até 4,5 km/litro em algumas viagens retorno, rodando vazio”, afirma.

CONFIANÇA NA MARCA. A Prodelog, de Jundiaí (SP), é especializada em transporte refrigerado de alimentos para empresas como Sadia, Nestlé e Itambé. Além de 30 veículos médios e leves, usados na distribuição em áreas urbanas, conta com frota de 54 caminhões pesados, sendo 45 carretas três eixos espaçados – conhecidas como “Vanderléia” – e nove rodotrens de nove eixos, todos com baús refrigerados. Os pesados operam principalmente entre São Paulo, Minas Gerais e Paraná, fazendo transferências entre fábricas e Centros de Distribuição (CDs) ou de CDs para CDs.

Rone Luiz Frasson, diretor da Prodelog, é um empresário atento às mudanças da legislação para as chamadas CVCs – composições veiculares de carga – e acredita que a tendência para seu tipo de operação são as configurações do tipo rodotrens, de nove eixos, combinadas com as carretas de três eixos espaçados. Para essas aplicações, ele escolheu caminhões Volvo com entre-eixos de 3 metros. A Prodelog, que já conta com 19 caminhões Volvo dos modelos FH 400, 440 e 480, adquiriu sete unidades da marca este ano: cinco FH 480 6x4 em março e outros dois FH 440 6x2 – da nova linha – em julho.



Para a Transdega, o câmbio I-Shift trouxe mais segurança e economia

“Os caminhões da nova linha Volvo estão rodando há bem pouco tempo. Mas estamos confiantes em seu desempenho por causa do histórico da marca em nossa empresa. A Volvo sempre cumpre o que promete em qualidade e recursos disponibilizados em seus veículos”, diz o empresário. “Nossa experiência com a Volvo tem sido positiva nos principais aspectos como durabilidade, segurança, consumo e valor de revenda. Estamos certos de que esses novos caminhões também vão corresponder às expectativas”, finaliza.

ECONOMIA E CONFORTO COM I-SHIFT. A Transportadora Transdega, de São Manuel (SP), comprou seu primeiro Volvo em 1986, quando foi constituída, um XH Intercooler, que também foi o primeiro caminhão entregue pela Pagliato Veículos – atual Lapônia –, concessionário inaugurado em São Manuel no mesmo ano.

Atualmente possui frota de 35 caminhões pesados com carretas graneleiras. Além de sete carretas três

eixos, utiliza 25 bitrens e três rodotrens que rodam principalmente do interior de São Paulo para o porto de Santos com grãos e açúcar.

Recentemente a empresa adquiriu dois novos caminhões da nova linha: um FH 520 e um FH 480. Após um mês de operação como bitrens, os modelos passaram a ser utilizados na configuração rodotrem. Enquanto os bitrens transportam até 37 toneladas líquidas com 57 toneladas de PBT, os rodotrens levam 50 toneladas líquidas, com PBT de 74 toneladas.

“Os motoristas estão gostando muito dos novos caminhões, pelo conforto e também pelo câmbio I-Shift, que proporciona menos desgaste ao conduzir, além de resultar em mais segurança. As trocas de marchas são precisas e sempre nas rotações ideais”, comenta Arnaldo José Dega, diretor-proprietário da Transdega. “Ainda é cedo para avaliar, mas já pudemos perceber que esse novos veículos são melhores quanto ao consumo de combustível, o que atualmente representa quase metade da nossa planilha de custos”, conclui. ■

Dentro de casa

Novo serviço da Volvo, voltado para frotistas de ônibus e caminhões, fará a gestão e planejamento de toda a oficina do transportador e acompanhamento dos indicadores de performance voltados à manutenção.

TEXTO PATRÍCIA BLÜMEL

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

O setor de transportes brasileiro passou por uma grande evolução nos últimos dez anos, principalmente no que se refere à profissionalização. Empresas investem cada vez mais em redução de custos operacionais e buscam soluções que auxiliem na gestão de sua atividade.

Desde 1996, a Volvo oferece soluções variadas de gestão de manutenção. Dentre elas, destaque para seus programas de manutenção, hoje com mais de 25 mil contratos vendidos. A marca agora acaba de lançar mais um produto: a Gestão de Oficinas. Uma solução que leva para dentro do transportador os serviços Volvo já consagrados. “Esse serviço consolida toda a experiência que a Volvo adquiriu nos produtos e serviços de pós-venda desenvolvidos e aprimorados em 13 anos”, afirma o coordenador de Gestão de Clientes da Volvo, Felipe Battistella.

A Gestão de Oficinas é uma consultoria voltada aos frotistas de ônibus e caminhões que possuem oficinas próprias. “Percebemos que os nossos clientes queriam simplificar o processo. Hoje, dentro da gestão de suas oficinas, precisam gerenciar um grande número de contratos e falar com diferentes interlocutores e provedores de produtos e serviços”, explica o coordenador de Gestão de Produtos de Pós-Venda da Volvo e idealizador do serviço, André Trombini.

O serviço será oferecido pela rede de concessionários, com apoio da Volvo, que fará diagnóstico da operação da oficina do transportador, oferecendo sugestões de melhorias e acompanhamento dos indicadores de performance. “Com isso, o transportador terá uma estrutura mais eficiente para atender a sua necessidade e evitará custos não programados de manutenção, como, por exemplo, serviços que precisam ser refeitos. Ele poderá então focar atenção em sua atividade principal, com a certeza de contar com toda a manutenção preventiva e corretiva, planejamento de paradas, gerenciamento de estoques de peças adequados, sem desperdícios, e que garantam a disponibilidade e melhor desempenho da frota”, explica.

O novo serviço foi desenvolvido durante um ano e testado em forma de

projeto-piloto. “Na fase de teste pudemos constatar uma economia de 10% para o transportador nos custos de gestão da oficina, incluindo os fixos e variáveis e aumento de disponibilidade da frota”, contabiliza Trombini.

COMO TUDO FUNCIONA. O processo começa com a identificação do transportador que tenha a intenção de reestruturar a atividade de manutenção de sua oficina, e isso é feito pela concessionária. Em seguida, é assinado um termo de confidencialidade. A próxima etapa é o entendimento das necessidades e demandas do transportador e quais as dificuldades enfrentadas na gestão de sua oficina.

Os dados levantados são então interpretados e é consolidada uma proposta customizada de serviços a serem oferecidos. O transportador recebe o plano de gestão, em que são demonstrados os pontos de melhoria a serem implementados, assim como os indicadores de desempenho definidos como metas de gestão. Caso concorde, assina um contrato e o próximo passo é a execução das ações, seguida do acompanhamento por indicadores de desempenho.

“Todo o processo é muito transparente e o cliente recebe e acompanha o diagnóstico e as informações levantadas”, conta Trombini. O processo leva em torno de três a cinco meses para ser implantado. O grande diferencial, segundo Trombini, é que os veículos que não são da marca Volvo, bem como implementos, podem ser incluídos no serviço, dependendo da composição total da frota. “A Gestão de Oficinas abrange a frota como um todo e vem para profissionalizar ainda mais os serviços de nossos clientes”, conclui. “Nossa intenção é fechar, até 2010, doze contratos de Gestão de Oficinas com grandes frotistas”, complementa Felipe Battistella. ■



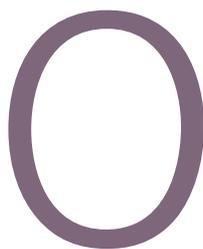
Novo produto de Pós-Vendas leva para dentro das transportadoras a eficiência em gestão de oficinas da Volvo

Total acessibilidade

Grupo Ruas compra 100 biarticulados B9SALF. Recém-lançado no Brasil, o chassi tem piso totalmente baixo em todas as portas, sem degraus para embarque e desembarque.

TEXTO MAIGUE GUETHS

FOTOS ITO CORNELSEN



Grupo Ruas, maior operador de empresas de ônibus urbanos de São Paulo e um dos maiores do Brasil, acaba de adquirir 100 chassis B9SALF (Side Articulated Low Floor ou Articulado Piso Baixo com Motor de Lado). Os ônibus vão rodar em São Paulo, contribuindo para melhorar o transporte coletivo da cidade, a maior do Hemisfério Sul. Os B9SALF ampliarão as frotas das operadoras Viação Campo Belo e Cidade Dutra, pertencentes ao

Grupo Ruas, que transporta em média cerca de 90 milhões de passageiros por mês.

O Grupo está investindo em ônibus biarticulados e articulados, justamente pelos principais benefícios desses chassis: maior capacidade de transporte, menos emissões de gases, custo menor por passageiro transportado e atendimento da demanda de forma mais equilibrada. A companhia adquiriu os primeiros articulados Volvo em 1983 e os primeiros biarticulados em 1996.

Outra vantagem é a acessibilidade. O modelo, lançado em julho deste ano, é o único do mercado brasileiro com 100% de piso baixo. “O ônibus não tem degrau na entrada e nem internamente. Isso permite que um cadeirante, por exemplo, entre e se locomova pelo veículo sem problemas”, explica Fabio Lorençon, engenheiro de vendas da Volvo Bus.

A ausência de degraus, segundo ele, além de beneficiar os passageiros, que conseguem embarcar e desembarcar com mais facilidade, resulta em uma grande vantagem para o sistema de transporte, que ganha muita agilidade nessas operações.

Para alcançar essas características, o B9SALF tem o motor instalado na região central do lado esquerdo do primeiro vagão, o que também é uma novidade no mercado nacional. Uma vantagem desse chassi sobre seus concorrentes é a melhor distribuição de peso, possibilitando um veículo mais longo sem ultrapassar as capacidades técnicas e legais. O modelo articulado pode receber encarroçamento com até 20m de comprimento. Com isso, a capacidade de passageiros pode ser até 25% maior que a concorrência, sem sobrecarregar os eixos. Já o biarticulado pode ser encarroçado com até 27m de comprimento, tornando-se o maior ônibus urbano do mundo.

“É um chassi que deverá atender a todas as cidades que têm demandas por esses atributos, principalmente a acessibilidade e a alta capacidade de

O B9SALF é hoje o chassi urbano mais avançado e inovador em acessibilidade do Brasil: sem degraus ou qualquer desnível na entrada e no interior do veículo



transporte”, diz Euclides Castro, gerente de ônibus urbanos da Volvo Bus. É o caso de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, entre outros grandes centros.

Lorençon explica que o chassi produzido no Brasil foi baseado nas soluções testadas de piso baixo que a Volvo tem em várias cidades da Europa e nas soluções de ônibus articulados que estão rodando em importantes cidades da América Latina. Para atender à demanda paulista, a versão brasileira do B9SALF traz algumas atualizações, que melhoraram ainda mais o modelo. Uma delas é a instalação, além das portas do lado direito, de mais uma porta do lado esquerdo, aumentando a flexibilidade e possibilitando a entrada e saída de passageiros de ambos os lados. “Conseguimos lançar um veículo que transporta 20% a mais de passageiros com praticamente o mesmo custo operacional”, diz Lorençon.

ACESSIBILIDADE NO BRASIL. Nos últimos anos, acessibilidade virou palavra de ordem para empresas,



indústrias, fábricas e governos. Garantir a acessibilidade a pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida nas ruas, nos espaços públicos, nos edifícios e no mobiliário urbano passou a ser preocupação constante de todos os segmentos. Tanto que, a partir de 2 de janeiro de 2010, o Instituto Nacional de

Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) passará a certificar apenas os ônibus que sejam acessíveis a pessoas com deficiência ou outros problemas de locomoção.

A norma do Inmetro é consequência da legislação federal. A Lei 10.098/2000, regulamentada pelo Decreto 5.296/2004, determinou que somente poderão ser fabricados ônibus que permitam total acessibilidade. A legislação vai ainda mais além, e prevê que, até 2014, todo o sistema de transporte coletivo, o que envolve não apenas os veículos, mas também os pontos de parada, terminais e sistema viário sejam acessíveis para todos.

A regulamentação vem em boa hora. Segundo o Censo 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 22,7% da população brasileira tem alguma dificuldade de locomoção, incluídos aí não apenas portadores de deficiência, mas também idosos, lactantes e pessoas com criança de colo. Isso significa um contingente de 42 milhões de brasileiros que necessitam de melhorias para se locomover. ■



Mais segurança e economia na Região dos Lagos

Bons resultados das primeiras unidades adquiridas em 2007 levam a Viação 1001 a comprar novos ônibus Volvo B9R.

TEXTO LUIZ CARLOS BERHALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Os novos B9R da 1001 vão operar nas linhas do Rio de Janeiro. O percurso exige muito do veículo por causa do fluxo pesado das estradas



para a Viação 1001 e dois para a Catarinense.

Com 2.700 empregados, a Viação 1001 possui frota de 804 ônibus operando nos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Santa Catarina. Ao todo, são 133 linhas, sendo 102 estaduais e 31 federais, que transportam cerca de 1,3 milhão de passageiros ao mês. Só em 2008, os ônibus rodaram 86,1 milhões de quilômetros, consumindo 28,5 milhões de litros de combustível e 2.945 pneus novos para transportar 16,1 milhões de passageiros. Cerca de 80% das linhas da empresa partem do Rio de Janeiro, onde está a sede.

Oferecer ônibus novos e confortáveis é um dos diferenciais da empresa: a idade média da frota é de 4,5 anos. O atendimento especial que sintetiza com o conceito de “ônibus com jeito de avião” é outro, assim como a ampla diversidade de horários, a facilidade para compra de passagens por telefone ou pela internet e a oferta de salas de embarque exclusivas, disponíveis nas rodoviárias Novo Rio, Niterói, São Paulo, Campos dos Goytacazes e Florianópolis.

A empresa, que começou a comprar ônibus da marca em 2006, utiliza os Volvo nas linhas de Campos dos Goytacazes e Região dos Lagos, passando pelo Rio de Janeiro, e também nas rotas para São Paulo e Florianópolis. “Os B9R operam com maior espaço de tempo entre as manutenções preventivas, ou seja, passam menos tempo na garagem e mais tempo em operação. Apresentam desempenho 30% melhor, nesse aspecto. O consumo de combustível também é 7% menor e, além disso, são veículos com muito conforto e segurança para motoristas e clientes, devido à tecnologia embarcada”, diz o superintendente da Viação 1001, Heinz Kumm Júnior.

SEGURANÇA. A segurança proporcionada pelo sistema ESP, Electronic Stability Control Program, que diminui o risco de capotamento ou derrapagens em curvas, é um dos pontos altos dessa tecnologia apontados pelo executivo, que menciona também os freios ABS, o freio motor VEB (Volvo Engine Brake), as caixas de câmbio I-Shift com gerenciamento eletrônico, além do monitoramento das possíveis falhas do veículo pelo computador de bordo.

Ao adquirir veículos novos, a Viação 1001 busca atender as exigências do mercado. “Em primeiro lugar, o tipo de ônibus é escolhido de acordo com as características da operação. Linhas longas ou curtas e as condições das estradas e de tráfego. Já em termos de qualidade e segurança, buscamos sempre o que há de melhor e que possa ser um diferencial no atendimento ao cliente”, assegura Heinz Kumm Júnior.

De acordo com o empresário, os 43 novos B9R vão operar nas ligações entre Campos dos Goytacazes, no norte do Rio de Janeiro, e a Capital e nas linhas com destino à Região dos Lagos. “Não são linhas muito longas, com viagens de no máximo quatro horas, mas são ligações com fluxo pesado de veículos, principalmente para Campos. Assim, os itens de segurança e o menor consumo de combustível contam muito”, afirma. “Acho que o principal fator que nos levou a optar pelos B9R foi o rendimento operacional aliado ao menor custo e à segurança.” ■

Após conferir na prática as vantagens dos ônibus Volvo B9R, a Auto Viação 1001, de Niterói, no Rio de Janeiro, decide continuar investindo nesses modelos, equipados com a mais moderna tecnologia embarcada disponível em veículos dessa categoria. Economia, segurança

e alta disponibilidade são alguns dos fatores que contribuíram para a decisão de adquirir, recentemente, 43 unidades dos novos B9R.

A Viação 1001 pertence ao grupo JCA, que possui também a Auto Viação Catarinense, Rápido Ribeirão Preto, Viação Cometa, Rápido Macaense, Barcas S/A, concessionária de transporte hidroviário no Rio de Janeiro, e a 1001 Turismo e Viagens Ltda.

NOVAS UNIDADES. O Grupo JCA foi fundado por Jelson da Costa Antunes, que começou em 1948 com apenas um ônibus. Hoje o grupo é um dos maiores e mais tradicionais no transporte de passageiros do Brasil. Os primeiros 48 ônibus Volvo B9R passaram a integrar sua frota em 2007 e seu bom desempenho motivou a compra de 45 novas unidades, sendo 43

Voando para o alto



Uma história de crescimento no transporte em terra e no céu.

TEXTO MAIGUE GUETHS

FOTOS ITO CORNELSEN

“**D**ecidimos optar pela qualidade, tecnologia e segurança”. É assim que o empresário Luiz Gustavo Vianna explica a decisão de sua empresa, o Grupo Passaredo, de São Paulo, de comprar seis ônibus B7R da Volvo para incrementar sua frota. Os novos veículos já têm destino certo. Serão usados em fretamento, em especial para a área de turismo. Dois deles irão para a cidade sede da matriz da empresa, São Paulo, e os outros quatro para Ribeirão Preto, onde fica a sede administrativa.

Mas foi em outra cidade paulista, São José dos Campos, que a Passaredo deu seus primeiros passos. A história começou em 27 de julho de 1978, quando José Luis Felício decidiu abrir a empresa, na época voltada apenas para o fretamento. Gustavo Vianna conta que a empresa nasceu de uma necessidade daquela região, o Vale do Paraíba, que em época de crescimento econômico precisava de transporte rodoviário, tanto para fretamentos turísticos como para os funcionários das indústrias.

Em 1984, a Viação Passaredo estendeu sua atuação para Ribeirão Preto, onde já então com 31 ônibus começou a operar também na área do transporte coletivo. Com o tempo, a empresa foi crescendo e expandindo. Dois anos depois, instalou-se na capital paulista e logo conseguiu, tam-

bém, um pedaço do mercado baiano, onde atua em sociedade com outra empresa, fazendo o transporte intermunicipal na Linha Verde, estrada que liga as praias da costa norte da Bahia, também conhecida como Estrada do Coco.

Essa história de vida rendeu ao grupo uma atuação sólida. Hoje, opera com fretamento para turismo e indústria em São Paulo e interior, mais especificamente com sedes em Ribeirão Preto, Paulínea e Arujá. Nas cidades do interior, é responsável também pelo transporte coletivo urbano. Todo esse mercado é atendido por uma frota de 432 ônibus, que rodam cerca de 2 milhões de quilômetros e transportam quase 5 milhões de passageiros mensalmente.

Sua intenção, no entanto, é incrementar o transporte na área de turismo. “É uma área que atende o público que está em eventos, convenções, cursos ou só a turismo mesmo”, explica o empresário. É com esse objetivo que a empresa decidiu comprar os seis ônibus B7R da Volvo.

A Passaredo já teve ônibus Volvo em anos passados, e resolveu voltar à marca depois que viu os novos



Atuando no transporte aéreo, rodoviário e urbano, a Passaredo aumentou a frota com novos B7R

modelos. A preocupação era adquirir veículos para aplicação rodoviária, capazes de vencer grandes distâncias garantindo conforto, segurança, economia, enfim, com ótimo desempenho.

“A Volvo evoluiu muito em termos de chassi, tecnologia e segurança”, diz Luiz Gustavo Vianna, que ficou impressionado com os lançamentos da nova geração Volvo, o B7R, o B9R e o B12R. O que mais chamou a atenção, segundo ele, foi a tecnologia.

VOLTA À MARCA. Com motor traseiro de 7 litros e configuração 4x2, o B7R foi desenvolvido para atender os mais exigentes padrões de transporte de passageiros, no que se refere à disponibilidade, consumo de combustível e segurança. O modelo também é equipado com uma arquitetura eletrônica, a chamada BEA2 – sigla que em português significa arquitetura eletrônica para ônibus que, em sua segunda geração, aumenta ainda mais os benefícios operacionais. O motorista tem no display do computador de bordo dezenas de informações do motor, dos freios, da suspensão, das luzes ex-

ternas, dados operacionais e diagnóstico de falhas.

O segundo item mais importante, para Luiz Gustavo Vianna, é a segurança. Fator que é garantido pelo sistema de freios EBS-5 (Electronic Brake System).

A empresa está tão satisfeita com a aquisição, segundo ele, que acaba de fechar negócio para comprar um Volvo B9R, que vai sair da fábrica com características especiais, incluindo uma mesa de reunião. “Vai ser um carro para turismo diferenciado, para grupos de executivos, diretores de empresas ou viagens de família”, conta.

E não é só. Em 1995, a empresa estendeu um braço para o transporte aéreo. Hoje a Passaredo Linhas Aéreas possui 10 aeronaves, sendo seis aeronaves EMB 120 Brasília Advanced e quatro jatos ERJ 145, da Embraer, que operam vôos regulares nas capitais São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Belo Horizonte, Brasília, Salvador, Goiânia, Cuiabá e nas cidades de Ribeirão Preto, Barreiras, Vitória da Conquista, Uberlândia, Jiparaná, São José do Rio Preto e agora Bauru, Marília e Presidente Prudente. ■

Tradição e solidez

A Brasitália é referência no Espírito Santo e aposta em equipamentos da Volvo Construction Equipment para manter produção e atender com qualidade.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A

Brasitália, referência no mercado de agregados para a construção civil no Espírito Santo, conta desde o ano passado com o reforço de máquinas da Volvo Construction Equipment (Volvo CE). São duas escavadeiras, duas pás-carregadeiras, além de três caminhões também da marca.

“Procuramos sempre buscar novas tecnologias e produtos. Quando precisamos comprar novos equipamentos, percebemos que havia um consenso no mercado destacando os equipamentos da Volvo. Foi assim que investimos na marca. A primeira escavadeira foi comprada em março do ano passado e estamos satisfeitos com o desempenho do equipamento”, conta o empresário Loreto Zanotto.

O nome Brasitália não poderia ser mais adequado para a empresa que há 35 anos trabalha com produção de rochas britadas em Cariacica, na região de Vitória. Zanotto, um dos proprietários, saiu da Itália e veio ao Brasil, em 1978, para trabalhar com a mineração de agregados, negócio já tradicional da família, na Itália.

A empresa cresceu com muita qualidade e hoje é a produtora de maior relevância para o atendimento da demanda do Espírito Santo. Possui 150 funcionários e está instalada em uma área de 2 milhões de metros quadrados. “A produção e a capacidade instalada da pedreira é muito grande, mesmo assim, ainda possuímos reservas técnicas para um crescimento caso mais demanda venha bater à porta”, explica. A Pedreira Brasitália atua no desmonte, carregamento, beneficiamento e entrega de pedras britadas. São mais de 20 produtos diferentes, entre pedras, britas, pedriscos e areia artificial para emprego em asfaltos, concretos e na construção civil em geral.

Os primeiros equipamentos Volvo comprados no ano passado foram as escavadeiras modelo EC 460, com capacidade para 46 toneladas. As máquinas carregam o material bruto da mina nos caminhões.

Satisfeito com o desempenho, Zanotto adquiriu também duas pás-carregadeiras modelo L120F, que carregam o material beneficiado nos

A escavadeira EC 460 faz parte dos novos equipamentos adquiridos pela Pedreira Brasitália, em 2008



caminhões que fazem a entrega do produto aos clientes. A frota da Brasitália conta ainda com três caminhões Volvo FH de 420 cavalos que fazem o transporte do minério já dinamitado da frente de lavra até o beneficiamento.

E o investimento em tecnologia não para por aí. A mina está sobre uma reserva natural de rochas de granito e a extração dos minerais segue todos os parâmetros exigidos pelos órgãos ambientais. “Temos feito grandes investimentos na infra-estrutura destinada a preservação do meio ambiente e mantemos significativa parcela da nossa área para preservação, com matas nativas, bosques cultivados, lagoas e mananciais”, explica Zanotto.

Para o empresário, a produção deve ser sustentável. “Investimos na qualificação e treinamento constante dos nossos colaboradores e em testes sistemáticos de qualidade dos produtos produzidos, para que estejam sempre dentro das normas exigidas pelo mercado, en-



Desempenho das pás-carregadeiras L120F motivou novos investimentos na marca Volvo

saios estes realizados em nosso moderno e completo laboratório, que se localiza no mesmo local do parque industrial”.

A Brasitália destaca como sua atual prioridade os investimentos destinados a busca da ISO-14000 já para o ano de 2011. “Para nós, crescimento só aliado à sustentabilidade. Inauguramos recentemente, com muito orgulho e, queremos arriscar, sem medo de errar, a melhor Central de Resíduos presente em uma planta de agregados no país, onde classificamos e acondicionamos de forma ecologicamente correta, para o posterior destino final, todos os resíduos resultantes da nossa atividade”.

“Por conta de seu enorme potencial instalado, da qualidade de seus produtos, da credibilidade e seriedade com que trata seus compromissos, a Brasitália sempre está presente nas grandes obras que aconteceram, acontecem e acontecerão no Estado do Espírito Santo”, conta Loreto Zanotto. ■

No Norte e no Sul

Novas retroescavadeiras BL60 e BL70 comprovam suas qualidades na prática, em Rondônia e no Rio Grande do Sul.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

No Rio Grande do Sul, BL70 da Empreiteira Gringo é a primeira do estado. Máquina atua em aterros e na construção civil



Lançadas no primeiro semestre deste ano, as novas retroescavadeiras Volvo BL60 e BL70 já confirmam na prática seus principais atributos de versatilidade, agilidade e robustez para qualquer trabalho. “É rápida, tem força, o operador gosta de trabalhar com ela”, e “é uma das melhores, não dá problema”, são impressões colhidas pela reportagem de Eu Rodo em diferentes regiões do país onde as máquinas já estão operando.

Por possuírem a estrutura do conjunto retro – lança e braço – mais estreita do mercado, as novas escavadeiras facilitam a visibilidade do operador e o sistema hidráulico *flow sharing* permite movimentos independentes, simultâneos e precisos, que lhes conferem agilidade e produtividade. Outra percepção dos operadores é quanto à potência do equipamento, que possui motor Volvo de 4,8 litros de última geração, de 83 e 90 HP com turboalimentação.

A reportagem de Eu Rodo ouviu a Cooprestamep, de Porto Velho, em Rondônia, e a Empreiteira Gringo, de Estância Velha, Rio Grande do Sul, que já estão usando as novas BL60 e BL70, respectivamente, com excelentes resultados.

A Cooprestamep é uma cooperativa que reúne prestadores de serviços de Porto Velho e região para atender empreiteiras em diversos tipos de obras. Logo após a aquisição da primeira BL60, em maio, pela cooperativa, Rogério César Barbosa, um de seus associados, decidiu comprar outra unidade, em junho. Ambas estão trabalhando para empreiteiras que atuam nas obras da construção da hidrelétrica de Santo Antônio, em Rondônia.

ENERGIA NO NORTE. A hidrelétrica, que deverá estar concluída em 2012 com investimentos totais de R\$ 13,5 bilhões, é considerada a principal obra do setor em andamento no país, atualmente, para gerar 3.150 MW de energia elétrica por meio de 44 turbinas tipo bulbo. A usina será administrada pela Santo Antônio Energia, constituída por Furnas, Odebrecht, Andrade Gutierrez, Cemig e FIP – Fundo de Investimentos e Participações Amazônia Energia.

“Os empreiteiros estão trabalhando para cumprir e, se possível, antecipar prazos programados”, afirma Julio Macario Ripke, da Cooprestamep. “Por isso, todos têm que trabalhar da melhor forma possível”, acrescenta. “Grande parte dos 88 cooperados possuem equipamentos em operação na Santo Antônio, seja por locação ou por prestação de serviços às empreiteiras”, explica.

Isso faz com que não haja sinais de crise na região, já que o ritmo das obras tende a se tornar mais intenso, aumentando, por exemplo, a mão-de-

obra empregada dos atuais 5 mil para até 12 mil trabalhadores no auge das atividades, por volta de 2010 e 2011.

Além dos equipamentos adquiridos diretamente por seus associados, a cooperativa também possui frota própria e conta hoje com cerca de 75 equipamentos. “Temos bastante equipamentos Volvo nessa frota devido a uma parceria que vem dando certo por várias razões, como o pacote de soluções que vai da etapa de financiamento até o atendimento em campo, muito eficaz”, diz Ripke. “E essas últimas máquinas estão muito boas. A BL60 é uma das melhores, não dá problema. Colocamos lá para trabalhar e esquecemos”, avalia.

ECONOMIA NO SUL. Em outro extremo do país, a Empreiteira Gringo, de Estância Velha, a 50 quilômetros de Porto Alegre, prefere não ser tão entusiasmada em relação ao mercado que “está um pouco mais difícil, depois dessa crise internacional”, diz o proprietário Neri Debortolli. Ele espera que os resultados de 2009 sejam “semelhantes a 2007”, já que a demanda tem se mostrado menor que a de 2008. “Temos que utilizar os equipamentos de forma racional, priorizando economia e rendimento no trabalho”, observa.

Em atividade desde maio, sua primeira BL70 é também “a primeira do estado”, segundo Debortolli, que também possui outros equipamentos da marca, como rolo compressor e escavadeira EC210. “Estamos com a Volvo há quatro anos e temos tido boas experiências, como a EC210 que já tem mais de 8 mil horas e nunca deu problema”, conta.

Operando em aterros, construções, entre outras atividades, a BL70 está sempre ocupada. “Sempre tem trabalho para o equipamento”, comenta o empresário. A retroescavadeira, segundo ele, trabalha de 8 a 12 horas por dia e só coleciona elogios: “O operador gosta de trabalhar com ela. É rápida, tem força, boa de andar. Só não trabalha sozinha, mas aí já seria pedir demais”, conclui. ■

Em Rondônia, BL60 Volvo trabalha na construção da hidrelétrica de Santo Antônio, principal obra em andamento do setor energético no país





Relação econômica

Diferencial mais longo permite aproveitar bom torque do motor do Volvo VM, com ainda mais economia para o transportador.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Com diferencial mais longo, Jeff Transportes garante a economia com o VM na operação da “rota do granito”

Cada vez mais transportadores buscam a configuração ideal de caminhão para obter o melhor resultado em eficiência de transporte. Cada operação requer uma solução específica, e a escolha do caminhão apropriado faz toda diferença nas contas, no final de cada mês. Na cidade de Sangão

(SC), 160 km ao sul de Florianópolis, a empresa Jeff Transportes está confirmando a vantagem da utilização de caminhões Volvo VM com relação de transmissão mais longa do que as convencionais.

Com frota de 10 caminhões, a Jeff Transportes faz transporte de telhas produzidas em sua região para diversos estados brasileiros, sendo as rotas mais freqüentes



Além da economia, itens de conforto da cabine do VM agradam os motoristas da Jeff Transportes

para o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, voltando com cargas como granito e outras. São cerca de quatro viagens por mês, com cada caminhão, em trajetos como esse, que somam 3.600 quilômetros (ida e volta). “Hoje o consumo de combustível é a principal preocupação de todo transportador”, explica Jefferson da Silva Zago, proprietário da empresa, acrescentando que o combustível chega a representar quase metade da planilha de custos do veículo. Por isso, pediu o caminhão, seu primeiro da marca Volvo, um VM 260, com um diferencial adequado a sua operação.

O novo VM está operando nessa “rota do granito” há cerca de dois meses e os resultados apresentados até agora têm sido “excelentes”, diz Jefferson Zago. “O caminhão é show”, afirma, acrescentando que além de agradar o motorista, pelo conforto da cabine, a economia de combustível está acima da média, com o veículo fazendo de 4,0 a 4,2 quilômetros por litro, dependendo do trajeto, com cargas de aproximadamente 15 toneladas.

“O VM de nove marchas tem diferencial mais longo do que os de seis marchas, mas sei que a Volvo já tem modelos com diferencial ainda mais longo. Imagino que com esses modelos será possível obter resultados ainda melhores, nesse tipo de operação”, avalia o empresário, mostrando-se disposto a investir em novas unidades da marca. “A idéia é comprar novos caminhões, mas estamos esperando o mercado ficar mais aquecido. Ainda está em ritmo aquém do desejado”, conclui.

MAIS LONGO. Ele está certo. Agora a Volvo está oferecendo mais uma alternativa de configuração de eixos tra-seiros para os caminhões VM, com relação de redução ainda mais longa, de 3,78:1. “É a opção ideal para aplicações em que o transporte é feito em trajetos com topografia predominantemente plana e com necessidade de se manter velocidades médias mais elevadas”, explica Álvaro Menoncin, gerente de Engenharia de Vendas Caminhões da Volvo do Brasil.

Exemplos típicos de aplicações em que o uso do diferencial mais longo é recomendado são as entregas rápidas e o transporte de frutas e verduras para os Ceasas, por exemplo, em que a pontualidade é especialmente importante na logística da operação. “Com esse diferencial, o veículo pode rodar em velocidades mais altas mantendo o giro do motor mais baixo, o que resulta em maior economia de combustível”, finaliza Menoncin. ■

5 toneladas adicionais

No segmento das 20 toneladas de carga, caminhões Volvo VM 8x2 levam mais e gastam menos; transportadores que experimentaram acreditam ser a nova tendência na categoria.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN E HUMBERTO MICHALTCHUK





Uma configuração que há alguns anos praticamente não existia no Brasil começa a ganhar espaço no mercado de transportes. São os caminhões 8x2, com dois eixos dianteiros direcionais. Uma configuração perfeita para quem quer otimizar a capacidade de carga em rodovias e manter-se dentro dos limites legais de peso por eixo. Nesse nicho de mercado, os caminhões Volvo VM, que podem sair de fábrica já preparados para receber o terceiro eixo – na verdade, segundo eixo dianteiro –, estão se destacando. Quem já experimentou gostou e pretende continuar investindo na configuração.

BOM NAS FAZENDAS EM SANTA CATARINA. A Transportes Gerson é tradicional prestadora de serviços para a Sadia, de Concórdia (SC), trabalhando exclusivamente para a empresa, há 24 anos. Possui 11 caminhões, sendo dois Volvo VM 260 8x2, adquiridos em março deste ano. “A decisão de investir nos VM veio após consultarmos outros proprietários do modelo. A informação foi de que a configuração tem boa média de consumo de combustível”, conta Gerson Luiz Barp, sócio da empresa fundada pelo pai, João Zago Barp.





Com carroceria baú para 18 toneladas, o VM 8x2 da Agrociro Transportes leva hortigranjeiros de Minas Gerais para a Ceagesp



Há 24 anos prestando serviços para a Sadia, graneleiro da Gerson percorre até 11 mil quilômetros/mês

se mostrando muito eficiente”, diz o empresário.

Outra vantagem do caminhão é que “esses VM ficaram mais leves que os outros, devido ao silo de 8 metros, 50 cm mais curto que os demais, mas que transporta até 5 toneladas a mais que os convencionais, como o 6x2, por exemplo”, acrescenta. Rodando cerca de 11 mil quilômetros mensais, cada caminhão VM já está com 50 mil quilômetros e, na avaliação de Barp, têm se mostrado 7% mais econômicos que os similares de outras marcas.

NOVA TENDÊNCIA NO PARANÁ. A Transcioneck Transportes, de Contenda, município que é o maior produtor de batata do Paraná, atua no transporte do tubérculo e de outros produtos agrícolas, como cereais. Com frota de 25 caminhões de diversos portes, possui quatro Volvos VM, sendo dois 6x2 e outros dois na nova configuração de 8x2 eixos. Seus caminhões rodam da região de Contenda para “todo o país, onde houver frete, mas com predominância de viagens para o Rio de Janeiro e Espírito Santo, de onde voltam com granito, cimento, bobinas de aço e pó de pedra, entre outros produtos”, afirma Jorge Wonsoviz, coordenador de transportes da empresa.

Wonsoviz explica que, em termos de carga, o VM 8x2 leva cinco toneladas a mais que o similar 6x2. Os primeiros transportam 20 toneladas de carga, enquanto os 6x2 carregam 15 toneladas. “Em termos de peso, é um terço a mais, mas em termos de rendimento, uma viagem do VM 8x2 equivale a 1,5 viagem do 6x2”, avalia. “Vamos continuar investindo nessa configuração. A tendência agora vai ser isso”, conclui.

Seus VM 8x2, com câmbio de nove marchas, são equipados com carrocerias do tipo silo graneleiro para transporte de ração com 29 toneladas de PBTC. As viagens são curtas, mas a atividade é intensa. Chegam a fazer cinco viagens por dia, das unidades de produção de ração até as propriedades rurais da região, num raio de 100 quilômetros de Concórdia. “É um trabalho difícil. Temos que entrar em estradinhas de terra e carreadores das fazendas, e nisso a configuração 8x2 está



O VM 8x2 da TranscioneK Transportes leva cinco toneladas a mais que o similar com configuração 6x2

“ EM TERMOS DE PESO, É UM TERÇO A MAIS, MAS EM TERMOS DE RENDIMENTO, UMA VIAGEM DO VM 8X2 EQUIVALE A 1,5 VIAGEM DO 6X2”. “VAMOS CONTINUAR INVESTINDO NESSA CONFIGURAÇÃO. A TENDÊNCIA AGORA VAI SER ISSO”

JORGE WONSOVIZ, DA TRANSCIONEK TRANSPORTES

MÚLTIPLAS APLICAÇÕES. A Agrociro Transporte e Logística pertence ao Grupo Giro, de São Paulo, que atua no segmento atacadista de hortigranjeiros desde 1992, produzindo e transportando frutas, legumes e outros produtos que fornece diariamente ao Ceagesp, o maior centro atacadista do gênero em toda a América Latina. A produção vem de suas fazendas localizadas nas cidades mineiras de Pouso Alegre, Três Pontas, Coqueiras e Nepomuceno. A marca da empresa é o tomate, mas sua linha de produtos é bastante diversificada.

A Agrociro possui 14 caminhões, sendo seis Volvo, dois FH e quatro VM. Os veículos viajam diariamente entre o sul de Minas Gerais e São Paulo, em trajetos que variam de 500 a 1.100 quilômetros (ida e volta), segundo o proprietário da empresa, Valdir da Silva Rezende. Seu primeiro VM 8x2 já está operando há sete meses e é dirigido pelo sogro, Dapli Cassiatore Cipriano que “adora o caminhão”, conta Rezende. Com carroceria baú para 18 toneladas, além de transportar 4.500 kg a mais que os 6x2, “é o mais barato em manutenção, tem bom rendimento, faz boa média de consumo e sobe bem os trechos de rampas”, resume o empresário. ■



Segurança diversificada

Empresário aposta nos vários produtos da Volvo Financial Services para manter segurança e capital de giro.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

O empresário Nelson Cerezini foi gerente de banco, mas não via muita perspectiva de avanço na carreira e resolveu mudar completamente de área. Passou a trabalhar na administração de postos de gasolina e, depois de três anos, percebeu uma oportunidade de investimento, visto que a cidade de Novo Repartimento, no Pará, sofria com falta de combustível e que os moradores precisavam se deslocar até cidades vizinhas para adquirir o produto. Foi então que resolveu construir seu próprio posto de abastecimento. “Acreditei no potencial da região e foi assim que nasceu o Auto Posto Transamazônica. Procurei uma localização privilegiada no centro da cidade, em frente ao terminal rodoviário e às margens da Rodovia Transamazônica”, explica.

A aposta deu certo. Hoje Cerezini possui uma equipe de 150 funcionários e, além do Auto Posto Transamazônica, mais quatro postos: Posto Cidade

Para manter patrimônio protegido, frota renovada e compra financiada, empresário do Amazonas investe e confia na Volvo Financial Services

Luz, em Tucuruí, e os postos da filial em Breu Branco, Maracajá e Novo Repartimento, recém-inaugurado. Para manter o seu patrimônio, o empresário investe em seguros Volvo: “Tenho toda minha frota e meus postos de gasolina segurados para proteger o que conquisei.” Atualmente são mais de 30 seguros, todos feitos com a Volvo Corretora de Seguros.

O empresário possui em sua frota quatro caminhões FH 440 acoplados com bitrem. Os caminhões têm capacidade de 45, 58 e 60 mil litros e percorrem distâncias médias de mil quilômetros por viagem. Abastecem nas bases das empresas distribuidoras de combustível em Belém e seguem então para os postos em Maracajá, Tucuruí, Breu Branco e Novo Repartimento. “Um dos caminhões é modelo com câmbio automático e já comprovei que tenho uma economia maior com combustível e menor desgaste de peças. Pretendo investir em novos modelos”, adianta.

VOLVO VM. Além disso, Cerezini possui dois modelos VM, com capacidade para 15 mil litros. “Esses eu utilizo em viagens mais curtas ou em estrada de chão”, conta. Um dos caminhões, segundo ele, ainda nem foi utilizado. “Esse veículo será utilizado depois que estiver pronta a obra da hidrovía que está sendo construída nos rios Tocantins e Araguaia. A obra é muito importante para a região e terá duas eclusas que vão oferecer condições de navegabilidade. Penso

em utilizar o VM para atender à demanda de combustível das balsas e embarcações que farão o novo trajeto”, explica. Entre seus clientes estão grandes empresas como a Eletronorte, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e prefeituras da região. “Nossa fórmula para continuar no mercado e para conquistar novos clientes é a qualidade do produto e do atendimento”, afirma.

Toda a frota da empresa foi renovada do ano passado para cá e o empresário faz questão de mantê-la assim. Comprava os caminhões à vista, mas há três anos resolveu investir em consórcio e também na linha de financiamento Finame, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), disponibilizada pela Volvo Financial Services (VFS) para aquisição de caminhões, ônibus e equipamentos de construção.

“Eu era contrário ao consórcio, mas percebi que é um ótimo negócio. Funciona como uma poupança programada e não preciso mexer no capital de giro da minha empresa”, afirma Cerezini. Atualmente o empresário possui 11 cotas do consórcio Volvo e conta com vantagens como pagamentos menores até a contemplação, isenção de taxa de adesão e de juros e prazos de até 100 parcelas. “Mantendo a frota sempre nova eu também economizo em manutenção”, explica.

Cerezini destaca ainda a vantagem de contar com mensalidades compatíveis com o orçamento, já que os pagamentos são menores até a contemplação, que pode ser por sorteio, lances livres ou fixos. ■



“ EU ERA CONTRÁRIO AO CONSÓRCIO, MAS PERCEBI QUE É UM ÓTIMO NEGÓCIO. FUNCIONA COMO UMA POUPANÇA PROGRAMADA E NÃO PRECISO MEXER NO CAPITAL DE GIRO DA MINHA EMPRESA”

NELSON CEREZINI

VANTAGENS

Conheça os principais benefícios do consórcio, dos seguros e do financiamento da Volvo Financial Services:

CONSÓRCIO

- Mensalidades compatíveis com o orçamento, com parcelas iniciais de 0,75 % até 1 %
- Sem taxa de adesão, sem juros e prazos de até 100 parcelas
- Contemplações por sorteio ou por lances livres e lances fixos
- Assembléias transmitidas ao vivo via parabólica e internet

FINANCIAMENTOS VOLVO

- Planos inteligentes e flexíveis que se adaptam às necessidades de cada cliente
- Experiência de um banco que entende do negócio de transportes
- Prazo de até 60 meses
- Financiamento de até 100% do bem
- Modalidades: Finame, Procaminhoneiro, Financiamento Prefixado, Financiamento de Entrada, Financiamento do Seguro, Financiamento do Lance Quitador, entre outros

SEGUROS VOLVO

- Soluções únicas para cada tipo de aplicação ou frota
- Atendimento em toda a rede de concessionários Volvo
- Cobertura completa com o melhor preço do mercado
- Primeiro seguro para veículos comerciais direto de fábrica

Gás para a Amazônia

Com logística de transporte para terra e água, a Fogás utiliza motores Volvo Penta para liderar o mercado de distribuição de GLP na Amazônia Ocidental.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Líder de mercado na região Norte, a Fogás possui uma estrutura de logística complexa e diferente da que se costuma ver em outras partes do país. Para atender à demanda em sua área de atuação – Amazonas, Rondônia, Roraima, Acre e oeste do Pará – a transferência e a distribuição de gás acontecem por terra e água, sendo o transporte fluvial um importante elo de sua cadeia logística.

Só em 2008, a empresa movimentou aproximadamente 116 mil toneladas de GLP nos cinco estados em que atua. E, vale dizer, essa região possui dimensões “amazônicas”, cobrindo uma área equivalente a 25% do território nacional, que também é conhecida, localmente, como Amazônia Ocidental. Consumidores residenciais, empresas, instituições e distribuidores de toda essa região têm entregas garantidas graças a uma bem orquestrada cadeia de transportes que inclui veículos rodoviários de diversos portes e também embarcações

que navegam constantemente nos rios da Amazônia.

A Volvo está presente na operação da Fogás em duas frentes principais: terrestre e naval. O transporte terrestre conta com nove cavalos mecânicos, sendo seis FH 380 4x2 e três FH 400 6x2. Os caminhões operam basicamente na transferência de GLP entre as bases da Fogás de Manaus (AM) a Boa Vista (RR) e de Porto Velho (RO) a Rio Branco (AC), em trajetos de 800 e 600 quilômetros, respectivamente, movimentando cerca de 1.400 toneladas mensais do produto.

Jonathan Saul Benchimol, diretor-superintendente da empresa, está satisfeito com a operação dos veículos, mas lembra que “a parceria com a marca começou, na verdade, com a Volvo Penta, há 16 anos, quando compramos os primeiros motores para equipar embarcações utilizadas no transporte fluvial de GLP”. A operação naval da Fogás utiliza navios de carga e também empurradores que movimentam balsas de transporte de GLP envasado e GLP a granel.

A frota conta atualmente com cinco empurradores: um equipado com motor D9-MH, um com motor D12-



MH e três com motores D12-550. Uma de suas maiores embarcações é o navio Fogás XXII, que possui dois motores Volvo Penta D16-MH. Os empurradores operam com balsas cuja capacidade varia de 320 a 880 toneladas e podem movimentar uma ou duas balsas de cada vez. Sua principal característica é poder transportar grandes volumes a custos bastante competitivos, enquanto o navio Fogás XXII, com capacidade de 650 toneladas, tem a vantagem de maior velocidade média, graças a seus dois potentes motores D16.

Além da preocupação com a segurança – inerente à sua atividade – a Fogás também se destaca pelo cuidado com o meio ambiente, aspecto em que encontra na Volvo uma parceria apropriada, já que os motores Volvo Penta apresentam nível reduzido de emissões. Para Jonatham Saul Benchimol, “a opção pela marca Volvo é resultado de um bom relacionamento e da oferta de um pacote completo que inclui preços competitivos e amplo suporte da marca em todos os produtos”. Ele acrescenta que os motores Volvo Penta “são produtos confiáveis, com consumo eficiente e excelente durabilidade”.

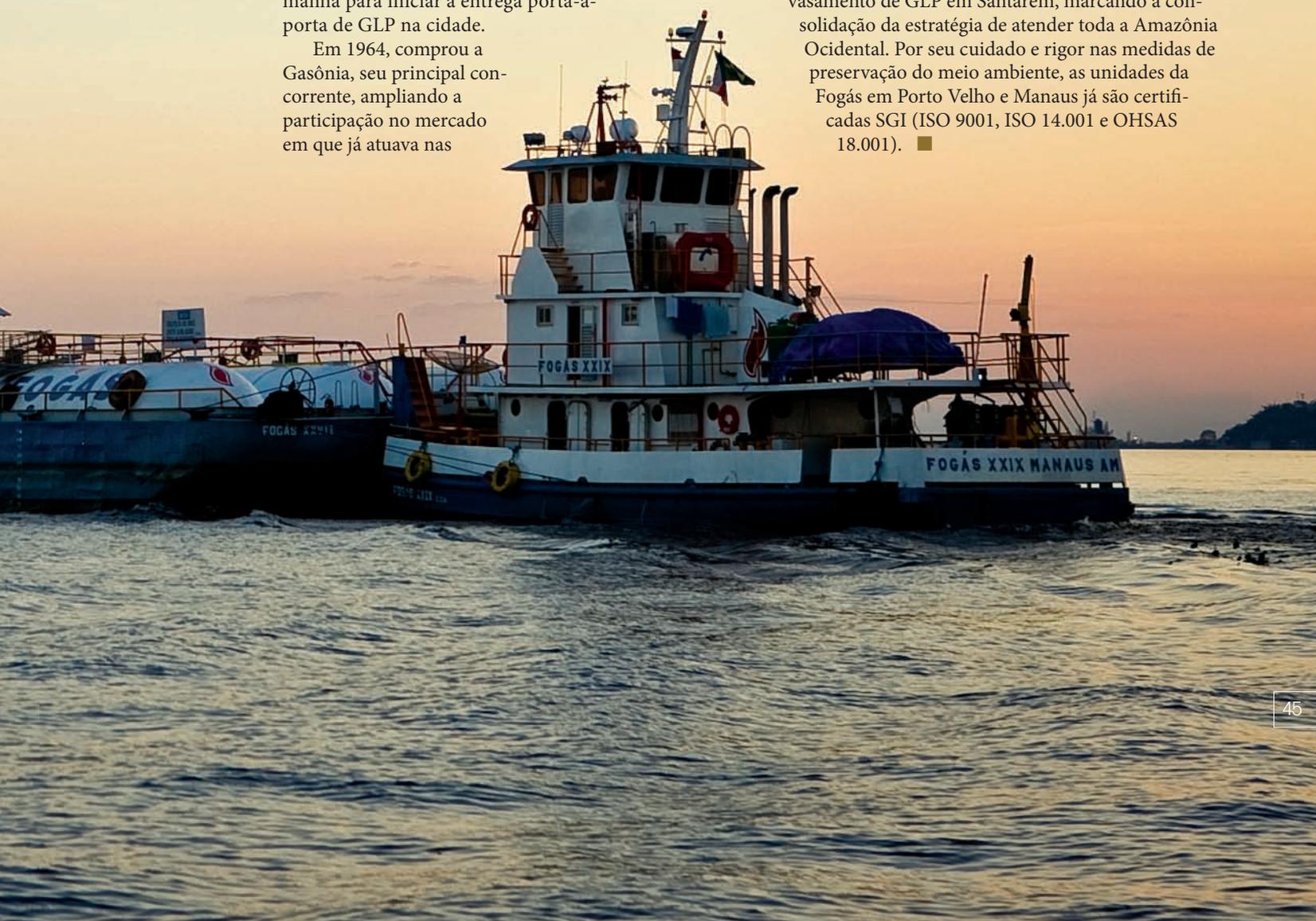
PIONEIRA. Com mais de 50 anos de história, a Fogás foi a primeira empresa a atuar na distribuição de gás em Manaus. Fundada em 1956, pelos irmãos Samuel, Israel e Saul Benchimol, a empresa já começou destacando-se por sua estratégia de começar mais cedo: seus caminhões saíam às 4h da manhã para iniciar a entrega porta-a-porta de GLP na cidade.

Em 1964, comprou a Gasônia, seu principal concorrente, ampliando a participação no mercado em que já atuava nas



Os motores Volvo Penta D9-MH e D12-MH literalmente empurram o gás que movimenta a economia da Amazônia

áreas de produção (envasamento) e de distribuição de gás. Em 1970, inaugurou a filial de Porto Velho, adquirindo seu primeiro navio, o Fogás I, para transportar o produto até a capital de Rondônia. Em 1977, inaugurou nova filial em Rio Branco, no Acre, e, em junho de 1995, viria a terceira filial, em Boa Vista, Roraima. Em 2002, a Fogás passou a atuar também no oeste do Pará, com a inauguração do terminal de envasamento de GLP em Santarém, marcando a consolidação da estratégia de atender toda a Amazônia Ocidental. Por seu cuidado e rigor nas medidas de preservação do meio ambiente, as unidades da Fogás em Porto Velho e Manaus já são certificadas SGI (ISO 9001, ISO 14.001 e OHSAS 18.001). ■



Uma radiografia do trânsito brasileiro

Livro do jornalista J. Pedro Corrêa apresenta a história do trânsito brasileiro nas últimas duas décadas, mostra os avanços e aponta as correções urgentes que ainda precisam ser feitas.

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Realizador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), o jornalista e consultor de segurança no trânsito, J. Pedro Corrêa, acaba de lançar o livro *20 anos de Lições de Trânsito – Desafios e Conquistas do Trânsito Brasileiro de 1987 a 2007*. Em pouco mais de 250 páginas, J. Pedro traça uma radiografia do trânsito brasileiro, abordando 20 grandes temas de forma clara e objetiva.

Segundo o autor, além dos avanços registrados no período, o livro fala de um país que ainda não acordou para a necessidade de se tratar o trânsito com a prioridade necessária. A obra tem o patrocínio da Volvo do Brasil e do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, por meio da Lei Federal de Incentivo à Cultura.

Como surgiu a ideia do livro?

O compromisso do Programa Volvo de Segurança no Trânsito sempre foi o de estimular a discussão e mobilização sobre como aumentar a segurança no trânsito no Brasil e reduzir o número e a severidade dos acidentes. Dentro dessa proposta, e ao longo dos mais de 20 anos de atividades, trabalhei em centenas de eventos por todo o país, promovendo debates, premiando ideias, estimulando sugestões de como atenuar a violência do trânsito. Assim, o livro surge como consequência natural do desenvolvimento do Programa. Consolida numa publicação uma análise bastante ampla do grande esforço feito pela comunidade ligada à segurança no trânsito brasileiro. É gratificante constatar que sementes deram frutos. De outro lado, é importante identificar o que precisa ser corrigido. Esse processo é extraordinário e julgo ser este um dos pontos mais válidos da publicação do livro.

Quais são os principais pontos positivos em relação ao trânsito no período abordado?

Vários pontos são, ao mesmo tempo, positivos e negativos. Entre os positivos, considero o fato de a sociedade brasileira estar mais atenta para a violência do trânsito. Crendices naturais dos anos 80 – fatalidades no trânsito eram vontade de Deus ou coisa do destino –

desapareceram quase que totalmente do cotidiano. O impacto do Código de Trânsito Brasileiro de 1998 foi, isoladamente, o fator mais marcante do período e o uso do cinto de segurança. Também a sinalização eletrônica deu contribuição significativa no combate aos excessos de velocidade e controle dos semáforos. Além do interesse e da cobertura da mídia, que foram decisivos para que a sociedade pudesse participar mais ativamente do movimento.

Entre os pontos negativos, o que o senhor aponta?

A municipalização do trânsito foi positiva numa certa medida, mas preocupa muito pelo abandono em que ficaram mais de 80% de municípios de baixa população que não integram o Sistema Nacional de Trânsito e que não dispõem de estrutura para cuidar do seu trânsito. Na engenharia de tráfego tivemos avanços, mas continuamos tendo desafios enormes. Pode-se dizer que evoluímos bastante em certas áreas, patinamos em outras e, quem sabe, até regredimos em algumas. O maior revés, para mim, é o fato de que, apesar dos avanços, o trânsito continua não sendo prioridade nem para governos nem para a própria sociedade.

Quais os principais desafios para os motoristas profissionais de ônibus e caminhões nesse cenário?

São vários, grandes e em campos distintos. O perfil do motorista profissional ideal de hoje, principalmente do caminhão, pouco tem a ver com o dos românticos caminhoneiros de ontem. O veículo, as condições operacionais, o ambiente de negócios, o comportamento do motorista são outros, exigindo habilidades que jamais aprendeu. Há ainda os desafios das condições de trabalho, no geral, muito longe do razoável: carga horária excessiva, baixo reconhecimento, remuneração muito aquém, dentre outras. Posso dizer até que já há boas exceções no mercado, mas ainda são exceções. Os motoristas de ônibus, sobretudo dos rodoviários, em boa parte desfrutaram de melhores condições, ainda que não as ideais. Já os motoristas de urbanos, no geral, continuam



atravessando um calvário que não tem fim. Em suma, o número de acidentes envolvendo veículos comerciais é grande, mas a pressão pela redução de acidentes parece desproporcional à necessidade de qualificação e de capacitação desses profissionais. Nos últimos anos, surgiram cursos e centros de treinamento profissional, o que tem ajudado a atenuar o problema, mas ainda falta muito. A própria Volvo recentemente lançou no mercado uma proposta inovadora nessa área, o TransFormar.

Quais os méritos do Programa Volvo de Segurança no Trânsito para a melhoria do trânsito brasileiro?

O maior deles foi ter tido coragem de se lançar de corpo e alma numa área que era um verdadeiro tabu até então (1987), no Brasil. Trânsito não era assunto de “primeira linha”, não estava na pauta de ninguém: governo, sociedade, setor privado, imprensa. Assim, o mérito do Programa foi de ter quebrado esse paradigma e de tê-lo colocado, senão no topo da agenda, ao menos na agenda. O que já foi uma conquista apreciável. Isso

só foi possível porque a Volvo faz da segurança um dos seus valores absolutos desde 1927, quando nasceu.

No livro, o senhor fala sobre a chance do trânsito com a Copa de 2014. Qual seria ela?

Creio que se perder a chance de dar uma boa arrumada no seu trânsito, até a próxima Copa do Mundo, o país terá jogado fora uma extraordinária oportunidade. Se é verdade que o trânsito é o cartão de visita de um país ou de uma cidade, não haverá outra oportunidade tão breve. Uma Copa do Mundo promove investimento, desperta interesses, incentiva todos a se prepararem melhor. Ter a casa em ordem para receber tantas visitas passa a ser mandatário. Não podemos ficar de fora. ■

Interessados no livro que, por enquanto é de distribuição dirigida, podem entrar em contato pelo e-mail pvst.br@volvo.com



J. Pedro e o livro: “20 anos de lições de trânsito”. Publicação faz análise do trânsito brasileiro e foi patrocinada pela Volvo



Caminhões do futuro

Esgotaram-se as reservas mundiais de petróleo. Acidentes nas estradas já são coisa do passado. Os motoristas podem levantar os pés e relaxar, seguindo em comboio pela estrada só com o piloto automático. Bem-vindo a 2020. No Design Center da Volvo Trucks, uma equipe internacional de designers está criando os caminhões do futuro.

TEXTO DAVID WILES

FOTOGRAFIA NICKE JOHANSSON

Para Asok George, designer-chefe da Volvo Trucks, existem dois métodos para se enxergar o futuro.

“Um se chama previsão e o outro se chama reconstituição.”

Previsão, explica, é o método mais fácil e seguro.

“A partir do que se sabe hoje determina-se como isso pode ser aplicado no futuro.”

Os designers automotivos, no entanto, preferem trabalhar com reconstituição.

“A reconstituição é um método de como se pega uma data, como 30 anos no futuro, cria-se um cenário de como se acredita que a sociedade poderá ser e se trabalha a partir disso. Analisando a maioria dos trabalhos de ficção científica, percebe-se que os autores normalmente trabalham dessa forma.”

Imagine um mundo em que os governos determinaram que não deve haver mais mortes nas estradas.

“Isso significa criar sistemas mais inteligentes que guiam os veículos, evitando colisões”, diz George, que também é um excelente arquiteto. “Desenvolve-se uma forma de evitar o erro humano, e o motorista passa a ser mais um supervisor, para garantir que tudo esteja sempre funcionando da maneira correta. Só então começa-se a pensar como seria a aparência desse caminhão.”

ELE PODE MUITO BEM SER COMO O Vision 2020, um caminhão-conceito da Volvo com design limpo e elegante. O veículo possui vários detalhes incríveis de design, como a grade iluminada por neon e os faróis frontais, que se parecem com os atuais, mas estão mais radicais. Ele traz também diversas tecnologias inteligentes que o tornam extremamente seguro e ecologicamente correto.

Assim como os Volvos que rodam atualmente, dos quais ele partilha o DNA, o Vision 2020 foi concebido no Design Center da matriz global da marca, no Oeste da Suécia. Portas duplas de segurança na entrada do edifício de aparência discreta levam a uma grande sala de pé direito alto, na qual cortinas de seis metros de altura ao longo de cada parede escondem, dos olhares curiosos, as atividades da equipe de design.

Para maior sigilo, os protótipos das futuras cabines ficam escondidos atrás de telas móveis, como se fossem provedores de roupas de lojas de departamento. Em uma parede da sala, onde os novos designs são apresentados aos altos escalões da Volvo, está uma enorme tela de





NOSSO TRABALHO NÃO É PARA TRANSFORMAR O CAMINHÃO EM UMA FERRARI. AFINAL, ELE AINDA TERÁ QUE TRANSPORTAR CARGAS.

RIKARD ORELL, DIRETOR DE DESIGN DA VOLVO TRUCKS



computador, mais alta e ainda mais larga que as cortinas. Dentro do espaço, há outras maquetes de tamanho real, algumas feitas de barro, em vários estágios de conclusão, e exibem placas nas características letras da Volvo mostrando cores, materiais e amostras de acabamento para o interior.

Rikard Orell é diretor de design da Volvo Trucks e chefe da equipe de cerca de 30 funcionários, dos quais cerca de um terço são designers. É uma turma diversificada: homens e mulheres, de países como Índia, Reino Unido, Suécia e de outros lugares da Europa, sendo que o próprio Orell é sueco, mas cresceu na Austrália. Ele e seus colegas não parecem se encaixar em nenhuma imagem preconcebida dos designers automotivos.

“Acho que é uma concepção errada, essa caricatura sobre designers como sendo artistas frustrados. Não é bem assim”, ele diz. “Somos pessoas interessadas na estética e na forma e sobre como todos se relacionam com as coisas ao seu redor. Por isso, sem dúvida nenhuma, há um interesse estético, mas não somos artistas da forma como sugere a definição básica da palavra.”

Orell trabalhou como designer automotivo na Volvo Cars e na Holden, subsidiária australiana da GM, antes de entrar para a Volvo Trucks, em 1997. Quando questionado sobre a diferença entre trabalhar com carros e com caminhões, ele diz que projetar carros atualmente tem mais a ver com projetar móveis ou roupas.

“O PROJETO DE CAMINHÕES SE CONCENTRA muito mais na funcionalidade e em atender as necessidades básicas de usuários profissionais. Com carros, pensa-se muito mais em prestígio e imagem. Isso também é importante para os caminhões, mas não é a preocupação primária. Por isso, acho muito melhor projetar caminhões, apesar de não ter percebido isso logo que vim para cá.”

Asok George explica as grandes idéias que existem por trás dos caminhões-conceito.

“Às vezes o que se quer é chamar a atenção, chocar as pessoas com um design radical. Às vezes busca-se receber impressões sobre um design que já está indo para a montagem. Ou então queremos testar idéias novas e funcionais, especialmente em relação ao interior da cabine. Por isso, os caminhões-conceito nem sempre têm o objetivo de chocar ou provocar impacto.”

Apesar de os designers da Volvo terem conseguido criar alguns dos veículos mais bonitos do mercado, a imaginação é restringida pelas leis. Orell diz que, nas condições atuais, há pouco espaço para alterar o design frontal básico. “A frente reta é em grande parte decorrente das leis e dos aspectos práticos do caminhão”, diz. “Na Europa, há um limite máximo de comprimento e, nesse espaço, busca-se colocar diversos compartimentos, deixando sobrar um pouco para o motor. Além, é claro, de um bom espaço para o motorista. Com essas dimensões, não há como



Asok George

acrescentar nenhuma extensão na frente.”

A Volvo tem defendido a possibilidade de alterar as leis para permitir a extensão do comprimento máximo visando adicionar recursos, como dispositivos de absorção de impacto. O design do caminhão-conceito Vision 2020 assume que essa alteração acontecerá, com um nariz estendido oferecendo uma zona de proteção maior para colisões. Outro bônus desse design é a aerodinâmica avançada, com melhorias associadas a eficiência de combustível.

“Queríamos mostrar que poderíamos adicionar esse tipo de elemento e torná-lo uma parte relevante do caminhão. Isso nos deu a possibilidade de desenvolvê-lo e torná-lo um pouco mais interessante”, diz Orell.

Conseguir isso depende também de inovações técnicas, como a nova tecnologia do trem de força, que permite aos designers rearranjarem a arquitetura básica do caminhão.

“Novos avanços na indústria automotiva, como a idéia de motores elétricos instalados em cada roda, permitiriam criar configurações totalmente novas”, diz Orell.

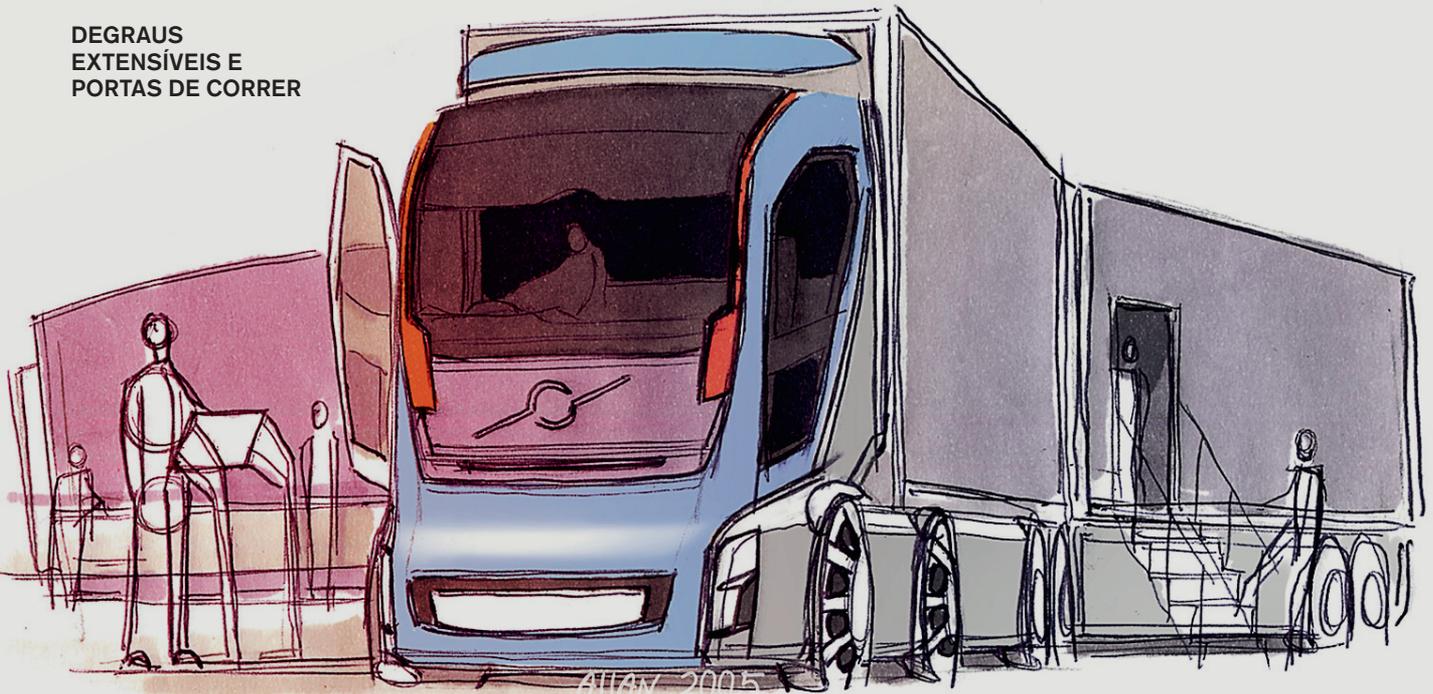
Se essas inovações estivessem disponíveis na tecnologia do trem de força dos caminhões, abririam novas possibilidades para os designers da Volvo.

“Isso exigiria de nós algo novo”, afirma Orell. “Analisamos o conceito de um caminhão no qual tiramos o motor da frente e os trens de força das rodas. Dividimos a cabine em dois andares, para que o motorista pudesse sentar no de baixo, entre as rodas, e colocamos a área de descanso em cima. Esse tipo de mudança só é possível se houver uma grande inovação técnica. Mas ainda temos um grande volume de dispositivos em baixo da cabine. É isso que nos limita no momento.”

A VOLVO É PIONEIRA em soluções ecologicamente inovadoras, com tecnologias como o novo FE Hybrid e o desenvolvimento de motores para sete combustíveis renováveis. Orell vê na eficiência de combustível e nos combustíveis alternativos a maior influência no design de caminhões no futuro.

“Trabalhamos constantemente para melhorar a aerodinâmica dentro desses limites extremamente rígidos que temos”, ele diz. “Estamos trabalhando para aperfeiçoar o raio dos cantos, eliminar falhas, excluir detalhes excessivos, trabalhar com a parte inferior do caminhão para melhorar o fluxo de ar. Mas isso não é para transformar o caminhão em uma Ferrari. Afinal, ele ainda terá que transportar cargas.” ■

DEGRAUS
EXTENSÍVEIS E
PORTAS DE CORRER



CARACTERÍSTICAS DO CAMINHÃO-CONCEITO VISION 2020

■ O interior tem um aspecto bastante escandinavo, leve e limpo. O sofá pode ser transformado em uma cama.

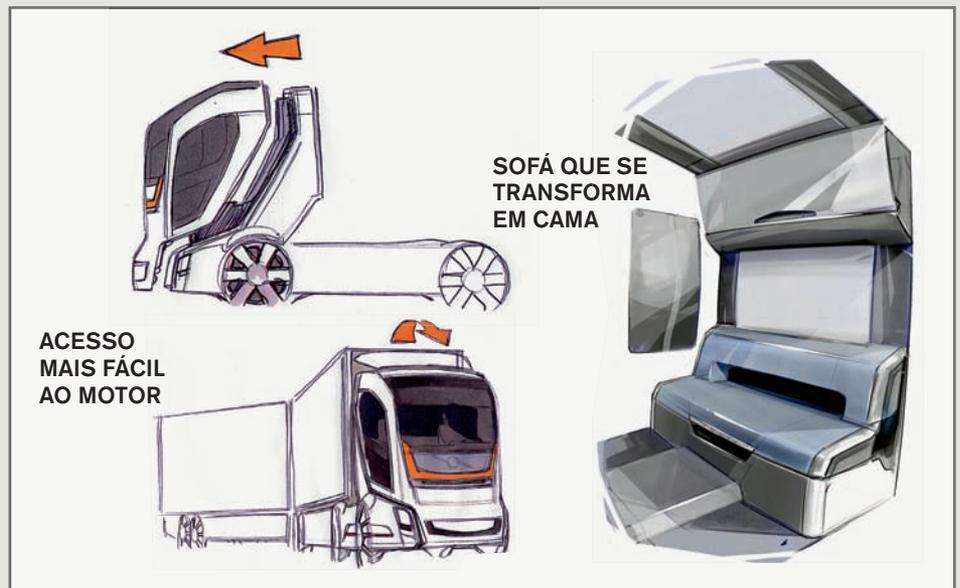
■ À medida que o motorista se aproxima, o caminhão sente sua presença: a porta se abre para trás e os degraus se estendem. Em seguida, os degraus se retraem, para melhor aerodinâmica na estrada.

■ Nada de espelhos: há câmeras para a visibilidade traseira.

■ A cor dos vidros, incluindo toda a extensão das portas, pode ser controlada pelo motorista: escura nos dias ensolarados ou para ter privacidade quando estacionado, e transparente para melhor visibilidade em áreas urbanas.

■ O nariz se estende ainda mais para a frente do que hoje, permitindo uma zona maior de proteção contra colisões. Isso leva a uma melhor segurança em colisões, mas também a uma aerodinâmica muito aperfeiçoada.

■ O design mantém a famosa logomarca Volvo e a faixa diagonal que adorna os caminhões há mais de 80 anos. Os faróis verticais trazem uma identidade moderna dos caminhões Volvo.



ACESSO
MAIS FÁCIL
AO MOTOR

SOFÁ QUE SE
TRANSFORMA
EM CAMA





INSPIRAÇÃO SUECA

PARA TODOS OS GOSTOS

Smörgåsbord é uma das várias palavras suecas que migraram para outros idiomas. Hoje é usada também em inglês e alemão, mas desviou-se do significado original, referindo-se a situações em que se pode escolher um grupo de itens oferecidos; “um smörgåsbord de títulos de filmes”, por exemplo.

Em sueco, a palavra é formada por três partes: *smör* significa manteiga, *gås* significa ganso e se refere aos pequenos pedaços de manteiga que subiam à superfície do creme quando ele era transformado em manteiga por camponeses suecos no passado. O fato de flutuar fazia lembrar de gansos, conta a história. *Bord* significa mesa, e um autêntico smörgåsbord é uma mesa, estilo bufê, na qual pode-se servir como preferir e repetir o prato quantas vezes quiser. Na mesa ficam dispostos pratos frios e quentes, entre eles arenque em conserva, salmão defumado, enguia, presunto, almôndegas, queijo,

batata cozida, patê e pão com manteiga.

Apesar de existir há vários séculos, na Suécia, o conceito do smörgåsbord teve sua estréia internacional na Feira Mundial de Nova Iorque de 1939, quando o Three Crowns Restaurant, do Pavilhão Sueco, ofereceu o tradicional patê.

Na qualidade de empresa internacional orgulhosa de suas raízes suecas, a Volvo oferece um smörgåsbord único. A ampla gama de produtos e serviços cresceu e se desenvolveu ao longo de mais de 80 anos de história, incluindo desde o caminhão mais potente do mundo, o Volvo FH16, até o moderníssimo Volvo FE Hybrid; Serviços Planejados, Programas de Manutenção, assistência emergencial Volvo Atendimento Rápido; entre outros.

Enfim, há soluções para todos os gostos e, assim como o smörgåsbord original, pode-se repetir quantas vezes precisar. ■







1979

A Volvo lança uma inovação mundial: a cabine Globetrotter

Cabine Globetrotter:

Lançada em 1979 com previsão de vendas anual de 400 unidades, a cabine Globetrotter não demorou a se tornar um grande sucesso de vendas. Este ano ela completa 30 anos e está presente em 85% dos caminhões Volvo FH. Confira a história da famosa cabine.

TEXTO FREDRIK MOBERG

FOTO VOLVO TRUCKS

1979 SEGURANÇA E CONFORTO EM LONGAS DISTÂNCIAS

■ A Volvo apresentou a cabine Globetrotter com o slogan "Dirija e viva em nível internacional". O lançamento acontece no momento em que havia um aumento significativo no tráfego de caminhões do Leste e do Norte Europeu para o Oriente Médio.

Até então, o motorista que quisesse dormir em seu caminhão tinha que contratar os serviços de um fabricante de carrocerias. A solução normalmente era fazer um módulo de plástico acoplado ao topo do caminhão. O motorista precisava escalar a cabine até esse casulo, no teto, onde poderia dormir. Além de pouco confortável, essa solução não oferecia nenhuma segurança se o motorista auxiliar dormisse com o caminhão em movimento.

Com a cabine Globetrotter, a Volvo passou a oferecer uma solução segura e confortável para motoristas e auxiliares.

1980s PESQUISAS COM MOTORISTAS

■ A Volvo mais uma vez mostrou seu espírito pioneiro implementando uma forma totalmente nova de desenvolver cabines de caminhão. Um protótipo simples, formado por um volante, um banco e alguns painéis de madeira, foi levado para feiras de caminhões do mundo inteiro.

A idéia toda era permitir que os próprios motoristas participassem do desenvolvimento do projeto da cabine. No total, mais de 2.000 motoristas participaram da pesquisa. Depois de feitas as medições, eles se sentaram no protótipo e ajustaram tudo o que quiseram até ficar satisfeitos. Os motoristas também responderam questionários avaliando as diversas propriedades do caminhão.

O resultado foi um banco de dados completo que formou a base para o desenvolvimento da próxima geração de cabines Globetrotter.



2009

Aos 30 anos, cada vez mais confortável

30 anos de conforto

1993 LANÇADA A SÉRIE VOLVO FH

■ No lançamento da nova série FH da Volvo, foi apresentada uma cabine Globetrotter totalmente renovada. Dessa vez, a cabine era parte integrante do processo de design e fabricação do veículo, o que podia ser visto claramente no resultado. Em tudo, dos espelhos retrovisores e maçanetas até os tapetes e tecidos, havia uma única e consistente linha de design.

Investiu-se muito tempo na criação de novas soluções inteligentes de armazenamento, e a Volvo foi o primeiro fabricante a oferecer compartimentos de armazenamento que poderiam ser acessados tanto de dentro quanto de fora da cabine.

Um dos pioneirismos apresentados como resultado da pesquisa sobre o ambiente de trabalho do motorista foi o volante ajustável dos caminhões Volvo, que muitos motoristas até hoje consideram como o melhor do mundo.

1996 SURGE NA EUROPA A GLOBETROTTER XL

■ A Volvo usou a expressão “altura interna de uma pessoa em pé” no lançamento da cabine Globetrotter XL em Paris. E era uma descrição precisa. A altura do teto da cabine aumentou de 178 cm para 193 cm e, graças aos motores modernos, a cobertura do compartimento do motor e também o piso no centro da cabine puderam ser rebaixados.

2002 NOVAS INFORMAÇÕES PARA O MOTORISTA

■ Lançada uma nova série de motores. Ao mesmo tempo, houve diversos aprimoramentos no ambiente de trabalho do motorista. Um novo painel de instrumentos e bancos redesenhados eram alguns dos novos recursos.

2008 POLTRONA GIRATÓRIA E TV DE TELA PLANA

■ A acomodação a bordo sofreu um *upgrade* significativo. A cama mudou, passando a ter mais possibilidades de ajuste. Entre outras alternativas, pode ser reclinada e usada como poltrona. O motorista passa a contar com um cofre, onde pode guardar artigos de valor.

A área de entretenimento também foi atualizada, conta com novo sistema de áudio e preparação para o uso de TV de tela plana.

O banco do passageiro recebeu uma atualização importante: pode ser substituído por uma poltrona giratória.



WEB TV

MOTORISTAS MOSTRAM SUAS CABINES

Um motorista que investiu muito tempo e dinheiro em sua cabine de design especial. Outro que passa muito tempo dentro do caminhão, durante suas viagens. Os dois amam suas cabines Globetrotter. Veja o que eles dizem visitando o site <http://magazine.volvotrucks.com>



Mais uma vez entre as 10 melhores

Volvo é mais uma vez reconhecida pelo guia Exame – Você S/A como uma das melhores empresas para trabalhar no Brasil.

Pelo terceiro ano consecutivo, a Volvo do Brasil foi reconhecida como uma das 10 melhores empresas para trabalhar no país. A pesquisa é realizada pelas revistas Exame e Você S/A, da editora Abril, em parceria com a FIA – Fundação Instituto de Administração, entidade ligada à USP – Universidade de São Paulo. Este ano, a empresa ficou em terceiro lugar, posição conquistada após várias fases de avaliação, sendo a coleta da opinião dos próprios funcionários uma das mais importantes. O IFT – Índice de Felicidade no Trabalho, que é a nota final, foi de 90,9. O IFT é composto pela avaliação dos funcionários, observação das práticas da empresa e o julgamento do júri. Outros índices altos foram o IQAT – Índice de Qualidade no Ambiente de Trabalho, que ficou em 90,7, e o IQGP – Índice de Qualidade na Gestão de Pessoas, que atingiu 93,6. Índices que fizeram com que, em sua categoria, a Volvo conquistasse o segundo lugar.

Realizado há 13 anos, o Guia 150 Melhores Empresas para Você trabalhar é considerado o estudo mais profundo do ambiente de trabalho das empresas brasileiras.

Destaques 2009. Este ano, a Volvo também se destacou no quesito orgulho do funcionário, chegando a 96,2% de indicação. A questão de saúde também recebeu excelente reconhecimento, com 95,3 de nota. As maiores vantagens da empresa, reveladas pela pesquisa, foram o completo pacote de benefícios, o investimento na formação de gestores e sucessores e o incentivo para que o pessoal participe das decisões.

Constância de princípios. Em 2008, a Volvo ficou em primeiro lugar,



O diretor da Volvo, Carlos Morassutti, e o funcionário Donizette Farinha receberam o troféu da Editora Abril, em São Paulo

sendo eleita a “Melhor Empresa para Você Trabalhar no Brasil”. “Esse resultado passa, principalmente, por nossa constância de propósitos. Todas as nossas políticas estão centradas em valores fundamentais do Grupo Volvo, que nos acompanham há décadas. Isso faz toda a diferença”, declara Carlos Morassutti, diretor de RH e Assuntos Corporativos da Volvo do Brasil.

ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA O XVII PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Estão abertas, até o dia 30 de março de 2010, as inscrições para o XVIII Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, edição 2009/2010.

Mais uma vez, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) vai premiar as melhores campanhas e programas desenvolvidos no Brasil em busca de um trânsito mais seguro e mais humano. São seis categorias: Cidade, Empresa, Imprensa, Motorista Profissional, Geral e Transportadoras de Cargas e/ou Passageiros.

Os vencedores nacionais das categorias “Cidade”,



“Empresa” e “Transportadores de Cargas e/ou Passageiros” receberão o Troféu Volvo de Segurança no Trânsito e ganharão uma viagem à Suécia, sede mundial do Grupo Volvo. Os vencedores das categorias “Imprensa”, “Geral” e “Motorista Profissional” receberão o troféu, a viagem para a Suécia e um auxílio de R\$ 3 mil. Os trabalhos devem ser enviados para o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, na Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600, CIC, CEP

81260-900, Curitiba, Paraná. O regulamento na íntegra, a ficha de inscrição e mais informações podem ser acessados no endereço:

www.volvo.com.br/pvst ou solicitados pelo e-mail: pvst.br@volvo.com

Vocal, uma das melhores do varejo

Concessionária Volvo foi destaque no ranking da revista IstoÉ Dinheiro.

A Vocal está em clima de comemoração. A concessionária Volvo de ônibus e caminhões da grande São Paulo foi classificada entre as cinco melhores empresas de varejo do país, segundo a edição das “500 Maiores e Melhores Empresas”, da revista IstoÉ Dinheiro – “As Melhores da Dinheiro 2009”.

Contribuíram para o resultado os quesitos Recursos Humanos e Inovação e Qualidade. A Vocal é a única revenda do setor de transportes a obter essa colocação. Em Recursos Humanos, o destaque ficou por conta do projeto Jovem Mecânico, uma ação social voltada para



meninos de 17 anos, e o Programa de Participação nos Lucros, no qual a Vocal é pioneira no setor de concessionárias. Já em Inovação e Qualidade, os treinamentos dos funcionários, o serviço de pós-vendas e a introdução de uma política de redução de custos foram os responsáveis pela classificação da empresa.

“Estar entre as cinco maiores empresas do varejo é obter o reconhecimento de três anos de trabalho e de políticas que já fazem parte do nosso DNA, resultando em um marco histórico para a Vocal”, enfatiza Cláudio Zattar, diretor-superintendente do Grupo Vocal.

Tracbel: a melhor revenda de “máquinas e insumos”

Quem também está comemorando o título de melhor é a Tracbel, distribuidor da Volvo Construction Equipment. A empresa foi eleita a “Melhor Revenda de Máquinas e Insumos” pelo Anuário Melhores e Maiores 2009, da revista Exame. “Este prêmio significa o reconhecimento de um trabalho sério e intenso, principalmente na área de pós-vendas, voltado à total satisfação e conseqüente fidelização de nossos clientes”, destaca Luiz Gustavo Pereira, vice-presidente da Tracbel. A empresa é considerada um dos maiores distribuidores brasileiros de equipamentos pesados para mineração, construção, colheita florestal, máquinas de uso agrícola e implementos para as mais diversas finalidades. Em 2008, o faturamento da Tracbel obteve o melhor resultado dos últimos dez anos. Atingiu US\$ 235 milhões, um crescimento de 13% em relação a 2007.



Em 2008, a Tracbel obteve o melhor resultado dos últimos dez anos

Cerâmica em linha com o meio ambiente

Empresa adquire o VM ECO série especial porque o modelo está alinhado com a sua política de preservação ambiental.

A Cerâmica Montemar, de Iranduba (AM), especializada na fabricação de telhas e tijolos, acaba de adquirir seu primeiro caminhão Volvo. Trata-se do VM ECO Experience, a série especial que celebra a experiência da Volvo em favor do meio ambiente. Além de ser muito econômico, o veículo chamou a atenção da empresa por estar em linha com sua atuação no mercado: a Cerâmica Montemar atua dentro de todas as normas exigidas por lei em relação ao meio ambiente, além de se interessar pela utilização de fontes alternativas de energia em seu processo produtivo. Todo o material usado para aquecer os fornos da empresa provém de detritos. Desse total, 60% têm origem em sobras da construção civil, 20%, em serragens do Pólo Moveleiro de Manaus e Manacapuru e 20% dos detritos do aço. Fundada há 20 anos, a Cerâmica Montemar também viu no VM ECO qualidade, conforto e segurança. O veículo já está circulando pela cidade de Manaus e interior do estado, rodando cerca de 2 mil quilômetros por mês.

ITO CORNELSEN



Cerâmica Montemar: processos e veículos ambientalmente adequados

VOLVO B12R 380 E B9R EM MONTES CLAROS



A empresa Transporte, de Montes Claros (MG), acaba de adquirir 10 veículos Volvo para integrar sua frota de ônibus rodoviários. São nove B12R 380 e um B9R, que entrarão na linha Montes Claros/Belo Horizonte e Montes Claros/Rio de Janeiro. Os novos veículos deverão rodar de 12 a 15 mil km/mês.

Atuando no transporte rodoviário e de carga, a Transporte é destaque nesses segmentos no norte do estado de Minas Gerais. Desde 1991, a empresa já era cliente Volvo na área de caminhões. “Como também atuamos no transporte de cargas, a escolha pela marca Volvo foi definida com base na excelente tecnologia, segurança e desempenho dos caminhões Volvo que temos aqui. Ou seja, confiamos na marca e, por isso, temos a certeza de que os ônibus também irão atender todas as nossas expectativas”, comenta o diretor administrativo da Transporte, Humberto Luiz Saporio.



Henrique e Alderico exibem orgulho e mostram os ônibus que passaram de 1 milhão de km sem abertura do motor

PASSOU DE 1 MILHÃO

A Auto Viação Marechal, de Curitiba (PR), está contabilizando dois veículos com mais de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor: um B10M, ano 2000, e um B7R, 2002. Ambos rodam cerca de 10 mil km/mês.

O gerente e o encarregado de manutenção da empresa, Alderico Machado Dias Filho e Henrique Cieslinski, respectivamente, atribuem essa performance a um conjunto de fa-

tores. "Produto, condutores e manutenção formam uma só engrenagem para o bom desempenho final dos veículos e a satisfação de nossos colaboradores e clientes", afirmam.

Cliente há mais de 20 anos da marca Volvo, a Marechal atua no transporte coletivo de passageiros em Curitiba e na Região Metropolitana. De sua frota total, 30 veículos são Volvo.

SÃO PAULO BOAT SHOW



De 1º a 6 de outubro, a Volvo Penta esteve presente no São Paulo Boat Show, realizado no Transamérica Expo Center, na Zona Sul da capital paulista. Este ano, o maior salão náutico indoor da América Latina ocupou uma área de 30 mil metros quadrados, onde foram expostas cerca de 230 embarcações. No amplo estande da Volvo Penta, um espaço

'clean' com cerca de 140 metros quadrados, o interesse pela aquisição de motores ultrapassou a marca registrada na edição anterior do evento. "Entre nossos produtos, o sistema IPS 2, com design robusto e nova hélice Q, atraiu a atenção do público, assim como o 'joystick' para rabeta e outros lançamentos, comenta Felipe Abreu, da Volvo Penta. "Sem dúvida, tivemos uma participação bastante expressiva no evento", completa.





EBS/ABS:
Frenagens controladas em menor distância.

Monitoramento de faixa de rolagem:
Não deixa o veículo sair da faixa por descuido.

Piloto automático inteligente:
Mantém distância segura do veículo à frente.

ESP:
Controle eletrônico de estabilidade que reduz derrapagens e capotagens.

Segurança:
É o que você sente quando escolhe um Volvo.



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

O caminhão mais seguro do mundo.

Quem escolhe um Volvo conta sempre com as mais avançadas tecnologias de segurança. É a marca que mais investe em pesquisas para evitar ou minimizar acidentes.

Volvo. Líder absoluta em segurança.

VOLVO

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

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



Volvo Care Cab:
Cabine com ergonomia de segurança.

Acessos fáceis de manutenção:
Evita acidentes quando o equipamento é reparado.

Cabine com estrutura antiesmagamento:
Protege o operador em caso de tombamento ou impactos externos.

Sistema de suspensão do braço:
Maior segurança no transporte da carga em pisos irregulares.

Segurança:
É o que você sente quando escolhe um Volvo.



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

Projetados para proteger.

Quem escolhe um Volvo conta sempre com as mais avançadas tecnologias de segurança. É a marca que mais investe em pesquisas para evitar ou minimizar acidentes.

Volvo. Líder absoluta em segurança.

VOLVO

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

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