

MODERNOS: Carris investe na tecnologia dos ônibus B7RLE

SUCESSO TOTAL: 60% dos caminhões FH já saem de fábrica com caixa I-Shift

VOLVO PENTA: Nova geração de motores de 800 hp e 900 hp, com IPS



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2010 • ANO XXIV • Nº 120



VM 9 marchas

Mais economia e performance nas aplicações rodoviárias

VM 9 MARCHAS: Mais economia e performance nas aplicações rodoviárias

SUCESSO TOTAL: 60% dos caminhões FH já saem de fábrica com caixa I-Shift

VOLVO PENTA: Nova geração de motores de 800 hp e 900 hp, com IPS



EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2010 • ANO XXIV • Nº 120



Tecnologia urbana

Carris investe em novos ônibus B7RLE,
os urbanos mais modernos e seguros do Brasil

MODERNOS: Carris investe na tecnologia dos ônibus B7RLE

VM 9 MARCHAS: Mais economia e performance nas aplicações rodoviárias

VOLVO PENTA: Nova geração de motores de 800 hp e 900 hp, com IPS



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. 2010 • ANO XLV • Nº 12

Pequenos notáveis

Compactos da Volvo são equipamentos para todo tipo de atividade



DPS - TECNOLOGIA PARA RELAXAR

Com tecnologia de GPS, o novo Sistema de Posicionamento Dinâmico (Dynamic Positioning System – DPS) da Volvo Penta mantém a embarcação parada num único lugar, com os motores IPS atuando para corrigir continuamente a posição do barco. Um sistema útil em situações de espera, como, por exemplo, para entrar em um ponto de abastecimento, para aguardar por espaço para atracar ou pela abertura de uma ponte. Basta apertar um único botão e relaxar!



Conheça também os novos motores IPS1050 e IPS1200, para embarcações de até 100 pés.



VOLVO PENTA
NAVEGAÇÃO PRECISA E AMBIENTALMENTE CORRETA

Revendedores no Brasil: **Amazonas:** Amazonáutica - 92 3653 0194 | **Bahia:** MEC Motors - 71 3313 0179 • SOS Náutica - 71 3322 2222 | **Distrito Federal:** Marina do Congresso - 61 3368 1105 • Villa Náutica - 61 3223 0201 | **Espírito Santo:** Delmar - 27 3237 0787 | **Minas Gerais:** Nautitec - 34 3232 3378 | **Pará:** Belém Náutica - 91 3276 2967 | **Pernambuco:** Belmar - 81 2137 8714 • Divisão - 81 3446 2828 | **Paraná:** MM Náutica - 41 3333 9011 • Nautimax - 41 3333 0410 | **Rio de Janeiro:** Danpart - 21 3346 8832 • Edtek - 24 3369 0144 • MEC Nave - 24 3361 8555 • Motomar - 21 2295 1048 • Paraty Motores - 24 3371 2296 • Ship Costa Bella - 24 3364 4229 • Shipmarine - 24 3363 1094 • Ship Pirata's - 24 3365 4322 | **Rio Grande do Sul:** Mar Náutica - 51 3476 4770 | **Santa Catarina:** Euromotores - 47 3346 6075 • JR Embarcações - 47 3369 5810 • Real Marítima - 48 3348 7885 | **São Paulo:** All-Mar - 11 5044 4699 • Boats Nautic - 11 5533 7799 • Marimar - 13 3348 4810 • Mecamar - 12 3842 1240 • Nautimar - 12 3882 2023 • Oceanica - 12 3892 4047 • Pier Boat - 13 3351 6600

VOLVO
PENTA

www.volvopenta.com.br



Um mundo de diversidades

A Volvo é muito mais do que uma fábrica de veículos. É uma empresa completa, com produtos e serviços de alta tecnologia, respeito ao meio ambiente e segurança, e garante uma relação de confiabilidade com os transportadores, desde a compra do produto até o final da sua vida útil.

Esta edição da Eu Rodo está repleta de exemplos desse conceito, uma filosofia de toda a empresa.

Começamos com os caminhões FH equipados com a moderníssima caixa eletrônica I-Shift. Hoje, 60% desses modelos de veículos já saem de fábrica com a caixa. Na reportagem, empresários do Rio Grande do Sul, São Paulo e Mato Grosso do Sul falam dos benefícios da tecnologia. Descrevem como o equipamento é um forte aliado na redução do consumo de combustível e o que significa para o motorista em conforto e segurança nas estradas.

Outro bom exemplo são as aplicações cada vez mais amplas do VM. No Rio Grande do Sul, um caminhão foi adaptado para aplicar calcário pela Cotriel, uma das mais importantes cooperativas da região central do Estado.

Na área de ônibus, dois bons exemplos. A Expresso

Nordeste, depois de testar o modelo B9R, adquiriu oito dos modernos B12R. As razões? Alta potência, dirigibilidade, economia, conforto e também de administração e manutenção de frota.

Já a Princesa dos Campos investe nos diferenciais da Volvo por ter uma verdadeira obsessão por custos. E os resultados aparecem. Em comparação com os novos B7RLE adquiridos pela empresa, veículos similares de outras marcas têm custo operacional 11% maior.

Leia também sobre os equipamentos de construção compactos da Volvo. A reportagem traz a diversidade de aplicações, da construção à agroindústria.

Já a Volvo Financial Services foi um dos primeiros bancos de montadora a investir no Procaminhoneiro, programa do BNDES que financia caminhões a autônomos, a juros de 4,5% ao ano. Aposta certa. Em um ano, as vendas mais que quadruplicaram.

Leia essas e muitas outras reportagens nesta edição. Bem-vindo a um mundo de diversidades.

Boa leitura!
O editor



12 Um sucesso absoluto

60% dos caminhões FH já saem de fábrica com a moderna caixa eletrônica I-Shift de trocas automatizadas, sinônimo de economia, conforto e rentabilidade.

32 Na ponta do lápis

Princesa dos Campos faz rígido controle de custos operacionais e constata: ônibus Volvo chegam a ser até 10% melhores.

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.



38 Para todas as aplicações

Equipamentos compactos da Volvo mostram a quem vieram. Suas aplicações são as mais diversas, indo da construção à agroindústria.

42 Uma nova fronteira

Os caminhões VM da Volvo ganham cada vez mais mercado e segmentos. Um dos últimos é a agroindústria. Modelo adaptado faz aplicação de calcário.

HELISETE MARQUES DOS SANTOS: UMA HISTÓRIA DE PAIXÃO

“

Eu já tinha em nossa frota dois ônibus Volvo que são uma maravilha. Só ganho dinheiro com eles porque não quebram. Sempre tive muito carinho e satisfação em tê-los.

Quando o André (André Marques dos Santos – diretor-comercial da Politur) conheceu os novos chassis totalmente eletrônicos da Volvo, foi amor à primeira vista. André já não dormia mais, não comia, só suspirava... Sabe aquela coisa de paixão? Aí a Volvo fez uma proposta irrecusável e nós compramos três desses equipamentos, que receberam carroceria Double Deck. Hoje, dizer que estamos satisfeitos seria pouco. Os ônibus fazem um sucesso enorme por onde passam. Os motoristas estão muito vaidosos e se sentem como verdadeiros pilotos de avião e os clientes ficam realmente encantados. Em todas as nossas viagens fazemos uma promoção em que convidamos dois passageiros de cada vez para visitar a cabine e todo mundo se apaixona. Esses ônibus são nossos argumentos de venda, tanto para as nossas excursões quanto para o fretamento a terceiros. Não existem ônibus mais bonitos, mais confortáveis e mais seguros que esses, aqui em Fortaleza. Quando eles passam na rua, todo mundo fica boquiaberto. Não existe quem venha na nossa garagem que não tenha saído encantado com esses veículos. E eu, obviamente, sou só sorrisos.”

Helisete Marques dos Santos é sócia-proprietária da Politur, de Fortaleza (CE)







RAMON ALCARAZ: CUSTO FINAL É MENOR

“
Trabalhamos com os caminhões Volvo, principalmente, em função da resistência ao desgaste. São caminhões com uma durabilidade maior, que quebram menos quando em uso extremo, como é o caso da nossa frota. A disponibilidade desses caminhões é, para nós, a maior vantagem, porque um veículo parado é um problema, representa um custo muito alto. Os veículos Volvo têm também muita tecnologia embarcada, o que resulta em mais segurança, mais economia e mais conforto ao condutor. Estamos testando alguns veículos com câmbio eletrônico automatizado e estamos tendo vantagens em economia de combustível e manutenção, sem contar a menor fadiga do motorista. Temos uma parceria forte com a Ambev, fazemos a distribuição e transferência de seus produ-

tos na região Sudeste e nosso grande diferencial é a produtividade nas rotas de transferência. Nosso custo de investimento é maior, mas fazemos a máquina produzir mais, fazendo o custo final ser menor. Rodamos em média 350.000 km/ano/veículo, mais de 1 milhão a cada três anos, entre os trajetos Rio-Vitória, Triângulo Mineiro-Goiânia, Triângulo Mineiro-SP interior e Grande São Paulo. Todos os nossos caminhões acima de 400 cavalos mecânicos são da marca Volvo. Neste semestre devemos renovar 25 cavalos-mecânicos e optamos em continuar com a Volvo. Há três meses adquirimos caminhões Volvo de 310 cavalos mecânicos para distribuição urbana. É uma experiência para outras futuras aquisições.”

Ramon Alcaraz é diretor-comercial/operacional da Fadel Transportes e Logística Ltda., de Tatuí (SP)

Ramon Alcaraz, da Fadel Transportes e Logística: gosta dos caminhões Volvo principalmente pela resistência

**ALAZAIR GONÇALVES
MOREIRA:**

NEGÓCIO INTELIGENTE

“

Recentemente voltei a comprar Volvo devido à atenção que recebo da equipe de venda do

Viking Center Suécia, em Goiânia, e também pela facilidade de conseguir o financiamento por meio do Banco Volvo, no BNDES, dentro do programa Procaminhoneiro. O Banco Volvo dá mais atenção ao programa, o que facilita na hora de comprar. No caso dos seminovos Viking Plus, a gente ainda tem a garantia de procedência do veículo, garantia de motor, câmbio, diferencial, troca de óleo e componentes. É um caminhão que passa por uma super manutenção e sai novinho. Não tem diferença nenhuma de um zero quilômetro. Só o ano no documento é diferente, o resto é tudo igual ao novo: cabine, tapeçaria, pneus, faróis. Tem praticamente a mesma garantia do zero mas o custo é 70% a 80% mais baixo. O que representa uma carreta nova e o caminhão prontinho para trabalhar. Isso tudo ajuda a gente a pensar em comprar Volvo. Comprei um no final do ano passado, estou comprando outro e assim que eles me derem mais oportunidades, vou comprando. Quem inventou esse negócio é muito inteligente, porque é uma forma da fábrica colocar o produto dela circulando de novo. Eu estou muito satisfeito e ainda vou apresentar para amigos meus comprarem também, porque é um trabalho muito bem feito. É um serviço pioneiro e acredito que a Volvo vai ter muita recompensa por isso aí.”

**Alazair Gonçalves Moreira
é proprietário da Trans Tadeu,
de Goiânia (GO)**



Alazair Gonçalves Moreira,
proprietário da Trans Tadeu, dono
de seminovos Viking Plus, com
garantia de procedência

O melhor espaço para uma boa viagem

Para muitos motoristas, a cabine do caminhão não é apenas um local de trabalho, mas também seu quarto, sala de estar e cozinha. Confira alguns dos principais benefícios de uma cabine maior.

TEXTO KATARINA MISIC

FOTOGRAFIA VOLVO TRUCKS

POSIÇÃO ERGONÔMICA

Com cabines maiores, é mais fácil encontrar uma posição de assento ideal, graças ao espaço extra. A altura maior proporciona mais conforto quando é necessário ficar de pé dentro da cabine.

LAZER

Nas cabines maiores, podem-se especificar mais acessórios e conexões, oferecendo ao motorista alternativas extras de lazer para as horas de folga.

COZINHA

Há operações em que não é possível parar em lanchonetes ou restaurantes. O motorista precisa ou prefere tomar café da manhã, almoçar e jantar dentro da cabine. Cabines maiores são mais adequadas para essas situações.

ARMAZENAMENTO

Com as cabines maiores, é possível duplicar o espaço para guardar objetos pessoais (o Globetrotter XL oferece 250 litros a mais de espaço). Além disso, o motorista tem melhor acesso aos seus pertences e equipamentos.

DESCANSO

Estudos indicam que muitos motoristas de caminhão dormem menos que o necessário, o que gera efeitos negativos em sua atividade. A privação do sono tem o mesmo efeito que um nível de álcool de 0,8 ml quando se está ao volante. E um terço dos acidentes fatais é causado pela fadiga. As cabines dos caminhões Volvo proporcionam ao motorista o conforto ideal para dormir bem. As camas para dois motoristas são largas (de 600 mm a 760 mm no Globetrotter e no Globetrotter XL), com a possibilidade de escolha de colchão e travesseiro apropriados ao gosto pessoal de cada um.



A GAMA DE CABINES DA VOLVO TRUCKS

CABINE SIMPLES

- Para transportes de distâncias mais curtas
- Sem área para repouso
- Altura interior do Volvo FH: 157 cm (140 cm na tampa do compartimento do motor)



CABINE LEITO

- Para transportes de médias distâncias
- Espaço de repouso confortável para uma pessoa, com a possibilidade de uma cama extra
- Altura interior do Volvo FH: 157 cm (140 cm na tampa do compartimento do motor)





CABINE GLOBETROTTER

- Para transportes de longa distância
- Espaço para dormir confortável para até duas pessoas
- Mais espaço de armazenamento
- Altura interior do Volvo FH: 196 cm (179 cm na tampa do compartimento do motor)



CABINE DO GLOBETROTTER XL

- Para transportes de longa distância
- Espaço para dormir confortável para até duas pessoas
- Espaço de armazenamento ainda maior
- Altura interior do Volvo FH: 210 cm (193 cm na tampa do compartimento do motor)



I-Shift, sucesso absoluto



Versatilidade, economia, conforto e segurança são os principais atributos que levam os transportadores brasileiros a optar por caminhões Volvo, com caixa de câmbio eletrônica com trocas de marchas automatizadas.

TEXTO LUIZ CARLOS BERHALDO

FOTOS ITO CORNELSEN E HUMBERTO MICHALTCHUK

Com os FH equipados com a caixa I-Shift, a Gesso Itajaí garante entrega em qualquer lugar, a qualquer hora



No início, considerada um luxo, uma sofisticação ou até um exagero. Na época em que foi lançada, em 2003, a I-Shift foi recebida no mercado com cautela, presente em apenas 4% dos veículos da linha F. Hoje, anos depois, o cenário é bem diferente. A caixa de câmbio eletrônica com trocas de marchas automatizadas equipa 60% dos caminhões FH e FM produzidos pela Volvo.

Nesta reportagem, empresários do Rio Grande do Sul, São Paulo e Mato Grosso do Sul falam dos benefícios da caixa I-Shift. Descrevem como o equipamento é um forte aliado na redução do consumo de combustível e o que significa para o motorista em conforto e segurança nas estradas.

Tudo isso porque a caixa de câmbio I-Shift possui um software da transmissão que possibilita trocas de marchas mais rápidas e precisas. Faz seleção inteligente da marcha para arranque e manobras, otimizando as mudanças em baixas velocidades, por meio do controle do torque do motor. Possui ainda engates rápidos e macios durante a condução.

PARCERIA E CONFORTO. A empresa paulista Gesso Itajaí, também conhecida como Gemark, decidiu investir em frota própria a partir de 2002. Até então, atuava como fornecedora de gesso, com despesas mensais de R\$100.000,00 só com o frete. “Agora somos uma empresa que se destaca por sua logística diferenciada. Nossos clientes sabem que entregamos em qualquer lugar, a qualquer hora, nos volumes que necessitam”, diz o empresário Gilmar Palma Ferreira.

Hoje, a Gesso Itajaí conta com uma frota de 40 caminhões pesados, sendo 30 Volvo. “Minha estrutura não é enxuta: é seca mesmo”, brinca o empresário. Além dos motoristas, a empresa emprega duas pessoas dedicadas à gestão do transporte e nenhum espaço para garagem. A sede, com área de 1.500 metros quadrados, é toda destinada à movimentação de mercadorias.

O primeiro segredo para trabalhar assim, “enxuta” está na utilização de todos os recursos tecnológicos

disponíveis. Do rastreamento ao Trip Manager, que permite baixar dados sobre a operação do veículo como consumo, velocidade média, paradas, etc. Outra tecnologia empregada pela transportadora em alguns dos veículos é a caixa de câmbio I-Shift.

“Com a transmissão I-Shift, e o treinamento da Volvo, os motoristas conseguem os melhores índices de economia”, afirma Ferreira.

“A caixa permite que o profissional trabalhe mais descansado. E eles até tiram onda. Dizem que com a I-Shift não trabalham. Passeiam de caminhão pelo país”, brinca.

Na Gesso Itajaí, os motoristas trabalham como se fossem sócios da empresa e recebem 33% do resultado líquido da operação do caminhão. “Como ganham de



A Santa Izabel adquiriu mais 13 FH 520 com a caixa eletrônica automatizada I-Shift: “alívio” ao motorista que, trabalhando com mais conforto, também dirige com mais segurança

› acordo com o resultado, os motoristas também procuram tirar o máximo do caminhão, em economia de combustível, freios e manutenção”, afirma o empresário, que é formado em eletrônica e também aficionado em tecnologia. “Se eu pudesse, hoje toda a frota da empresa seria de caminhões equipados com a I-Shift”, enfatiza.

MAIS SEGURANÇA NAS ESTRADAS. Após a experiência bem-sucedida com dois caminhões Volvo FH 520 com I-Shift rodando com rodotrens tanques de nove eixos para 47 mil a 50 mil litros, a Transportadora Santa Izabel, de Campo Grande (MS), resolveu comprar mais 13 unidades, todas equipadas com a caixa de câmbio automatizada Volvo.

Para o diretor-comercial da empresa, Iris José Carlotto, que divide a sociedade da Santa Izabel com o irmão Ilson Francisco Venturim Carlotto, além de economia, uma das grandes vantagens da I-Shift é justamente o “alívio” que proporciona ao motorista que, trabalhando com mais conforto, também dirige com mais segurança.

Em atividade desde 1989, a Transportadora Santa Izabel tem como ponto forte entregas pontuais e segurança garantida por uma frota de veículos novos com a mais moderna tecnologia disponível. Possui 45 caminhões Volvo na frota de 49 pesados, para o transporte de combustíveis e derivados entre as principais cidades do Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo.

E não tem dificuldade para manter a frota sempre nova. “Todos querem comprar meus caminhões usados”, diz Carlotto. “Transportamos produtos perigosos para clientes altamente exigentes”, afirma. A empresa atende Repar e Replan, refinarias da Petrobras em Araucária (PR) e Paulínia (SP), BR Distribuidora e Petróleo Ipiranga. Também transporta produtos das usinas de etanol do Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná.

Toda a frota é rastreada e mantida com os programas de manutenção Volvo. E uma atenção especial é conferida aos motoristas, que têm horário predefinido para as viagens e são orientados a fazer paradas a cada duas

horas, para evitar estresse. “Com cuidados como esses conseguimos o recorde de não ter nenhum acidente desde 2003”, orgulha-se Iris José Carlotto.

OPERAÇÃO SEVERA. A cidade de Rio Branco do Sul, no Paraná, é conhecida por ser um grande centro produtor de cimento e calcário. É lá que fica a sede da Tavares Transporte Rodoviário, cujos caminhões operam basicamente no transporte de cimento.

A frota é composta por mais de 20 caminhões, todos nas configurações bitrem e tritrem, com três reboques que chegam a transportar 50 toneladas líquidas de cimento. Uma operação severa entre Rio Branco do Sul e cidades da região Sul, como Maringá, no Paraná, Tubarão, Joinville e Itajaí, em Santa Catarina, e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

“É uma operação que exige caminhões robustos, com carga máxima em longos trajetos e trechos íngremes de serra”, afirma o proprietário, Antonio Aires Tavares, que já experimentou “todos os modelos lançados pela Volvo” e tem um FH ano 2001 completando 1.400.000 quilômetros, sem abrir o motor.

Recentemente a empresa adquiriu seus dois primeiros caminhões FH 520 equipados com I-Shift. “Sempre gostei de ter na frota o que há de melhor, e esse caminhão é hoje o mais poderoso que existe”, diz Tavares. “Para o motorista, não tem igual. Consegue tirar a melhor performance do caminhão, com essa caixa. No trecho de Tubarão para Rio Branco do Sul, o veículo está consumindo 70 litros menos que outro caminhão com a mesma configuração”, conta. ■

“ SEMPRE
GOSTEI
DE TER
NA FROTA O QUE
HÁ DE MELHOR,
E ESSE CAMINHÃO
É HOJE O MAIS
PODEROSO QUE
EXISTE

ANTONIO AIRES TAVARES
DA TAVARES TRANSPORTE RODOVIÁRIO



Meio ambiente: o que o transportador pode fazer?

Existem pelo menos seis maneiras de reduzir a emissão de poluentes e de gases do efeito estufa no transporte, setor que enfrenta o desafio de aliar a demanda crescente ao desenvolvimento sustentável.

TEXTO **PATRÍCIA MOSKWIN**

FOTOS **HUMBERTO MICHALTCHUK**

Soluções para reduzir a emissão de poluentes e o aquecimento global mobilizam governos de vários países. Mas a atitude de empresas e de indivíduos pode fazer a diferença, especialmente na área de transportes. "Nos últimos 20 anos houve uma redução significativa de emissões, entre 80% e 85%, desde a implementação do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PRO-CONVE, em 1986", analisa o engenheiro Alexandre Parker, gerente de Assuntos Governamentais e Institucionais da Volvo. O Programa, instituído pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente, CONAMA, estabelece um cronograma de redução gradual de emissões para veículos leves e pesados.

Mas o segredo do bom desempenho ambiental do veículo também passa pelas mãos que seguram o volante: "Com um bom motorista, treinado, é possível economizar na manutenção do veículo e no gasto de combustível. Quanto menor o consumo de combustível, menor impacto ambiental", enfatiza Parker.

Confira algumas ações que podem ajudar a minimizar o impacto ambiental no transporte de cargas:

1. Treinamento dos motoristas

O consumo de combustível e a vida útil do caminhão dependem do motorista. Com treinamento para uma condução econômica pode-se reduzir sensivelmente o consumo de combustível, com a consequente redução de emissão de CO₂. A Volvo do Brasil disponibiliza treinamento através de sua rede de concessionárias.

2. Qualidade do combustível

O rendimento e a durabilidade do veículo estão totalmente relacionados com a qualidade do combustível. O motorista deve utilizar sempre combustíveis de procedência, adquiridos em distribuidores devidamente homologados/certificados pela ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), tudo para alcançar menor emissão de gases poluentes e, conseqüentemente, diminuir o efeito estufa.

3. Configuração correta do veículo

Para cada modalidade de transporte existe uma configuração técnica mais adequada do veículo, de acordo com o tipo de operação. Utilizar a configuração apropriada de caminhão (caixa de câmbio, diferencial etc.), reduz o consumo de combustível e a emissão de poluentes.





Manutenção preventiva: medida simples que cada um pode tomar para minimizar o impacto ambiental de sua operação de transporte

4. Respeito aos limites de carga

Transportar cargas em excesso é uma atitude arriscada. Além do risco de segurança, o excesso de peso resulta no maior consumo de combustível, no desgaste prematuro do caminhão e na rápida deterioração do pavimento das rodovias. Respeitar o limite de carga previsto na legislação significa mais segurança nas estradas e menor impacto ambiental.

5. Manutenção preventiva

As manutenções programadas evitam paradas imprevistas e gastos desnecessários. A manutenção adequada resulta no melhor desempenho do veículo e, conseqüentemente, na redução da emissão de poluentes e do consumo de combustível.

6. Uso de peças genuínas

As peças genuínas garantem o funcionamento adequado do veículo, tendo mais qualidade, não precisam ser substituídas com frequência, o que implica na redução do consumo de matéria-prima e de recursos naturais, bem como na eventual redução do consumo de combustível.

À frente do maior mercado

Após seis meses à frente da Volvo do Brasil, maior mercado de caminhões da marca Volvo no mundo, o sueco Roger Alm, 48 anos, mostra-se impressionado com o país, com o mercado, com o nível dos transportadores e a força da marca Volvo. Ele trouxe na bagagem muita experiência internacional e muita disposição para continuar fazendo a marca crescer e ser o melhor parceiro de negócios dos transportadores brasileiros.

TEXTO SOLANGE FUSCO / MARCO GREIFFO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Eu Rodo – *Você tem uma grande experiência no mercado europeu de caminhões, que é considerado uma referência para o mundo. Que diferenças percebeu entre os transportes no Brasil e na Europa?*

Roger Alm – O Brasil já é um mercado maduro. Muitos frotistas brasileiros podem até ser considerados exemplos para os europeus. Tenho visitado muitos transportadores para conhecer a realidade de cada região e percebo muito profissionalismo. Com o mundo mais globalizado, os mercados estão cada vez mais parecidos, com características semelhantes em todos os países. Na medida em que se profissionalizam, todos os transportadores buscam mais eficiência por meio de veículos mais modernos, seguros, e também serviços que aumentem a produtividade. Por isso estamos sempre crescendo e somos número 1 em imagem da marca.

Eu Rodo – *E em relação à rede de concessionárias, quais as principais diferenças?*

Roger Alm – O Brasil conta com uma excelente rede de concessionárias. Já visitei praticamente todas as casas da rede Volvo no Brasil e nos demais países da América do Sul e vejo que boa parte delas está bem estruturada. Temos um programa chamado “Sou 100% Volvo”, com indicadores de qualidade e performance para a rede. Todas as casas fazem parte do programa e estão fazendo investimentos para atender as demandas do mercado. Também estamos investindo muito no desenvolvimento das competências. Recentemente, tivemos uma convenção reunindo vendedores de todas as concessionárias. Fiquei muito bem impressionado com a energia positiva desse grupo e com o alto profissionalismo demonstrado para atender nossos clientes. Além disso, o relacionamento entre fábrica e rede é extremamente bom.

Eu Rodo – *Atualmente, o Brasil é o maior mercado de caminhões para a marca Volvo em todo o mundo. Você acredita que, daqui para frente, o país continuará a ocupar essa posição de destaque?*

Roger Alm – O Brasil é uma das economias mais pu-

jantes do mundo, com enorme potencial de crescimento. O setor de transportes vai ter muita demanda nesses próximos anos, inclusive com eventos mundiais como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. E nós vamos ajudar o Brasil nessa empreitada, pois temos caminhões, ônibus, equipamentos de construção, motores, serviços financeiros, enfim, tudo o que o país precisa para encarar esse grande crescimento. O Brasil é um mercado muito importante para a Volvo.

Eu Rodo – *Quais os seus planos para a Volvo do Brasil?*

Roger Alm – A Volvo do Brasil é uma empresa referência no Grupo Volvo. Tem feito um excelente trabalho em todas as áreas de negócios. Temos uma forte gama de produtos e serviços, uma excelente imagem de marca, boa cobertura de rede e pessoas muito competentes e comprometidas. Além disso, nossos clientes são muito profissionais e fiéis à marca. Temos todos os requisitos para crescer ainda mais, não só no mercado brasileiro como nos demais mercados da América Latina.

Eu Rodo – *A Volvo é a marca que mais investe em segurança no mundo todo. No Brasil, há uma especial preocupação com a fatalidade do trânsito. Além de veículos cada vez mais seguros, o que pode ser feito?*

Roger Alm – A Volvo é líder absoluta em segurança. Sempre trabalhamos com o conceito de segurança passiva e agora somos pioneiros em segurança ativa. Fomos, por exemplo, o primeiro fabricante do Brasil a ter caminhões e ônibus com ESP (controle eletrônico de estabilidade) e caminhões com ACC, piloto automático inteligente com radar que freia o veículo automaticamente para evitar colisões. Esse tipo de tecnologia agora começa a inspirar também outros fabricantes. Mas a Volvo está sempre à frente. Agora estamos indo além do veículo e investindo em treinamento comportamental dos motoristas. A idéia é trabalhar o lado psicológico, para que eles adotem uma postura de se antecipar para evitar acidentes. É um programa chamado Transformar, que acaba de ganhar o primeiro prêmio de segurança do Grupo Volvo na Suécia. Um motivo de muito orgulho para nós.

Eu Rodo – *E além do mercado de transportes, o que mais chama a sua atenção no Brasil?*

Roger Alm – A alegria e a informalidade das pessoas. Os brasileiros são muito abertos e receptivos. Nas viagens que tenho feito em todo o país, percebo uma grande energia positiva nas pessoas. Uma grande motivação, disposição e vontade de fazer o melhor. Tenho muito orgulho em estar no Brasil. ■

“ TEMOS TODOS
OS REQUISITOS
PARA CRESCER
AINDA MAIS, NÃO SÓ NO
MERCADO BRASILEIRO
COMO NOS DEMAIS
MERCADOS DA
AMÉRICA LATINA



O melhor caminho para um negócio mais seguro

A segurança no trânsito é sem dúvida importante para as pessoas e para a sociedade. Mas investir em segurança pode ser também lucrativo para os negócios do transportador.

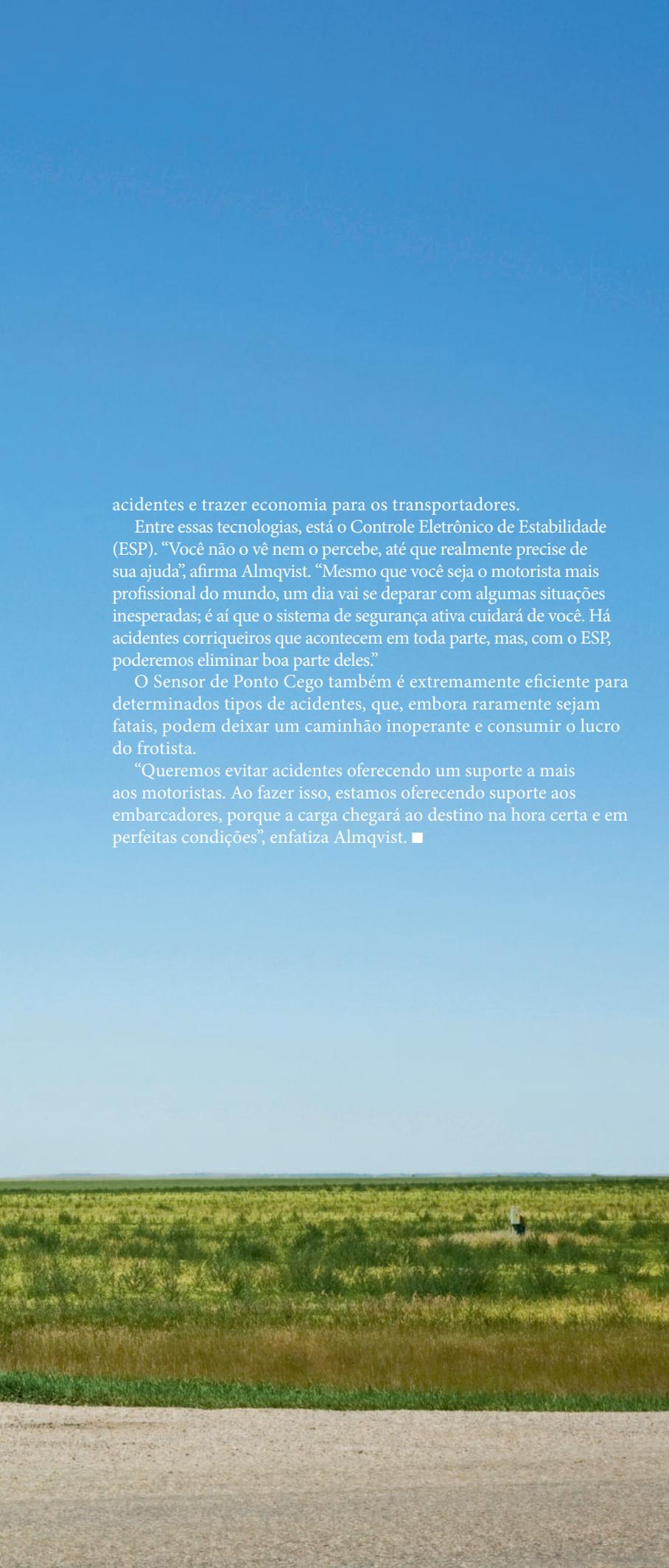
TEXTO DAVID WILES

PARA CARL JOHAN ALMQVIST, chefe de segurança de tráfego e produto na Volvo Trucks, “se você investir em um sistema de segurança ativo e ele impedir uma única colisão, isso justificará o investimento em tecnologia de segurança para toda a frota”, afirma.

Nem todos os frotistas vêem os sistemas de segurança como um investimento fundamental, e há até aqueles que não gostam de pagar por uma tecnologia que esperam jamais ter realmente que usar. “Alguns transportadores acreditam que seus motoristas são tão bons que nunca sofrerão um acidente”, observa Almqvist. “Bem, é melhor realmente nunca precisar usar. Uma análise superficial não é capaz de avaliar os ganhos de longo prazo. Afinal não é fácil calcular o retorno sobre o investimento nessas tecnologias”.

Almqvist diz que investir em tecnologias ativas que previnem colisões é como fazer um seguro adicional contra acidentes e o tempo de inatividade resultante deles. Hoje, a Volvo oferece uma vasta gama de tecnologias altamente eficientes para evitar





acidentes e trazer economia para os transportadores.

Entre essas tecnologias, está o Controle Eletrônico de Estabilidade (ESP). “Você não o vê nem o percebe, até que realmente precise de sua ajuda”, afirma Almqvist. “Mesmo que você seja o motorista mais profissional do mundo, um dia vai se deparar com algumas situações inesperadas; é aí que o sistema de segurança ativa cuidará de você. Há acidentes corriqueiros que acontecem em toda parte, mas, com o ESP, poderemos eliminar boa parte deles.”

O Sensor de Ponto Cego também é extremamente eficiente para determinados tipos de acidentes, que, embora raramente sejam fatais, podem deixar um caminhão inoperante e consumir o lucro do frotista.

“Queremos evitar acidentes oferecendo um suporte a mais aos motoristas. Ao fazer isso, estamos oferecendo suporte aos embarcadores, porque a carga chegará ao destino na hora certa e em perfeitas condições”, enfatiza Almqvist. ■

TRÊS MANEIRAS DE TORNAR O SEU CAMINHÃO MAIS SEGURO

1 CONTROLE ELETRÔNICO DE ESTABILIDADE (ESP)

O ESP é um sistema que auxilia o motorista quando ele está em dificuldades, como, por exemplo, entrando em uma curva em alta velocidade ou percebendo tarde demais que a estrada está escorregadia.

Um sistema eletrônico monitora diversos fatores: movimento do volante; se uma ou mais rodas perdeu o contato com a superfície da estrada e o movimento do veículo em relação à estrada (se ele está deslizando nas laterais ou tombando).

“Os sensores registram esses parâmetros e reduzem a potência do motor ou aplicam os freios da maneira correta para estabilizar o veículo”, informa Carl Johan Almqvist.

Por exemplo, se uma roda perder o contato com a superfície da estrada e os freios forem aplicados, essa roda pararia imediatamente. O sistema ESP registrará isso e redistribuirá a força de frenagem para as outras rodas.

“É fascinante quando você experimenta isso na prática”, comenta Almqvist, acrescentando: “É como se uma mão gigante descesse sobre o veículo e colocasse o caminhão na estrada novamente”.

2 SENSOR DE PONTO CEGO (LCS)

O controle de mudança de pista auxilia o motorista monitorando um dos principais pontos cegos do caminhão. Quando o motorista ativa os indicadores antes de mudar de pista, as unidades de radar do sistema LCS, montadas na lateral do veículo, verificam a área que não aparece no espelho retrovisor. “Se outro veículo for detectado, o barulho usual do pisca-pisca duplicará sua velocidade para alertar o motorista”, esclarece Almqvist. “Uma luz âmbar na coluna no lado do passageiro também acende, numa combinação de sinais audiovisuais para alertar o motorista.”

3 PILOTO AUTOMÁTICO INTELIGENTE (ACC)

O ACC permite que o motorista selecione e mantenha uma distância segura em relação ao veículo da frente e um radar avançado na frente do caminhão monitora constantemente essa distância. O ACC faz alterações ou frenagens automáticas para manter a distância predefinida entre os veículos.

“Existe a frenagem automática para quando o veículo estiver em velocidades até 20 km/h, mas se o veículo da frente frear bruscamente, um alarme soará para informar ao motorista que ele deve reagir”, diz Almqvist.

Cavalos-de-força

O Melbourne Cup Carnival é uma das corridas de cavalo de maior prestígio no mundo, um glorioso desfile de chapéus sofisticados e cavalos velozes. Em meio a tanta animação, poucos imaginam como esses cavalos de milhões de dólares chegam até as pistas.

TEXTO **WILL BELFORD**

FOTOGRAFIA **GAVIN BLUE**







O motorista da JG Goldner, Blair Kemp, transporta cavalos por 24 anos e não troca seu caminhão Volvo por nada

Exatamente às 10h45, Blair Kemp pára seu Volvo FH500 no lado de fora do portão do “Santuário”, os estábulos Melbourne de Bart Cummings, um dos treinadores de maior sucesso da Austrália. Quando Blair manobra o caminhão, um fluxo razoável de pessoas trajando as mais sofisticadas roupas para dia de páreo passa por ele, em direção ao portão do hipódromo de Flemington, sede do Melbourne Cup.

É o último dia do Melbourne Cup Carnival e, quando Blair desce da cabine e abaixa a rampa na traseira do reboque, a temperatura já está chegando a 28°.

“Vai ser um dia quente hoje”, afirma, limpando a testa.

Blair passou a maior parte do dia anterior na estrada, transportando cavalos de Sidney, 900 quilômetros a nordeste.

“Geralmente saímos ao anoitecer e chegamos aqui por volta das 4 horas da manhã”, conta, “mas tivemos que fazer diversas entregas ontem à tarde e, por isso, só conseguimos sair às 6 da manhã”.

Ele teve de sair da sede da JG Goldner em Sidney, no hipódromo de Warwick Farm, e seguir direto para a estrada rumo ao hipódromo de Flemington. Após entregar os cavalos nos vários estábulos, ele volta no dia seguinte para pegar o cavalo que vamos colocar na pista, o “So You Think”.

“É um cavalo muito especial, vale milhões com certeza”, comenta Blair, “não que isso faça alguma diferença para nós; tratamos todos os animais que transportamos com o mesmo cuidado, não importa quanto custem. Trabalho com cavalos durante toda a minha vida”, revela. “Saber como lidar com eles é fundamental para essa atividade.”

Já são quase 11h e o portão do estábulo é aberto. Dois manejadores conduzem um potro magro e escuro para a estrada e para o reboque. Blair verifica a posição do cavalo, fecha as portas do reboque e ajuda os manejadores. Em seguida, saímos em direção à pista.

BLAIR DÁ A PARTIDA e conduz o enorme caminhão por uma pista estreita com cones no centro da estrada. Ele faz isso com destreza e paciência, transpondo cuidadosamente diversos obstáculos como curvas fechadas, sinais de trânsito, guardas de trânsito, pedestres e cruzamentos abarrotados de carros.

“A única forma de levar isso tudo numa boa”, diz Blair com um sorriso irônico, “é trabalhar com um caminhão fantástico como este. É como dirigir um carro esportivo. Com o I-Shift, não preciso fazer muito esforço nem me preocupar com as mudanças de marcha; posso me centrar no tráfego, na estrada. Agora tenho até mal-estar quando vejo uma embreagem!”

Com 24 anos de experiência como motorista, Blair experimentou quase todos os caminhões Volvo e o FH 500 é de longe seu favorito.

“Sou fã do Volvo”, enfatiza. “Ele é muito confortável, é como se eu estivesse flutuando no ar. É robusto, muito



“ COM O I-SHIFT, NÃO PRECISO FAZER MUITO ESFORÇO NEM ME PREOCUPAR COM A MUDANÇA DE MARCHA; POSSO CENTRAR MINHA ATENÇÃO NA ESTRADA. SABE, AGORA TENHO MAL-ESTAR SEMPRE QUE VEJO UMA EMBREAGEM

BLAIR KEMP, MOTORISTA, JG GOLDNER

seguro e tem um acabamento refinado. Na estrada, não há derrapagens nem capotamentos e, em lugares estreitos como este”, mostra, ao passar apertado entre dois pilares de um portão, “ele nos oferece toda a capacidade de manobra de que precisamos. Sou fã incondicional”.

O coordenador de frotas da JG Goldner, Xavier Franklin, concorda: “Neste trabalho, nunca sabemos com muita antecedência o que vamos fazer; por isso, precisamos de flexibilidade para colocar um motorista na estrada o mais rápido possível. Com o I-Shift, é fácil dirigir um caminhão como este; eu sei que não preciso de um motorista que saiba manipular uma caixa de câmbio de dezoito marchas.”

Percorremos as ruas atrás da pista e guardas de segurança vestidos de amarelo nos acenaram no portão.

“Está vendo esses estábulos à esquerda?”, pergunta Xavier, “ai estão o Darley e o Kavanagh, do sheik Mohammed de Dubai. Junto com Bart, eles são provavelmente os maiores nomes da corrida de cavalos australiana, todos clientes nossos. Podemos dizer, com certeza, que atualmente somos a transportadora preferida dos maiores treinadores; fizemos o transporte de todos os vencedores do Grupo 1 desta temporada.”

Mas como a JG Goldner chegou à posição de principal transportadora de cavalos de corrida do país?

“Flexibilidade é importante”, enfatiza Xavier, “temos que estar sempre prontos para qualquer situação. Não há dois dias iguais e geralmente não sabemos o que transportaremos ou para onde até a manhã do dia do transporte. De repente um cavalo fica com febre e precisa ser levado ao veterinário. Às vezes parece até confuso, mas todos os nossos Volvo podem puxar qualquer um de nossos reboques; isso facilita as coisas, mesmo quando estamos percorrendo três Estados.”

“NO ENTANTO, A CONFIABILIDADE É O FATOR PRINCIPAL. Você simplesmente não se abala com os problemas, até porque, felizmente, não temos muitos deles. Estamos com a Volvo por causa de tudo isso; a confiabilidade desses caminhões não tem comparação. Quando se transporta cavalos tão valiosos e quando se tem que chegar na hora certa para um páreo, não pode haver margem de erro. Não posso ter um veículo quebrado, no acostamento, à meia-noite, quando é esperado em Sidney às seis da manhã.”

Se a confiabilidade é essencial, qual é o segredo da JG Goldner para manter sua frota trabalhando sem interrupções?

“Toda a nossa manutenção é feita pela Volvo, em Chullora, na cidade de Sidney”, esclarece Xavier. “É um programa de manutenção completo, em que todos os caminhões são revisados periodicamente. A equipe de manutenção da Volvo é brilhante. Eu posso ligar às 2 da manhã que eles providenciam tudo o que for necessário. Nossos caminhões trabalham sete dias por semana, percorrendo entre 200 e 300 mil quilômetros por ano cada >



O Melbourne Cup Carnival é uma das corridas de maior prestígio do mundo, com cavalos que valem milhões de dólares

um. Nos últimos três anos, tivemos apenas dois problemas de menor importância, que a Volvo resolveu prontamente. Nossos embarcadores valorizam essa confiabilidade; eles percebem que sempre cumprimos o que prometemos.”

“Outra coisa que gosto nos Volvo é que eles são seguros”, declara Blair. “A cabine Volvo é segura e faz você se sentir muito mais confiante na estrada.”

“Nos novos Volvo que encomendamos, estamos instalando a tecnologia de radar de proximidade e de saída de pista”, conta Xavier. “Não se trata apenas do valor do frete; a segurança de nossos motoristas e de nossa carga é absolutamente essencial.”

“AS VIAGENS INTERESTADUAIS são longas e conseguimos garantir que os cavalos se sintam confortáveis por mais tempo”, acrescenta Blair, “portanto, uma viagem suave e sem interrupções é muito importante. Se tivéssemos de parar por causa de uma questão de segurança ou de uma avaria, seria um problema, porque não podemos simplesmente colocar os cavalos no acostamento da estrada.”

Blair aproxima-se do estacionamento atrás do estádio e os manejadores aparecem para conduzir o “So You Think” até a pista. O cavalo parece calmo e tranquilo com os 15 minutos

de viagem. Ele deixou para Blair um pequeno presente no chão do caminhão.

“Ossos do ofício”, diz Blair com um sorriso, retirando os excrementos com a pá e descendo a rampa, “se você aprendeu um pouco sobre cavalos, isso certamente ajudará. Você não pode simplesmente colocar qualquer caubói experiente para fazer esse trabalho.”

Perto dos outros caminhões estacionados na área, fica evidente que os caminhões da JG Goldner são os mais novos, mais limpos e melhores.

“A aparência é tudo neste momento final da viagem”, declara Blair, “afinal, quem quer ver seu cavalo de dez milhões de dólares chegando na pista em uma caçamba enferrujada?”, pergunta.

“Conseguimos um lavador de caminhão em tempo integral em Sidney e pretendemos conseguir outro aqui em Melbourne”, acrescenta Xavier. “Lavar o caminhão de uma ponta a outra é uma tarefa que leva três horas. É importante cuidar disso.”

Com o “So You Think” entregue são e salvo e em tempo para o Páreo Seis, é hora de seguir para outro estábulo para pegar o “Pravana” para o Páreo Sete.

Blair acena para Tubby, o motorista auxiliar que está dando marcha-ré no seu Volvo FM440 para posicioná-lo para a entrega de outro cavalo. “Temos dez cavalos para entregar até o meio-dia”, conta Blair, “portanto, estaremos indo e vindo durante toda a manhã. Manobrar por aqui é algo que faremos muito!”

Subimos de novo na cabine espaçosa do Globetrotter XL. “Eu amo esta cabine”, diz Blair. “Geralmente dirigimos em dupla nas viagens interestaduais e,



O famoso hipódromo de Flemington foi anfitrião da corrida final do Melbourne Cup Carnival, o Emirates Stakes Day



“Nossos embarcadores reconhecem que sempre cumrimos o que prometemos”, afirma Xavier Franklin, coordenador de frota da JG Goldner



quando se faz três viagens por semana, o espaço extra faz toda a diferença.”

Amanhã, Blair entrará em quarentena para pegar um cavalo estrangeiro e entregá-lo no aeroporto. Durante o surto de gripe suína em 2007 e 2008, a JG Goldner foi uma das únicas transportadoras com autorização para percorrer a região de Sidney.

“Eles nos deixarão em quarentena, mas não todos”, diz ele, “em parte, porque nossos caminhões são muito limpos. A quarentena leva horas; você tem que vestir macacões especiais e fazer o caminhão passar várias vezes sob um jato de água sob pressão. Depois, assim que o cavalo termina o páreo, temos que colocá-lo imediatamente em quarentena de novo.”

Então, a pontualidade é importante para seus clientes?

“Companheiro, a pontualidade é quem manda”, enfatiza Blair. “Afinal de contas, não adianta chegar na pista com um cavalo dois minutos após o páreo ter começado, adianta? Esses caminhões interestaduais que fazem entregas no prazo... bem, sabemos exatamente do que eles estão falando, só que a nossa carga é viva.”

Após entregar o segundo cavalo, Xavier nos leva para a pista. Chegou a hora de fazer uma aposta no “So You Think”.

Quando entramos no Flemington, a animação e a algazarra da pista nos contagiam. Fervilhando à nossa volta há pessoas de todas as idades, vestidas com esmero, comendo, bebendo, fazendo apostas, aplaudindo seus cavalos. Perto da cerca, faz 30° na sombra agora, e milhares de torcedores acompanham o páreo sob o sol escaldante, ao som da narrativa do locutor.

“O Páreo Seis está prestes a começar e... foi dada a largada! O “So You Think” sai na frente. Ele mantém a liderança e já está se aproximando da reta de chegada; ele tem liderado o páreo até aqui... mas aí vem o “All American” fazendo a ultrapassagem e... o “All American” chega na frente por uma pequena diferença!”

Blair mostra o seu tiquete: “Fiz uma aposta “each-way”, então, o segundo lugar está bom pra mim. É melhor voltar para o caminhão, tenho outro cavalo para pegar. A cabine com ar-condicionado do Globetrotter é uma boa pedida no momento”. ■

JG GOLDNER

- Fundada em Adelaide, em 1945, para atender ao setor de hipismo no Sul da Austrália. A transportadora é a preferida entre os estúbulos líderes do setor.
- Ao todo são 28 pessoas, incluindo 22 motoristas.
- A JG Goldner tem 13 caminhões, 6 rígidos e 7 semi-reboques, dos quais 6 são conduzidos por Volvos:

- 2 Volvo FH500 6x4, 1 Volvo FM440 6x2, 3 Volvo FM440 6x2 EURO 4.
- Todos os caminhões possuem airbags. As tecnologias de proximidade com radar e de saída de pista serão padrão nos novos caminhões a serem encomendados. Dois novos Volvo estão sendo comprados pela empresa.



Respeito e segurança

Carris investe na moderna tecnologia dos ônibus B7RLE, piso baixo, o ônibus urbano mais moderno e seguro do Brasil.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Considerada uma das mais eficientes empresas de transporte público do país, a Carris, de Porto Alegre (RS), movimenta diariamente cerca de 270 mil passageiros, cerca de 22% da demanda total da capital gaúcha. Com seus 341 veículos, é a detentora da maior frota entre as empresas que compõem o sistema de transporte de passageiros da cidade, que soma 1.592 ônibus.

O diretor-presidente da Carris, Antonio Lorenzi, enumera alguns aspectos que colocam a sua empresa entre as melhores do país, como a qualidade da frota, o volume total de passageiros transportados e a acessibilidade. Da sua frota de 341 veículos, 150 são dotados de ar-condicionado, 249 têm câmbio automático e 159 possibilitam acessibilidade às pessoas com dificuldade de locomoção.

E foi pensando em qualidade que a Carris adquiriu o que há de mais moderno em tecnologia de transporte e segurança no mercado brasileiro. Via licitação, comprou 46 novos ônibus Volvo B7RLE. O chassi, com piso baixo, vem equipado com o EBS5 (Electronic Brake System), o mais mo-



O ônibus B7RLE da Carris em operação em Porto Alegre. Qualidade que passa pelo ônibus mais moderno do mercado



ALÉM DE SEREM CONFORTÁVEIS, SEGUROS E OFERECEREM MAIOR ACESSIBILIDADE, COM O PISO TOTALMENTE BAIXO, ESTES ÔNIBUS TAMBÉM SÃO DISPUTADOS PELOS MOTORISTAS, POR SEREM TAMBÉM OS MAIS POTENTES, COM MELHOR DESEMPENHO NAS SUBIDAS DE RAMPAS

ANTONIO LORENZI, DIRETOR-PRESIDENTE DA CARRIS

lizadoras e de reação e regulagem de nível para manobras. O Volvo B7RLE também está equipado de série com as funções levantamento e rebaixamento total da suspensão e ainda de ajoelamento, excelentes para garantir mais conforto e acessibilidade aos passageiros.

A maior parte dos novos ônibus Volvo B7RLE opera nas linhas mais nobres – e também com maior demanda – entre as 27 linhas atendidas pela empresa. É o chamado corredor Aeroporto, atendido pelas linhas T5 e T11, com extensão de 24 quilômetros, que atende a demanda de passageiros entre o aeroporto, o centro e diversos bairros de Porto Alegre.

MAIS ANTIGA E MELHOR. Mais antiga empresa de transporte de passageiros do país em atividade, a Carris nasceu em 19 de junho de 1872, por um decreto de Dom Pedro II, quando a província de Porto Alegre completava 100 anos de fundação.

Começou com bondes puxados a mula. Em 1908, vieram os bondes elétricos e, em 1928, os ônibus que mais tarde substituiriam totalmente os bondes, desativados em 1970. Hoje conta com 341 ônibus, 97 dos quais Volvo, sendo 29 articulados, 22 B7 e 46 B7RLE.

Sociedade de economia mista com 99,9% das ações pertencentes à Prefeitura de Porto Alegre, a Carris é considerada pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTT) a melhor empresa de ônibus urbano do Brasil. Também foi a única instituição municipal a conquistar o Prêmio Nacional de Gestão Pública do Governo Federal. Em 2005, obteve o primeiro lugar na categoria Empresa Pública Eficiente da Pesquisa Top of Mind realizada em Porto Alegre. ■



ISO 9001 e a melhor do país para a ANTT

dermo sistema de frenagem existente no mercado. O EBS5 incorpora uma série de equipamentos: o ABS, que controla a frenagem, evitando o travamento das rodas; o ASR, um controle que evita que as rodas patinem em arrancadas; auxílio frenagem de emergência; freios a disco de alta eficiência; regulagem eletrônica da pressão de fre-

nagem; sensores de desgaste de pastilhas e auxílio para arranque em subidas.

A suspensão do chassi é totalmente pneumática e controlada automaticamente, com câmaras de ar tipo fole. Com amortecedores de dupla ação, barras estabi-

O moderno B12R com a nova pintura da frota, criada para comemorar o 46º aniversário da Expresso Nordeste

Conforto combina com beleza

Expresso Nordeste, de Campo Mourão, tem nova pintura de frota com modernos ônibus Volvo B12R

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

O design dos ônibus, que já chamava atenção por onde passavam, agora tornou-se ainda mais moderno e arrojado. A nova pintura da frota, criada para comemorar o 46º aniversário da Expresso Nordeste, de Campo Mourão, no noroeste do Paraná, marca também a

chegada dos modernos ônibus Volvo B12R. As oito novas unidades somam-se aos demais ônibus da marca, que hoje são 40 unidades. Como os demais veículos da empresa, eles se alternam nas diferentes linhas, uma forma encontrada pela empresa para otimizar a utilização dos veículos.

A Expresso Nordeste possui frota de aproximadamente 270 veículos, conta com 15 garagens nas principais cidades dos Estados do Paraná e São Paulo, e tem suas linhas distribuídas entre as principais cidades dos dois Estados, entre elas, Campo Mourão, Maringá, Londrina, Toledo, Cascavel, Pitanga, Guarapuava, Ponta Grossa, Curitiba, no Paraná; Sorocaba, São Paulo, Santo André, São Bernardo dos Campos, São Caetano do Sul e Santos, em São Paulo.

A empresa vem incorporando os ônibus da marca Volvo em sua frota desde os anos 90, contando com modelos dos B10M, B9R e B12R. Há dois anos, adquiriu uma unidade B9R com a mais moderna tecnologia embarcada. Os bons resultados levaram à decisão de compra de novos veículos da marca. “O B9R



foi adquirido como uma forma de avaliação da nova tecnologia Volvo, trazendo uma nova visão sobre dirigibilidade, potência, economia, conforto e também de administração e manutenção de frota. Todos esses pontos, dentre outras vantagens, levaram a Nordeste a adquirir os oito novos B12R, no final de 2009, e em abril de 2010 mais quatro unidades”, explica Teófilo Boiko.

“Essa nova plataforma eletrônica permite um acompanhamento apurado do desempenho do veículo em todos os aspectos, o que é importante na gestão da frota”, destaca o empresário. Outro ponto forte comprovado nos novos B12R, segundo ele, é o conforto “tanto para os passageiros como para o motorista: a transmissão automatizada poupa o motorista e proporciona ainda mais conforto para os passageiros”.

HISTÓRIA. A empresa, cuja frota de 270 veículos hoje

percorre, em média, 1.500.000 quilômetros por mês transportando mais de 200 mil passageiros, tem uma história singular que, na verdade, começou há mais de 46 anos. Tudo começou com o fundador e pioneiro Vassílio Boiko, que já atuava como transportador em 1928, utilizando carroças e carroções com parselhas de até quatro animais.

Em 1952, juntamente com seu irmão Nicolau Boiko, adquiriu a Expresso Oeste, que começou com a linha Campo Mourão – Pitanga. Após comprar a parte do irmão, instalou em Campo Mourão um hotel, onde reuniu todos os negócios a partir de 1959: sede da empresa, ponto de ônibus, alojamento do pessoal e residência de sua família. Como fruto do trabalho, as linhas e as frotas foram aumentando, nos anos seguintes. Em 1970, delegou aos filhos a administração da Expresso Nordeste, dedicando-se a outros negócios da família. ■





Princesa dos Campos tem mais da metade da frota de ônibus Volvo: foco na qualidade e na economia

Obsessão pelos custos

Princesa dos Campos, de Ponta Grossa, faz questão de saber cada centavo gasto para manter seus veículos. E os ônibus Volvo chegam a apresentar custos operacionais até 10% menores.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Para oferecer o melhor padrão de qualidade, conforto e segurança aos passageiros, o transportador precisa conhecer seus custos em detalhes, com o maior nível de precisão possível. Com o perfeito controle dos custos ele conseguirá manter a frota com idade média reduzida e a manutenção sempre em dia.

Há 76 anos em atividade, a Princesa dos Campos, de Ponta Grossa (PR), faz questão de manter um apurado sistema de controle do custo operacional de todos os seus veículos. São 281 ônibus que rodam em diversas linhas, em ligações rodoviárias e também em linhas metropoli-

tanais, além de uma super-rota de mais de 3.000 quilômetros ligando Cruz Alta, no Rio Grande do Sul, a Barreiras, na Bahia.

Atualmente, 158, dos 281 ônibus da Princesa dos Campos são Volvo, de todos os modelos: começando com o pioneiro B58, passando pelos B10M, B12B, B12R, B7R, B9R, até os mais recentes modelos dos B12R I-Shift, B9R 2009, e B7R Eletrônico. O diretor de marketing, Gilberto Crivellaro, observa que a empresa possui diversos tipos de linhas, como as metropolitanas, com distâncias menores, as rodoviárias de média e longa distância, como Curitiba e Ponta Grossa a Guarapuava, e as muito longas, como Cruz Alta-Barreiras. Assim, os diversos modelos da marca atendem as diferentes necessidades.

Ele explica que o controle de custos é “uma obsessão em todas as áreas da empresa”. O controle do custo operacional da frota, por exemplo, é feito por sistemas informatizados desenvolvidos internamente pelo departamento de informática em conjunto com as áreas envolvidas, que contemplam as atividades de abastecimento, troca de pneus, logística da frota, escala de veículos e motoristas, e manutenção da frota. No caso das trocas de peças e acessórios, o monitoramento ocorre via códigos de barras e automaticamente é incorporado ao custo de cada veículo. Assim, a qualquer momento é possível saber qual é o custo operacional de qualquer um dos 281 veículos.

E os números mostram que os veículos da Volvo fazem a diferença. O engenheiro mecânico responsável pelas informações de custo operacional, Rafael Diego Collares, mostra que os novos B7R apresentaram, em um ano, custo mensal de R\$ 0,5365 por quilômetro rodado, enquanto um veículo similar de outra marca apresentou custo de R\$ 0,5997. Ou seja: o modelo da Volvo teve um custo operacional 10% menor. Em um ano, isso representa diferença de R\$ 7.584,00 por veículo. “Tenho um histórico completo desde meados de 2007, para cada um dos veículos da frota e também para cada pneu aplicado”, afirma o engenheiro. “Esses dados são fundamentais para a empresa, pois ajudam a tomar a decisão correta na hora da compra de veículos, pneus e componentes”, destaca. ■

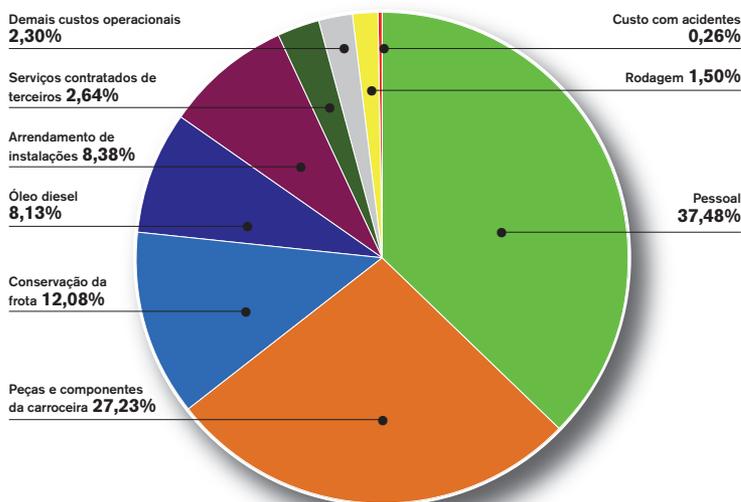
VOLVO É MAIS ECONÔMICO

Comparação de custos por km (Em R\$)

Volvo B7R	0,5365	Volvo B9R	0,6119	Volvo B12R	0,497
Outro	0,5997	Outro	0,6259	(*)	

(*) Empresa não possui veículo similar de outra marca.

CUSTOS OPERACIONAIS PRINCESA DOS CAMPOS (2009)



MOMENTOS HISTÓRICOS

Confira alguns dos principais momentos da história da Princesa dos Campos:

- **1934**
Com dois carros, na época chamados de “diligências”, a Princesa dos Campos começou a atuar, fazendo a ligação entre as cidades de Ponta Grossa e Guarapuava, na região central do Paraná.
- **1940**
Surgiram as linhas Curitiba - Ponta Grossa, Ponta Grossa - Guarapuava e Curitiba - Guarapuava. Foi a primeira empresa no Paraná a obter seu número de registro no Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (Reg. D.S.T.C./PR nº 1).
- **1975**
Em outubro de 1975, ligava o oeste de Santa Catarina e o sudoeste do Paraná com São Paulo.
- **1982**
Aquisição dos primeiros ônibus Volvo produzidos no país, os B58.
- **1988**
Começou a atuar nas linhas metropolitanas do Vale do Ribeira, no interior paulista.
- **1989**
Primeiros ônibus Volvo B10M.
- **1994**
Começam a operar os primeiros B12 importados pela Volvo.
- **1995**
Ligação dos Campos Gerais ao litoral paranaense, com a linha Ponta Grossa - Paranaguá.
- **1997**
Novas linhas no Estado de São Paulo: Capanema (PR) - São Paulo e Foz do Iguaçu (PR) - Praia Grande (SP). Empresa adquire também os ônibus B12B, agora produzidos no país.
- **2000**
Novos chassis B7R passam a operar nas linhas da empresa.
- **2002**
Expansão das linhas metropolitanas e rodoviárias em toda a região de atuação.
- **2004**
Aquisição de uma das mais longas linhas do país, ligando Cruz Alta (RS) a Barreiras (BA). Empresa adquire também os ônibus B12R (primeiro chassis de ônibus eletrônico incorporado à frota da Princesa dos Campos).
- **2007**
Início de operações dos ônibus B9R.
- **2008**
Empresa adquire os ônibus B12R com nova plataforma eletrônica Volvo. Aquisição dos novos Volvo B7R eletrônicos com a nova plataforma eletrônica.



Acontece em todas as estradas do mundo: já é tarde quando um motorista de caminhão percebe que o colega à sua frente parou. Ele pisa no freio, reduzindo a velocidade para 50 km/h e consegue desviar-se parcialmente do veículo da frente. Mas ainda assim bate, com uma inclinação lateral de aproximadamente 30°.

“É esse tipo de colisão que vamos simular hoje”, diz Ulf Torgilsman, responsável pelo programa de testes de impacto da Volvo Trucks.

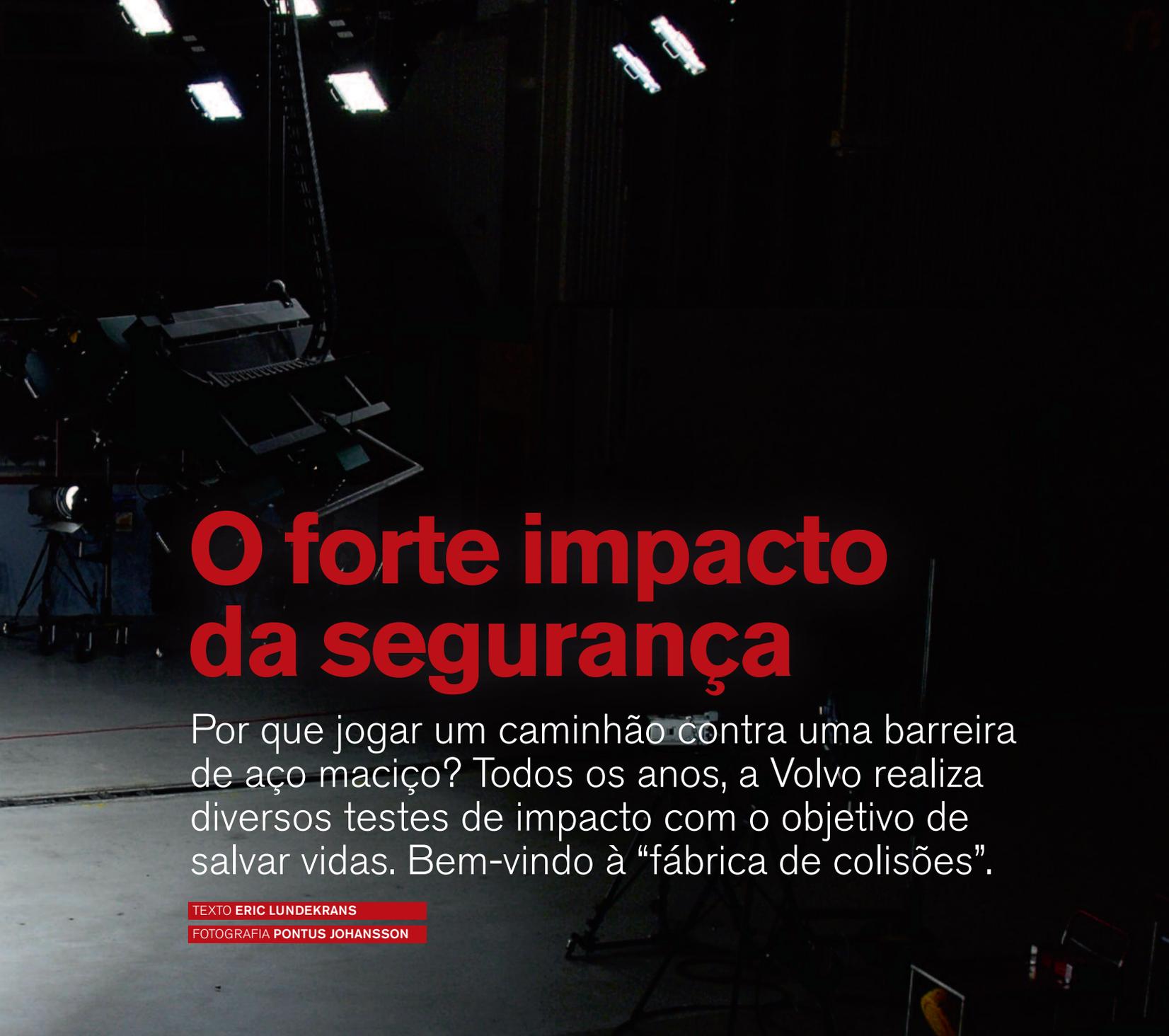
Ele está ao lado de uma barreira de aço de 850 toneladas dentro de um prédio tão grande quanto um hangar. Do outro lado, está um caminhão com uma pintura especial, de cores fortes.

Dentro de alguns instantes, o caminhão vai se chocar violentamente contra a barreira de aço.

Tudo acontece no centro de testes de impacto da Volvo Cars, uma das mais modernas instalações desse gênero em todo o mundo. Aqui é possível simular praticamente todos os tipos de colisão com automóveis e caminhões. Aqui se destroem caminhões por uma boa causa: a busca de mais segurança.

“Alguns anos atrás, um grupo de gerentes da Volvo de todo o mundo nos visitou. Fizemos um teste de colisão de alta velocidade para mostrar a eles as consequências. Lançamos um caminhão de 10 toneladas a 80 km/h, diretamente para essa barreira de aço de 850 toneladas. O efeito foi devastador – o impacto moveu o bloco de aço maciço aproximadamente um centímetro”, lembra Ulf Torgilsman.

Um teste extremo. Até hoje nenhum fabricante foi capaz de desenvolver um caminhão em que o motorista sobreviva a uma colisão como essa. O teste de hoje não é tão espetacular assim, mas é o mais



O forte impacto da segurança

Por que jogar um caminhão contra uma barreira de aço maciço? Todos os anos, a Volvo realiza diversos testes de impacto com o objetivo de salvar vidas. Bem-vindo à “fábrica de colisões”.

TEXTO ERIC LUNDEKRANS

FOTOGRAFIA PONTUS JOHANSSON

relevante de todos, pois esse tipo de colisão, na traseira de outro caminhão, é muito comum.

“Esse é um dos tipos de colisão mais frequentes na estrada”, confirma Ulf Torgilsman. “Sabemos disso graças às estatísticas do Grupo de Investigação de Acidentes que a Volvo mantém na Europa há 40 anos. Sem essas informações, não saberíamos por onde começar”, explica Ulf Torgilsman.

UM BONECO DE TESTE que registra 50 tipos de sinal de impacto é cuidadosamente elevado até o assento do motorista por um guindaste e, em seguida, posicionado no lugar com o cinto de segurança.

“O cinto de segurança é a prioridade número um, dois e três quando o assunto é a sobrevivência a uma colisão”, brinca Ulf. “Adaptar os sistemas de segurança do caminhão a motoristas que não usam o cinto de segurança seria uma tarefa impossível”, observa.

Já se passaram 50 anos desde que o engenheiro Nils Bohlin, da Volvo,

apresentou o primeiro cinto de segurança de três pontos. Em um teste realizado recentemente, um caminhão foi tombado em um barranco como parte de um teste de capotamento. Dois bonecos foram usados no teste, um usando o cinto de segurança e o outro sem cinto. O filme desse teste pode ser visto no YouTube (procure: Volvo truck rollover test 2); ele mostra em câmera lenta o que acontece dentro da cabine. Em 27 segundos de filme, o ocupante sem cinto move-se bruscamente em direção ao ocupante com cinto, com força suficiente para matá-lo; após 44 segundos, ele é lançado para fora pelo pára-brisa.

Nesse momento, há cerca de dez pessoas trabalhando no laboratório de teste de impacto. Os preparativos levaram aproximadamente duas semanas. Mais de vinte sensores estão posicionados em diferentes partes do





Os círculos amarelo e preto funcionam como pontos de referência. Imediatamente após o teste, os engenheiros examinam o caminhão e avaliam como o espaço entre os círculos se modificou

ESTATÍSTICAS BEM DOCUMENTADAS SOBRE OS TIPOS DE ACIDENTES

O Grupo de Investigação de Acidentes da Volvo mantém estatísticas sobre acidentes relacionados a caminhões nos últimos 40 anos. A equipe

já identificou os 18 tipos mais comuns de acidentes de caminhão, envolvendo fatalidades ou ferimentos graves. Em cinco desses tipos de

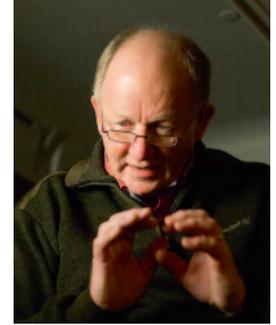
acidentes, os ocupantes do caminhão saem mortos ou feridos. Esses acidentes representam de 10% a 15% de todos os acidentes de caminhão (ver gráficos).



Os 15% restantes de todos os acidentes em que os ocupantes do caminhão ficam feridos ou morrem não estão contemplados nesta apresentação. Fonte: Banco de dados da Volvo

* O tipo de acidente descrito nesta matéria.

“ O CINTO DE SEGURANÇA É A PRIORIDADE NÚMERO UM, DOIS E TRÊS QUANDO O ASSUNTO É A SOBREVIVÊNCIA A UMA COLISÃO. SERIA IMPOSSÍVEL ADAPTAR OS SISTEMAS DE SEGURANÇA DO CAMINHÃO A MOTORISTAS QUE NÃO USAM O CINTO DE SEGURANÇA



ULF TORGILSMAN, RESPONSÁVEL PELO PROGRAMA DE TESTES DE IMPACTO DA VOLVO TRUCKS

› caminhão para medir as forças que serão liberadas daqui a pouco. Dez câmeras de alta velocidade com capacidade suficiente para tirar 1.000 fotografias de alta resolução por segundo foram instaladas no interior da cabine e em volta do local da colisão.

“Um objetivo importante do teste de hoje é verificar se um novo mecanismo de airbag funcionará corretamente, sendo ativado no momento certo e da maneira adequada para esse tipo de impacto. É uma questão de milissegundos”, afirma Ulf Torgilsman.

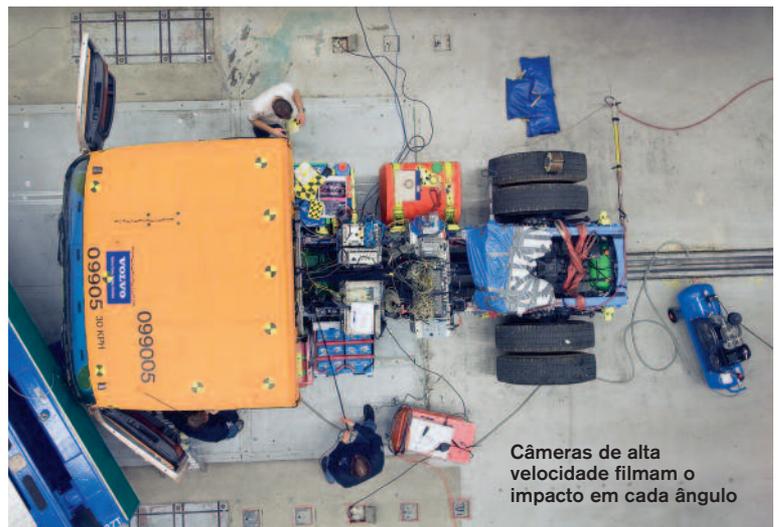
QUANDO UM CAMINHÃO PASSA POR UM TESTE DE IMPACTO, os engenheiros procuram examinar a maior quantidade possível de parâmetros. Tudo dentro da cabine é testado, desde um novo acessório ou qualquer mudança no design do painel de instrumentos. Se for um modelo de caminhão totalmente novo, tudo será testado, nenhum detalhe será deixado de lado.

“Não podemos ter acessórios que voam nem materiais novos que não sabemos como vão se comportar durante uma colisão”, observa Ulf Torgilsman.

O caminhão é colocado em sua posição inicial. Tudo é verificado e conferido novamente. Mesmo que o trabalho seja rotineiro para as pessoas envolvidas, há um clima contagiante de expectativa no laboratório.

“Que destino triste para um caminhão maravilhoso como esse; em breve, ele não passará de um emaranhado de sucata”, diz Ulf Torgilsman.

Todos na sala de controle protegidos por um vidro blindado. Quando o caminhão bate na barreira, porcas, parafusos e outros objetos são lançados como projéteis em todas as direções. As luzes fluorescentes na parede de teste são desligadas, substituídas pela luz intensa das 32 lâmpadas halógenas direcionadas para a barreira de impacto. As câmeras de alta velocidade precisam de uma



Câmeras de alta velocidade filmam o impacto em cada ângulo

luz duas vezes mais forte do que a luz do dia, para obter cenas de máxima qualidade.

Contagem regressiva. Na sala de controle, a concentração é total. Um sussurro é ouvido quando o caminhão se aproxima. Ele está a 30 km/h, o que corresponde a entrar na traseira de um reboque a 50 km/h. Pow! O caminhão bate com força na barreira. O pára-brisa voa inteiro para fora. Silêncio.

O objetivo dos testes é salvar vidas, e não caminhões. O chassi do caminhão deve entortar em uma colisão.

“A estrutura deve se deformar, mas de modo planejado. Isso ajuda a absorver energia, distribuindo e desviando as forças do impacto para preservar o motorista e passageiro”, esclarece Ulf Torgilsman.

UMA DAS COISAS MAIS IMPORTANTES a serem testadas imediatamente após a colisão é o esforço necessário para abrir as portas.

“É preciso poder abrir as portas independentemente do grau de deformação da cabine. É fundamental poder retirar o motorista imediatamente após a colisão”, explica Ulf Torgilsman.

A verificação inicial indica que o airbag desempenhou o seu papel conforme esperado. No entanto, serão necessárias várias semanas de análise das sequências do filme e dos dados para uma avaliação completa de todas as variáveis.

Mas como a estrela do filme se sentiu na colisão?

“Apesar de saber que passou por uma colisão severa, o boneco está relativamente bem”, brinca Ulf Torgilsman. ■

WEB TV: ASSISTA AO FILME DO TESTE DE COLISÃO



■ Acompanhe um dia no centro de testes de impacto da Volvo. E veja as fantásticas imagens do teste.



A diversidade dos compactos

As minicarregadeiras e retroescavadeiras da Volvo mostram que são equipamentos para todo tipo de atividade.

38

TEXTO MAIGUE GUETHS

FOTOS ITO CORNELSEN E HUMBERTO MICHALTCHUK

E

m agosto de 2007, o empresário Oswaldo Tuacek foi um dos primeiros a adquirir as minicarregadeiras compactas da Volvo, uma MC60B.

“Nós optamos pela Volvo depois de saber que essas máquinas tinham sido desenvolvidas na América do Norte para trabalhar em atividades parecidas com a nossa, de criação de aves, e em locais com espaço limitado, pequenos, que dificultam as manobras”, conta Tuacek, cuja história profissional está intimamente ligada à marca Volvo, onde trabalhou durante 25 anos. Foi diretor-comercial da montadora no Brasil, presidente da Volvo no Peru, no México e presidente da Volvo Equipamentos para Construção (Volvo CE) na América do Sul. Em 1999, deixou a empresa.

Junto com a esposa, Vera, e o irmão, Stevo, desde 2006 Tuacek mantém

Junto com a esposa, Vera, e o irmão, Stevo, desde 2006 Tuacek mantém



A minicarregadeira MC60B em ação em aviário da Ecorganic: investimento no modelo pela capacidade de trabalhar em espaços pequenos



Tuacek e a esposa e sócia, Vera: 120 mil aves

uma empresa familiar, que atua em duas frentes: mantém aviários para criação e engorda de perus e, a partir dos dejetos das aves, produz fertilizantes orgânicos.

A Ecorganic é uma entre 120 empresas do município de Mineiros, em Goiás, que compõem o Sistema de Integração do grupo BRF, nome dado à nova empresa surgida a partir da fusão da Perdigão e Sadia. Como integrados, a família tem 18 galpões onde cria 120 mil aves.

Originalmente, a minicarregadeira MC60B foi comprada para fazer a limpeza dos aviários. “Escolhi o modelo porque é compacto, ideal para fazer as manobras dentro dos galpões, que tem 126 m de comprimento por 12,80 m de largura. Ele é excelente, foi criado para este tipo de serviço”, diz Tuacek.





➤ A versatilidade da minicarregadeira foi posta a prova quando ela teve de ser direcionada também para trabalhos com fertilizantes, o que não estava previsto no projeto inicial. Os 18 galpões, segundo ele, geram por ano cerca de 3,6 toneladas de matéria-prima (esterco), que resultam em cerca de 2,5 toneladas de adubo. A minicarregadeira Volvo é usada no processo de compostagem, que dura seis meses, e que exige que o produto seja revirado semanalmente, o que é feito pela MC60B. “É um trabalho pesado, que requer uma máquina maior, mas ela vem dando conta, apesar de ser mais indicada para a função dentro dos aviários”, diz.

LINHA COMPLETA. A Ecorganic é apenas um exemplo da diversidade

de aplicações dos equipamentos produzidos pela Volvo Construction Equipment, que nos últimos anos não apenas reforçou sua linha de equipamentos no Brasil como também entrou forte no segmento de compactos.

Sediada em Curitiba, no Paraná, e com uma fábrica em Pederneiras, interior de São Paulo, nos últimos quatro anos a Volvo CE introduziu no país e nos demais países do continente 16 modelos de compactadores, quatro miniescavadeiras, dois pipelayers e cinco minicarregadeiras.



HUMBERTO MICHALCHUK

A AWPIrog atua na locação de máquinas para terraplanagem, escavações, drenagem, pavimentação, entre outros serviços

Em 2007, ela fez o primeiro lançamento de um produto compacto, justamente com as minicarregadeiras (MC60B, MC70B, MC80B, MC90B e MC110B). Conhecidas no mercado internacional como *skid steers*, as minicarregadeiras Volvo são voltadas principalmente para os segmentos de construção civil, mineração, agricultura, demolição, construção de rodovias e administração pública.

No ano passado, foram mais duas novas linhas de produtos compactos – as retroescavadeiras BL60 e BL70 e a miniescavadeira EC55B Pro. E, este ano, a

Volvo já lançou outros três modelos de miniescavadeiras (EC27C, EC35C e ECR88). “Estamos ampliando a oferta de modelos de miniescavadeiras para atender praticamente a todas as necessidades de nossos clientes nesta área”, declara Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE Latin América.

PARA TODOS. As miniescavadeiras Volvo são destinadas a todos os segmentos do mercado, com destaque para a construção e a agroindústria, até atividades não tradicionais, como paisagismo e piscicultura, entre outros. São também a melhor opção para trabalhos em canteiros de obras que não dispõem de grandes espaços. Já as retroescavadeiras são máquinas multiuso, ideais para desempenhar tarefas de apoio em canteiros de obras, em construções de rodovias e também para fazer trabalhos na área de saneamento urbano.

A expansão da linha de produtos resultou também em crescimento das vendas. No ano passado, apesar da crise mundial, a Volvo CE registrou um aumento de 17% no volume de vendas no Brasil, com a comercialização de 1.814 unidades contra 1.554 em 2008. O Brasil é, hoje, o principal mercado da Volvo CE LA no continente. No ano passado, 73% dos 2.460 equipamentos de construção vendidos na América Latina ficaram no Brasil. Os segmentos de construção e de extração foram os principais compradores de máquinas da marca ao longo do ano passado, representando quase 60% dos negócios.

LOCADORA AWPIROG. Em Curitiba, a AWPIrog Locadora, que atua no segmento de locação de máquinas e equipamentos para terraplanagem, escavações, drenagem, pavimentação, entre outros serviços, é um dos novos clientes da Volvo CE. No ano passado, a empresa decidiu apostar na marca para renovar a sua frota. Comprou uma retroescavadeira BL70, sete escavadeiras hidráulicas de esteira, sendo seis EC210B e uma EC140BL e uma miniescavadeira EC55B.

A empresa usa as retroescavadeiras para serviços de pequeno e médio porte, capazes de escavar com a caçamba traseira e carregar com a caçamba dianteira. São muito utilizadas do começo ao fim da obra auxiliando a mão-de-obra humana, seja transportando pedra, areia e concreto ou abrindo valas para colocação de tubos e encanamentos. A retroescavadeira hidráulica é indicada para escavação, carregamento de caminhão e remoção de raiz de árvore.

“A Volvo nos procurou, fez uma proposta e nós aceitamos. Primeiro, porque o distribuidor da marca pegava nossos usados como parte do pagamento e oferecia um valor próximo do que queríamos. Depois, outro fator decisivo para a compra dos novos equipamentos, foram as alternativas de financiamento oferecidas pela Volvo Financial Services”, conta o administrador Homero Souza Junior. De acordo com ele, para a aceitação da proposta somaram-se também outros fatores, como o desempenho da equipe de vendas da Volvo. “Tudo ajudou”, afirma.

Apesar da compra recente, Souza Junior se diz “satisfeito”. “Ainda é cedo para uma avaliação, já que as máquinas não têm nem um ano de uso, mas os equipamentos estão cumprindo muito bem seu papel”, diz. ■



Em nove tempos

Transportadores que utilizam novo VM com transmissão de nove marchas e diferencial com relação longa comprovam economia e performance nas aplicações rodoviárias.



**VM nove mar-
chas da Trans
Bac, que chega
a ser até 10%
mais econômi-
cos do que
similares de
outras marcas.
Empresa atua
no setor
agroindustrial,
no cultivo e
transporte de
cenouras,
entre outros
alimentos**

Utilizar a configuração mais adequada para cada tipo de operação é fundamental para obter o melhor resultado na atividade de transporte. Os caminhões Volvo VM, com transmissão de nove marchas e diferencial com relação longa, mostram ser a configuração ideal para determinados tipos de operação tanto nos casos em que o transporte é a atividade principal como nos que é um elo estratégico do negócio.

Esse modelo chega a ser entre 8% a 10% mais econômico”, diz Gilson Lopes, coordenador de logística da Trans Bac, de Minas Gerais. A empresa é referência na distribuição de hortifruti na área onde atua e diz que a configuração com transmissão de nove marchas está perfeita para a sua operação.

Os irmãos Silvio Moreira de Santana e Cesar Moreira de Santana, transportadores independentes do interior de São Paulo, também testaram e aprovaram a configuração. Para eles, que dirigem o próprio caminhão, o VM de nove marchas consegue ser ainda mais econômico que o tradicional com caixa de seis marchas e eixo traseiro de dupla velocidade. Experiência e acerto na escolha também foram constatados no Sul. A Indústria e Comércio Erbs comprou, em 2009, um VM com a transmissão de nove marchas. O modelo agradou aos empresários e motoristas da empresa por causa da economia gerada.

HORTIFRUTI NA HORA CERTA. A Trans Bac, de São Gotardo, Minas Gerais, é o braço transportador do Grupo BAC, tradicional empresa do setor agroindustrial que fornece produtos hortifrutigranjeiros para grandes centros urbanos como Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo. Seus caminhões rodam diariamente dos centros de produção e beneficiamento, no interior de Minas Gerais, para as centrais de abastecimento e grandes supermercados daquelas capitais.

Além da Trans Bac, que atende exclusivamente esse segmento, a empresa possui também a Transneto, que atua no transporte de minérios, areia, adubo e gado, com caminhões caçamba e boiadeiros. A frota da Transneto é formada por caminhões Volvo FH 400 e VM 260, enquanto a frota da Trans Bac conta com 12 caminhões, 11 deles VM dos modelos 260 e 310.

A empresa foi uma das primeiras a optar pelos novos caminhões com câmbio de nove marchas e diferencial com relação longa, por entender que se ajustavam bem ao seu tipo de operação, segundo Gilson Lopes, coordenador de logística da empresa. “Experimentamos o primeiro VM nove marchas na Transneto, e logo vimos que seria ideal para o transporte de cenouras, na Trans Bac”, lembra.

A Trans Bac transporta 1.600 toneladas mensais de produtos hortifruti da região. Cada caminhão normalmente leva 15 toneladas, podendo transportar até 16 ou 17 toneladas, segundo Lopes. Explicando a predominância de caminhões da marca na frota, ele diz que “os VM normalmente são mais econômicos que outros veículos e também são os preferidos dos motoristas, pelo conforto da cabine e bom desempenho na estrada”.

E a experiência com o “nove marchas” confirmou o acerto na configuração. “Esse modelo chega a ser entre





► 8% a 10% mais econômico, conforme o motorista e o trajeto. Com a economia obtida em um ano, eu pago o seguro do caminhão. Os motoristas dizem que a nova relação do diferencial faz com que o veículo deslanche melhor na estrada”, afirma Gilson Lopes.

A Trans Bac é considerada referência na região, quando se trata de transporte. O coordenador conta que “é comum recebermos visita de empresas da região querendo saber como é nossa experiência com esses caminhões. Houve uma delas que, logo após nos visitar, encomendou mais de 30 Volvo”, diz. Lopes acrescenta que o bom atendimento da Treviso, concessionário Volvo na região, também tem peso decisivo na hora de decidir a compra.

PEDRA E AREIA EM SP. Há 10 anos no ramo, Silvio Moreira de Santana é um transportador independente que atende as pedreiras da região de Embu (SP), fazendo entregas em um raio de 150 quilômetros, em viagens que variam de acordo a demanda. Ele e o irmão Cesar Moreira de Santana dirigem seus próprios caminhões. São conhecidos na região pela eficiência e seriedade com que conduzem o negócio.

Em outubro de 2009, os dois compraram seu primeiro caminhão VM, um modelo de seis marchas com diferencial com dupla velocidade, usado



Os irmãos Silvio e César, transportadores que atendem pedreiras da região de Embu (SP): só vantagens com o VM nove marchas

principalmente para entregas na região das obras do Rodoanel e outras obras na capital paulista, em trajetos que variam de 70 a 120 quilômetros. É um trabalho duro, em que a produtividade é determinante: quanto mais entregas, melhor será o faturamento. “Começamos às 4h da manhã, quando o tráfego ainda está tranquilo, e trabalhamos até as 18h”, descreve Silvio.

Ele e o irmão também atendem o porto de areia de Iperó, no interior paulista, a 120 quilômetros da capital. Levam areia para canteiros de obra na capital e cidades



HUMBERTO MICHALTCHUK



VM nove marchas da Baterias Erbs, que rodam até 15 mil quilômetros/mês: elo estratégico na cadeia produtiva

“ GOSTAMOS DO VM PORQUE É MAIS CONFORTÁVEL E TAMBÉM MUITO ECONÔMICO. O DE NOVE MARCHAS É MAIS ECONÔMICO AINDA, E ANDA MUITO BEM

SILVIO MOREIRA DE SANTANA

vizinhas. “Gostamos do VM porque é mais confortável e também muito econômico. O segundo, de nove marchas, é mais econômico ainda, e anda muito bem”, avalia Silvio.

BATERIAS DE SANTA CATARINA. Respeitada e conhecida no mercado automotivo, a marca de baterias Erbs teve sua origem em 1975, na cidade de Brusque (SC), quando o fundador Nelson Erbs montou uma pequena reforma de baterias e uma loja que distribuía o produto apenas naquela região. Anos mais tarde, seus filhos montaram uma fábrica de placas, passando a produzir as primeiras baterias.

Com o sucesso do produto, surgiu em 1987 a Indústria e Comércio Erbs Ltda., hoje com uma moderna fábrica, em Botuverá, próximo a Brusque. Cerca de 150 funcionários trabalham na planta de 5.000m². Hoje atende mais de 1.200 clientes.

O transporte é um elo estratégico da cadeia produtiva da Erbs. A frota própria de 10 caminhões roda con-

tinuamente entre a fábrica e os pontos de venda, levando baterias novas e voltando com carcaças para reciclagem e produção de novas. Seus clientes são distribuidores de baterias localizados principalmente nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

Cada caminhão roda entre 12 e 15 mil quilômetros mensais, em viagens em que manter boa velocidade média e o melhor nível de consumo possível são importantes. A empresa mantém dez motoristas. “Cada motorista usa e cuida do caminhão como se fosse seu. Assim, tiram o melhor rendimento e cuidam do veículo”, explica Ademilson Rezini, sócio-diretor da empresa.

Após uma experiência bem-sucedida com seu primeiro Volvo, um VM 260 adquirido em 2007, a Erbs decidiu comprar outro, em 2009, optando pelo modelo 260 com nove marchas e diferencial com relação longa. É um caminhão 8x2, com dois eixos direcionais e carroceria do tipo carga seca de 8,5 metros, configuração considerada ideal para o transporte de baterias, produtos que não formam muito volume, mas concentram bastante peso.

O novo VM nove marchas, de acordo com Rezini, “é 10% mais econômico. Também agradou o motorista, pois tem mais potência para subir rampas”. ■

Um VM que enfrenta o campo

Caminhões VM encontram uma nova vocação e entram, literalmente, em campo para garantir força extra à agricultura. Produto é usado para aplicar calcário pela Cotriel, no Rio Grande do Sul.

TEXTO ANGELA WANKE

FOTOS ITO CORNELSEN

O ir e vir de colheitadeiras e máquinas agrícolas, nos campos do Rio Grande do Sul, acaba de ganhar um novo componente que se incorporou muito bem às paisagens das fazendas de plantação de soja, trigo e milho da região. Começou a operar em março, na cidade de Espumoso, na região central do Rio Grande do Sul, um VM 6x4 310 direcionado à agricultura. Com um moderno equipamento acoplado ao chassi, o veículo desfila pelas plantações promovendo a aplicação de calcário e adubo (P2 O5 e KCl) para correção do solo, que depois irá receber as sementes de um novo plantio.

O VM foi adquirido pela Cotriel, uma das mais importantes cooperativas da região central e nordeste do Rio Grande do Sul, que desde a década de 80 é cliente da marca Volvo. “Temos na frota 14 veículos pesados e recentemente adquirimos dois caminhões VM 6X2, um para uso com baú frigorífico e outro com tanque de combustível, para atender aos postos da cooperativa. Para nós, a Volvo sempre foi vista como um produto top de linha no segmento de pesados. Com o ingresso no mercado dos semipesados, iniciamos uma aproximação também nesse segmento. A escolha do VM 6x4 310 para o atendimento de nossa necessidade de aplicação de insumos e sementes nos pareceu natural.



“Precisávamos de um caminhão com torque para vencer os terrenos muitas vezes acidentados de algumas plantações, mas que ao mesmo tempo fosse leve para não compactar o solo de forma demasiada. O caminhão inicia agora a trajetória de preparo do solo, já que a maioria de nossas culturas de verão acaba de encerrar sua fase de colheita”, destaca Rodrigo Petter, encarregado do setor de transportes da cooperativa.

A cidade de Espumoso, a 260 km da capital, Porto Alegre, conta com pouco mais de 16 mil habitantes. Mas é, sem dúvida, uma pequena notável. A agricultura é predominante na economia do município, com destaque para a soja, o trigo, o milho, o plantio de citros e a bacia leiteira. Hoje, com mais de 4.760 associados, a Cotriel está entre as maiores cooperativas do Estado e gera em torno de 800 empregos diretos. São doze unidades de beneficiamento e armazenagem de grãos espalhadas nos municípios de Espumoso, Alto Alegre, Campos Borges, Salto do Jacuí, Estrela Velha, Arroio do Tigre, Sobradinho, Rio Pardo e Pântano Grande, com capacidade para 276 mil toneladas de produtos, equipadas com tecnologia e controle avançado de qualidade. A cooperativa comercializa ampla variedade de insumos e sementes e atua fortemente na agroindústria, processando grande parte da produção de seus associados. Com mais de 50 anos de existência, a cooperativa estabeleceu uma extensa rede de varejo dispondo de supermercados, açougues, lojas de ferragens, farmácias veterinárias e postos de combustíveis.

AGRICULTURA DE PRECISÃO. O uso do novo veículo adquirido pela Cotriel será compartilhado entre os associados. “Fazemos uma escala de atendimento e o cooperado recebe o serviço conforme sua programação”, lembra Rodrigo Petter. “Estamos bem confiantes da escolha do modelo para esse novo segmento. A acidentalidade dos terrenos de nossa região pedia um veículo que fosse robusto, sem deixar de lado o desempenho e economia para uso”, destaca Ricardo Monteiro, da Dipesul, concessionária Volvo da região. “Além disso, com os componentes aplicados à carroceria, é possível praticar a chamada agricultura de precisão. O implemento produzido pela Stara permite o uso de mapas de fertilidade que determinam a quantidade exata de produto a ser distribuído em cada faixa de terra. Os computadores de bordo registram toda a operação e asseguram ao agricultor uma correção de solo adequada. Esse é o primeiro VM destinado a essa aplicação. Mas temos certeza de que muitos ainda virão pela frente”, finaliza Monteiro. ■



VM 310 com moderno equipamento aplica calcário e adubo para correção do solo

Crescimento de quem acreditou

Volvo Financial Services acreditou no programa Procaminhoneiro e ajudou a realizar o sonho de muitos transportadores autônomos na compra do seu primeiro Volvo.

TEXTO PATRÍCIA MOSKWYN

A

Volvo Financial Services, empresa do Grupo Volvo responsável pelo financiamento dos produtos da marca, acreditou desde o início no programa Procaminhoneiro, do BNDES. Foi o primeiro banco de montadora a fazer um financiamento nesta modalidade, há mais de quatro anos. Desde então seus negócios para este segmento não param de aumentar.

No ano passado, com o relançamento do Procaminhoneiro, agora com taxas de 4,5% ao ano para financiamento de caminhões novos e usados, a Volvo Financial Services ampliou sua participação no financiamento para transportadores autônomos, pequenas e microempresas de transporte. Além da redução da taxa de 13,5% para 4,5% ao ano pelo BNDES, foi ampliado o prazo para o pagamento e aberta a possibilidade de aquisição de veículos com até quinze anos de uso.

As alterações no programa aumentaram a procura pelo financiamento, o que demandou aumento na estrutura de atendimento. Com isso, o volume de negócios em 2009 bateu todos os records do Banco Volvo. Foram financiadas somente na modalidade Procaminhoneiro 644 unidades, sendo 509 caminhões novos e 135 usados.

Em 2010, o volume de negócios fechados até o final do primeiro trimestre mostra um ritmo ainda mais acelerado de crescimento. Apenas entre janeiro e março foram financiadas 606 unidades de veículos novos da marca e mais 136 caminhões usados. “A taxa de juros atrativa aliada à possibilidade do pagamento em até 60 meses ampliou fortemente as vendas”, afirma Fredi Cortez, gerente-comercial para caminhões e ônibus da Volvo Financial Services.

“Pioneira entre os bancos de montadoras no financiamento para a aquisição de usados pelos caminhoneiros autônomos, a Volvo Financial Services continuará trabalhando para dar suporte aos transportadores”, destaca Cortez. As parcelas fixas são apontadas como um importante facilitador na negociação. “O transportador autônomo normalmente é agregado e muitas vezes tem um frete de valor menor. No Procaminhoneiro, valor das parcelas em até 60 meses facilita o pagamento do veículo com o faturamento do transportador, permitindo que ele atualize o caminhão, adquirindo um veículo mais novo ou mesmo um zero km”, conta Cortez.

O executivo afirma também que um bom caminho para os transportadores autônomos é a compra de caminhões seminovos Vikings. “São veículos com garantia de fábrica, nota fiscal e certificado de procedência e chegam às mãos dos futuros proprietários com pneus novos, revisões e manutenções em dia”, observa. Portanto, além dos melhores produtos – caminhões novos e seminovos –, os clientes podem contar com o suporte da Volvo Financial Services para aquisição dos produtos da marca, por meio de soluções financeiras, seguros e consórcio que só uma empresa especializada em transporte pode oferecer”, salienta Cortez. ■



“TEM MAIS CONFORTO, POTÊNCIA E ESTABILIDADE. É UM ÓTIMO CAMINHÃO. A DIFERENÇA PARA QUEM DIRIGE É GRANDE”

VOLMAR GOBETTI, QUE ADQUIRIU UM FH PELO PROGRAMA PROCAMINHONEIRO

O PROCAMINHONEIRO E A VOLVO

Saiba também como funciona

- **Vendas em 2009: 644** unidades entre novos e usados
- **Vendas em 2010 (janeiro a março): 606** unidades, entre novos e usados
- **Forma de pagamento: até 60** meses
- **Taxa: 4,5%** ao ano

Nova geração nos mares



A Volvo Penta lança uma nova geração de motores IPS, os D13 800 hp e 900 hp. Novas opções de potência para quem não deixa de lado o prazer de cruzar os mares com tecnologia.



Q

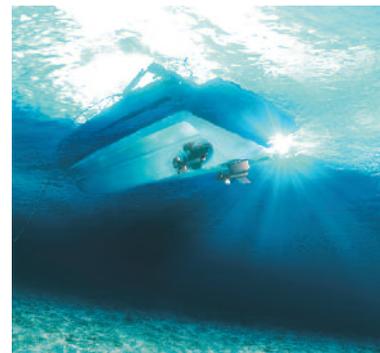
uem já o conhece sabe que se trata de um modelo revolucionário. Quando lançado em 2005, o IPS (Inboard Propulsion System) – sistema de propulsão para embarcações da Volvo Penta – foi considerado o maior avanço da indústria náutica desde o lançamento da rabeta Aquamatic, nos anos 50. A tecnologia IPS usa hélices contra-rotantes, instaladas no fundo do casco, direcionadas para o sentido em que a embarcação está navegando. O que à primeira vista pode parecer um contra-senso, ao contrário, proporciona significativa melhora na performance da embarcação. O empuxo fica absolutamente paralelo com o fundo do barco, de modo que toda a potência desenvolvida o impulsiona para frente.

A novidade é que toda essa tecnologia está ainda melhor. A Volvo Penta lança no mercado mundial o Sistema IPS com motor D13-900. O lançamento dessa nova versão completa a linha que oferecia os modelos D12, líder no segmento para iates motorizados na classe de 50 pés durante mais de uma década. Em suas versões de 800 hp e 900hp, o novo motor mantém a tradição dos propulsores da marca de oferecer alto torque a baixas rotações, propriedade vital para uma aceleração rápida e segura. “O D13 é um motor que oferece baixo consumo de combustível e também baixos níveis de emissões”, enfatiza Cristiano Conde, presidente da Volvo Penta Brasil.

O D13-900 da Volvo Penta é um motor bi-turbo, equipado com uma moderna tecnologia de turbina de duplo estágio (dual-stage turbo). Esse avanço tecnológico contribui fortemente para gerar mais torque e, portanto, melhores acelerações, mantendo velocidades de cruzeiro mais altas e com mais facilidade. “O D13-900 atinge seu torque máximo de 3300Nm a apenas 1300rpm, um nível único nesta classe de motores”, destaca Conde. O motor também mantém seu torque muito alto em toda a faixa de rotações, um fator muito importante quando o barco está bastante carregado, por exemplo.

Entre a série de inovações do produto, destaque ainda para: a disponibilidade da caixa redutora Twin Disk com Quick Shift, uma tecnologia avançada que proporciona mudanças muito rápidas, porém suaves, com o mínimo de atraso. Na prática, isso significa que a velocidade em marcha lenta cai de seis nós para três nós, uma importante ajuda em manobras ou em pescarias. Outro item a ser destacado é o alto nível de eficiência de combustão. Chamado de SEM 2, o sistema que regula a injeção de combustível cem vezes por segundo, duas vezes mais que na versão anterior. “O resultado dessa eficiente combustão é um consumo de combustíveis inferior, cerca de 10% menos que o registrado nos outros modelos para a mesma potência de saída. Além disso, as emissões totais de gases cumprem por uma ampla margem as normas EU RCD (União Européia) e US EPA Tier 2 (Estados Unidos), além de estar alinhadas com as rigorosas normas EPA Tier 3 que entrarão em vigor em 2012, o que entra em concordância com um dos valores fundamentais da marca Volvo: o respeito ao meio ambiente”, observa Conde. ■

Novos motores D13 com 800 hp e 900 hp: eficiência do IPS, alto torque em baixas rotações, baixo consumo e emissões reduzidas



A photograph of the aurora borealis (Northern Lights) in a snowy, mountainous landscape. The sky is a deep blue with vibrant green and yellow light streaks from the aurora. The ground is covered in snow, and the overall scene is serene and majestic.

INSPIRAÇÃO SUECA

UMA EXPERIÊNCIA ILUMINADA

No frio intenso da noite polar do norte da Suécia, misteriosas cortinas de cores bailam no céu negro aveludado. As luzes do norte reluzem esverdeadas ou, algumas vezes, avermelhadas, como íons que saem do sol no vento solar e colidem com a atmosfera da Terra. É verdadeiramente mágico contemplar esse efeito.

A aurora boreal ocorre no extremo norte da Suécia, na maioria das vezes, durante os equinócios, de setembro a outubro e de março a abril. Um dos melhores observatórios para esse impressionante espetáculo de luzes da natureza está situado na estação montanhosa de Abisko, onde as chances de ver o fenômeno são bem maiores.

Esse brilho avermelhado das luzes do norte hoje é difundido pela Volvo, diretamente do norte glacial para todo o mundo. A última versão do Volvo FH, lançada em 2008 e 2009, possui um sistema de iluminação interno inovador para oferecer mais conforto e uma direção mais segura. As luzes vermelhas nas

portas, no teto e no painel de instrumentos são mais visíveis no escuro, enquanto as luzes interiores ajustáveis permitem personalizar o ambiente da cabine quando o motorista estiver lendo, assistindo televisão, trabalhando ou dirigindo.

Há mais idéias brilhantes da Volvo na parte externa do caminhão. Luzes duplas opcionais de xenônio proporcionam iluminação mais intensa de maior alcance e com lâmpadas de maior vida útil. Elas também consomem menos energia. As luzes de curva, controladas por uma chave no painel, iluminam a área mais próxima durante uma manobra em baixa velocidade, enquanto os faróis extras montados sobre a cabine, no letreiro do Globetrotter, garantem melhor iluminação nas noites mais escuras.

Outro recurso atraente do Volvo FH é a exclusiva luz de posicionamento de LEDs que compõe os faróis dianteiros com um "V" reclinável. Combinadas, essas inovações tornam mais brilhante a experiência de ter e dirigir um Volvo. ■



EURO 0

Lei européia de 1990. Na Volvo foi adotada antes, em 1987. NOx g/kWh: 14.4 PM g/kWh: N/A HC g/kWh: 2.4 CO g/kWh: 11.2



1989

20 anos de evolução “limpa”

Em apenas duas décadas, os caminhões Volvo tornaram-se cem vezes menos agressivos ao meio ambiente. As emissões de óxido de nitrogênio, hidrocarbonetos e partículas caíram consideravelmente. Agora o que se busca é consumo mais eficiente e menor impacto possível no clima. Essas foram as principais conquistas da Volvo Trucks ao longo dos anos, nessa área.

TEXTO DAVID WILES

COMPORTAMENTO DO MOTORISTA

O modo de dirigir afeta as emissões. Os cursos de desenvolvimento de motoristas da Volvo os ajudam a aprimorar suas habilidades ao dirigir e a aumentar eficiência no consumo de combustível, enquanto o computador de bordo oferece dados em tempo real sobre o consumo de combustível. Com esse treinamento, a economia de combustível e consequente redução de emissões pode chegar a 15%.

OTIMIZAÇÃO DO MOTOR

Os motores evoluíram muito desde que Rudolf Diesel produziu seu primeiro protótipo em 1897. Inúmeros aprimoramentos técnicos, como os novos métodos de injeção e o turbocompressor, deram mais torque e compressão aos motores, tornando-os também muito mais eficientes em consumo de combustível e com muito menos emissões.

COMBUSTÍVEIS MAIS LIMPOS

A qualidade do diesel pode variar muito. Quanto mais impuro for o combustível, maiores serão as emissões; além disso, combustíveis de baixa qualidade com alto teor de enxofre diminuem a eficiência dos sistemas de pós-tratamento. Quanto melhor a qualidade do combustível, menores serão os níveis de emissões de todo tipo.

SISTEMAS DE PÓS-TRATAMENTO

O equilíbrio entre a eficiência de consumo de combustível e as emissões é uma questão delicada. Isso porque, quando um motor é regulado para reduzir o consumo de combustível e as emissões de partículas, este ajuste acaba aumentando automaticamente as emissões de óxido de nitrogênio (NOx). Mas a instalação de sistemas de pós-tratamento, como redução catalítica seletiva (SCR), presentes nos caminhões Euro V, permitirão reduzir em até 95% o NOx.

PROJETO DO CAMINHÃO

O deslocamento do ar em torno de um caminhão na estrada tem um impacto significativo na eficiência do consumo de energia, o que também afeta as emissões.

POTENCIAL FUTURO

Outro passo importante na redução das emissões é introdução da tecnologia híbrida desenvolvida pela Volvo. Os testes de campo com caminhões híbridos de coleta de lixo apresentaram bons resultados em redução de emissões. A última geração de veículos movidos a combustíveis renováveis será ainda mais eficiente.

2009

EURO 5

Lei europeia de 2009. Na Volvo foi adotada antes, em 2005. NOx g/kWh: 2.0 PM g/kWh: 0.02 HC g/kWh: 0.46 CO g/kWh: 1.5

Volvo: quatro vezes entre as 10 melhores



A Volvo acaba de ser eleita a segunda melhor empresa para trabalhar no Brasil. O ranking é da pesquisa realizada pelas revistas *Você S/A – Exame*, da Editora Abril.



Realizado há 15 anos e intitulado *Guia 150 Melhores Empresas para Você Trabalhar*, o estudo da *Você S/A – Exame* é considerado o mais profundo sobre o ambiente de trabalho das empresas brasileiras.

Até agora, foram seis anos consecutivos de participação da Volvo na pesquisa, sendo que nos quatro últimos anos ficou sempre entre as cinco melhores. Em 2007, conquistou o quinto lugar. Em 2008, foi campeã e, em 2009, foi a terceira colocada. “O resultado é fruto de um time de funcionários comprometidos, que trabalham com paixão, de um excelente clima interno, de valores e práticas que estão sendo executadas há muitos anos”, destaca o presidente da Volvo do Brasil, Roger Alm. A entrega do prêmio foi realizada em São Paulo, no dia 8 de setembro.

Além de ser eleita, em 2010, a segunda melhor empresa do país para se trabalhar, a Volvo conquistou outros três importantes índices na avaliação: é a 1ª empresa do setor automotivo, a 2ª entre as grandes empresas e a que teve a melhor pontuação (93,1), entre todas as 150 empresas do ranking, no Índice de Qualidade de Gestão de Pessoas (IQGP), que é a nota dada à empresa pelos avaliadores da pesquisa. A identificação dos funcionários com a empresa (94,7%) e a satisfação dos funcionários (88,1%) continuam entre os maiores índices entre todas as empresas pesquisadas.

Donizete Farinha, da Comissão de Fábrica, e o diretor de RH e Assuntos Corporativos da Volvo, Carlos Morassutti, receberam o prêmio em São Paulo



Talentos do Projeto Pescar se multiplicam

Dicave comemora mais um ano no projeto, que em 2010 conta com mais alunos e voluntários.

A Volvo Construction Equipment Latin America é uma das mais de 90 empresas mantenedoras do Projeto Pescar, idealizado em 1976, pelo empresário Geraldo Tollens Linck, fundador e então presidente da Linck S.A., revenda de equipamentos de construção Volvo da cidade de Porto Alegre (RS). O objetivo é promover a formação pessoal e profissional de jovens em situação de vulnerabilidade social por meio da educação básica profissionalizante. A teoria seguida pelos criadores do projeto é “ensinar a pescar e não dar o peixe”.

Empenhada em profissionalizar jovens de sua região, a concessionária Dicave, de Itajaí (SC), aderiu a essa idéia e, no ano passado, formou nove jovens em mecânica veicular na Unidade Pescar Dicave. Agora, em 2010, está contando com uma turma de 12 alunos para o mesmo curso. Além do interesse dos alunos, a Dicave já conquistou também o interesse da comunidade local: o número de professores voluntários cresceu do ano passado para cá, contabilizando mais de 50 pessoas envolvidas. Além disso, 99% dos jovens formados foram absorvidos pelo mercado de trabalho. Um deles é Vantuir Rosalino, que com 18 anos conquistou um emprego de auxiliar de mecânica na própria Dicave.

“O foco do projeto é a transformação de comportamento.

HUMBERTO MICALTCHUK



O aluno recém-formado Vantuir Rosalino (primeiro à direita) e voluntários do projeto Pescar na Dicave: multiplicação na comunidade

Por isso, fazemos também o acompanhamento escolar e familiar”, afirma a orientadora do Projeto na Dicave, Lisandra Stramosk. “A Unidade Projeto Pescar Dicave recebeu o prêmio ação multiplicadora 2009, como destaque na multiplicação do Pescar para outras empresas em Santa Catarina”, afirma Valdemir de Mello, gerente de RH do Grupo Dicave.

RODOSENI AUMENTA SUA FROTA COM NOVOS VOLVO



A Rodoseni, de Garibaldi (RS), colocou para rodar mais 10 caminhões Volvo FH 6x2, com cabine alta Globetrotter, caixa de câmbio I-Shift e eixo com redução nos cubos. A compra significou aumento de 30% na frota atual da transportadora, que praticamente conta só com veículos Volvo. Os veículos da Rodoseni são bitrens graneleiros, que fazem o trajeto entre o Rio Grande do Sul e os Estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso e Goiás.

“Decidimos pela aquisição desse novo lote de caminhões Volvo em função da alta economia que a marca oferece, principalmente com I-Shift. É, sem dúvida, um grande fator de rendimento para o nosso negócio”, afirmam Enzo e Isair Nicaretta, diretores da Rodoseni.

Trans Isaak com novos Volvo

Chassis Volvo B12R receberam carrocerias G7 da Marcopolo.



João Isaak, fundador da empresa, e o filho e diretor-comercial, Ricardo Isaak: primeiros no Paraná a adquirir modelo B12R 6x2 Volvo com as carrocerias Geração 7, da Marcopolo



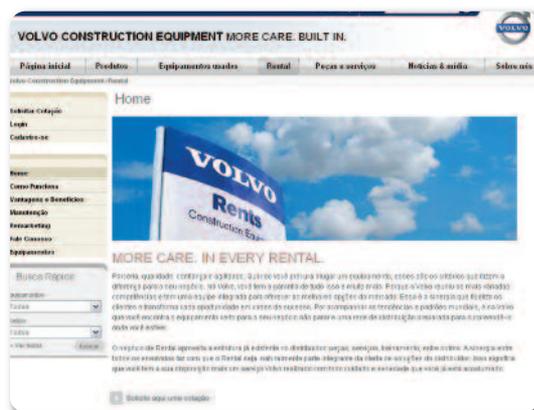
A Trans Isaak Turismo, de Curitiba (PR), foi a primeira empresa paranaense a adquirir para a sua frota a combinação entre chassis B12R 6x2 Volvo e as carrocerias Geração 7, da Marcopolo. Os veículos, seis ao todo, foram entregues ainda em dezembro de 2009.

“É uma satisfação que a Trans Isaak tenha optado por um conjunto de chassis e carroceria com a mais alta tecnologia”, afirma Alexandre Selski, da área de vendas de Ônibus da Volvo. A aquisição também agradou bastante à Trans Isaak. “Estamos muito satisfeitos com os veículos”, comenta Ricardo Isaak, diretor-comercial da empresa. “A credibilidade da marca Volvo e seus diferenciais em segurança e performance do veículo foram determinantes para nossa escolha. Os chassis Volvo destacam-se pela segurança que oferecem nas curvas e serras, por conta da suspensão ativa, e pelo desempenho no consumo de combustível, que excedeu as nossas expectativas”, enfatiza Isaak.

ALUGUEL DE MÁQUINAS GANHA SITE

A Volvo criou um portal na internet para o aluguel de equipamentos de construção da marca. Através do site www.volvoce.com/rentalbr é possível ter acesso a informações sobre modelos de equipamentos disponíveis para locação, pedir cotações de aluguel ao distribuidor de cada região e ainda encontrar imagens e descrições técnicas das máquinas. “Essa nova ferramenta amplia a oferta de opções aos nossos clientes e, ao mesmo tempo, apóia os distribuidores Volvo”, declara Yoshio Kawakami, presidente da Volvo CE Latin America.

“Com o apoio do distribuidor, o usuário pode dimensionar o tamanho e o tipo de equipamento que precisa, solicitar e trocar informações e ainda tirar dúvidas. É um site interativo e muito completo”, complementa Alisson Brandes, responsável pela Volvo Rents.



O novo portal de aluguel de máquinas foi criado para atender um segmento importante do mercado com demanda crescente e também para seguir uma tendência mundial nesse negócio. A locação é viável em diversas situações, como, por exemplo, quando se utiliza equipamentos por prazos reduzidos e com características muito específicas.

O site e os serviços da Volvo Rents também estão disponíveis em língua espanhola para todos os demais países da América Latina, no endereço

www.volvoce.com/rentalla. O aluguel de máquinas está disponível em todos os distribuidores da Volvo Construction Equipment do Brasil.



Pedro Henrique e seu NH 12 380: quase 1,5 milhão de quilômetros sem abrir o motor

PASSOU DE 1 MILHÃO

Depois de quase 1,5 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor, o NH 12 380 da PHT Transportes, de Viana (ES), continua em plena forma.

Adquirido pela transportadora em 2000, o veículo roda de 12 mil a 15 mil quilômetros por mês entre o Nordeste e o Centro-Oeste do Brasil. "Sem dúvida, a marca Volvo, aliada à manutenção preventiva e corretiva que efetuamos em todos os nossos veículos, é fundamental para essa performance", diz Pedro Henrique Toneto, diretor da PHT. "Fazemos todas as revisões nas datas indicadas e sempre utilizamos produtos de alta qualidade nas manutenções,



itens essenciais para o prolongamento da vida útil dos veículos. Aproveito ainda para agradecer todo apoio que venho recebendo da conces-

sionária Luvep, o que tem me deixado cada vez mais satisfeito com a marca", completa. Fundada em 2000, a empresa conta com nove caminhões Volvo em sua frota de 12 veículos, trabalha no segmento de carga geral, mais especificamente com transporte de aço, madeira serrada, sal e gesso, rodando na região Nordeste do país.

FILMES DA VOLVO ESTÃO DISPONÍVEIS NO YOU TUBE

Vídeos produzidos pela Volvo estão disponíveis no You Tube, site que permite aos usuários baixar e compartilhar vídeos em formato digital. "Muitos nos procuravam solicitando cópias de vídeos históricos ou de lançamentos de produtos da marca Volvo. Daí surgiu a idéia. Apostamos na popularidade do You Tube para atender essa demanda", explica Marco Greiffo, da Comunicação Corporativa da Volvo.

No site, estão vídeos que mostram os caminhões, ônibus e equipamentos da marca, além de filmes históricos e de segurança.

<http://www.youtube.com/volvobrasil>





No Brasil tem
 feijão-preto,
 feijão-roxinho,
 feijão-fradinho,
 feijão-mulatinho,
 feijão-jalo,
 feijão-rosinha e
 feijão-canário.
 E tem a Volvo que
 transporta toda
 essa fartura.

**Volvo: faz parte
 da sua vida.**



www.volvo.com.br

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

Cinto de segurança salva vidas

No Brasil tem branco,
negro, índio e moreno.
Tem loiro, ruivo, mameluco,
mulato e cafuzo.
Tem também nissei, sansei,
yonsei e tantas raças bonitas
que até nem sei.
E tem a Volvo que transporta
toda a nossa gente.

**Volvo: faz parte
da sua vida.**



www.volvo.com.br

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

Cinto de segurança salva vidas



No Brasil tem granito,
feldspato e arenito.
Tem calcita, a aragonita
e a gipsita. E tem basalto,
a obsidiana e a mica.
E tem a Volvo que
transporta todas estas
riquezas do Brasil.

**Volvo: faz parte
da sua vida.**



www.volvo.com.br

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

Cinto de segurança salva vidas