

**HÍBRIDO:** Sucesso na Europa, ônibus faz demonstrações em capitais do Brasil

**EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO:** Uma década de bons resultados para a Volvo

**SEGURANÇA:** Motores Volvo Penta equipam novas lanchas de patrulhamento ambiental



# EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2011 • ANO XXV • Nº 121



## Robusto e completo

Novo veículo fora de estrada Volvo FMX chega ao mercado para operações severas como construção, mineração e outras

**ROBUSTO:** Novo Volvo FMX chega para operações fora de estrada severas

**EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO:** Uma década de bons resultados para a Volvo

**SEGURANÇA:** Motores Volvo Penta equipam novas lanchas de patrulhamento ambiental



# EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2011 • ANO XXV • Nº 121



## Eficiência verde

Híbrido Volvo, com motores diesel e elétrico, reduz emissões em até 90%.  
Veículo faz demonstrações em Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro

**ROBUSTO:** Novo Volvo FMX chega para operações fora de estrada severas

**HÍBRIDO:** Sucesso na Europa, ônibus faz demonstrações em capitais do Brasil

**SEGURANÇA:** Motores Volvo Penta equipam novas lanchas de patrulhamento ambiental

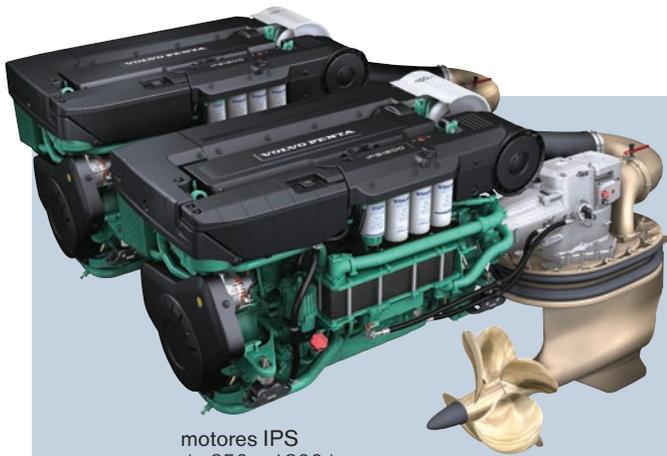


# EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2011 • ANO XXV • Nº 121

## Década de sucesso

Volvo Construction Equipment comemora 10 anos de bons resultados na América Latina

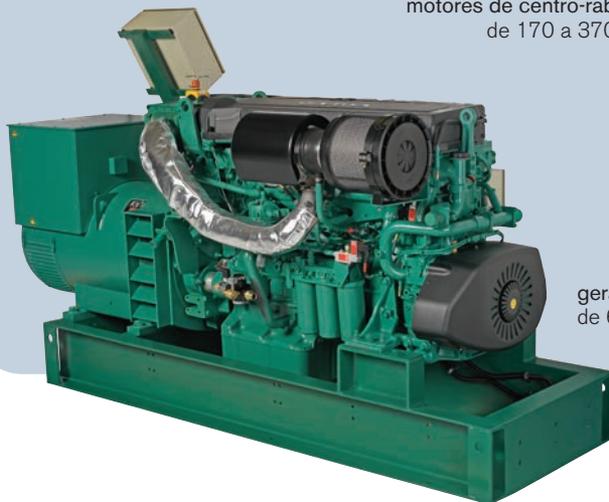


motores IPS  
de 350 a 1200 hp



motores de centro  
de 140 a 900 hp

motores de centro-rabeta  
de 170 a 370 hp



geradores marítimos  
de 68 a 448 kW



# VOLVO PENTA, UM MUNDO DE POTÊNCIA

A Volvo Penta tem a mais completa linha de motores para embarcações de lazer e trabalho. São motores de centro, centro-rabeta e IPS, além de motores para geração de energia auxiliar ou emergência.

A reconhecida tecnologia Volvo é sinônimo de qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente para qualquer aplicação. Visite [www.volvopenta.com.br](http://www.volvopenta.com.br) ou qualquer um dos revendedores da marca e conheça esse mundo de potência náutica.



**VOLVO PENTA**  
NAVEGAÇÃO 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](http://www.volvopenta.com.br)



## Novidades Volvo

Mais uma vez, a Eu Roda vem repleta de novidades da Volvo. Para começar, o novo FMX, para aplicações severas fora de estrada como mineração, construção, transporte de cana-de-açúcar e outras. O novo caminhão foi desenvolvido a partir de sugestões dos transportadores do Brasil, resultando num veículo versátil e robusto.

Outro destaque desta edição é o ônibus híbrido, importado pela Volvo para demonstrações em Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro. Equipado com dois motores, um motor diesel e outro elétrico, que podem operar sozinhos ou combinados, o veículo reduz em até 90% as emissões de CO<sub>2</sub> e economiza 35% de combustível, quando comparado aos ônibus atuais. Não se trata de um protótipo. Cento e cinquenta unidades já rodam com enorme sucesso na Inglaterra, Suécia, Dinamarca, Alemanha, Suíça e Noruega.

Ainda nesta edição, destaque para a década de sucesso da Volvo Construction Equipment na América Latina. A transformação, que começou há 10 anos, teve como base a ampliação da linha e a diversificação de produtos para atender as demandas de todos os setores de mineração, obras e outros que utilizam os equipamentos de construção da marca.

Confira também as histórias de empresários do transporte que renovam suas frotas com o Consórcio Volvo. E também as novas lanchas de patrulhamento marítimo, equipadas com motores Volvo Penta.

Boa leitura!  
**O editor**



## 22 Disputa internacional

Conheça o VISTA, o maior evento de treinamento de pós-venda da Volvo no mundo. Na edição de 2011, 1.624 mecânicos da rede Volvo no Brasil estão participando.

## 32 Economia alta, emissões baixas

Ônibus Híbrido da Volvo faz demonstrações no Brasil. Economia chega a 35% e emissões são reduzidas em até 90%.

## EU RODO

Revista editada pela Volvo do Brasil Ltda. ■■■■ Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600, CIC, Caixa Postal 7981, CEP 81.260-900, Curitiba, Paraná • Telefone 41 3317-8111 (PABX) • Fax 41 3317-8403 • www.volvo.com.br ♦ Gerente de Comunicação Corporativa: Solange Fusco ♦ Editor: Marco Greiffo ♦ Jornalista responsável: Cláudia Tavares (MTB 5715) ♦ Coordenação editorial: Toda Editora ♦ Revisão: Silmara Vitta ♦ Diagramação e editoração eletrônica: SK Editora Ltda. e Tidningskompaniet ♦ Tratamento de imagem: Paulo Arazão ♦ Impressão: Gráfica e Editora Serzegráf ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.



### 56 Os preferidos

Cada vez mais, os produtores de frango e ovos elegem o VM como o modelo ideal para o transporte de seus produtos.

### 62 Patrulhamento seguro

Novas lanchas para patrulhamento ambiental do governo federal são equipadas com motores Volvo Penta.

# VOZES

## OSVALDO SUSSUMO HORIKAWA FRANCISCO SUSAKI RUBENS PAULO TOSHIO HORIKAWA: EM DOSE TRIPLA

“

Os ônibus da Volvo têm atendido muito bem as nossas necessidades. O veículo é muito bom, agradou aos clientes. É macio e não tem barulho na suspensão. Os motoristas também acham o ônibus bom para dirigir. Elogiam o desempenho nas curvas, os freios e o torque. Anda bem e sobe bem, dizem. Aqui na região ninguém tem tantos veículos

Volvo como a nossa empresa. São 30, entre B58E, B9R, B10M e B12R. E estamos para negociar outro B12R futuramente. O pós-venda está nos atendendo prontamente e estamos muito satisfeitos.”

### **Osvaldo Sussumo Horikawa**

Proprietário da Sussantur, São Paulo (SP)

“Começamos a trabalhar com produtos Volvo em 1993, utilizando os ônibus com chassis B58E e B10M. Ficamos com os ônibus por aproximadamente cinco anos, período com desempenho muito satisfatório. Em 2008, com a renovação de parte da nossa frota, voltamos a adquirir os chassis da Volvo, especificamente o B12R, pela experiência anterior que tínhamos com a marca e pela nova tecnologia desenvolvida nos chassis (câmbio automatizado, suspensão e freios, motor, etc.). Muitos dos itens, ainda novidade no Brasil, proporcionam maior conforto e principalmente segurança aos passageiros em viagens de longas distâncias. Além de menor desgaste físico ao motorista, que permanece de bom humor durante todo o percurso da viagem, resultando em melhor atendimento aos nossos clientes.”

### **Francisco Susaki**

Proprietário da Transuniversal Transportadora Turística, São Paulo (SP)

“Quando a Volvo lançou a série nova há dois anos, compramos dois novos ônibus B12R 380. E estávamos aguardando o lançamento do B12R 8x2 para negociar mais carros. De 1993 a 1996, nós já tínhamos adquirido oito veículos Volvo. Estamos gostando porque eles têm muita tecnologia, que garante a segurança total para o motorista e os passageiros. É importante para o motorista ter um carro moderno com muita segurança.”

### **Rubens Paulo Toshio Horikawa**

Diretor da Advance Transatur Transportadora Turística, Santo Amaro (SP)

ITO CORNELSEN



Empresários de São Paulo elogiam a tecnologia e a segurança dos ônibus Volvo

# MUNICIPAL DE CARVALHO



Economia e disponibilidade dos chassis Volvo se destacam, para o gerente da Transportes Spolier





## ARMANDO DAI PRÁ: SEM PARAR

“

Trabalhamos com os caminhões Volvo desde que foram lançados no Brasil, no início dos anos 80, porque têm todos os requisitos que necessitamos. São ótimos veículos. O FH 520 rodotrem, por exemplo, dá um show na estrada. Nos trechos onde outros andam em segunda marcha, ele anda em quarta, puxando duas carretas com 25 toneladas cada, com 30 metros de comprimento no total. Oferece um rendimento muito bom para uma empresa como a nossa, que transporta ferro, polietileno e máquinas para todo o Brasil. Ele vai e volta, vai e volta e não tem problema de manutenção, não estraga. A gente não perde tempo. Além disso, o sistema eletrônico que controla a velocidade gera economia de combustível. Nós prezamos muito pela economia. A Volvo programa a velocidade e o veículo mantém a média em 80 km/h. Não anda mais que o limite de velocidade permitido para caminhão pesado na estrada e não leva multa. Também há menos desgaste do veículo porque mantém a média. E ainda tem bastante segurança. Os motoristas gostam demais, são apaixonados por esses caminhões, por causa da maciez e do conforto. São caminhões completos.”

---

**Armando Dai Prá**  
Gerente de frota da Transportes Spolier, São Leopoldo (RS)

# Pegando pesado

Com os novos caminhões FMX, a Volvo apresenta soluções ainda mais eficientes para os segmentos de mineração, construção, canavieiro e florestal, onde já tem larga experiência e tradição de robustez e confiabilidade.

TEXTO LUIZ CARLOS BERHALDO

FOTOS LUMINI FOTOGRAFIA E ARQUIVO VOLVO



O trem-de-força, ponto forte dos caminhões Volvo FM e já reconhecido no mercado, permanece inalterado. Mas os novos FMX reúnem um conjunto de modificações no design, com introdução de soluções que resultaram em veículos ainda mais eficientes.

O modelo está sendo oferecido em potências que vão de 370 cv a 480 cv. Destinado ao transporte de cargas na faixa de 32 a 50 toneladas de PBT (Peso Bruto Total), foi especialmente desenvolvido para o transporte pesado em condições severas, desde aplicações na construção e mineração, até na agricultura. O FMX consolida o avançado conhecimento de produto e a experiência de mercado que a Volvo Trucks e a Volvo Construction Equipment possuem juntas. “Nenhum outro fabricante conta com tanta experiência e tradição nesses dois segmentos”, afirma Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil.

Os veículos, externamente, chamam a atenção por seu design robusto, apropriado para as condições severas de operação a que se destinam. O trem-de-força inclui os consagrados motores de 11 e 13 litros, o freio motor VEB (Volvo Engine Brake), caixas de câmbio automatizadas I-Shift ou mecânicas, e uma completa gama de eixos de tração.

OS MELHORES. Com o lançamento dos caminhões FMX, a Volvo consolida sua presença no importante mercado de veículos vocacionais, apresentando uma variedade de soluções para diversas necessidades. “Ousamos dizer que atualmente temos a melhor oferta de veículos vocacionais do Brasil”, observa Alvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil.

O FMX 8x4 é oferecido pela Volvo para operações em mineração e construção, geralmente com caçambas acopladas. Na versão 6x4, o FMX é bastante indicado

para aplicações em todo o setor sucroalcooleiro, como o transporte de cana-de-açúcar, geralmente com fueiros.

Também pode atuar na área de construção, juntamente com o VM 6x4 que, por sua vez, é indicado para construções leves, usando caçambas, e para operações de compactação de resíduos, betoneira e guindastes.

Para cargas indivisíveis, aquelas de peso e volume bastante acima do normalmente transportado, o Volvo ideal é o FH 6x4, implementado com pranchas ou linhas de eixo. Já para transportar madeira, na área de reflorestamento, a recomendação da marca é o FMX 6x4 com fueiro.

O transportador pode contar também com o FMX com motor de 11 litros, adequado para aplicações no setor canavieiro com implementos Romeu-e-Julietta em topografias medianamente acidentadas ou ainda para uso com caçambas de 14 metros cúbicos e betoneiras na área de construção. Também é apropriado para os segmentos de madeira e guindastes.

“Temos uma oferta completa de veículos e soluções de transporte que atendem a todas as necessidades dos transportadores brasileiros em todos os segmentos da economia”, diz Bernardo Fedalto Jr., gerente de caminhões da linha “F”.



FMX, com motores de 11 e 13 litros, atua em segmentos fora de estrada diversos, da agricultura a mineração. Modelo está mais robusto e confiável



# “ ANTES DE SEREM LANÇADOS, OS NOVOS VEÍCULOS FORAM EXAUSTIVAMENTE TESTADOS PELA VOLVO, NO COMPLEXO DE HALLERED, NA SUÉCIA, E TAMBÉM POR EMPRESÁRIOS BRASILEIROS QUE CONTRIBUÍRAM COM IDEIAS E INOVAÇÕES

➤ OS TESTES. O campo de provas de Hallered, na Suécia, foi especialmente criado para testar caminhões. Lá, o FMX foi posto à prova 24 horas por dia, durante seis meses, com o objetivo de assegurar o cumprimento das altas e rigorosas exigências de qualidade da Volvo.

“Lá, realizamos os testes de confiabilidade e os de ciclo de vida em alta velocidade, conhecidos como AET ou Accelerated Endurance Test (Teste de Resistência Acelerado)”, explica Patrik Lessmark, gerente de projeto para veículos completos do projeto do FMX.

Mas o FMX também passou por uma bateria de testes em diferentes regiões do Brasil. Aqui, contou com a parceria de transportadores brasileiros dos segmentos de cana-de-açúcar, mineração e construção.

NOVOS ATRIBUTOS. Produzido com aço e com cantoneiras reforçadas, o para-choque foi projetado em três peças: a parte inferior abriga o chamado *front step*, um estribo antiderrapante e aberto onde o motorista e outras pessoas podem colocar os pés e se apoiar para fazer a limpeza do para-brisa e promover a manutenção da parte frontal externa da cabine.

Uma proteção gradeada de farol evita possíveis avarias do conjunto óptico durante a execução de trabalhos em terrenos pedregosos.

Há ainda um novo e resistente pino de reboque dianteiro, estrategicamente instalado bem no centro da grade inferior, com capacidade para 25 toneladas, proporcionando muito mais funcionalidade ao caminhão.

Completamente novo, o farol também se destaca, pela óbvia associação com o farol do caminhão articulado da Volvo Construction Equipment. Tem três unidades que permitem manutenção independente: luz alta, pisca e farol, além de opções de farol de neblina ou de milha no para-choque.

Uma escada e um suporte para as mãos garantem ao motorista uma rápida e conveniente visão panorâmica da carga diretamente da abertura da porta, sem descer do caminhão.

Em breve, a Volvo oferecerá nesse veículo sensores que enviam informações sobre o peso da carga para a versão *on/off road* da caixa de câmbio I-Shift, permitindo um sequenciamento otimizado das marchas, além de arranques suaves.

Entre os pontos que chamam atenção, no novo FMX, está seu design de aparência robusta, resultado de um cuidadoso projeto em que força e qualidade são encaradas de forma extrema.



FMX RODOVIÁRIO. O lançamento da nova Linha FM contempla também o FM rodoviário, com novo visual externo e incorporando as tecnologias de segurança da marca. Pode vir equipado com os avançados dispositivos de segurança ativa ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade), ACC (Piloto Automático Inteligente), LCS (Sensor de Ponto Cego) e o Alcolock (Bafômetro). É o veículo ideal para operações de carga fracionada, bens duráveis e de consumo, produtos químicos e combustíveis.

Externamente, o FM rodoviário ganhou novos para-sóis, espelhos e faróis, agora idênticos ao da linha FH, incluindo o farol auxiliar que ilumina, durante as conversões, a direção em que o caminhão está indo, aumentando a visibilidade do motorista e, portanto, a segurança da operação. ■

Novo FMX foi testado  
nos campos da  
Volvo, na Suécia, e  
por empresários  
brasileiros



# Volvo FMX – robustez no fora de estrada

Projetado para operações de construção, mineração, transporte de cana-de-açúcar e outras, o novo Volvo FMX é um caminhão robusto e com funções inteligentes.

TEXTO THOMAS PETTERSSON

FOTOS VOLVO TRUCKS

**GRADE** – O desenho inspirado no Volvo FH dá uma aparência moderna. A logomarca Volvo está maior e em maior destaque.

**PINO DE REBOQUE** – Dimensionado para suportar 25 toneladas.

**FARÓIS** – O conjunto ótico dos faróis é composto de três seções separadas. Se um deles for danificado, é fácil desparafusar e substituir a peça ou sua lente protetora individualmente.

- 1 Farol principal
- 2 Pisca-pisca
- 3 Farol de neblina

4 Grade opcional removível. Proteção contra impacto de pedras.



5 Função de limpeza inteligente embutida.

**LUZES DE NEBLINA** – São luzes de neblina adicionais, incorporadas no para-choque. Disponíveis como opcional.

**PARA-CHOQUE** – Para-choque feito de aço reforçado, composto de três partes. Projetado para aguentar operações severas e proteger componentes vitais do veículo.

**PROTETOR DE CÁRTER** – Protege contra impacto e desgaste. Suporta carga equivalente à metade da carga do eixo dianteiro.



**LUZES DE TRABALHO** – É possível instalar várias luzes de trabalho para ajudar em condições de baixa iluminação.



**ENTRADA DE AR** – A entrada de ar para o motor está mais alta, para trabalhar com ar mais limpo e proporcionar melhor visibilidade em marcha ré.

**ESPELHOS RETROVISORES** – O Volvo FMX tem retrovisores robustos. Novos suportes proporcionam visibilidade melhor.

**ESCADA AUXILIAR** – Uma nova escada possibilita visão panorâmica da carga diretamente atrás da cabine, sem descer do caminhão.



**NOVA LOGOTIPIA** – O FMX estabelece um novo padrão de logotipia em caminhões Volvo fora de estrada.

**DEGRAU ADICIONAL** – Degrau rebatível extra, disponível como opcional.



# Mais carga por viagem

Com ajuda da Volvo, Sadia desenvolve configuração de caminhão que permite transportar quase 10% mais carga por viagem – e a solução agrada transportadores, que adotam o veículo também em outras operações.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



**E**mpresas como a Sadia, que tem na movimentação de mercadorias um elo vital de sua cadeia produtiva, desenvolvem pesquisas constantes para tornar o transporte cada vez mais eficaz. O engenheiro de desenvolvimento Luciano Farago, um dos profissionais dedicados ao desenvolvimento de novas soluções, participou do projeto que deu origem ao cavalo mecânico com entre-eixos de três metros, que vem ganhando receptividade também em outros segmentos de transporte de carga.

“As mudanças introduzidas na legislação sobre configurações de veículos de carga a partir de 2007 permitiram novas possibilidades de composições. Com isso, passamos a desenvolver aplicações apropriadas para cada tipo de transporte”, explica Farago. Esse desenvolvimento leva em conta diversos aspectos, como o tipo de produto transportado, as características de cada rota, os volumes transferidos, os acessos às unidades e as condições das estradas.

De acordo com essas informações, são escolhidos os tipos de caminhões: bitrens frigoríficos para cargas com grandes volumes em estradas melhores, ou baús de três eixos juntos para estradas normais, por exemplo. Os engenheiros da Sadia desenvolveram uma configuração específica para o segmento de produtos mais pesados: cavalo mecânico mais semirreboque baú frigorífico de três eixos espaçados que consegue transportar 30 pallets por viagem, contra 28 dos baús de três eixos convencionais.

Mas, para implementar essa configuração, a empresa precisava de um cavalo mecânico 6x2 com menor distância entre-eixos do que os que havia no mercado. “Um estudo de viabilidade foi solicitado às montadoras. A Volvo foi a que apresentou a solução. Nós fizemos a consulta em novembro de 2008 e em fevereiro do ano seguinte o produto estava pronto”, lembra o engenheiro. A Volvo foi a primeira montadora a desenvolver essa solução, que depois foi seguida por outros fabricantes.

O Volvo FH 6x2 com entre-eixos de três metros permitiu montar uma configuração que mantém o comprimento máximo de 18,60 metros previstos na legislação, mas pode transportar até 53 toneladas de PBT, contra 48,5 das configurações convencionais, ou seja, com aumento de 9,27% em capacidade de carga. “Isso traz melhor resultado para o transportador, por conta de uma melhor tarifa, e mais eficiência para nossa cadeia logística”, diz o engenheiro.

**APROVADO NA PRÁTICA.** A partir da solução apresentada pela Volvo, a Sadia entrou em contato com os transportadores que contrata para colocar a ideia na prática. Os resultados foram tão bons que essa solução está sendo cada vez mais usada nas transferências de congelados e resfriados, contando hoje com 82 veículos nessa configuração, com previsão de ampliação para 120. Só em julho de 2010, foram movimentadas 362 mil toneladas das 17 unidades de produção da Sadia para os Centros de Distribuição – ou portos e entrepostos de exportação – para atingir 300 mil pontos de distribuição em todo o país.

Octavio Brehm é diretor proprietário da Brehm Operadora Logística, de Vacaria (RS), que transporta produtos Sadia com uma frota de 32 caminhões, sendo



**Volvo FH com configuração especial entre-eixos trouxe mais eficiência às operações de transporte da Sadia**

25 Volvo FH 400 e FM 370, todos 6x2. Ele adotou e está muito satisfeito com a configuração sugerida pela Sadia. “Consigo transportar quase 10% a mais dentro da lei, o que me dá um aumento de 8% em produtividade e de 8,83% em rentabilidade”, diz. Operando do Sul para Nordeste e Centro-Oeste, a Brehm utiliza os novos baús também para outros produtos, como frutas e sucos, atendendo outros embarcadores além da Sadia.

Outra empresa a adotar essa configuração foi a Fama Transportes, de Faxinal dos Guedes (SC). Fundada em 1990, a empresa é tradicional transportador de carga viva para a Sadia, principalmente pintos de um dia e ovos férteis, que também requerem temperatura controlada. A partir do ano 2000, entrou no segmento de carga frigorífica e o negócio vem crescendo. “Hoje, os refrigerados e frigoríficos representam 25% do negócio e a tendência é continuar crescendo”, explica a empresária Fátima Westerich.

Em maio, a Fama colocou em operação as primeiras unidades das composições formadas por caminhões FH 440 com baús de três eixos espaçados para 30 pallets. A empresa também transporta frutas. Isso permite que os veículos sigam do Sul para Recife e Fortaleza com produtos Sadia e retornem daquelas regiões com frutas tropicais frescas. Hoje, são sete caminhões nessa operação: dois convencionais e cinco com três eixos espaçados e cavalos FH com entre-eixos de três metros.

“Com esses novos caminhões tenho um ganho de 7% no faturamento”, afirma a proprietária, destacando que “os Volvo também são mais econômicos, tem melhor consumo que os outros”, razão pela qual pretende padronizar com a marca a frota de 30 pesados. “Os próximos caminhões que comprarmos com certeza terão essa mesma configuração”, diz. ■

# Os mais seguros

Jaloto investe em caminhões Volvo FH com recursos de segurança ativa para o transporte de produtos perigosos.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

**E**m atividade há 29 anos, a Jaloto Transportes, de Maringá (PR), destacou-se no transporte operando com caminhões tanque inox isotérmico transportando inicialmente óleo de palma do Norte e Nordeste brasileiro para as indústrias de alimentos do Sudeste e Sul do Brasil. O produto, usado no processo industrial de massas, biscoitos e em frituras de salgadinhos, preferido por ser mais saudável, requer um transporte cuidadoso, o que levou a empresa a optar por manter uma frota com os mais modernos veículos do mercado.

“Sempre fomos os primeiros a adquirir os lançamentos da Volvo que apresentavam as tecnologias mais modernas do mercado”, lembra Joel Jaloto, diretor e proprietário da transportadora. Esse cuidado estende-se aos implementos: “nossos semirreboques são exclusivamente tanques inox e com todos os recursos para garantir a solução específica de acordo com a necessidade de cada cliente”.

“Nossa empresa é fruto do compromisso permanente com a satisfação dos clientes e com a inovação, para que os serviços sejam cada vez mais ágeis e seguros”, afirma o diretor. Essa postura acabou conduzindo a empresa a outros segmentos de transporte que requerem tecnologia, cuidado e eficiência, como granéis líquidos químicos, combustíveis e outros derivados de petróleo. Mais recentemente, passou a transportar também granéis sólidos da indústria petroquímica, como polímeros granulados (polietileno, polipropileno, PVC), com o uso de veículos silo-basculantes.

“Além de tecnologia, investimos fortemente em capacitação de pessoal. Não basta ter os melhores caminhões, é preciso ter uma equipe que consiga tirar o melhor dos equipamentos. Por isso, o cuidado começa antes de contratarmos as pessoas, no momento do recrutamento, e prossegue com treinamento para manter o capital humano em dia com as necessidades dos clientes”, explica Joel.

Com 280 funcionários e frota de aproximadamente 200 caminhões, a Jaloto possui filiais nas cidades de Belém e Tailândia, no Pará, e Ponta Grossa, no Paraná. Como decorrência da expansão das atividades, está inaugurando este ano nova filial no Rio de Janeiro e transferindo sua filial de Ourinhos para Cubatão (SP), onde passa a coordenar atividades na área de combustíveis e químicos naquela região.

Com esse perfil, não é surpresa que a Jaloto seja também uma das



primeiras empresas a adquirir os caminhões FH contendo os mais avançados recursos de segurança disponíveis entre os caminhões pesados fabricados no Brasil, atualmente. “Já tínhamos comprado os primeiros FH com sensores de ponto cego, de aproximação e de controle de saída involuntária da faixa de rolamento. Agora, compramos os novos FH 440 com todos os recursos de segurança oferecidos pela Volvo”, informa Joel Jaloto.

O empresário se refere aos 20 caminhões FH 440, adquiridos no início de 2010, com recursos de segurança como o Controle Eletrônico de Estabilidade (ESP), o Monitoramento de Faixa de Rolagem (LKS), Sensor de Ponto Cego (LCS), Freio Eletrônico (EBS) e o ADR, especial para transporte de produtos perigosos, com sistema que evita faíscas. Veja, a seguir, o que esses recursos significam, na prática. ■



Para o transporte de produtos perigosos, a Jaloto investe pesado em recursos avançados de segurança em seus caminhões

## EFICIÊNCIA EM SEGURANÇA

### ■ ESP, do inglês, Electronic Stability Program

Controle Eletrônico de Estabilidade, que reduz a possibilidade de derrapagem e de capotagem em curvas fechadas e onde a velocidade do veículo é incompatível com o traçado. O sistema reduz automaticamente o torque do motor e faz uma aplicação individual dos freios nas rodas.

### ■ Monitoramento de Faixa de Rolagem (Lane Keeping System, LKS).

Alerta o motorista caso o veículo saia da faixa de rodagem por descuido ou desatenção, reduzindo o risco do veículo avançar sobre a pista contrária e provocar um acidente grave. Ele também faz parte do DAS (Detector de Nível de Atenção) acionado automaticamente quando o motorista apresenta um estilo de condução irregular, zigzagueando o veículo na pista devido a fadiga ou sonolência ao dirigir.

### ■ Sensor de Ponto Cego ou LCS (na sigla em inglês, Lane Change Support)

Dispositivo que utiliza um radar que informa ao motorista, por meio de um alerta lumi-

noso no interior da cabine, se houver outro veículo ou objeto na lateral direita do caminhão no momento em que ele estiver trocando de faixa para uma ultrapassagem, por exemplo.

### ■ Electronic Brake System

Freio eletrônico que controla a pressão de frenagem nos diferentes eixos e rodas, proporcionando frenagens mais seguras em qualquer situação.

### ■ ADR

Proporciona mais segurança para o transporte de produtos perigosos. Consiste em um conjunto de especificações que inclui chaves gerais extras, chicotes protegidos por mangueiras de plástico corrugado, conexões elétricas seladas, um painel frontal preparado para placa de sinalização e uma conexão com o reboque com 15 posições. O ADR evita, por exemplo, que eventuais faíscas provoquem incêndios e outros acidentes graves.

# Mudança de perfil

A Golden Cargo é uma das maiores empresas de transporte e armazenagem de produtos agroquímicos do país. E escolheu o Volvo FH 440 para ampliar sua frota.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Crescimento e mudança de perfil fazem empresa investir em veículos pesados

“O caminhão mais seguro do mundo.” A frase, acompanhada de fotos do caminhão FH 440 da empresa, compõe a página de boas vindas do site da Golden Cargo na internet. Fundada em 1994, a empresa começou operando com carga geral no Sul e, a partir de 1998, focou suas atividades no segmento agroquímico. A partir de 2000, quando passou a integrar o grupo Arex, que também possui a Exata Logística, chegou a atingir 700% de crescimento em quatro anos.

Com frota de 60 cavalos-mecânicos e outros 120 caminhões rígidos, a empresa tem previsão de movimentar nesta safra cerca de 280 mil toneladas em produtos agroquímicos, principalmente defensivos, além de sementes. Entre as empresas que a contratam estão as líderes de seus setores, como Basf, Bayer, Dow, FMC, Nufarm, Dupont, Milenia e Syngenta.

Seus caminhões trafegam basicamente das fábricas de defensivos de São Paulo para as demais regiões do país, estados de Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins e Bahia, além do próprio interior paulista. Mais recentemente, a empresa passou a atender também os estados do Sul, começando pelo Rio Grande do Sul e Paraná, como parte da meta de atingir todo o território nacional.

Até pouco tempo, a frota da empresa era composta por veículos de médio porte. Como parte de um processo de mudança de perfil, a empresa desenvolveu estudos para reformular sua frota, realizando uma pesquisa cuidadosa sobre as características dos veículos.

EFICIÊNCIA COMPROVADA. “Fizemos uma pesquisa minuciosa, colhendo dados inclusive com empresas parceiras sobre diversas características de todas as marcas.

Colocamos tudo em um sistema, processando dados para obter projeções de resultados para cinco anos, como tempo limite



Para Pierri, caminhão Volvo é destaque em economia e segurança



## “ TEMOS FROTA OPERANDO EM TODO O PAÍS, MAS NÃO TENHO OFICINA NEM ESTOQUE DE PEÇAS

MARCELLO PIERRI, GERENTE DE MANUTENÇÃO DA GOLDEN CARGO

para a idade da frota, e chegamos à conclusão que os caminhões Volvo 440 eram os mais econômicos, além de oferecer a melhor tecnologia em segurança”, conta o gerente de manutenção da Golden Cargo, Marcello Pierri.

“Na verdade, o FH não apenas mostrou ser o mais econômico, como indicava a pesquisa com os parceiros, mas também era o único em diversos aspectos relativos à segurança e monitoramento de frota”, completa. Assim, a empresa decidiu investir na aquisição dos primeiros 26 caminhões FH 440. Em operação desde o final de maio, os veículos estão confirmando as expectativas da empresa.

Com a aquisição da nova frota, a Golden Cargo decidiu experimentar uma nova tendência do mercado: a utilização de caminhões com o câmbio automatizado I-shift (que já responde por mais de 60% das vendas de caminhões pesados Volvo). “Essa novidade nos trouxe uma boa surpresa, pois os veículos com transmissão automatizada estão apresentando melhor resultado em consumo de combustível”, conta o executivo.

Pierri diz que os motoristas da empresa estão apreciando muito as modificações. “Até recentemente, eles estavam acostumados a caminhões com potência na faixa dos 330 cv. Agora estão percebendo como é mais seguro e confortável trafegar com caminhões mais potentes. Não é uma questão de velocidade, mas também de conforto e segurança. Há mais segurança em ultrapassagens e retomadas. E menos cansaço também resulta em mais segurança”, explica.

Os novos veículos operam em distâncias que variam de 400 a 2.200 quilômetros. “Temos frota operando em todo o país mas não tenho oficina nem estoque de peças”, diz o gerente, acrescentando que ao comprar os novos Volvo também optou pelos programas de manutenção Gold da marca, com cobertura completa. “Com esses contratos, eu tenho a tranquilidade de saber que minha frota tem cobertura total em qualquer parte do país, com peças genuínas, mecânicos treinados e a um custo predefinido, fixo em minha planilha. Isso é perfeito para a minha operação.” ■

# Sem fronteiras



Profissionais trabalhando localmente, mas com desenvolvimento global. Esse é o objetivo do VISTA (Volvo International Service Technical Association), uma competição entre concessionárias Volvo do mundo todo.

TEXTO LILAMAR BASTOS RIBAS

FOTOS MATHIAS CRAMER



**O** VISTA é o maior evento de treinamento em forma de competição da área de pós-vendas no mundo. Um programa que surgiu na Suécia, em 1957, e se tornou global, a partir de 1977, sendo realizado a cada dois anos. Todos os profissionais da área de pós-vendas das concessionárias, como almoxarife, balconista, vendedor de peças, mecânico, eletricista, líder de oficina e consultor técnico podem participar do VISTA montando equipes de duas a quatro pessoas.

A edição do VISTA 2011 tem mais de 13.700 participantes, divididos em 3.720 equipes de mais de 80 países. Só no Brasil, são 1.624 competidores. O principal benefício oferecido pela competição é desenvolver competências. É possível procurar, reunir e interpretar informações, transformando-as em habilidades e conhecimento sobre os veículos Volvo. “O nível de retenção do conhecimento adquirido através do VISTA é surpreendente. É bastante comum ouvir algum profissional comentando que tal assunto foi questão do VISTA. O que ajuda a resolver a questão mais rápida e assertivamente”, comenta Letícia Watanabe, responsável pelo programa na América Latina, que está representado pela Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Venezuela, além do Brasil.

O VISTA ainda exige todo um trabalho de comunicação com a rede, para promoção das campanhas para valorização e divulgação da competição. “Contamos com o suporte de Comunicação de Marketing do Pós-Venda para desenvolver e enviar à rede um série de materiais promocionais, como cartazes, displays de mesa de refeição, banners e brindes. Ou seja, é uma grande campanha que mobiliza toda a rede Volvo”, afirma Rogério Rôa, coordenador da área de Desenvolvimento de Competências da Volvo.

**DESAFIOS CRESCENTES.** O VISTA conta com três rodadas de questões teóricas, que, nesta edição, começaram no dia 13 de setembro de 2010 e vão até 13 de fevereiro de 2011. A semifinal vai de março a abril, com 12 classificados por grupo de países. A grande final será na Suécia, em junho. Nesta edição do evento, os instrutores técnicos passaram a participar como suporte das equipes. Já na semifinal e na final, os profissionais passam por estações práticas. Precisam identificar e resolver questões relacionadas a falhas técnicas, mecânicas, elétricas ou de manutenção, além da busca da peça ideal para substituição, se for o caso. Para os competidores brasileiros e latino-americanos, a semifinal é realizada na fábrica da Volvo, em Curitiba. Ao todo, ultrapassa-se a marca de 300 mil horas de treinamento com o VISTA.

Todos são ganhadores. No ano passado, a equipe Ebenezer, da concessionária Dicave, de Araquari, em Santa Catarina, chegou a disputar a final na Suécia com mais 27 equipes. Nesta edição do VISTA, saiu à frente a equipe Linha 30, da concessionária Dipesul, em Canoas, no Rio Grande do Sul. “Estamos muito motivados em participar da competição este ano. Estamos aprendendo, ampliando nossos conhecimentos. O sucesso até aqui se deu pela busca constante das informações, que possibilita conhecer não somente a nossa área. Mas, o pós-vendas como um todo e a realidade de outros países”, comentam os integrantes da equipe.

“Além dos benefícios para o próprio profissional, que desenvolve competências, aumenta habilidades pessoais e é reconhecido mundialmente, o VISTA contabiliza ganhos para a marca Volvo, que prova ser capaz de realizar um treinamento em nível global. E também para as concessionárias, que reforçam o trabalho de equipe e para os clientes, que se beneficiam pela atitude, competência elevada e foco na qualidade. Ou seja, no VISTA todos são ganhadores”, finaliza Letícia Watanabe. ■

**Membros da equipe da concessionária Dipesul, em Canoas (RS): aprendizado de nível internacional com o VISTA**

# Capacitação constante



Volvo tem um programa especial de treinamento para aperfeiçoar os serviços prestados pelas concessionárias. Em um ano, foram quase 10 mil profissionais treinados. “O desenvolvimento de competências é assunto prioritário para o concessionário que pretende ser bem-sucedido hoje e no futuro”, diz coordenador do programa.

TEXTO DENISE RIBEIRO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK



Treinamento da fábrica garante atualização tecnológica e mão de obra especializada nas concessionárias Volvo

## “ SEMPRE TIVEMOS GRANDES INVESTIMENTOS EM TREINAMENTO TÉCNICO. AGORA ESTAMOS INVESTINDO EM FORMAÇÃO DE LIDERANÇAS. TAMBÉM INTENSIFICAMOS OS TREINAMENTOS TÉCNICOS OFERTADOS APÓS O EXPEDIENTE

CLEUZA APARECIDA SCANDOLARI GARCIA, GERENTE DE RH DA CONCESSIONÁRIA VOCAL

curso e tempo. No ano passado, por exemplo, a Volvo do Brasil treinou 9.633 pessoas em cursos técnicos e comerciais. Desses, só em cursos a distância, foram 3.682 profissionais treinados. Para cada mecânico dedicado a operações de diagnóstico avançado, por exemplo, são 120 horas/ano em capacitação. “O desenvolvimento de competências é assunto prioritário para o concessionário que pretende ser bem-sucedido hoje e no futuro. É através da implantação de uma cultura de valorização e preparação de seu pessoal que poderá fazer frente aos desafios de um mercado cada vez mais competitivo e com permanentes inovações tecnológicas”, explica Rôa.

Na concessionária Suécia, em Goiânia, todos os mais de 300 funcionários já passaram pelos treinamentos oferecidos pela Volvo. “Para que a pessoa ocupe a função pleiteada, ela tem que ter competência para tal. O portal de competências é hoje uma grande ferramenta. Tem sido um sucesso. A concessionária que não sabe usar o portal perde muito”, avalia a coordenadora de recursos humanos da Suécia, Maria Helena Siqueira Franco Paulino.

Segundo a coordenadora, o programa desperta nos funcionários a iniciativa de buscar o aperfeiçoamento contínuo. “Hoje, eles perguntam o que tem de novo no portal e cobram mais divulgação. Quanto mais cursos tivermos, principalmente *e-learning*, melhor”, afirma Maria Helena. “Já temos cursos que se tornaram permanentes, como “Conhecimento Básico do Produto”, obrigatório para quem entra na área de venda e pós-venda”, completa a coordenadora.

NO GRUPO VOCAL, na capital paulista, os cursos de capacitação são vistos como um investimento na área de pós-venda. “É o que vai dar a base para que o cliente se fidelize. O atendimento tem que ser eficaz na hora que o produto precisar”, avalia a gerente de recursos humanos da Vocal, Cleuza Aparecida Scandolari Garcia. De acordo com Cleuza, a qualidade dos serviços prestados pela Vocal tem se apresentado como um impulso para aumentar as vendas da concessionária. O que acaba sendo um incentivo para uma busca constante pelo aperfeiçoamento da equipe que trabalha empenhada em melhorar cada dia mais. “Sempre tivemos grandes investimentos em treinamento técnico. Agora estamos investindo em formação de lideranças. Também intensificamos os treinamentos técnicos ofertados após o expediente”, conta a gerente de RH da Vocal. “Isso dá uma credibilidade muito grande, o cliente está conversando com um pessoal que conhece o produto. O cliente hoje está mais exigente”, conclui Cleuza. ■

Com a qualidade de seus produtos reconhecidamente consolidada no mercado brasileiro, a Volvo investe também no aperfeiçoamento dos serviços prestados pelas concessionárias. Para isso, oferece 120 diferentes cursos preparados e ministrados pela própria fábrica para a capacitação dos profissionais de sua rede em todo o continente.

De acordo com o coordenador de desenvolvimento de competências da Volvo, Rogério de Castro Rôa, a criação de treinamentos dirigidos e com temas específicos tem colaborado para a otimização de re-

### TREINAMENTO VOLVO

Os números de horas e profissionais treinados em um ano

- **9.633** pessoas treinadas em cursos técnicos e comerciais
- **3.682** profissionais treinados em cursos a distância
- **120** horas/ano dedicadas aos treinamentos dos mecânicos, por exemplo

# Carga gelada

Controle total da cadeia de entrega e caminhões confiáveis são as razões do sucesso da Bom Peixe. A Volvo Trucks faz parte dessa espetacular jornada.

TEXTO TOBIAS HAMMAR

FOTOS PONTUS JOHANSSON





EJU  
6327

O motorista nunca carrega o caminhão sozinho. Quando ele pega o veículo pela manhã o baú já está selado para garantir a segurança



**A**manhece o dia em Piracicaba, a 100 quilômetros a oeste de São Paulo. O sol ainda não despontou no horizonte, mas, de qualquer forma, sua presença não teria tido muito impacto: uma espessa camada de nuvens carregadas cobre o céu no úmido amanhecer do Sudeste brasileiro. Estamos em janeiro, em pleno verão, e suspeitamos que este será mais um dia de muita chuva.

Para Roger Alexandre Valério, isso “nada mais é que o dia a dia de costume”. Enquanto inspeciona seu Volvo VM branco, ele sabe que algumas das rotas de hoje estarão alagadas pela chuva incessante das semanas anteriores.

“Isso pode causar muitos problemas no trânsito. Por isso, é bom começar o mais cedo possível”, diz ao subir na cabine.

Roger está começando o turno de hoje. Ele trabalha para a Bom Peixe, uma das maiores distribuidoras brasileiras de peixes e frutos do mar. Seu caminhão está lotado de peixe congelado, que será entregue a restaurantes, peixarias e supermercados de São Paulo e arredores.

“São Paulo às vezes pode ser realmente problemática – o que não é nenhuma surpresa para uma cidade com quase 20 milhões de habitantes. Felizmente, não é todo dia que preciso ir para lá, pois normalmente vario as rotas. Às vezes vou buscar peixe em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul – uma viagem de ida e volta com 2.800 quilômetros”, afirma enquanto entra

no trânsito de Piracicaba nas primeiras horas do amanhecer.

“O número de consumidores está aumentando dia a dia e o mercado se expande com rapidez. Conforme a renda aumenta, o povo brasileiro vai adquirindo gosto por peixe e frutos do mar. Afinal de contas, não comer tanta carne faz parte das tendências atuais de boa saúde”, declara Gustavo Gutierrez, vice-diretor executivo da Bom Peixe. Ele acrescenta que o consumo per capita de peixe no Brasil está bem abaixo da metade da média global, o que dá uma indicação do potencial futuro desse setor.

As instalações da empresa ficam no coração de Piracicaba. Em um terreno de 20.000 m<sup>2</sup> está situado o armazém de congelados com capacidade suficiente para 7.500 toneladas de mercadorias. Peixe e frutos do mar que foram pescados em águas de praticamente o mundo todo são armazenados aqui. Além disso, a Bom Peixe tem 2.000 toneladas



O motorista da Bom Peixe, Roger Alexandre Valério, e seu Volvo VM



“ DESDE QUE EU PERMANEÇA CONCENTRADO, AS COISAS NORMALMENTE CORREM BEM. OS PROBLEMAS SÃO O TRÂNSITO, AS GRANDES FLUTUAÇÕES DE TEMPERATURA NO TRAJETO E O RISCO DE ASSALTO

ROGER ALEXANDRE VALÉRIO, MOTORISTA DA BOM PEIXE

de produtos armazenados em diferentes câmaras frigoríficas de todo o país.

Essas grandes áreas são necessárias. As vendas da Bom Peixe estão se expandindo rapidamente – durante 2009, o “ano da crise”, cresceram nada menos que 25%. Sua produção diária é de 200 toneladas de peixe, mas, para se equiparar à demanda crescente, a empresa está construindo outro armazém de congelados – com capacidade total de mais de 40.000 toneladas de matéria-prima – em novas instalações adquiridas nos arredores da cidade.

“Estamos planejando aproveitar nossa operação de logística e oferecê-la a outras empresas em setores relacionados. Somos especialistas no manuseio de produtos perecíveis e podemos ajudar muito empresas que produzem carne, por exemplo”, informa Gustavo Gutierrez, enquanto descreve a forma como a empresa foi originalmente fundada. Em 1981, seu pai, Roberto Gutierrez, saiu da empresa de seu avô e

começou a vender os peixes que pescava, empurrando uma carrocinha pelas ruas de Piracicaba.

O segredo para o sucesso da Bom Peixe, na verdade, é a logística. A empresa busca toda a matéria-prima diretamente nos portos em diferentes partes da América Latina. Quando as rotas envolvem viagens locais ou regionais, o trabalho de transporte é feito usando os 35 caminhões semipesados e pesados de sua frota. Para transportes mais longos, nacionais e internacionais, são escalados os 36 veículos pesados da RGS, transportadora própria. Todos os caminhões são monitorados por satélite e equipados com baús refrigerados que permitem à Bom Peixe manter o controle total da valiosa carga a todo momento.

“Qualidade é essencial em nosso setor. O motivo pelo qual todas as tarefas de transporte começam em nossas próprias instalações é que queremos controlar o processo de logística inteiro. Temos um bom relacionamento com fornecedores e conhecemos exatamente a qualidade do peixe quando o retiramos na fonte. Assim podemos garantir que tudo – da embalagem até a temperatura de transporte e o manuseio – ocorra exatamente da forma como queremos, até chegar ao cliente”, explica Gustavo Gutierrez.

TODAS AS ETAPAS DO TRABALHO SOFREM uma pressão rigorosa quanto ao tempo. A Bom Peixe garante a entrega no dia seguinte a todos os

Todos os caminhões são monitorados via satélite e possuem compartimentos de carga refrigerados

clientes no estado de São Paulo, onde está localizada a maior parte do mercado da empresa.

“É por isso que é extremamente importante que nossa frota de caminhões ofereça disponibilidade de primeira. Há dias em que temos mais de 1.200 entregas em todo o país e nossos caminhões têm que estar funcionando”, enfatiza.

Para Roger, a pressão de tempo não é a única fonte de ansiedade. Dirigindo no tráfego matutino, ele está calmo e já fez essa viagem milhares de vezes. Com habilidade, ele contorna o tráfego congestionado.

A exigência de qualidade, na verdade, é sua maior responsabilidade. Ele admite que às vezes fica nervoso em saber que transporta uma carga de alto valor, que pode ser facilmente destruída se manuseada incorretamente.

“Apesar disso, não costuma haver problemas. Desde que eu permaneça concentrado, as coisas normalmente correm bem. Os problemas são o trânsito, as grandes flutuações de temperatura no trajeto e o risco de assalto. Quando a viagem dura vários dias, passo a noite em postos de gasolina ou estacionamento seguros”, diz.

Ao chegar ao primeiro cliente da manhã, o supermercado Delta, na Vila Rezende, próximo ao centro de Piracicaba, ele abre o compartimento de carga congelada pela primeira vez nesse dia.

“Não sou eu quem carrega o caminhão. Quando eu o pego de manhã, ele já foi selado, para garantir a segurança”, explica.

“Na verdade, meu trabalho depende somente de uma coisa: o equipamento. Desde que o caminhão continue a funcionar, o peixe sobrevive sem nenhum problema”, completa.

A relação do Grupo Bom Peixe com a Volvo é relativamente nova. Por muitos anos, o grupo usou outras marcas de caminhão. Depois de realizar um estudo avaliando a segurança, a qualidade e o consumo de combustível de todas as marcas do mercado, a empresa decidiu experimentar os caminhões Volvo. Em 2008, a empresa comprou três caminhões Volvo FH para testar.

AGORA, DOIS ANOS DEPOIS, quase um terço dos caminhões da RGS são Volvo FH e um terço dos caminhões da frota própria da Bom Peixe é Volvo VM – igual ao conduzido por Roger.

“Fiquei muito satisfeito com a decisão deles. Meu caminhão preferido é o Volvo. Ele é simplesmente o mais confortável”, afirma Roger, apontando para a cama atrás de si.

“Dá uma olhada. Só o Volvo VM tem uma cama que não precisa ser desdobrada sempre que eu quiser dormir. O sistema de climatização é fenomenal e, como o Volvo tem a maior cabine, também passa uma sensação maior de segurança ao dirigir”, continua.

Lá fora, a chuva cai. Em alguns lugares, a água criou enormes poças que de fato reduzem o ritmo do trânsito matutino, que aumenta rapidamente. Roger termina de descarregar e parte para a próxima etapa da viagem.

As poças fazem pensar espontaneamente na carga que ele está carregando: toneladas e toneladas de peixe e frutos do mar. Será que ele nunca se cansa de comer peixe?

“Não, nunca”, fala, rindo. “Eu amo peixe e como sempre que posso. Além disso, o peixe que eu transporto é congelado, então quase não percebo que estou transportando peixe!” ■



“Há dias em que temos mais de 1.200 entregas em todo o país, por isso os caminhões têm que estar funcionando”, informa Gustavo Gutierrez, vice-diretor executivo da Bom Peixe



“O sistema de climatização é fenomenal e, como o Volvo tem a maior cabine, também passa uma sensação maior de segurança ao dirigir”, diz Roger Alexandre Valério



### SOBRE A BOM PEIXE

- A Bom Peixe produz 20 toneladas de peixe e frutos do mar congelados dia.
- A Bom Peixe tem 35 caminhões pesados e semipesados e mais 44 caminhões leves de distribuição. Doze desses veículos são caminhões Volvo VM 260. A RGS possui 36 caminhões pesados, sendo 11 Volvo FH 400 6x2.
- Quatro caminhões Volvo VM estão cobertos com programa de manutenção. Para o restante, a Bom Peixe/RGS executa o serviço e

- a manutenção, tanto dos veículos quanto dos reboques, em sua própria garagem.
- A Bom Peixe faz em média 800 entregas diárias a clientes de todo o país. Os principais clientes são restaurantes, supermercados, empresas de alimentação industrial e hotéis.
- Todos os caminhões são monitorados via satélite e possuem compartimentos de carga refrigerados.
- No total, o grupo tem cerca de 600 funcionários, sendo 120 motoristas.



# Híbrido Volvo traz até 90% menos emissões

Volvo traz para demonstração no Brasil seu ônibus híbrido. Cento e cinquenta unidades já estão operando em algumas das principais cidades da Europa.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

# A

Volvo está demonstrando no Brasil seu ônibus híbrido, com tecnologia de comprovada eficiência para sistemas de transporte urbano de passageiros. Para que o mercado conheça de perto a novidade, uma primeira unidade foi importada para testes em algumas das principais cidades do país, como Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro.

Disponível ao mercado desde o início de 2010, o ônibus híbrido vem conquistando rapidamente as cidades europeias, cada vez mais preocupadas com a



Viagem tranquila: conforto para os passageiros e motorista. Alívio para o meio ambiente

“ É UM ÔNIBUS SILENCIOSO, QUE OPERA COM DOIS SISTEMAS DE PROPULSÃO, DE FORMA SUSTENTÁVEL. CURITIBA É MODELO NO TRANSPORTE COLETIVO E ESSE ÔNIBUS SERÁ OUTRO DIFERENCIAL DA CIDADE, QUE PENSA NA QUESTÃO AMBIENTAL

LUCIANO DUCCI, PREFEITO DE CURITIBA

qualidade de vida da população e também com a preservação do meio ambiente – aspectos que estão cada vez mais interligados. Ao todo, já são 150 unidades operando em cidades da Suécia, Inglaterra, Dinamarca, Alemanha, Suíça e Noruega.

A tecnologia desenvolvida pela Volvo para esse ônibus é de motorização híbrida em paralelo, usando um motor diesel e um motor elétrico, que podem operar sozinhos ou combinados, e que aproveita a energia cinética das frenagens para recarregar as baterias, com redução de emissões em torno de 50% (comparado com o padrão europeu Euro V) e chegar a até 90% (comparado com o atual padrão brasileiro, Euro III).

Com a demonstração no Brasil, a Volvo espera estimular o conhecimento do produto para, em seguida, avaliar a possibilidade de produção local, que atenderia

à demanda do mercado da América Latina. A solução brasileira leva em conta a participação de encarregadores brasileiros no projeto.

### SIMPLES E INOVADOR

Veículo regenera e aproveita energia que seria desperdiçada nas desacelerações

Não é difícil entender porque o ônibus híbrido Volvo vem tendo excelente aceitação nas cidades europeias: apesar de inovadora, a tecnologia empregada é relativamente simples, resultando em um veículo com alto nível de componentes comuns a outros ônibus da marca, já conhecidos pelos transportadores. Um bom exemplo é a transmissão automatizada I-Shift utilizada

nesse modelo, a mesma dos modelos B9R e B12R.

Vejamos como é, em síntese, essa tecnologia: o híbrido Volvo possui um motor diesel D5, de cinco litros, com quatro cilindros e 210 cv de potência, e um motor-gerador elétrico de 160 cv, ambos acoplados a uma caixa de transmissão automatizada I-Shift de 12 marchas. Há ainda uma unidade conversora de potência controlada eletronicamente e uma única bateria de íons de lítio, utilizada para armazenamento de energia e acionamento do motor elétrico sempre que for requerido.

O que torna essa solução interessante é a maneira como tudo funciona. O veículo utiliza o motor elétrico para dar partida e arrancar até atingir a

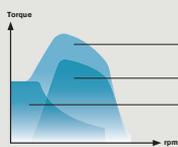


Testes em Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro avaliaram o desempenho do híbrido no Brasil

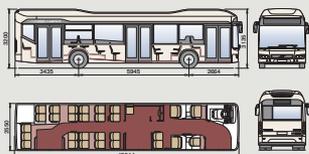
velocidade de 20 km/h. A partir desse momento, é acionado o motor diesel, atuando de forma combinada com o elétrico, assumindo gradativamente a operação.

Toda vez que o condutor acionar o pedal de freio, seja para parar em um semáforo, nos pontos de parada, ou no “anda-e-para” comum ao trânsito urbano, o motor elétrico passará a funcionar como gerador, realimentando a bateria. Com a regeneração de energia durante as frenagens, o sistema mantém as baterias sempre prontas para acionarem o motor elétrico durante as arrancadas.

Uma de suas características mais fáceis de perceber é justamente o silêncio nas arrancadas, já que o nível de ruído dos motores elétricos é praticamente zero. Mas o importante é que, nesse momento, o nível de emissões é zero e o consumo de combustível também. “Como resultado dessa combinação de motores diesel e elétrico, obtém-se uma redução de até 35% no consumo de

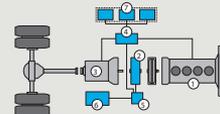


O motor diesel é acionado depois que o motor elétrico leva o ônibus a atingir uma determinada velocidade. As duas fontes de potência trabalham em conjunto, combinando o impressionante torque em baixas rotações do motor elétrico à capacidade superior de tração do motor diesel em rotações mais altas.



(\*) Exemplo de layout

Os principais componentes do sistema híbrido Volvo  
1. Motor diesel 2. Motor/alternador elétrico 3. Transmissão 4. Unidade de gestão do trem de força (PMU) 5. Conversor de energia CC/CC 600 V/24 V 6. Baterias 7. Auxiliares elétricos





combustível”, explica o engenheiro Fabio Lorençon, da Volvo Bus.

“Isso se traduz em redução de emissões na ordem de 50%, considerando normas de emissões Euro V”, acrescenta. “Mas esse valor pode ser bem melhor, de acordo com as características da linha em que opera e do tipo de operação, com maior ou menor variação de topografia, tráfego etc.”, complementa. Se considerarmos as normas de emissões vigentes atualmente no Brasil, a redução de emissões pode chegar a até 90%.

Apesar de um ser conceito desenvolvido para aplicações urbanas, em que o “anda-e-pára” do trânsito acaba sendo um trunfo, considerando que cada vez que o veículo desacelera e volta a acelerar o aproveitamento energético aumenta, observou-se na Europa um bom rendimento também para aplicações intermunicipais, em que a velocidade média é maior.

O consumo de combustível é até 35% menor, o que resulta em redução de emissões de CO<sub>2</sub> na mesma proporção, e de até 50% em NOx e particulados. Também há a possibilidade de utilizar como combustível o diesel B30, ou seja, com 30% de biodiesel adicionado ao diesel comum, o que daria ganho adicional em emissões, especialmente em particulados.

## INVESTIMENTO COM RETORNO SEGURO

Com a economia obtida, transportador paga custo adicional em cinco anos

Por ser uma tecnologia nova, que está entrando no mercado agora, o preço do ônibus híbrido é maior do que um veículo convencional. No entanto, segundo projeções da Engenharia de Vendas da Volvo, o transportador poderá recuperar o investimento inicial maior em um prazo de cinco a sete anos. Para o presidente da Volvo Bus Latin America, Luís Carlos Pimenta, essa diferença de preço tende a diminuir na medida em que a produção adquirir maior escala.

Pimenta considera esse ônibus um veículo ideal para as grandes cidades brasileiras no momento em que preparam sua infraestrutura para os eventos da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016. Também vê grande potencial para aproveitamento dessa tecnologia em todas as cidades dos países da América Latina onde a Volvo já tem presença marcante como líder ou grande fornecedor de veículos para os sistemas BRTs, como é o caso de Curitiba e Goiânia, no Brasil; Bogotá, na Colômbia, e Santiago, no Chile, entre outras.

“O importante é que não estamos testando um protótipo, e sim apresentando uma tecnologia já comprovada e que se constitui em tendência e necessidade inadiável para melhorar a qualidade de vida nas cidades”, observa o executivo.

## DEMONSTRAÇÃO

“Não estamos testando um protótipo, e sim apresentando uma tecnologia já comprovada”

Para que os transportadores possam conferir na prática a eficácia e o desempenho dessa tecnologia, o ônibus híbrido Volvo iniciou em 27 de setembro um período de demonstração, começando por Curitiba, onde permaneceu até meados de outubro. Em seguida, a demonstração aconteceu em São Paulo, onde o ônibus híbrido ficou até o início de novembro. Agora começa a operar no Rio de Janeiro, cidade-sede das Olimpíadas de 2016, onde permanecerá por aproximadamente três meses.

“Esperamos que a fábrica da Volvo já possa viabilizar o projeto para que o ônibus comece a circular para a Copa do Mundo. É um ônibus silencioso, que opera com dois sistemas de propulsão, de forma sustentável. Curitiba é modelo no transporte coletivo e esse ônibus será outro diferencial da cidade, que pensa na questão ambiental”, afirmou o prefeito de Curitiba, Luciano Ducci, após andar no novo ônibus no Dia Sem Carro (22 de setembro).

Para o presidente da Urbanização Curitiba S/A, Marcos Valente Isfer, o ônibus tem inúmeras vantagens, além de ser ambientalmente correto. Por funcionar de maneira sustentável, e com sistema de bateria, reduz o nível de ruído para os passageiros. “É um excelente projeto. A nossa expectativa é que seja desenvolvido pela empresa para que comece a operar e funcionar até a Copa, melhorando ainda mais as condições do transporte em Curitiba.”

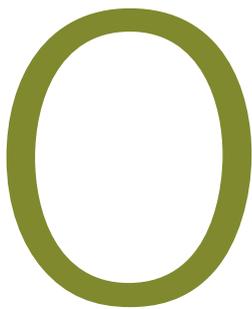
O presidente da Volvo Bus Latin America, Luis Carlos Pimenta, informou que a empresa já está desenvolvendo estudos para a produção do novo veículo na fábrica da Volvo em Curitiba. Na Europa, o ônibus é fabricado integralmente pela Volvo, mas no caso de ser fabricado no Brasil o projeto será adequado para que tenha participação de encarregadores locais, segundo o executivo. Além do Brasil, Índia e México também estão na disputa, na Volvo Bus Corporation, como bases de produção para esse novo produto da Volvo. ■

# Maior capacidade

Saindo de fábrica com dois eixos dianteiros direcionais e oito pontos de apoio, novo B12R permite nível superior de conforto e capacidade de carga extra no transporte rodoviário de passageiros.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Os transportadores rodoviários de passageiros não precisam mais mandar fazer adaptações para disponibilizar em sua frota ônibus Volvo com chassi 8x2, ou seja, com oito pontos de apoio. Essa solução, bastante empregada em aplicações como ônibus de dois pisos, passa a ser oferecida diretamente pela fábrica com o lançamento de seu novo chassi Volvo B12R 8x2.

Disponível para os mercados brasileiro e sul-americano, o novo B12R 8x2 possui motor de 12 litros e 420 cv de potência e a mais avançada tec-

nologia Volvo, que inclui computador de bordo, câmbio automatizado I-Shift, freios eletrônicos EBS e funções como levantamento e rebaixamento total da suspensão e ajoelamento do chassi.

No novo chassi Volvo, os dois primeiros eixos são direcionais, condição que facilita a dirigibilidade e manobrabilidade. Uma das vantagens é sua elevada capacidade de transporte, atendendo as exigências de carga legal impostas pela legislação brasileira para o transporte rodoviário de passageiros.

“A Volvo tem grande tradição em veículos rodoviários. O B12R 8x2 é mais uma solução avançada da marca para o segmento de turismo, trazendo o que há de melhor em tecnologia”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

“E reúne toda a nossa experiência em transporte e performance de veículos na área rodoviária”, completa José Luis Gonçalves, gerente de ônibus rodoviários da Volvo Bus Latin America.

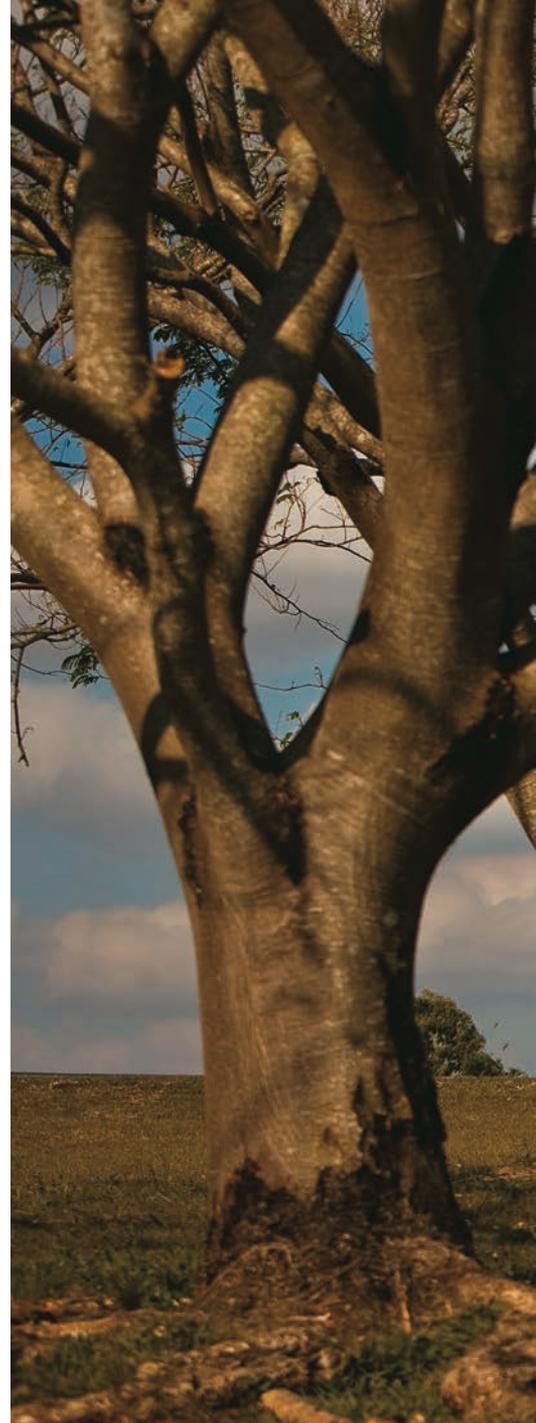
Os chassis com a configuração 8x2 são apropriados para carrocerias *double decker*, ou seja, com dois pisos, e também carrocerias *low driver*. Esses modelos são muito usados em rotas de turismo, fretamento e também linhas rodoviárias, principalmente em países da América do Sul, como Argentina, Chile e Peru.

“Os novos B12R na versão 8x2 vêm com a mesma tecnologia lançada pela Volvo Bus Latin America no modelo 6x2: caixa I-shift, freio a disco com EBS,

freio motor VEB de 390 cavalos e ainda ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade)”, explica Gilcarlo Prosdócimo, engenheiro de vendas da Volvo Bus Latin America. “Sem falar na alta tecnologia de chassi, que permite ao novo B12R 8x2 ter 500 quilos a menos que os chassis de outras marcas”, completa.

O MAIS AVANÇADO. O B12R 8x2 é de longe o mais avançado e adequado veículo destinado ao segmento de turismo no Brasil e outros mercados sul-americanos. Sai de fábrica com uma série de atributos que o tornam a melhor opção nessa área: computador de bordo para diagnóstico de falhas, o freio motor mais potente do mercado e câmbio inteligente I-Shift, entre outros itens.

Opcionalmente, pode comercializado com o ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade), o sistema eletrônico de estabilidade que reduz sensivelmente o risco





B12R 8x2: oito pontos de apoio direto da fábrica



De fábrica: chassi agora sai com dois eixos dianteiros direcionais

de capotamento e deslizamento em pistas escorregadias.

A caixa de câmbio inteligente I-Shift realiza as trocas de marcha automaticamente, reduzindo significativamente o consumo de combustível. Por não ter o pedal de embreagem, aumenta consideravelmente a produtividade do motorista. “Proporciona ainda mais segurança para a operação, pois o condutor não precisa se

preocupar com a troca de marchas, podendo se fixar mais no trânsito”, afirma José Luis Gonçalves.

O novo ônibus possui a arquitetura eletrônica Volvo de segunda geração, a chamada BEA2 – sigla em inglês para arquitetura eletrônica para ônibus. Segundo o en-

genheiro de vendas Gilcarlo Prosdócimo, a BEA2 aumenta os benefícios ao transportador, pois controla uma série de funções do veículo. O motorista tem no display do computador de bordo mais de 50 informações do motor, da caixa de câmbio, dos freios, da suspensão e das luzes externas. Os módulos eletrônicos são interligados em rede, proporcionando maior confiabilidade a todo o sistema elétrico e eletrônico do chassi e um menor número de cabos elétricos.

A suspensão é totalmente pneumática e controlada automaticamente, com câmaras de ar tipo fole, e conta com amortecedores de dupla ação, barras estabilizadoras e de reação e regulagem de nível para manobras. Também está equipado de fábrica com as funções levantamento e rebaixamento total da suspensão e ainda de ajoelha-mento, excelentes para garantir mais conforto e acessibilidade aos passageiros. ■

# “Bom como o Google”

Proprietário da Transportes Jangada, de São Paulo, aposta na meta dos vencedores, facilitando a vida de seus passageiros ao oferecer conforto e segurança com os melhores ônibus de fretamento do mercado.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Especializada em fretamento, a Transportes Jangada, de São Paulo, procura estabelecer seu diferencial no mercado em que atua por meio de soluções que resultem não apenas em mais conforto, mas também satisfação para os usuários das empresas que atende. No transporte de funcionários, principal segmento a que se dedica, acumulou experiência que permite oferecer mais do que simples deslocamentos.

“Percebemos que essas pessoas passam uma parte significativa de seus dias dentro de nossos veículos. São duas ou até três horas pela manhã e mais o mesmo tempo ou mais à tarde, quando o trânsito pode estar mais complicado. Então, precisamos ter respeito por essas pessoas e pensar sobre o que podemos oferecer de melhor para elas durante esse tempo.”

A declaração do diretor-proprietário da Jangada, Eidi Shiguio, fala por si, resumindo o espírito da empresa. E não é mera figura de retórica. A empresa, fundada em 1975, começou a operar com poucos veículos, atendendo excursões e algumas empresas de pequeno porte. Consolidar sua participação no competitivo mercado da Grande São Paulo foi um desafio vencido com dedicação e verdadeira obsessão pela qualidade em seu sentido mais amplo.

Hoje, a Jangada atende empresas de médio e grande porte e faz questão de posicionar-se no segmento de fretamento contínuo com frota dedicada aos clientes que a contratam. “Coloco a operação toda na planilha e não utilizo os veículos para outra finalidade. Meus clientes precisam ter certeza de que

poderão contar com nossos veículos no momento certo e com a qualidade contratada”, explica o empresário. Entre seus clientes estão empresas como Ford, British Airways, Sherwin-Williams, Novartis Sandoz, AeroMexico, Colgate Palmolive, Schering, Mercado Livre, Colégio São Luis, DHL Logistics, KPMG, Pfizer, Kurita, Ecolab, Indebbras, Symrise, Bayer, entre outras.

**POR UM FUTURO GARANTIDO.** Seus veículos rodam por toda a Região Metropolitana – Osasco, Guarulhos, Barueri, ABC, Zona Leste – transportando funcionários de seus bairros para o trabalho e vice-versa. Shiguio é um executivo de visão que pratica o que define como “administração integral”, conceito em que as pessoas são mais importantes do que tudo. “É preciso respeitar as pessoas, clientes, fornecedores e funcionários, pensando sempre sobre que tipo de mundo deixaremos como herança para nossos filhos e netos”, adverte.

Esse conceito o levou a investir na sofisticação dos ônibus utilizados no transporte de funcionários, procurando oferecer a melhor tecnologia em segurança e também recursos como conectividade, entre outros. “Se hoje



“ SE HOJE TEMOS AUTOMÓVEIS COM ABS, AIRBAG, COMPUTADOR DE BORDO, TAMBÉM DEVEMOS TER RECURSOS IGUALMENTE AVANÇADOS NOS ÔNIBUS, POIS TRANSPORTAM PESSOAS. OU ATÉ MAIS AVANÇADOS, PORQUE TRANSPORTAM MAIS PESSOAS

EIDI SHIGUIO, DIRETOR-PROPRIETÁRIO DA TRANSPORTES JANGADA



Por São Paulo, ônibus Volvo refletem a filosofia da Jangada: respeito e conforto ao usuário e ao motorista

temos automóveis com ABS, airbag, computador de bordo, também devemos ter recursos igualmente avançados nos ônibus. Ou até mais avançados, porque transportam mais pessoas”, avalia.

Foi isso que o levou a adquirir, recentemente, 15 novos ônibus Volvo B9R, equipados com a mais moderna tecnologia de segurança em seu segmento, como ESP (Electronic Stability Program) programa eletrônico de estabilidade, o EBS5 (Electronic Brake System) sistema de freios controlado eletronicamente com freios a discos em todos os eixos e a BEA2 (Bus Electronic Architecture).

“A BEA é uma apurada arquitetura eletrônica que permite, entre outras características, uma avançada telemetria veicular com acompanhamento total da frota. Isso permite, por exemplo, a identificação instantânea de parada dos ônibus para adotar a providência necessária rapidamente, o que é fundamental no com-

plexo sistema viário de São Paulo”, destaca Eli.

Os usuários de seus veículos contam com facilidades como conexão 3G para manterem seus laptops conectados à internet durante toda a viagem, além de tomadas de 110 V para que possam usá-los sem recorrer à bateria e ainda recarregar celulares, notebooks e MP3 players. “A conectividade, a internet, é uma forma de oferecer qualidade à viagem, para que as pessoas possam ter entretenimento ou trabalhar, ou ainda se conectarem com familiares e amigos, como quiserem”, explica.

“Eu não poderia pensar em oferecer o melhor para meus clientes sem oferecer também o que há de melhor no mundo em tecnologia de ônibus. É preciso haver coerência. E a Volvo tem a melhor tecnologia mundial em chassis de ônibus. Então uma coisa leva à outra”, diz. E acrescenta, concluindo: “As pessoas me perguntam se todos esses recursos custam mais caro. Eu respondo que não. O custo adicional é insignificante comparado ao benefício que trazem. O segredo é facilitar a vida das pessoas, oferecendo o que elas precisam. Assim estaremos sempre à frente. Veja o exemplo do Google. Ele facilita a vida das pessoas, por isso se mantém na liderança”. ■

# Conforto máximo

Atualmente uma das maiores do país, a Expresso São Luiz foi fundada pelo pioneiro Abadio Pereira Cardoso há 60 anos. Mas faz questão de preservar sua marca registrada: dedicação total e máximo conforto aos passageiros.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

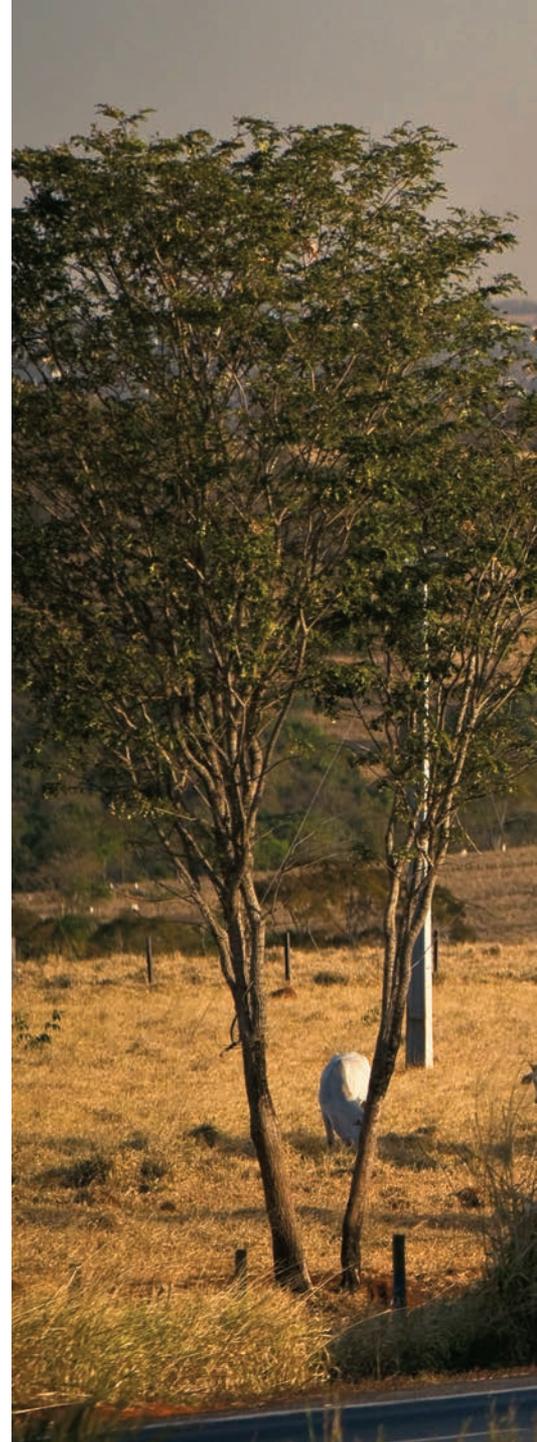
**H**á 60 anos, viajar pelo interior brasileiro era uma verdadeira aventura. Nos anos 1950, a maior parte das estradas era de terra batida, e qualquer tipo de transporte terrestre se tornava especialmente crítico em época de chuvas. Mas em todas as partes do país alguns espíritos empreendedores despontaram para tornar possível o deslocamento das pessoas que impulsionou o progresso Brasil adentro.

Na região Centro-Oeste, em Goiás, as coisas não foram diferentes. “As estradas eram praticamente inexistentes e, durante as chuvas, era um milagre ir de um lugar para outro”, lembra Umberto Cardoso, diretor da empresa Expresso São Luiz, de Goiânia, uma das maiores entre os transportadores rodoviários de passageiros do país, atualmente.

Ele ainda se comove ao lembrar o esforço e a dedicação de seu pai, Abadio Pereira Cardoso, falecido em outubro de 2009, um mineiro de Nova Ponte que começou a trabalhar muito jovem como pioneiro levando para São Paulo produtos *in natura* e trazendo produtos manufaturados. Após estabelecer-se como caminhoneiro na cidade de Cromina, sudoeste de Goiás, conseguiu reunir economias para adquirir sua primeira “jardineira”, como eram chamados os ônibus em meados do século passado.

Seu “Badico”, como ficou conhecido, era ao mesmo tempo cobrador, motorista e mecânico. Na verdade, não existiam ônibus, e sim caminhões encaixados, adaptados para transporte de passageiros. Naqueles veículos, Abadio desafiava com bravura os penosos trechos das precárias estradas do sertão brasileiro, a maior parte sem asfalto nem qualquer outro tipo de pavimento.

Como resultado de seu esforço, após fundar a Expresso São Luiz, em 1950, novas linhas foram sendo implantadas, interligando diversas cidades da região e, em poucos anos, sua primeira linha interestadual, ligando Goiânia a Cuiabá, no Mato Grosso. Assim começava a expansão que faria com que a Expresso São Luiz chegasse hoje à frota de aproximadamente 460 ônibus, que operam em 17 estados brasileiros. São linhas que cruzam o país em toda sua extensão no sentido leste-oeste, desde Goiás até São Paulo e Tocantins, cobrindo também os estados de Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas, Bahia, Sergipe, Paraíba e Rio Grande do Norte, além do Distrito Federal.



## HISTÓRIA DE SUCESSO.

“Em seis décadas, a empresa cresceu e consolidou-se, tornando-se uma das maiores e mais eficientes do mercado, mas até hoje mantêm uma característica peculiar de dedicação e esforço

para fazer o melhor pelos passageiros, o que sempre foi a marca registrada de meu pai”, enfatiza Umberto Cardoso.

Para isso, a São Luiz mantém uma frota moderna, com idade média na faixa de 4,5 anos, comprando a cada



De pai para filho, a São Luiz continua a fazer história, diz Umberto Cardoso



ano cerca de 80 veículos novos. Nas compras mais recentes, a São Luiz investiu em ônibus Volvo B12R e B9R. “Procuramos investir em qualidade e no conforto dos passageiros, na hora de escolher novos ônibus”, afirma o diretor, “e por isso, a partir de 2008, passamos a comprar os novos ônibus”, completa.

“Temos empregado a frota Volvo em rotas mais longas, como é o caso da linha de Alta Floresta a Recife, que é uma das mais longas do país, onde utilizamos os B12R porque oferecem mais conforto aos passageiros.” Os veículos mais antigos da marca já superaram a marca de um milhão de quilômetros rodados e continuam apresentando bons resultados, segundo o empresário.

Nas compras mais recentes, Umberto optou pelos modelos B9R. Alguns estão operando há cerca de seis meses, tendo rodado mais de 150 mil quilômetros com resultados muito bons. “O pessoal elogia muito, tanto passageiros como motoristas, porque são veículos mais silenciosos que os similares, e também se destacam em estabilidade e em economia de combustível”, destaca Cardoso.

Outro ponto forte da marca é o pós-venda, segundo o diretor da Expresso São Luiz. Com oficina própria, ele utiliza sistema de suprimento de peças da

rede Volvo. A rede da marca também atende seus veículos em todo o território brasileiro dando cobertura aos programas de manutenção. “Hoje, tenho contratos de manutenção para quase toda a frota. Fica muito mais tranquilo assim, pois é uma espécie de cordão umbilical com a marca Volvo, que me dá garantia de serviço de qualidade em qualquer parte, o que é fundamental em uma operação grande como a nossa”, conclui. ■

#### EXPRESSO SÃO LUIZ EM NÚMEROS:

Frota: **460** ônibus

Funcionários: **2.500**

Cobertura: **17** estados brasileiros

# O desafio de reduzir o consumo

Para a Volvo, seria muito simples fazer grandes reduções no consumo de combustível de uma só vez. Mas há uma pegadinha: menor consumo de combustível pode significar aumento na emissão. E é difícil equilibrar isso. Porém, os laboratórios da Volvo estão tentando resolver essa intrincada equação.

TEXTO KENNETH TONEF

FOTO SÖREN HÅKANLIND





#### VEHICLE FEATURE LABORATORY

■ O caminhão é testado sobre um grupo de cilindros rebaixados no chão. A resistência do cilindro pode ser ajustada para simular subidas íngremes e cargas pesadas, da forma como os engenheiros quiserem

Números:  
Velocidade do cilindro: 0 a 120 km/h  
Distância entre eixos:  
3,4 a 7 metros  
Potência/energia do cilindro:  
Dianteiro – 12 kN/150 kW  
Traseiro – 125 kN/700 kW

Há uma busca incessante de níveis reduzidos de consumo em cada um dos diferentes departamentos de desenvolvimento da Volvo Trucks. A ordem é economizar no peso e deixar a potência maior, garantindo que os caminhões da próxima geração operem com ainda mais economia. Bo Kihlander é gerente de equipamento do Vehicle Feature Laboratory (VFL, Laboratório de Veículos) localizado na ilha de Hisingen, em Gotemburgo, na Suécia. Esse é o local onde os engenheiros de desenvolvimento de diferentes partes da Volvo vêm para testar, simular e verificar seus projetos. E todos têm de lidar com o mesmo dilema.

“É possível fazer grandes cortes no consumo de combustível, mas isso significa desprezar todas as metas ambientais. Na verdade, nós fazemos ao contrário: colocamos em primeiro lugar as metas ambientais e depois trabalhamos no consumo de combustível”, relata Bo Kihlander, que trabalha com o desenvolvimento de caminhões desde que se formou na Universidade de Tecnologia de Luleå.

Um Volvo FH 480 estava rugindo no laboratório, mas agora o engenheiro Björn Cederqvist tirou o pé do acelerador e o caminhão está rodando suavemente. Hoje é dia de calibração no VFL.

“Quando acertarmos o grau de resistência sobre os cilindros, repetiremos o processo umas dez vezes para verificar as configurações”, diz o operador do equipamento Lennart Lindström, que, junto com seu colega Lars Rudling, está sentado na frente de doze monitores de computador e um grande painel de vidro.

Por meio de um software, o sistema do VFL reproduz as condições das piores estradas. Poder simular as condições de teste é essencial para

os profissionais que tentam diminuir o consumo de combustível. Nas estradas, as condições mudam a todo instante e nenhum dia é igual a outro. No laboratório de testes, no entanto, todos os parâmetros podem ser repetidos quantas vezes os engenheiros quiserem.

“Se a equipe tiver um problema, podemos organizar uma nova rodada exatamente com as mesmas condições”, explica Bo Kihlander.

A “rota de teste” é formada por quatro cilindros de dinamômetro cuja resistência pode ser variada para lembrar uma estrada real. Diversos sensores se conectam ao Volvo FH 480 cinza. Para medir os níveis de emissão, há um medidor ao lado do turbocompressor e outro no escapamento.

Além do sistema de rotação, há também um enorme ventilador que simula velocidades de vento de até 90 km/h e temperaturas entre 6 e 55 graus.

DESDE 1989, OS CAMINHÕES DA VOLVO ficaram 100 vezes menos poluentes e 20% mais econômicos, graças às rígidas normas europeias. Em outubro de 2009, entraram em vigor as normas Euro 5 de redução de emissões. Em comparação com a Euro 4, as emissões de nitrogênio foram cortadas em 30% e as de particulados diminuíram 80%. E as próximas normas, Euro 6, serão ainda mais rígidas. Mas a meta da Volvo é muito mais alta: reduzir o consumo de combustível em pelo menos 1% ao ano.



O engenheiro Björn Cederqvist no enorme ventilador do local, que simula velocidades de vento de até 90 km/h e temperaturas entre 6 e 55 graus



Os operadores Lennart Lindström e Lars Rudling podem mexer em praticamente tudo pela sala de controle

## “ SERIA POSSÍVEL REDUZIR CONSIDERAVELMENTE O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL, MAS SOMENTE COMPROMETENDO METAS AMBIENTAIS



BO KIHLANDER, GERENTE DE EQUIPAMENTO DO LABORATÓRIO DE VEÍCULOS

O teste do Volvo FH 480 é repetido. Sob as gaiolas de proteção, as rodas amarelas ganham velocidade. A energia nos cilindros do dinamômetro não foi suficiente. Björn Cederqvist sobe outra vez na cabine para mais uma rodada. Lá, ele está protegido dos gases do escapamento, pois há uma sobrepressão estável do suprimento de ar dentro da cabine. No entanto, ele não precisa ficar lá sentado o tempo todo: na sala de controle atrás do painel de vidro, há um console de controle remoto com pedais, um volante e uma alavanca de I-Shift. Com essa cabine remota, não é necessário estar ativo o tempo todo. Por isso, quando o ponto crítico é alcançado, ele pisa para engatar o ponto morto. Agora começa a rolagem. De novo. E nossos dedos continuam cruzados. Oito minutos, nem mais, nem menos. Todos confiam no equipamento e as configurações estão perfeitas.

O equipamento fica disponível durante o dia todo, mas opera, no máximo, dez horas por vez.

As atribuições mais comuns são otimização do sistema de resfriamento, e ainda há a possibilidade de economizar combustível usando a ventoinha do motor com mais eficiência, por exemplo. Testes, cálculos e mais testes. Quilômetro após quilômetro em estradas simuladas.

AS HORAS PASSAM e todos esperamos com ansiedade enquanto as rodas do caminhão continuam girando. No exato segundo em que elas dão a última volta, os engenheiros podem dar um suspiro de alívio. O VFL redefiniu os pontos de referência e o laboratório está pronto para receber a próxima equipe de engenheiros de desenvolvimento de produto, que também podem ser recompensados com uma economia de combustível de 1% depois de longas horas de trabalho. ■

### POR QUE UM CONSUMO MENOR DE COMBUSTÍVEL PODE PRODUZIR MAIS EMISSÕES

#### PARA SIMPLIFICAR:

Quanto maior a pressão de ignição, maior a eficiência da ignição do combustível. No entanto, quanto maior a pressão de ignição, maior a concentração das várias emissões produzidas.

#### SOLUÇÃO DA VOLVO:

Instalar sistemas de SCR (redução catalítica seletiva) para otimizar os motores para o menor consumo possível de combustível, atingindo ao mesmo tempo os mais rígidos requisitos de emissão.

#### VEJA COMO FUNCIONA A

**SCR:** A tecnologia SCR usa um aditivo chamado ARLA32 (AdBlue), uma mistura de ureia e água injetada nos gases de exaustão antes de eles passarem pelo catalisador

de SCR e serem liberados no ar. No catalisador, os óxidos de nitrogênio (NOx) são transformados em um gás de nitrogênio inofensivo e em vapor de água. ■

# Ciclo virtuoso

Ao completar 10 anos à frente da Volvo Construction Equipment Latin America, Yoshio Kawakami conta, nesta entrevista à revista *Eu Rodo*, como a empresa mudou de estratégia para completar uma década virtuosa.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

**H**á 10 anos, quando Yoshio Kawakami assumiu a presidência da Volvo Construction Equipment brasileira, a empresa era pouco lucrativa e praticamente desconhecida no mercado de equipamentos de construção. Nesta entrevista à *Eu Rodo*, ele conta como, a partir de uma estratégia de diversificação de produtos, transformou a marca Volvo numa das principais do segmento de equipamentos de construção do continente.

**Eu Rodo** - Qual era a situação da Volvo Equipamentos de Construção há 10 anos?

**Yoshio Kawakami** - Era uma marca com uma boa história no Brasil, que havia começado há muito tempo como Clark e foi mudando para Clark-Michigan, depois Volvo-Michigan Euclid, mas que não havia conseguido deslançar. Quando assumi, já havia mudado de VME para Volvo CE, mas acumulava prejuízos e tinha faturamento anual de US\$ 58 milhões.

**ER** - O que foi preciso fazer logo de início, para reverter a situação?

**Yoshio** - Não foi fácil. O início foi especialmente difícil. Após uma avaliação cuidadosa da situação, optamos por adotar algumas medidas drásticas, porém diferenciadas do que habitualmente se praticava. Era preciso reduzir custos, o que as empresas normalmente fazem reduzindo pessoal na linha de base. Nós optamos por cortar pessoal nos níveis hierárquicos mais altos e reduzimos cargos executivos.

Também tínhamos escritórios regionais em países da América Latina, que eram onerosos e não traziam muitos benefícios. Passamos a cuidar desses mercados diretamente.

Reunimos o pessoal e definimos um compromisso, que era o de voltar a fazer lucro. Uma empresa que não dá lucro não pode continuar existindo. A equipe se comprometeu e as coisas foram mudando. Em 2001, houve introdução de novos produtos e a nacionalização das motoniveladoras. Fomos expandindo gradualmente e aumentando a oferta de máquinas de grande porte.

**ER** - Quais foram os principais pontos da nova estratégia?

**Yoshio** - Nossa meta era fazer a marca ser percebida como o provedor global de soluções em equipamentos que era conhecido e respeitado no mercado internacional. Procuramos colocar nossos produtos em grandes empresas dos setores de mineração e construção pesada. Aumentamos a oferta, com escavadeiras importadas. Investimos muito em capacitação. Hoje, temos um corpo técnico com alto nível, à altura da complexa linha e avançada tecnologia da marca.

Até 2004-2005, nos concentramos em equipamentos de grande porte, depois disso passamos a oferecer também os compactos, retroescavadeiras,

miniescavadeiras e minicarregadeiras. Procuramos nos fazer presentes em três níveis básicos: o nível acima do solo, o nível abaixo dele, que é a escavação e também a movimentação de materiais. Isso nos ajudaria a ganhar notoriedade e ser percebidos no mercado.

Também tivemos, a nosso favor, as aquisições que o grupo fez globalmente, que permitiram ir aumentando a oferta de produtos e ganhar penetração em nichos diferentes, sem ter que ficar disputando ponto a ponto os segmentos mais concorridos.

**ER** - Também houve inovações no atendimento e relacionamento com clientes?

**Yoshio** - Sim, criamos o Customer Day, transformando Curitiba em um centro permanente de demonstração dos produtos, onde o cliente pode experimentar toda a linha. Esse contato direto é muito importante e nenhum concorrente consegue imitar essa iniciativa. Mudamos para melhor nossa participação em feiras e exposições. A rede de distribuidores acompanhou nossa estratégia e investiu nela, tornando-se mais presente, mais agressiva, com atendimento cada vez melhor. Passamos a oferecer os contratos de manutenção que hoje cobrem praticamente 40% das máquinas vendidas nos últimos dois anos na América Latina.

**ER** - E como está a companhia hoje?

**Yoshio** - Saímos da condição de um fornecedor quase desconhecido de carregadeiras e caminhões articulados para um dos maiores *players* do mercado de equipamentos de construção. Nossa linha de produtos evoluiu radicalmente, incluindo uma ampla gama de equipamentos de grande porte e também novas famílias de equipamentos compactos que nos deram maior competitividade e mais penetração em diversos segmentos. Somos uma empresa lucrativa. Em 2010, vamos superar o faturamento recorde de 2008, que foi de US\$ 520 milhões, e o volume de máquinas comercializadas chegará próximo a 4.000 unidades. Nossos volumes hoje são maiores do que os da América do Norte. Somos uma empresa lucrativa desde 2001 e nosso faturamento quintuplicou. Os clientes estão satisfeitos e os distribuidores, crescendo.

“ NOSSA LINHA DE PRODUTOS EVOLUIU RADICALMENTE, INCLUINDO UMA AMPLA GAMA DE EQUIPAMENTOS DE GRANDE PORTE E TAMBÉM NOVAS FAMÍLIAS DE EQUIPAMENTOS COMPACTOS QUE NOS DERAM MAIOR COMPETITIVIDADE E MAIS PENETRAÇÃO EM DIVERSOS SEGMENTOS

YOSHIO KAWAKAMI,  
PRESIDENTE DA VOLVO CONSTRUCTION  
EQUIPMENT LATIN AMERICA



ER - *Quais são as perspectivas futuras?*

Yoshio - Estamos otimistas. Boa parte de nosso sucesso contou com a retomada dos investimentos em infraestrutura na América Latina, que havia passado por uma lacuna, nessa área. E isso vai prosseguir, com investimentos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia, habitação, saúde. O desenvolvimento da região leva naturalmente a isso. O Brasil desponta como segunda maior economia do BRIC (grupo formado pelo Brasil, Rússia e China) e, com eventos como a Copa e as Olimpíadas, há crescente demanda em diversos setores.

Continuaremos concentrando a produção local de uma ampla gama de produtos, como hoje temos pás-carregadeiras, motoniveladoras, caminhões articulados, compactadores e minicarregadeiras. A estratégia do grupo se mantém certa, como mostra a parceria com a chinesa SDLG, que nos abre novas possibilidades em equipamentos *simple-tech*, cujo potencial por aqui é enorme. Internamente, em termos organizacionais, creio que o desafio é preparar sucessores em todos os níveis para assumir e dar continuidade a esse ciclo virtuoso que conseguimos desencadear ■

# Melhor e maior

Tracbel é eleita pela segunda vez a melhor revenda de máquinas e insumos do país pelo anuário “Melhores e Maiores”, da revista Exame – e planeja continuar crescendo.



TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

**A** Tracbel, distribuidor Volvo com sede em Contagem, Minas Gerais, figura pela segunda vez, em 2010, no anuário “Melhores e Maiores”, da revista Exame, como “Melhor Revenda de Máquinas e Insumos” do país. A nomeação baseou-se no conceito de excelência empresarial obtido a partir da avaliação de cinco indicadores de desempenho: crescimento das vendas, liderança de mercado, liquidez corrente, rentabilidade e riqueza gerada por empregado.

Para realizar esse levantamento, a publicação conta com o apoio da Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras (Fipecafi), ligada à Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (FEA-USP). Além da avaliação da revista Exame, a Tracbel também lidera outra pesquisa, realizada pela Volvo CE Latin America, figurando há 10 anos consecutivos como o melhor distribuidor Volvo na América Latina.

“A Tracbel é um dos melhores distribuidores que a Volvo tem no mundo e

está vivendo um grande momento, com um processo de sucessão empresarial exemplar, o que é raro na história das empresas familiares do mesmo setor”, declara o presidente da Volvo Construction Latin America, Yoshio Kawakami, destacando que a empresa faz jus às avaliações que vem recebendo, por sua dedicação, foco nos negócios e atenção ímpar no atendimento ao cliente.

**SUCESSO HEREDITÁRIO.** Luiz Gustavo Pereira, vice-presidente da empresa que responde por 45% dos negócios de equipamentos da marca Volvo no país, atribui o sucesso a um conjunto de fatores, como o trabalho dedicado e especializado dos funcionários, que considera o principal ativo da empresa, mas destaca que tudo foi possível graças às diretrizes do fundador, Luiz Gonzaga Pereira, seu pai.



“...O SUCESSO ATUAL ESTÁ ESTREITAMENTE LIGADO AO FATO DE TERMOS SERVIÇO EM NOSSO DNA

LUIZ GUSTAVO PEREIRA, VICE-PRESIDENTE DA TRACBEL

Com 650 colaboradores e 25 unidades no Brasil, a Tracbel é hoje uma das melhores distribuidoras Volvo do mundo



Hoje é um dos maiores distribuidores brasileiros de equipamentos pesados para mineração, construção, colheita florestal, máquinas de uso agrícola e implementos para as mais diversas finalidades. Conta com 650 colaboradores e está presente na região Sudeste e nos estados do Amazonas, Amapá, Roraima, Pará, Goiás, Distrito Federal e Tocantins, totalizando 25 unidades.

Para o vice-presidente, uma das fórmulas de sucesso foi a opção por se concentrar em sua especialidade e optar por manter-se como empresa familiar, porém extremamente profissionalizada. “A capacitação técnica em todas as áreas sempre foi um ponto forte da empresa. Mantendo-nos como empresa familiar conseguimos tomar decisões rápidas sempre que necessário”, lembra.

O FUNDADOR Luiz Gonzaga Pereira enfatiza que “o segredo de qualquer negócio começa com o respeito ao cliente e com a vontade de fazer sempre o melhor. Mas também sempre tivemos verdadeira obsessão em manter um fluxo de caixa suficiente para garantir boa sustentabilidade ao longo do tempo”.

Outra característica da empresa tem sido desenvolver e colocar em prática planos de investimentos contínuos, mantendo-se em constante aprimoramento. Até 2011, a Tracbel concluirá investimentos de R\$ 100 milhões iniciados em 2009. Os recursos destinam-se à inauguração de novas unidades, ampliação das filiais já existentes, entrada em novos negócios e intensificação do segmento de aluguel de equipamentos, com a proposta de se tornar uma extensão da frota de seus clientes. “O ritmo da economia e a característica dos empreendimentos, atualmente, faz com que muitos clientes prefiram não comprar, mas apenas alugar equipamentos. E nós vamos atender essa necessidade”, diz Luiz Gustavo Pereira.

Uma das grandes novidades do grupo para o futuro próximo é a criação da Tracbraz, empresa dedicada exclusivamente aos negócios da linha SDLG de equipamentos *simple-tech* que a Volvo passou a oferecer no Brasil como resultado da parceria com a companhia chinesa Shandong Lingong Construction Machinery. “São produtos com tecnologia mais simples, porém extremamente eficientes e com preços muito competitivos, bastante adequados ao nosso mercado, que está muito aquecido”, conclui o executivo. ■



Luiz Gustavo e Luiz Gonzaga: diretrizes traçadas e seguidas

Ele lembra que a empresa surgiu a partir do trabalho de seu fundador como prestador de serviços multimarcas e que “o sucesso atual está estreitamente ligado ao fato de termos serviço em nosso DNA”.

Por meio da prestação de serviço, antes mesmo de se tornar distribuidor Volvo, a Tracbel consolidou um relacionamento estreito com os clientes, e “a própria escolha da marca Volvo, para sermos distribuidores, foi decorrência desse conhecimento do

mercado e da qualidade de seus produtos no campo”, conta o presidente e pioneiro Luiz Gonzaga Pereira.

Fundada há 42 anos, a Tracbel é distribuidora Volvo desde 1983, quando passou a representar a marca para os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo.

# Ovo de caixinha

A empresa gaúcha Transporte Versátil, de Canoas (RS), elege os caminhões Volvo VM para o transporte de 500 toneladas mensais de ovo líquido em baús frigoríficos.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

**A** pesar de ainda não ser conhecido pelos consumidores brasileiros, o ovo líquido pasteurizado já é amplamente utilizado pela indústria de alimentos, como panificadoras, confeitarias e fábricas de biscoitos e pastifícios, entre outras. Em alguns países, a novidade já pode ser encontrada em supermercados, em substituição aos tradicionais ovos com casca que estamos habituados a comprar.

A indústria desse tipo de produto está em franca expansão em nosso país. A maior parte da produção é voltada para o setor industrial, mas também há uma parcela significativa destinada ao setor hoteleiro e a navios de cruzeiro que operam ao longo da costa brasileira. Com o produto, surge também a necessidade de um transporte especializado, que requer todo o cuidado normalmente dispensado a produtos alimentícios, como a temperatura controlada.

Em São Paulo, por exemplo, já é lei. Confeitarias ou indústrias que produzem alimentos feitos com ovos crus, como musses e quindins, só podem utilizar ovos líquidos pasteurizados. Os ovos são processados e embalados por empresas especializadas, que separam as cascas e submetem o interior a processos de pasteurização, passando por resfriamento e aquecimento de forma a eliminar qualquer possibilidade de contaminação.

Atualmente, é mais comum a utilização de caixas longa vida de um litro, as preferidas do mercado. Nelas o produto pode ser fornecido em três opções: só a clara, só a gema, ou o ovo completo, batido. Mas há a alternativa de transporte em tanques inox para utilização em larga escala, quando o produto é destinado a grandes indústrias de biscoitos ou pastifícios.

**ATUAÇÃO PESADA E DELICADA.** A empresa Transporte Versátil, de Canoas, Rio Grande do Sul, está em operação há 17 anos, atendendo di-

versos segmentos de transporte com baús frigoríficos, como a indústria de alimentos. Possui frota de 38 caminhões pesados Volvo FH e 19 semipesados Volvo VM. Seus veículos, que contam com a cobertura dos Seguros Volvo, rodam por todo o país, com atuação predominante nos estados do Sul e Sudeste.

Enquanto os pesados atendem transferências de grandes volumes em diversas regiões, conforme a demanda, os semipesados VM têm operação dedicada na região de Pederneiras e Sorocaba, no interior paulista. Trabalham basicamente no transporte de ovos líquidos para a AB Brasil, e fermento para a Fleischmann, de Sorocaba. A atividade começou há dois anos e, segundo empresário da Versátil, Jorge Delmar Neumann da Silva, o uso desse produto está



em franca expansão, podendo chegar em breve às prateleiras dos supermercados para uso pelos consumidores.

“São muitas as vantagens. É mais prático e mais seguro, por eliminar risco de contaminação, tem a destinação adequada da casca já na indústria, que a separa para a produção de fertilizantes, e não gera o lixo orgânico que atrai insetos, por exemplo, quando dispensamos a casca”, diz.

A frota de caminhões VM da transportadora é equipada com baús de 7,5 metros com temperatura controlada entre zero e cinco graus, para transporte de 12 toneladas. O trabalho desses caminhões se alterna entre o fermento e os ovos líquidos. De Pederneiras e Sorocaba, os caminhões partem para entregas em São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Santa Catarina.

Ao todo, a Versátil movimentada 5 mil toneladas de fermento e 500 toneladas de ovo líquido a cada mês. “Santa Catarina é o estado com maior volume: transportamos cerca de 100 toneladas mensais de ovos para aquele estado. Eventualmente também entregamos em portos, para abastecer navios de cruzeiro.”

Os caminhões Volvo VM rodam em média 10 mil quilômetros mensais, segundo Silva, e vêm atendendo plenamente as expectativas da empresa. “É um caminhão muito ágil, não dá problema na estrada, não perde tempo com manutenção. Nós temos caminhões semelhantes que são um pouco mais baratos, mas temos dado preferência aos VM porque compensam a diferença. São econômicos,



**Consumo de ovos líquidos em caixa vem crescendo no Brasil. Transporte exige cuidados especiais e caminhões de alta disponibilidade**

resistentes e também me dão mais prestígio com os clientes”, afirma. “Em termos de segurança estão muito à frente, e o conjunto de benefícios que a Volvo oferece faz toda a diferença”, enfatiza o empresário. ■





# Campeões em economia

Novos caminhões VM da Cotrag Transportes, de Mauá (SP), superam estudos da empresa que indicavam serem os mais econômicos.

A Cotrag Transportes, de Mauá, São Paulo, atua como braço transportador do Grupo Agecom, distribuidor de lubrificantes, combustíveis e produtos químicos. Fundada em 2008, com a missão de suprir a demanda de uma logística especializada na distribuição e manuseio de cargas químicas, a empresa começou atendendo as necessidades do grupo, mas logo passou a atender outros clientes e vem aumentando sua participação rapidamente.

“Em setembro de 2008, passamos a transportar para terceiros e, desde então, a demanda vem aumentando significativamente, o que tem levado a empresa a investir em renovação e ampliação da frota”, conta Marcelo Piva, gerente geral da transportadora.

O ritmo de crescimento é acelerado. Após aumento de 30% no faturamento em 2009, a empresa tem expectativa de aumentar novamente a receita em pelo menos 50%, este ano. “O transporte de combustíveis e derivados de petróleo em geral acompanha o ritmo de crescimento da economia. Com isso,



a demanda está aumentando muito”, descreve.

Por fazer parte de um grupo que também é distribuidor dos produtos que transporta, a empresa tem completo domínio da tecnologia e dos cuidados de segurança que esse tipo de transporte requer. “Os embarcadores ficam à vontade para nos contratar porque sabem que temos o *know-how* do grupo Agecom”, afirma o executivo.

“Investimos fortemente em capacitação de pessoal e também em equipamentos”, acrescenta, informando que só em 2010 as compras de caminhões e equipamentos somaram R\$ 4 milhões. Ao todo, a frota da empresa é composta por 60 caminhões, sendo 30 rígidos e 30 cavalos mecânicos. Os rígidos são equipados com tanques para 10 mil, 12 mil ou 15 mil litros enquanto os cavalos mecânicos geralmente tracionam semirreboques de três eixos para 30 mil litros.

MARCA VENCEDORA. Em seus investimentos mais recentes, a empresa optou por adquirir caminhões Volvo. Adquiriu um FH 440 para operar com bitrem de nove eixos e capacidade para 60 mil litros e mais 11 unidades dos modelos VM. “Os caminhões VM são ideais para os volumes que transportamos. Proporcionam agilidade nas entregas tanto em estradas como nos centros urbanos. Já o FH é mais apropriado para transferências de grandes volumes”, explica Piva.

A decisão de compra dos novos caminhões VM foi resultado de um estudo cuidadoso encomendado pela diretoria da empresa, cujo resultado apontou para esses modelos como sendo os melhores em aspectos como custos de manutenção, índice de disponibilidade, consumo de combustível e retorno do capital investido. A partir desses resultados, a empresa decidiu adquirir sete unidades do VM 310 e quatro do VM 260.

Os VM 260 são rígidos, equipados com carrocerias tanques para 15 mil litros e os VM 310 são cavalos tratores, operando com carretas de três eixos para 30 mil litros. A empresa atua principalmente na região Sudeste, mas também faz entregas em todo o território nacional, conforme solicitação dos embarcadores.

Os novos VM têm operado principalmente entre o interior de São Paulo e os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, percorrendo em média sete mil quilômetros mensais. “A quilometragem percorrida não é alta, como em outros tipos de transporte, mas a logística é complexa, com paradas programadas, e frequentemente os veículos acabam precisando voltar vazios, o que faz com que o desempenho em consumo seja muito importante”, revela.

O executivo conta que os motoristas elogiam os VM

não apenas em relação ao conforto da cabine, que é considerada superior em sua categoria, mas também quanto ao desempenho: “o rendimento é muito bom devido a uma configuração bem acertada do trem-de-força. E os motoristas dizem

que esses caminhões ‘andam muito bem’ na estrada”.

Segundo Marcelo Piva, o desempenho dos novos caminhões em relação ao consumo de combustível “nos surpreendeu, sendo bem melhor do que esperávamos quando fizemos os primeiros estudos. Esses novos modelos estão realmente mais econômicos. Temos registro de VM 310 rodando com 45 toneladas (30 mil litros) na ida e volta entre São Paulo e Rio de Janeiro e fazendo a média de 2,9 km/l, o que é bem acima de outros veículos nessa categoria”.

Satisfeito com a recente decisão de compra, ele conta um “caso excepcional”, de um de seus novos VM 260 que, ao seguir rodando até o Nordeste, apenas no chassi, para receber o implemento, atingiu a média de sete quilômetros por litro. “Foi surpresa, apesar de ser só no chassi. Mas isso dá uma boa amostra de como o caminhão é eficiente”, conclui. ■



**Marcelo Piva e Antonio Paulucci, da Cotrag. Desempenho do Volvo VM surpreende no transporte de lubrificantes**



# O Canal da Integração

A empresa Betinardi Terraplanagem Ltda. coloca à prova seus novos VM 310 na maior obra de transposição hidroviária do Ceará.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Uma das obras mais importantes em andamento no Ceará, atualmente, é o Canal da Integração, um complexo de estação de bombeamento, canais, sifões, adutoras e túneis para a transposição das águas do Açude Castanhão para reforçar o abastecimento da Região Metropolitana de Fortaleza e do Complexo Portuário e Industrial do Pecém.

A obra completa tem 255 quilômetros de extensão, formando o maior canal hidroviário do Ceará, e sua construção é dividida em diversos trechos, com muitas frentes de trabalho. Depois de pronto, o Canal da Integração deverá induzir o surgimento um polo de desenvolvimento hidroagrícola nas áreas de tabuleiro da Bacia do Rio Jaguaribe, podendo ainda desdobrar-se em outros projetos de irrigação ao longo de seu traçado.

O canal beneficiará mais de 10.000 hectares de terrenos férteis e garantirá o

abastecimento de água potável por 30 anos para a capital cearense e para todas as comunidades ao longo de seu traçado, beneficiando e potencializando o desenvolvimento

local de aproximadamente 20 municípios da região.

A construção dessa obra, por si, já provoca





Volvo VM, numa das frentes de trabalho: resistência



“ É UM TRABALHO PESADO, QUE ENVOLVE A MOVIMENTAÇÃO DE SETE MILHÕES DE METROS CÚBICOS ENTRE MATERIAL DE PRIMEIRA CATEGORIA, QUE É ARGILA, E DE TERCEIRA CATEGORIA, QUE SÃO AS ROCHAS E CALCÁRIO

ADILSON FRACARO, SUPERVISOR DA BETINARDI E RESPONSÁVEL PELA OPERAÇÃO DA FROTA NAQUELA OBRA

intensa movimentação na economia da região, com diversas empresas atuando, entre empreiteiras e suas contratadas, além dos inúmeros fornecedores envolvidos, gerando milhares de empregos. Ao todo, as frentes de trabalho se desenvolvem em cinco trechos.

A PRESENÇA DO VM. Empresas de todo país participaram de licitações para as diversas tarefas para as empreiteiras. Esse foi o caso da paranaense Betinardi Terraplanagem, com sede em Colombo, na Região Metropolitana de Curitiba. Atualmente, sua frota está a serviço no trabalho de movimentação de terra para a construção do trecho IV da obra, que consiste na ligação entre o Açude Pacajus e o Açude Gavião, com uma extensão de 33,9 km.

“É um trabalho pesado, que envolve a movimentação de sete milhões de metros cúbicos entre material de primeira categoria, que é argila, e de terceira categoria, que são as rochas e calcário”, explica Adilson Fracaro, supervisor da Betinardi e responsável pela operação da frota naquela obra.

A Betinardi conta com frota própria de 78 caminhões e também utiliza cerca de 30 agregados, dedicando-se ao trabalho de terraplanagem em diversas regiões do Brasil. “Temos caminhões em obras por todo o país”, diz o empresário, enumerando as localidades onde sua frota opera atualmente: Juiz de Fora (MG), Acreúna (GO), Anápolis (GO), Caraguatatuba (SP), Itaguaí (RJ) e Pacajus, na

região de Fortaleza, no Ceará.

“Ainda não havíamos utilizado os caminhões Volvo VM, mas decidimos experimentar um, o VM 260, que compramos em abril de 2009. Colocamos para trabalhar e ele mostrou ser um bom caminhão. E com a demanda de mais caminhões para essa obra no Ceará, chamamos o consultor da Volvo e decidimos comprar mais seis VM 310, modelo que ele nos recomendou para trabalhar com caçamba basculante de minério meia cana, no canal de Pacajus”, conta Fracaro.

Esse canteiro de obra no Ceará é um ambiente ideal para colocar os caminhões Volvo à prova, pois o trabalho é pesado, puxando rocha de um canal com cerca de 30 metros de profundidade, indo e voltando, o dia todo. “Não é muita quilometragem, mas exige força, robustez. Compramos no final de 2009, colocamos em operação no começo de 2010, e eles estão dando conta do recado”, comenta.

Entre os pontos fortes do veículo, além da robustez ele destaca a economia de combustível e o conforto para o motorista. “Entre os motoristas é o preferido. Todo mundo quer trabalhar no Volvo VM. E também está mostrando que é bom para o dono da empresa. Até já indiquei para um amigo. É um caminhão que aguenta trabalho pesado e que me convenceu a colocar a marca Volvo em nossa frota. A tendência agora é continuar comprando o VM”, finaliza. ■



**Globoaves**  
*Agricultura com Tecnologia*

APA 7442

# A melhor opção para a cadeia do frango

Após experiências bem-sucedidas, grandes produtores de frango compram mais caminhões VM, garantindo eficiência na cadeia produtiva em que uma logística aprimorada é fundamental para os negócios.

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

**O**s caminhões Volvo VM estão se consolidando como os preferidos dos produtores de frango, devido ao conjunto de atributos que os tornam adequados para algumas das etapas mais importantes da cadeia produtiva, como o transporte de insumos, ração, ovos, frangos vivos e carne industrializada do produto.

O frango ocupa posição de destaque na economia brasileira. O Brasil é o terceiro maior produtor e o maior exportador mundial de frango, além de estarmos também entre os maiores consumidores, com consumo per capita de 39 kg ao ano, atrás apenas de países do Oriente Médio (70 kg) e dos Estados Unidos (42 kg).

Os estados do Sul respondem pela maior parte da produção brasileira e por mais de 70% das exportações. O Paraná é o maior produtor, com empresas tradicionais nesse setor, como a Globoaves, de Cascavel, e a Cooperativa Agroindustrial Lar, de Medianeira, ambas no oeste paranaense, que vem utilizando com sucesso os caminhões Volvo VM em sua logística de transporte.

**IDEAL PARA OS MAIORES.** Com faturamento anual de R\$ 1 bilhão, a Globoaves é o maior produtor brasileiro independente de ovos férteis e pintinhos e também o maior exportador desses produtos, respondendo por 80% das exportações brasileiras de ovos férteis. Atualmente, produz de 50 milhões a 55 milhões de ovos férteis por mês e cerca de 45 milhões de pintos que fornece para outros produtores e também para seus próprios criadouros e frigoríficos, cujo abates chegam a 300 mil frangos por dia.



Na Globoaves, os Volvo VM operam em toda a cadeia de transportes do frango, desde insumos para a criação até o produto final





Com 9.300 funcionários, a empresa possui 110 granjas, com 942 aviários de matrizes no total, e 13 incubatórios, além de frigoríficos, fábricas próprias de ração, com uma cadeia produtiva presente em 13 estados brasileiros. Também fornece ovos férteis para produção de vacinas pelo Instituto Butantã. Entre os aspectos curiosos de sua operação pode-se citar, por exemplo, o fato de haver todos os dias um avião decolando em Viracopos, Campinas, para transportar 52 toneladas de ovos exclusivamente para a Venezuela. E sua unidade internacional, a Globoaves Argentina, é o maior produtor de ovos férteis e pintos de um dia daquele país.

Isso dá uma ideia da importância que a logística de transporte tem para a operação da empresa. “Em nosso negócio, tudo é logística. Desde a pro-

dução de ração, ovos, alojamento de matrizes, enfim, tudo tem prazo e lugar certo para acontecer. O transporte é vital para a operação. Por isso, o ideal seria se pudessemos atender todo o transporte com frota própria, mas isso é praticamente impossível”, explica Verci Luiz Kaefer, um dos diretores da Globoaves.

A empresa possui frota própria de aproximadamente 150 veículos de diversos portes, entre eles 49 caminhões Volvo, sendo 38 do modelo VM. Também conta com transportadores independentes em igual número, para atender a demanda de transporte de todas as suas unidades. Os caminhões VM são equipa-



Os VM da cooperativa LAR transportam ração, frangos de corte para abate e frangos já industrializados para o consumo

dos com furgão climatizado para transporte de ovos e pintainhos, todos rígidos nas versões 4x2, 6x2 e 8x2, para atender as diversas necessidades.

Em sua aquisição mais recente, a Globoaves comprou mais 16 caminhões VM que atenderão o mesmo tipo de transporte. “Também estamos introduzindo três desses novos caminhões no transporte de suínos vivos da unidade de Toledo (PR) voltada para esse tipo de produto”, explica Ricardo Antonio Paetzold, de logística. A preferência da empresa pelos produtos da marca deve-se “ao conjunto de fatores como economia e conforto que, de acordo com as avaliações que fizemos, tornam o VM

o veículo mais apropriado para esse tipo de operação”, afirma Paetzold, destacando que “o atendimento de pós-venda é um dos pontos fortes da marca Volvo”.

**PARA OS MELHORES.** A Cooperativa Agroindustrial Lar, de Medianeira (PR), em atividade desde 1964, possui mais de 8.700 associados que têm na diversificação e na qualidade dos produtos o segredo de seu sucesso. Com unidades de produção agrícola no Paraná, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Paraguai, atua nos setores de aves, leite, suínos, cereais, conservas, compotas, doces e temperos, insumos e combustíveis, entre outros. A produção de frango teve início em 1995, como parte do programa de diversificação da produção.

Atualmente, essa atividade responde por 23% dos negócios da cooperativa e vem ganhando importância, principalmente devido às exportações, que absorvem 80% do total produzido. Investimentos estão sendo concluídos para aumentar a produção de 145 mil para 286 mil frangos por dia, segundo o diretor-presidente Irineo da Costa Rodrigues. A cooperativa possui 5.485 funcionários, número que deverá crescer para 6.000 pessoas até meados de 2011, como parte do programa de investimentos na ampliação de capacidade produtiva.

“Hoje, fala-se muito da importância da segurança alimentar. Acreditamos que uma das melhores formas de garantir a segurança alimentar é dominando todas as etapas da cadeia produtiva, na medida do possível. Isso inclui, naturalmente, o transporte, que tem um papel extremamente importante”, enfatiza o diretor-presidente da Lar. Ele atribui ao zelo pela qualidade o fato de a maior parte de suas exportações destinarem-se para mercados mais exigentes como Japão e União Europeia. “Como não somos os maiores, esforçamo-nos para ser os melhores”, diz, acrescentando: “nosso produto já tem tradição e preferência nesses mercados”.

Com frota total de 400 veículos, incluindo tratores, ônibus, motocicletas e utilitários leves, a cooperativa transporta aproximadamente 60% de sua produção, contando com transportadores terceirizados para o restante. Diante de metas de aumento de produção, a frota própria está sendo reforçada, ao mesmo tempo em que os transportadores que os atendem também são estimulados a fazer o mesmo.

Entre as compras mais recentes, estão 15 cavalos mecânicos FH 440 e outros 44 rígidos VM 260. A opção pela marca deve-se “à qualidade indiscutível dos produtos Volvo, à tecnologia e ao consumo otimizado de combustível, que nos possibilita grande redução de custos em nossas operações de transportes”, afirma o gerente de estratégia e logística Ademir Pereira da Silva.

Os FH são empregados principalmente no transporte de grãos, enquanto 12 caminhões VM 310 ficam com o transporte de contêineres e 52 VM 260 rígidos com o de ração, de frangos de corte para o abate e frango industrializado em baús frigoríficos e em baús secos para conservas e enlatados. Em relação ao VM, o gerente de logística destaca que “além de muito econômico e resistente, ele é o mais confortável em sua categoria”. ■

# A construção do futuro que cabe no bolso

Empresários de todo o país utilizam o Consórcio Volvo para renovar frota e adquirir novos veículos, combinando prazos longos e parcelas menores à segurança da marca.

TEXTO MAIGUE GUETHS

FOTOS ITO CORNELSEN

**N**o início da década de 60, quando a indústria automobilística tinha acabado de se instalar no país, a vontade do brasileiro em adquirir um carro novo era grande. A pequena oferta de crédito direto ao consumidor, no entanto, não permitia que o sonho fosse realizado. Uma ideia de autofinanciamento foi implementada por um grupo de pessoas, conquistando a adesão de milhões de brasileiros. Nascia, ali, o consórcio no Brasil.

A Volvo também tem sua história pioneira. Foi a primeira fabricante a oferecer consórcio para caminhões, direto da fábrica. Hoje, contabiliza mais de 30 mil cotas vendidas e 20 mil clientes contemplados. “O consórcio é um ótimo negócio para clientes do setor de transportes porque funciona

como uma espécie de preservação da depreciação do bem” diz Valter Viapiana, gerente comercial e de marketing da Volvo Financial Services Brasil.

Para Viapiana, o consórcio é vantajoso tanto para quem vai comprar o primeiro caminhão para começar uma empresa ou a vida como motorista autônomo como para quem já tem negócio constituído e quer renovar ou ampliar a frota. “O autônomo vai pagar uma parcela que cabe no bolso e o empresário constituído pode fazer um planejamento de médio a longo prazo para renovar sua frota. Trata-se de uma espécie de poupança planejada, que custa menos do que qualquer financiamento do mercado”, ressalta.

Entre os aspectos que diferenciam o consórcio de outras modalidades de aquisição, está o prazo, que no Consórcio Volvo pode chegar a 100 meses. Com isso, o valor das parcelas fica menor. “E para facilitar ainda mais, o cliente pode optar por parcelas reduzidas até a contemplação”, destaca Viapiana.

**COLHENDO CANA.** Há oito anos, o agricultor e agropecuarista Julio Marcio Pereira de Oliveira, do Grupo Agrodoce, decidiu traçar um plano para renovar sua frota de caminhões, usada no transporte da cana-de-açúcar de suas fazendas, no interior de São Paulo, até a usina de açúcar e álcool em uma cidade vizinha. Para isso, comprou cotas do consórcio Volvo.

“Preferi o consórcio por dois motivos: primeiro, por estar em uma área rural e não ter tanta facilidade de acesso a financiamentos bancários. E também por ser um investimento”, enfatiza. Hoje, conta com 12 caminhões, sendo dez Volvo FM e FH, para o transporte até a usina em Macatuba, e outros dois VM 270, para movimentação dentro do canavial.

“Meus planos são usar os caminhões por cinco anos e daí pegar um novo. Em parceria com a fábrica, vou sempre negociando”, diz o empresário, que já tem mais 25 cotas do consórcio Volvo.



**“**MEUS PLANOS SÃO USAR OS CAMINHÕES POR CINCO ANOS E DAÍ PEGAR UM NOVO. EM PARCERIA COM A FÁBRICA, VOU SEMPRE NEGOCIANDO

JULIO MARCIO PEREIRA DE OLIVEIRA, DO GRUPO AGRODOCE

**FROTA RENOVADA TODO ANO.** O empresário Sérgio Roberto de Almeida, de Anápolis (GO), também faz



“ NOSSO OBJETIVO É TER UMA FROTA VOLVO PARA ATENDER AS METAS SEM TERCEIRIZAR. E COM O CONSÓRCIO VOLVO SERÁ MAIS FÁCIL INVESTIR DENTRO DE NOSSA CAPACIDADE

LAERTE JOSÉ DE SOUZA JUNIOR,  
DO GRUPO GASCOM



“ EU ME APAIXONEI PELA VOLVO. PRETENDO CONTINUAR E RENOVAR MINHA FROTA TOTALMENTE COM A MARCA

SÉRGIO ROBERTO DE ALMEIDA,  
EMPRESÁRIO

planos de renovar a frota com o Consórcio Volvo. A Distribuidora Almeida transporta alimentos frescos para o interior do Pará, suprindo empresas de cozinha industrial que fornecem refeições às mineradoras do grupo Vale.

Ele começou com dois caminhões. Hoje, conta com seis semirreboques, três eixos frigoríficos e oito caminhões trucks frigoríficos, sendo quatro Volvo FH 440 e três VM. Por semana, seis caminhões com até 16 toneladas partem de Anápolis rumo a Parauapebas, no interior do Pará, de onde seguem em caminhões menores a outros municípios. Para ter uma ideia do tamanho do negócio, só em uma mina em Parauapebas são servidas 9.000 refeições diariamente.

“Eu me apaixonei pela Volvo. Pretendo continuar e renovar minha frota totalmente com a marca”, conta. Atualmente, Almeida tem quatro cotas, mas a meta, segundo ele, é adquirir cinco cotas todo ano, de modo a renovar seis a oito caminhões por ano.

**CONSÓRCIO PARA AUMENTAR A EMPRESA.** Também em Anápolis (GO), o grupo Gascom, que há 21 anos atua na distribuição de combustíveis, abriu uma transportadora recentemente com objetivo de acabar com a terceirização no transporte de combustível até seus postos de abastecimento. E o grupo investiu nos consórcios Volvo.

Pai e dois filhos administram quatro postos. Para o transporte, adquiriram dois VM e carretas de 30 mil litros. O primeiro, comprado por financiamento. Mas o segundo foi via Consórcio Volvo. “E já adquirimos uma segunda cota”, diz Laerte José de Souza Junior.

A intenção é retirar o veículo este ano para suprir o transporte com o quinto posto de combustível do grupo, a ser inaugurado este ano. Hoje, os dois VM rodam 9 mil km cada em cerca de 60 viagens por mês. Ainda assim é preciso terceirizar uma média de 15 viagens mensais. “Nosso objetivo é ter uma frota Volvo para atender as metas sem terceirizar. E com o Consórcio Volvo será mais fácil investir dentro de nossa capacidade”, avalia.

**SEGURO PESSOA-CHAVE.** Os cotistas do Consórcio Volvo têm a opção de contratar no momento da adesão um seguro chamado Pessoa-Chave, que além de garantir a quitação do saldo devedor da cota em caso de fatalidade, garante pagamento de parcelas do consórcio em caso de afastamento por doença ou acidente. ■

# Fiscalização e proteção

O estaleiro catarinense Intech Boating escolhe a Volvo Penta para fornecer os motores para as lanchas-patrolhas do governo federal.

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS ITO CORNELSEN

**E**specializada na fabricação de barcos de serviço, a Intech Boating preencheu todos os requisitos exigidos por um edital público e vai produzir as 28 unidades de lanchas-patrolhas SEAP para o Ministério da Pesca e Aquicultura. “São embarcações IB 360 Patrulha, projetadas após longo período de pesquisa, em que foram observados requisitos de alto grau de qualificação técnica e de complexidade requeridos por uma embarcação de padrão militar”, comenta José Antonio Galizio Neto, diretor e um dos três sócios da Intech.

As embarcações são utilizadas para reforçar o patrulhamento marítimo e a fiscalização das atividades pesqueiras em águas brasileiras, de acordo com a normatização da atividade pesqueira, e vêm atender a uma solicitação dos representantes do setor pesqueiro no Conselho Nacional de Aquicultura e Pesca (CONAPE).

Já receberam as lanchas fabricadas pela Intech os estados do Rio Grande do Sul, Ceará, Pará, Bahia, Rio de Janeiro e ainda Santa Catarina, em que duas lanchas serão cedidas para uso da Polícia Militar Ambiental. “As embarcações têm todas as características necessárias para o serviço de patrulha que desenvolvemos no litoral catarinense, como controle de atividades e de possíveis infrações ambientais”, enfatiza o major Nedir Schorne de Amorim, relações públicas da Polícia Militar Ambiental de Santa Catarina.

“As lanchas são muito seguras, com alto índice de confiabilidade, grande autonomia, alta tecnologia e conforto para a tripulação. O fato de terem motores Volvo Penta aumenta ainda mais a confiança na embarcação”, completa o major. Além da fiscalização, em Santa Catarina, as lanchas também são utilizadas em trabalhos de educação ambiental.

José Neto acrescenta que as embarcações foram desenvolvidas pensando no



# ambiental



Em ação, motores Volvo Penta contribuem para a segurança das águas brasileiras

destino final, agregando uma construção robusta ao excelente acabamento e conforto a bordo. “A versão foi montada com os mais avançados materiais e aplicação de tecnologia de ponta como o processo de infusão a vácuo, que eleva a resistência e a durabilidade do produto. É uma embarcação para

operar com segurança e excelente desempenho em condições extremas de navegação”, afirma Neto.

O MOTOR D6 370. Equipada com motores Volvo Penta de 370 hp eletrônicos, a embarcação apresenta alto rendimento, potência e resistência. Além de radar, sonda, GPS, AIS, rádios VHF, SSB e salvatagem. Em mar aberto, a IB 360 tem autonomia de até 350 milhas náuticas a uma velocidade de cruzeiro de 26 nós.

A versão acomoda com bastante conforto até quatro passageiros para pernoite. Dispõe de quatro beliches, armários de proa espaçosos, banheiro com ducha quente, cozinha completa. “Cada embarcação IB 360 Patrulha recebe dois motores D6 370, que têm gerenciamento eletrônico, bom torque e nível de emissões abaixo dos modelos concorrentes”, descreve Rafael Frasson, da Volvo Penta.

“Além disso, os motores apresentam uma economia considerável em relação ao consumo de combustível, se comparado com os outros motores da mesma categoria. Com isso, o D6 370 fica ainda mais competitivo para barcos utilizados em serviço”, completa Frasson.

“Nossa empresa é nova no mercado e de pequeno porte, a Volvo Penta se mostrou parceira e acreditou em nosso projeto desde o início das negociações. Seu representante na região, a Real Marítima, nos atendeu de forma ímpar, estando sempre presente e nos auxiliando, facilitando a negociação de valores e prazos”, diz Neto, que lembra ainda que a negociação da empresa foi com um órgão público, em que “os aspectos legais e fiscais da contratação e execução devem ser muito bem administrados, cronogramas e comprovações devem ser pontualmente observados”.

“Para nossa empresa, podemos dizer que esse contrato foi a prova de fogo. Triplicamos nossa produção de 2009 para 2010, novas frentes foram abertas e, à medida que nossos barcos começaram a navegar, outros órgãos e empresas voltados para a prestação de serviços de apoio portuário passaram a nos olhar com bons olhos e demonstraram interesse no produto”, encerra Neto. ■





# INSPIRAÇÃO SUECA

## CAVALOS PELO MUNDO

Este simples cavalo de madeira, com cores vivas, nariz chato e orelhas estilizadas, tornou-se um símbolo da Suécia reconhecido em todo o mundo.

O cavalo de Dala, ou Dalecarlia, tomou forma pela primeira vez há centenas de anos, como uma maneira dos entalhadores se distraírem durante as longas horas de inverno na região de Dalarna, no centro da Suécia. Isso evoluiu, transformando-se em uma importante renda para a região e tornando-se um autêntico artesanato sueco apreciado por turistas, colecionadores e pela população local.

A origem desse ícone antigo e persistente remonta à mitologia escandinava e à época dos vikings, quando o cavalo era considerado um animal sagrado. Alguns dizem que o cavalo de Dala teve como modelo o Sleipnir, cavalo do maior deus nórdico, Odin. As primeiras peças foram entalhadas à mão usando refugos de mobília e dos fabricantes de relógios, para serem oferecidas às crianças da região. O exemplar mais antigo já encontrado data de cerca de 1560.

O entalhe e pintura desses cavalos tornou-se uma

pequena indústria na região da cidade de Mora, onde eles ainda são feitos atualmente, e as habilidades envolvidas em sua produção são passadas de geração a geração.

Os bonecos, que sempre foram e ainda são feitos de pinho, não deixaram de causar controvérsia. Talvez por conta da origem pagã, os cavalos de madeira foram publicamente condenados por um bispo no século XVII e depois utilizados como evidência em julgamentos de bruxas. Mas hoje em dia os cavalos de Dala são um souvenir obrigatório para turistas e muitas vezes oferecidos a chefes de estado pelo primeiro-ministro sueco.

Assim como o cavalo de Dala, a Volvo ganhou seu posto como ícone sueco. Tanto o cavalo pintado em cores vivas quanto os seguros e confiáveis veículos que rodam por estradas de todo o mundo se baseiam nas mais refinadas tradições escandinavas de design e artesanato, compartilhando muitos elementos: força, linhas limpas, postura elegante e o inconfundível orgulho sueco. Mas somente um deles caberá na sua estante. ■





#### RECURSOS DO PAINEL DE INSTRUMENTOS DO F88

**Velocímetro mecânico:** equipado com tacógrafo de papel

**Parada do motor:** parada mecânica da bomba de injeção

**Luzes de advertência:** lâmpadas simples com tampas coloridas acopladas

**Limpadores de para-brisa:** controlados por um botão no painel. Duas velocidades.

# Mudanças radicais

Com fios expostos, alavancas de setas e indicadores que lembram espetos, e um cinzeiro gigante, o painel de instrumentos do Volvo F88 de 1975 parece uma peça de museu. Mas em sua época era tão avançado quanto o atual painel do moderno FH16 700.

**E**nquanto a tecnologia mudou além do imaginável – há 35 anos, quem imaginaria que você poderia ser guiado até seu destino por satélite? –, as funções e os recursos básicos do painel de instrumentos continuam os mesmos. O velocímetro e o indicador de rotações permanecem como sempre foram, bem como o volante, ainda que o FH16 venha com airbags e controles de rádio e celular. “O painel de instrumentos ainda é a interface entre o homem e o veículo. É por meio dele que você fala com o veículo e ele fala com você”, diz Carl Johan Almqvist, chefe de tráfego e segurança de produto da Volvo Trucks.

A Volvo tem investido nos painéis de instrumentos desde a época em que aceleradores manuais no painel eram usados para aumentar a rotação do motor. “Consideramos esse trabalho muito importante, porque é essencial que o motorista se sinta bem atrás do volante de um caminhão”, diz Carl Johan.

TEXTO DAVID WILES

FOTOS CHRISTER EHRLING E VOLVO TRUCKS



#### RECURSOS DO PAINEL DE INSTRUMENTOS DO FH16 700

**I-Shift:** Transmissão automatizada com trocas de marcha inteligentes

**Display secundário:** para imagem da câmera traseira ou dados de Telemática

**Multimídia:** entrada USB, mais fonte de alimentação para notebooks

**Câmera de vídeo:** para auxílio em ultrapassagens e controle de fadiga do motorista

# na cabine

Há vários aspectos de desenvolvimento nessa área: segurança, ergonomia, tato e harmonia do desenho. Acertar todos esses aspectos envolve estudos sobre a interação do motorista com seu ambiente, além das pesquisas que a Volvo realiza há anos em todo o mundo, nas quais os motoristas dão opinião sobre design e novos recursos. “O motorista é, sem dúvida, o ponto de partida”, diz Carl Johan. “Há requisitos impostos pela lei de cada país, mas o motorista é sempre o centro de tudo.”

APESAR DE A CABINE DE 1975 ter uma aparência antiquada e simples para os padrões de hoje, tudo nela foi pensado à exaustão. “O Grupo de Investigação de Acidentes da Volvo surgiu em 1969 e observou de cara que o joelho dos motoristas estava sendo ferido por obstáculos cortantes nessa área do painel de instrumentos”, lembra Carl Johan. “A partir dessa constatação, já em 1975 eles começaram a tirar as coisas dessa região, para evitar ferimentos em caso de acidentes.”

Hoje em dia, o painel de instrumentos também é mais centralizado em torno do motorista. “As coisas estão no lugar certo; o painel está posicionado de forma que todos os indicadores e displays estejam voltados para o motorista, o que não acontecia no início”, diz Carl Johan. “Com a colocação do rádio, na década de 70, a dúvida era: como eles conseguiam operar tudo aquilo.”

ENQUANTO O NÚMERO DE RECURSOS e tecnologias aumentou ao longo das décadas, um item que parecia ser o mais importante do painel antigo praticamente desapareceu: “O cinzeiro não é mais uma opção padrão”, diz Carl Johan. “Em 1975, era praticamente o maior item da cabine!”

A evolução técnica do painel de instrumentos continua, e os motoristas do futuro podem esperar novos comandos para tecnologias do tipo piloto automático, bem como aumento da interação com outros usuários da estrada e com a estrada em si. Mas alguns detalhes continuarão inalterados. “Ainda haverá um velocímetro, ainda haverá um assento confortável”, diz Carl Johan. “E apesar de algumas pessoas falarem sobre *joysticks*, acredito que o volante continuará sendo usado por um bom tempo.” ■

## Vencedores em segurança no trânsito

Reconhecimento nacional e noite de premiação para as melhores iniciativas em prol do trânsito brasileiro.



No dia 2 de dezembro, a Volvo realizou, em Curitiba, a premiação dos vencedores do 18º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito. Cerca de 150 convidados prestigiaram os ganhadores em seis categorias: Cidade, Empresa, Geral, Imprensa, Motorista e Transportadora de Cargas e/ou Passageiros. Foram premiados 36 trabalhos, sendo seis vencedores nacionais e 24 regionais, e conferidas seis menções honrosas. Os vencedores nacionais por categoria são: Prefeitura de Porto Alegre (Cidade); Fundación Mapfre, de São Paulo (Empresa); Vida Urgente – Estado do Espírito Santo (Geral);



O presidente da Volvo do Brasil, Roger Alm, entrega o Prêmio Volvo de Segurança a José Fortunati, prefeito de Porto Alegre, vencedora na categoria Cidade

Grupo Paranaense de Comunicação (GRPCom), de Curitiba (Imprensa); Luiz Carlos André, de Santa Rita (PB) (Motorista Profissional); e Araucária Transportes Coletivos, de Araucária (PR) (Transportadora). O júri, composto por 18 personalidades de diversos estados (três jurados por categoria) manifestou-se surpreso com a qualidade dos trabalhos e pelo interesse que o tema desperta na sociedade. “O prêmio foi instituído em 1987 com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para a dramática situação do trânsito brasileiro e incentivar, descobrir e dar conhecimento público às boas práticas de segurança nessa área, gerando um efeito multiplicador para ações similares”, afirma Anaelse Oliveira, do Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Os vencedores foram selecionados entre 254 trabalhos inscritos de 114 cidades e 19 estados brasileiros.

## SEMINÁRIO PARA A IMPRENSA



EURO V - TECNOLOGIA SCR

No final do ano passado, a Volvo promoveu em São Paulo a terceira edição do Seminário Volvo de Meio Ambiente para a imprensa, que tradicionalmente reúne editores e repórteres de revistas, portais de internet e programas de TV especializados em transporte.

Na ocasião, especialistas, engenheiros e executivos da Volvo apresentaram o funcionamento da tecnologia SCR, que atenderá as exigências legais da fase Euro V/PROCONVE P7 de controle das emissões de gases, que entra em vigor no dia 1º de janeiro de 2012. A Volvo foi a primeira montadora a realizar um evento para explicar para a imprensa como funciona essa nova tecnologia, que deverá ser adotada por todos os fabricantes de caminhões e ônibus no Brasil.

“O SCR proporciona um aproveitamento energético mais eficiente e uma solução ambiental mais otimizada e altamente confiável. Foi a tecnologia mais recomendada pelos engenheiros e cientistas da Volvo e também pelas autoridades técnicas”, afirmou Nilton Roeder, responsável pela Volvo Powertrain South America, na abertura do evento.



Jornalistas conhecem em primeira mão os avanços tecnológicos a serem adotados pela Volvo em 2012, na introdução dos veículos Euro V

# Volvo na FetransRio

Volvo tem presença marcante em evento com ônibus híbrido, variedade de chassis e soluções para transporte.

Uma das grandes atrações da Volvo na FetransRio, realizada em novembro na Marina da Glória, no Rio de Janeiro, foi o ônibus Volvo híbrido, movido a diesel e eletricidade, exposto na entrada da evento. Já dentro da feira, as atrações ficaram por conta dos chassis B12R 8x2 e B12 M articulado e dos veículos encarroçados B7RLE e B9R. Além disso, todos os encarroçadores expuseram em seu estande veículos com chassis Volvo. A Volvo ainda apresentou várias soluções em transporte, incluindo o ITS4Mobility, que oferece funcionalidades de controle de tráfego para os operadores e informações em tempo real para os passageiros. “A FetransRio é um evento muito importante para o setor de transporte de passageiros. Por essa razão, exibimos o nosso revolucionário ônibus híbrido importado da Suécia e muitos produtos avançados que fabricamos no Brasil”, afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. Em uma área de 15 mil m<sup>2</sup>, a

FetranRio reuniu mais de 100 expositores, fabricantes e empresas de serviço do setor de ônibus, atraindo um público de cerca de 2 mil pessoas por dia.



Estande Volvo na FetransRio: chassis e soluções de transporte

## PRÊMIO PARA O BRASIL COM O TRANSFORMAR

O TransFormar, um inovador programa de treinamento de motoristas de caminhão criado pela Volvo do Brasil, foi o grande vencedor do Prêmio Interno de Segurança do Grupo Volvo, distinção global que destaca as melhores e mais interessantes iniciativas que promovam ações ou desenvolvam projetos de segurança do produto ou de trânsito nos países onde a companhia está presente. Agora, a iniciativa brasileira servirá de inspiração para outras unidades no mundo. “Além de produzir os veículos mais seguros, estamos indo além e investindo em treinamento comportamental dos motoristas. A ideia é trabalhar o lado psicológico para que eles adotem uma postura de antecipação e evitem acidentes”, afirma o presidente da Volvo do Brasil, Roger Alm.

Tendo como lema “Vida e economia na mesma direção”, o programa é baseado no gerenciamento de riscos da viagem e é executado levando-se em consideração o cotidiano do condutor. O foco de todo o trabalho é o motorista do caminhão, uma vez que um condutor consciente é fator-chave para a segurança nas estradas.

Com o “TransFormar”, a Volvo investe numa área que representa um valor central para a marca: a se-

gurança. “A empresa quer continuar contribuindo para a redução do número de acidentes no Brasil, um dos grandes problemas da atualidade no país”, declara Carlos Morassutti, diretor de RH e assuntos corporativos da Volvo do Brasil.

Mais de 450 profissionais do volante de 162 transportadoras de todo o país já foram treinados desde 2008, ano da criação do programa. O TransFormar chega até os motoristas por meio das concessionárias da marca, que estão estrategicamente distribuídas por todas as regiões brasileiras.



Participaram da cerimônia de premiação Jan-Eric Sundgren, vice-presidente de Meio Ambiente do Grupo Volvo; Per Löjdquist, vice-presidente de Comunicação Corporativa do Grupo Volvo; Urban Wass, diretor de Segurança em Produto do Grupo Volvo; Carl Johan Almqvist, diretor de Segurança da Volvo Trucks; Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil; Solange Fusco, da Comunicação Corporativa da Volvo do Brasil, e membros do Comitê de Segurança do Grupo

## Escavadeiras totalmente brasileiras

A unidade da Volvo Construction Equipment, em Pederneiras (SP), inicia a produção de escavadeiras em 2011.

A partir deste ano, a Volvo Construction Equipment produzirá três modelos de escavadeiras na unidade de Pederneiras (SP). Serão fabricadas as máquinas EC 140B Prime, EC 210B Prime e EC240B Prime, que até então eram montadas a partir de componentes e conjuntos trazidos da planta da Volvo CE situada na cidade coreana de Changwon. O projeto consiste na nacionalização de montagem e componentes para alcançar mais de 60% de conteúdo local nos três modelos. “A fábrica está totalmente integrada ao sistema industrial global da Volvo CE e é reconhecida internacionalmente pelos altos índices de qualidade, precisão de entrega e competitividade de seus produtos, afirma Fernando Arruda, diretor de Operações da Volvo CE em Pederneiras. Para o presidente mundial e CEO da companhia, Olof Person, “o Brasil é um dos principais mercados da Volvo em todo o mundo e a nacionalização desses equipamentos mostra a prioridade que o país tem para nós”. Yoshio Kawakami, presidente da Volvo Construction Equipment Latin America complementa que “com a nacionalização das escavadeiras, os clientes dos mercados sob nossa responsabilidade serão beneficiados, pois teremos mais agilidade, menor tempo na entrega dos equipamentos e uma logística mais simplificada”. A unidade brasileira da Volvo CE produz atualmente escavadeiras, pás-carregadeiras, motoniveladoras, caminhões articulados, compactadores e minicarregadeiras.



Da fábrica brasileira sairão três modelos de escavadeiras, totalmente nacionalizadas

## VOLVO PENTA: NOVAS VERSÕES DO IPS NO SP BOAT SHOW

A Volvo Penta Brasil aproveitou a 13ª edição da São Paulo Boat Show, realizada em outubro, para apresentar as versões 1050 e 1200 do IPS (Inboard Performance System), o revolucionário sistema de propulsão para embarcações da marca, considerado o maior avanço nesta área desde o lançamento da rabeta Aquamatic, nos anos 1950. “Com os novos IPS 1050 e IPS 1200, a Volvo passa a ter uma gama ainda maior de sistemas perfeitamente adequados para embarcações de 60 pés a 110 pés, garantindo menor consumo de combustível, plena velocidade de serviço com carga total e ainda ótima manobrabilidade”, afirma Cristiano Conde, presidente da Volvo Penta Brasil.

Comparado a outros sistemas de propulsão, o Volvo Penta IPS apresenta emissões de gases de exaustão ainda menores porque os motores D13 possuem baixos níveis de emissões e também porque, nesse sistema, o

consumo de combustível é um terço menor. As novas versões IPS 1050 e 1200 oferecem o controle do tipo ‘joystick’, uma funcionalidade muito útil em manobras a baixas velocidades. “O controle ‘joystick’ é muito prático, pois não exige que o piloto tenha que se desdobrar para manter o volante e os diversos controles simultaneamente. Ele pode comandar a embarcação com uma única mão e se concentrar em tudo o que acontece ao seu redor”, explica Conde. “O ‘joystick’ possibilita uma navegação e um controle do barco muito mais precisos, e garante ainda mais segurança”, completa o executivo.



Estande da Volvo no São Paulo Boat Show



## PASSOU DE 1 MILHÃO

No segundo semestre de 2010, a Transportadora Almeida de Marília Ltda., da cidade de Marília (SP), contabilizou em sua frota três caminhões Volvo com mais de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor.

São dois FH 12 420, ano 2004, e um FH 12 380, ano 2003. Cada veículo roda em média 13 mil quilômetros por mês, tendo como rota as regiões Norte e Nordeste do país. A transportadora de cargas, fundada em 1996, é cliente Volvo desde 1999 e conta com 36 caminhões Volvo, praticamente 70% de sua frota total. Entre os atributos dos veículos Volvo apontados pela direção da empresa estão a qualidade dos produtos e a baixa demanda de manutenção.

## BLOG DE CAMINHÕES VOLVO

Novidades como lançamentos, campanhas, promoções e eventos do setor estão disponíveis no Blog de Caminhões Volvo



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

Nesse endereço, há uma variedade de informações sobre os caminhões da marca.

Atualmente, o blog está dividido entre Blog do FH e Blog do VM, caminhões da marca Volvo. Há ainda dados sobre Pós-Venda e a Volvo Financial Services. O internauta ainda tem à disposição uma série de vídeos, que abordam desde a performance dos veículos até questões relacionadas à segurança.

Pesquisando mais um pouco, também é possível checar as especificações técnicas dos veículos. O visitante ainda pode fazer comentários sobre os produtos e a serviços Volvo.

## HOTSITE EDUCATIVO SOBRE MEIO AMBIENTE

Está online, dentro do site da Volvo na internet, um conteúdo exclusivo que mostra aos transportadores de cargas e passageiros o que cada

um pode fazer, no dia a dia de uma operação de transporte, para minimizar o impacto ambiental. Por meio de um jogo intitulado "Meio ambiente, o que você, transportador, pode fazer", o internauta faz uma viagem virtual e vai avançando na estrada à medida em que responde a testes. Em destaque, seis diferentes maneiras de preservar o meio ambiente: treinamento de motoristas; qualidade do combustível; configuração correta do veículo; respeito aos



limites de carga; manutenção preventiva e uso de peças genuínas. "Com o 'hotsite', queremos mostrar que, independentemente da tecnologia ou idade do veículo, é possível, por meio de ações simples, diminuir o impacto ambiental", afirma Marco Greiffo, da Comunicação Corporativa. A Volvo conta ainda com outras formas de abordagem do tema, como o programa o TransFormar de treinamento para motoristas e a peça teatral Caravana Ecológica, além do enfoque dado em feiras e eventos promocionais, como a Caravana da Economia, que percorreu o Brasil em 2010 promovendo o caminhão Volvo VM e divulgando ações para economizar combustível e diminuir o impacto ambiental. Para acessar o 'hotsite' basta entrar no site da Volvo [www.volvo.com.br/meioambiente](http://www.volvo.com.br/meioambiente).

C/PAC



Cinto de segurança salva vidas



# NOVO VOLVO FMX

EXPLORE O  
EXTREMO

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

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



# POR QUE PENSAR EM TRANSPORTE ALTERNATIVO SE A VOLVO JÁ TEM A ALTERNATIVA?



Cinto de segurança salva vidas

## **ÔNIBUS HÍBRIDO VOLVO NO BRASIL. TECNOLOGIA, ECONOMIA E RESPEITO AO MEIO AMBIENTE.**

A Volvo é a única montadora do mundo a ter um ônibus híbrido comercialmente viável. Já disponível na Europa, o híbrido é um veículo à frente do nosso tempo. Movido a biodiesel e eletricidade, respeita e preserva o meio ambiente, reduzindo a emissão de gases poluentes e gerando grande economia de combustível. É o transporte ideal para um futuro sustentável.

**VOLVO BUSES. EFICIÊNCIA VERDE**

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





# SEGURANÇA. UM VALOR DA MARCA VOLVO.

A Volvo é líder absoluta em segurança. São décadas de inovações técnicas e pesquisas no desenvolvimento de equipamentos cada vez mais seguros e programas de treinamento cada vez mais avançados. Porque, para a Volvo, o cuidado com a segurança faz parte de seus valores fundamentais e o cuidado com as pessoas está sempre em primeiro lugar. É isso que faz da Volvo uma marca diferente. [www.volvoce.com](http://www.volvoce.com)



**VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT**

