

EQUIPAMENTOS VOLVO: uma nova geração de caminhões articulados e carregadeiras

BRT RENOVADO: Curitiba substitui 383 ônibus por novos Volvo

VOLVO PENTA: Motor ideal para pesca oceânica dá vitória a consagrado comandante



EURODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2011 • ANO XXV • Nº 122

Negócio de peso

Líder no segmento de transporte de carga refrigerada no Brasil, Reiter Log faz a maior compra individual de VMs da história

NEGÓCIO DE PESO: Reiter Log faz a maior compra de VMs da história

EQUIPAMENTOS VOLVO: uma nova geração de caminhões articulados e carregadeiras

VOLVO PENTA: Motor ideal para pesca oceânica dá vitória a consagrado comandante



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2011 • ANO XXV • Nº 122



BRT renovado

Sistema de transporte urbano de Curitiba
ganha 383 novos ônibus Volvo

NEGÓCIO DE PESO: Reiter Log faz a maior compra de VMs da história

BRT RENOVADO: Curitiba substitui 383 ônibus por novos Volvo

VOLVO PENTA: Motor ideal para pesca oceânica dá vitória a consagrado comandante



EU RODO

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. • 2011 • ANO XXV • Nº 122



Tecnologia e economia

Novos caminhões articulados e carregadeiras da Volvo aliam modernidade com consumo de combustível ainda menor



BAIXA VELOCIDADE, ALTA SENSIBILIDADE



Navegar em baixa velocidade é uma tarefa que exige habilidade e destreza. O **"low-speed mode"** da Volvo Penta é uma função que reduz a velocidade do barco em até 50% numa faixa de baixa rotação do motor. Um recurso que permite navegar com suavidade e controle absoluto em locais estreitos como marinas ou canais.

Revendedores no Brasil: Amazonas: Amazonática - 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 • Motormar - 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



VOLVO PENTA, NAVEGAÇÃO SEGURA E PRECISA



Um universo de opções

Logística complexa. Inclui desde o transporte do animal da fazenda para o abatedouro até a entrega do produto final dos clientes.

Mar aberto, a 100 quilômetros da costa. Lancha e motor silenciosos, ambos de última geração.

Em Curitiba, 383 novos ônibus para renovação da frota do icônico sistema de transporte da cidade.

Em 11 estados, 21 cidades. Pelas estradas e postos de combustíveis do Brasil, um veículo todo equipado para oferecer de graça serviços a que os caminhoneiros raramente têm acesso.

Uma nova série de caminhões articulados e carregadeiras que já chega ao mercado com a marca da diferença.

Agilidade, facilidade e opções variadas de financiamento que conquistam transportadores de Norte ao Sul do país.

O universo Volvo é amplo. Acima, seis exemplos da diversidade de produtos e serviços que oferecemos no Brasil.

A logística complexa é inerente à operação da Reiter Log, líder no segmento de transporte de carga refrigerada no país. E a solução passa pela Volvo. A empresa fez a maior compra individual de VMs no Brasil, 183, além de mais 55 FHs.

A lancha é a Sedna XF 335. E o motor, o Volvo Penta D 435 hp. Combinação que deu a um dos mais experientes competidores brasileiros, o comandante Maneco, mais um título, o 1º Torneio Interclubes de Pesca Oceânica.

Os 383 novos ônibus para Curitiba estão sob os chassis

Volvo B340M biarticulado, B340M articulado e B290R. Uma verdadeira repaginação de seu consagrado sistema de transporte urbano de passageiros, que traz várias novidades, como o Ligeirão.

Depois do sucesso do Fest Drive VM e da Caravana da Economia, este ano a Volvo roda pelo Brasil com outra novidade: a Carreta Volvista. Mais uma amostra de seu respeito pelo caminhoneiro. A carreta tem miniauditório com TV, computador com acesso à internet, cozinha com geladeira, cafeteira e microondas, duas cabines de telefone e lavanderia.

A nova série "F" de caminhões articulados da Volvo Construction Equipment substitui a linha "E" com uma gama de avanços tecnológicos. São caminhões ideais para o serviço pesado e trabalhos difíceis. Ao mesmo tempo em que deixam mais fácil o trabalho do operador.

Financiamento e outras opções financeiras são com o Banco Volvo. Entre as vantagens, o transportador financia 100% do bem, tem prazo de até sessenta meses, seis meses de carência e taxas de juros fixas. Além da confiança da marca.

Tudo isso está nesta edição da Eu Rodo. Só um resumo da diversidade de assuntos da revista. Pluralidade que espelha a atuação do Grupo Volvo no Brasil.

Boa leitura!

O editor



12 Tudo Volvo

Sessenta e dois caminhões FH da Pedromar Transportes levam soja, milho e derivados do Mato Grosso para vários pontos do Brasil. Frota é 100% Volvo. Garantia de segurança.



28 Marca registrada

O Expresso Tiradentes, em São Paulo, é um dos mais modernos sistemas BRT do Brasil. Operação que conta com os flexíveis e modernos biarticulados Volvo B360S.

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: Flávio Arantes (MTB 4715) ♦ Coordenação editorial: Toda Editora ♦ Revisão: Silmara Vitta ♦ Diagramação e editoração eletrônica: SK Editora Ltda. e Tidningskompaniet ♦ Tratamento de imagem: Paulo Arazão ♦ Impressão: Gráfica e Editora Serzegrat ♦ Tiragem: 20.000 exemplares ♦ Filiada à Aberje.



38 Alugar é uma boa opção

Volvo CE, por meio de sua rede de distribuidores, aluga máquinas e equipamentos para todo tipo de operação. Uma alternativa para quem não quer imobilizar capital.

42 Precisão e imponência

VMs da Transwago transportam peças para a cadeia de produção da fábrica da Volvo em Pederneiras (SP). Operação precisa com caminhões que também impressionam.

**CHRISTIANNE CELICO BROGNA
E MARCIO RODRIGO BROGNA:**

UMA LINHA SUPER VIP

“

Nossa empresa tem 39 anos e hoje é uma das maiores do ramo de transporte coletivo da região noroeste do estado de São Paulo. Nosso segmento é o transporte regular em linhas intermunicipais e

interestaduais em São Paulo e Minas Gerais, mas a empresa atua também com fretamentos contínuos e eventuais e no ramo de encomendas. A relação com a Volvo tem quase duas décadas, mas ficou mais fortalecida nos últimos quatro anos, quando decidimos renovar nossa frota de veículos rodoviários priorizando ônibus da marca. A razão dessa escolha é o sistema I-Shift. Com o câmbio eletrônico automatizado, temos economia de combustível, de pneus e menos manutenção, sem falar que, pela facilidade, evita que o motorista dirija mal. Hoje nós temos oito novos ônibus rodoviários Volvo, que fazem rotas do interior para São Paulo. É uma linha supervip. Todos os veículos foram encarroçados com poltronas-leito, de couro, alguns inclusive com leito-cama e estão equipados com internet sem fio. Por isso nós os chamamos de Wi-Fi bus.”

O casal Christianne e Márcio Brogna, coordenadora financeira e coordenador jurídico-administrativo da Viação São Raphael, de São José do Rio Preto (SP)

HUMBERTO MICHALTCHUK



Christianne e Márcio, com a Volvo há quase duas décadas. Na última renovação da frota, sistema I-Shift foi decisivo para optarem pelos ônibus da marca



Mauro, entre os filhos Pedro e Ana Paula. Assim como a Volvo, empresa valoriza segurança. "Os motoristas gostam da marca, o que faz com que tenham mais carinho com os caminhões", explica o empresário





ITO CORNELSEN

MAURO FASSINA: MAIS CARINHO

“

Aos 17 anos não queria mais estudar, mas seguir a profissão do meu pai Erminio, caminhoneiro. Foi assim até os 23 anos, quando conheci minha mulher, Lairce. Em 1985 fundamos a Tio Carlo

Transportes, homenagem ao avô da minha esposa, pioneiro em transporte em São Marcos (RS), cidade do caminhoneiro. Meu filho Pedro, que tem o espírito do bisavô, já é meu parceiro na empresa, assim como minha filha Ana Paula, assistente jurídica. Em 1985 também compramos o primeiro Volvo, um XH Faixa Azul. A empresa faz transporte na modalidade frigorífico, baú e graneleiro para todo o país. Metade da frota é Volvo. Os caminhões da marca são econômicos, potentes, confortáveis e seguros. Assim como a Volvo, nós e nossos clientes valorizamos muito o fator segurança. E é graças a um permanente empenho da direção e funcionários que, em 30 anos, nunca houve um acidente fatal. Os motoristas gostam dos caminhões da marca, seu conforto e dirigibilidade. Adaptam-se rapidamente à tecnologia embarcada. Isso faz com que tenham mais carinho pelo veículo, pela empresa, pelos clientes e com a própria vida.”

Mauro Fassina
Proprietário da Tio Carlo Transportes
e seus filhos Pedro e Ana Paula

Como novas

O sistema à base de troca da Volvo remanufatura peças usadas e as torna tão boas quanto novas. Na verdade, as únicas diferenças são os preços mais baixos e o menor impacto ambiental

TEXTO NIC TOWNSEND

ILUSTRAÇÃO KJELL THORSSON

REMANUFATURADAS COMO NOVAS

Normalmente comprar algo usado ou de segunda mão sugere que se trate de um produto inferior. Mas não é assim com o sistema à base de troca da Volvo, que, em certos aspectos, uma peça remanufaturada pode ser até melhor. As peças são remanufaturadas para sua condição original nas mesmas fábricas em que foram feitas pela primeira vez e até são atualizadas com as especificações mais recentes. As exigências de qualidade e funcionalidade são exatamente as mesmas das peças novas. E têm a mesma garantia.

REDUÇÃO DE CUSTOS

Na verdade, a única diferença real entre as peças remanufaturadas e as peças novas é o preço. As remanufaturadas custam aproximadamente 70% do preço de uma peça nova, resultando em economia substancial. Tudo isso sem comprometer a qualidade do seu caminhão.

1 UM TRANSPORTADOR VAI

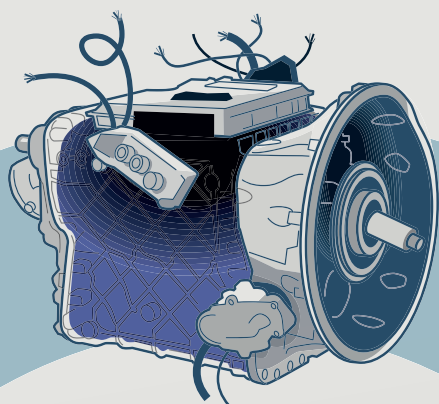
até uma concessionária Volvo com a peça usada que precisa ser substituída. A peça é trocada por outra, remanufaturada. Enquanto isso, a peça antiga entra no sistema à base de troca da Volvo para remanufatura.



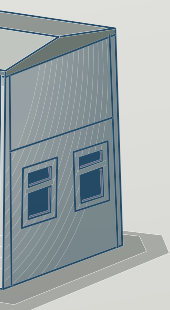
6 UM NOVO FROTISTA compra a peça Volvo remanufaturada na concessionária, entregando sua peça usada. A concessionária envia a peça usada de volta aos fabricantes, e assim o ciclo continua.

BOM PARA O MEIO AMBIENTE

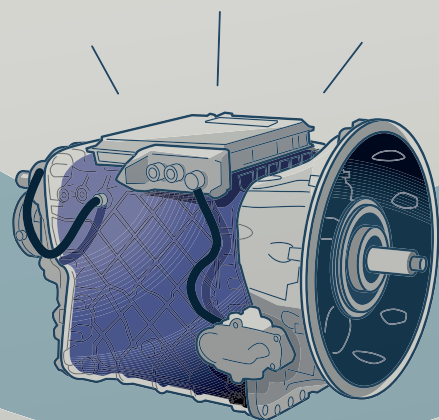
Reciclando peças antigas, o sistema à base de troca da Volvo é melhor para o meio ambiente. Essas peças podem ser adquiridas apenas mediante a entrega de peças usadas. A Volvo remanufatura a peça de volta para a sua condição original, para que ela possa ser revendida como outra unidade à base de troca, continuando o ciclo. Aumentando o ciclo de vida de cada peça, há menos desperdício, o que é bom para a natureza.



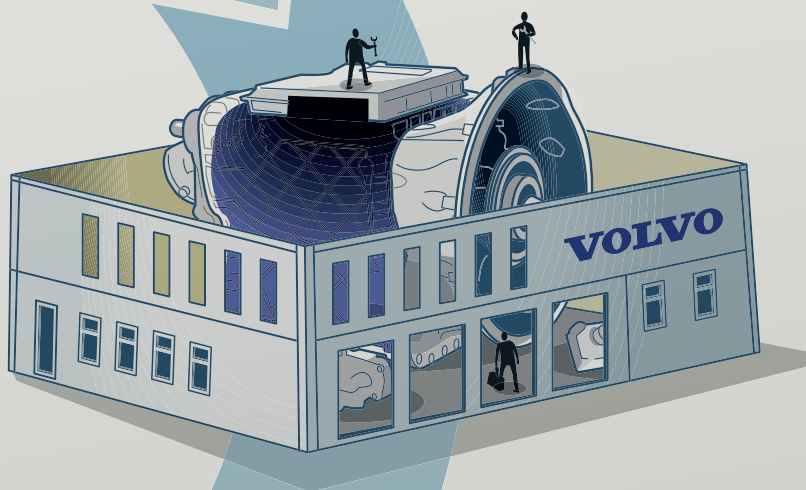
2 A PEÇA É ENVIADA ao fabricante, onde todos os motores e outras peças usadas são desmontados, antes de serem avaliados quanto a possível reutilização. Cerca de 80% de um motor desmontado será reutilizado, enquanto as peças restantes serão recicladas.



5 A PEÇA REMANUFATURADA é enviada para a Volvo Parts, de onde ela será distribuída para as concessionárias Volvo.



3 DEPOIS QUE UMA PEÇA é considerada utilizável, ela será totalmente limpa, consertada e restaurada para sua condição original, recebendo a mais recente atualização das especificações.



4 A PEÇA REMANUFATURADA está sujeita a testes rigorosos para atender aos mesmos padrões de funcionalidade de uma peça nova.

MANTENHA SEU CAMINHÃO 100% VOLVO

Os benefícios de longo prazo de manter um caminhão 100% original já são bem conhecidos. Mas, às vezes, disponibilidade e preço podem tentar os frotistas a usar peças que não são genuínas Volvo e, assim, comprometer a qualidade do veículo. Com o sistema de peças à base de troca, encontrar uma peça Volvo original por um bom preço é mais fácil, pois estão disponíveis em toda a Rede Volvo. Peças remanufaturadas proporcionam alta qualidade a um preço bom e fácil instalação.

UMA LINHA COMPLETA COM ALTA DISPONIBILIDADE

O sistema à base de troca da Volvo oferece uma linha completa de peças, desde motores completos até componentes individuais. Há uma ampla gama que inclui compressores de ar, unidades de controle, caixas de câmbio, turbocompressores, kits de embreagem e outros componentes. E podem ser encontradas em toda a rede de concessionários Volvo. O sistema está em constante desenvolvimento e expansão, tornando-se cada vez mais acessível.

100% Volvo

A Pedromar Transportes tem 62 caminhões FH. Operam como bitrens de 7 e 9 eixos no transporte de soja, milho e derivados do MT para diversas regiões

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



TEMOS QUE COMPRAR O CAMINHÃO QUE NOS DÁ O MELHOR RETORNO EM TODOS OS ASPECTOS. E ESSE É O VOLVO

VOLMAR MICHELON, EMPRESÁRIO E DONO DA PEDROMAR

Há 30 anos os irmãos Pedro e Volmar decidiram criar uma transportadora. Nascia a Pedromar Transportes em São Marcos, no Rio Grande do Sul. No começo tinham um caminhão cada, em sociedade com a empresa Rodoviário Michelin Ltda. Depois dividiram a sociedade e formaram a Pedromar Transportes Ltda., com carretas carga seca para transportar arroz do Rio Grande do Sul para Minas Gerais, voltando com bobinas de aço. Ou iam até Belém, no Pará, de onde traziam madeira para a indústria de móveis.

“Transportador não nega frete, vai aonde o cliente precisa. E nós também íamos da Bahia para Tucuruí. Na volta, trazíamos madeira para as indústrias de móveis da região de Flores da Cunha (RS)”, conta Volmar Michelin. Em 1988 os irmãos criaram outra empresa. A Transportes Pegemar Ltda. nasceu com mais um sócio, Gentil A. Renosto. A frota aumentou ano a ano e no fim de 2000 foi feita uma divisão. Volmar e Gentil assumiram a Pedromar. E Pedro a Pegemar, com sede em São Marcos (RS). Um ano mais tarde, a Pedromar foi transferida para Rondonópolis (MT). Os negócios prosperavam naquela região, com o transporte de soja e milho.

“SEGUINDO O VENTO”. A filosofia continua a mesma. “Ir para onde o vento sopra”, ou seja, para onde tem frete. A mudança foi concentrar os negócios da Pedromar no transporte de grãos. E para isso, frota 100% Volvo. São 62 caminhões FH com diversas faixas de potência: 22 6x4 como bitrens graneleiros de 9 eixos transportam 74 toneladas de PBT. Os outros são na versão 6x2 como bitrens graneleiros e bicaçambas e PBT de 57 toneladas. Também possui carretas

bobineiras com capacidade variada entre 27 e 54 toneladas de carga.

“Compramos o primeiro Volvo modelo NL12/360 em 1994”, lembra o empresário. “De lá para cá, aumentamos ano a ano, e agora acabamos de completar a renovação da frota só com caminhões Volvo”, completa.

Todo ano, de janeiro até setembro, os caminhões trabalham principalmente no transporte de soja para exportação. Levam o produto do Mato Grosso para terminais ferroviários e fluviais da região. De setembro até janeiro, a maior demanda é pelo transporte de milho e farelo de soja no mercado interno. Os veículos rodam em média 12 mil a 13 mil quilômetros por mês.

“Volvo é um veículo que praticamente não precisa de manutenção. E, em nosso caso, isso é otimizado. Temos uma política de manter a frota com idade de quatro ou no máximo cinco anos. A manutenção, desde óleo, graxa e peças é 100% original Volvo”, diz Volmar.

O empresário explica que padronizou a frota com os FH porque são os que suportam melhor o dia a dia. Mas tem outro diferencial: cabine mais confortável para o motorista. Importante para a operação da empresa, que roda em trechos de estradas ruins em certas épocas do ano.

“Por isso os Globetrotter, que já vêm com ar-condicionado. É valioso para o motorista nesta região de clima quente. Além disso, temos que optar pelo caminhão que apresente o melhor resultado em consumo. Ou seja, temos que comprar o caminhão que nos dá o melhor retorno em todos os aspectos. E esse é o Volvo. E por ser uma empresa 100% Volvo, criamos uma unidade de treinamento para o motorista conhecer o caminhão. Assim, quando o funcionário iniciante começa a trabalhar, já conhece todos os recursos do veículo, otimizando a operação”, explica o empresário. ■

Os caminhões FH da Pedromar Transportes em campo de soja e na estrada. Empresa padronizou frota com os modelos pelas cabines confortáveis e porque suportam melhor o dia a dia



Do bruto ao delicado

Imagine mudar uma fábrica inteira de lugar. O que inclui equipamentos superpesados e outros muito sensíveis. A Primax faz isso com caminhões Volvo FH e VM

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Desmontar uma fábrica inteira e montá-la em outra cidade. Instalar uma nova fábrica, reformular totalmente as linhas de produção de uma montadora de veículos para dar lugar a novas máquinas para a produção de novos modelos de automóveis.

Ainda, substituir componentes gigantescos como caldeiras, tanques para depósito de combustíveis em refinarias.

Atividades que passam despercebidas da maioria das pessoas que se beneficiam do resultado delas. Garantem a oferta, no mercado, de diversos produtos prontos para o consumo. Sejam carros recém-lançados, combustível ou qualquer outro bem que, para existir, precisou da reconstrução ou remodelagem de uma fábrica.

Muito trabalho e planejamento antecedem tudo. E a Primax Transportes Pesados e Remoções Técnicas, de São Paulo, é especializada no segmento. E tem tradição. Atua há 48 anos em todo o Brasil e em outros países da América do Sul. A empresa possui expertise em cinco especialidades: transporte, engenharia, remoções técnicas, guindastes e locação de equipamentos.



“

ESCOLHEMOS OS VOLVO PORQUE SÃO EQUIPAMENTOS COM ALTA QUALIDADE E ROBUSTEZ, ALÉM DO SUPORTE QUE A MARCA OFERECE EM PÓS-VENDA

ANTONIO LUIZ LEITE, DIRETOR DA PRIMAX

“Nosso dia a dia envolve sempre novos desafios em planejamento e logística, seja na montagem de uma nova fábrica de fraldas ou no transporte da unidade de produção de uma montadora de veículos de um estado para outro”, resume Antonio Luiz Leite, diretor da empresa, que comanda junto com outros dois sócios: José Carlos Generoso e Sérgio Carbone.

GIGANTES E SENSÍVEIS. São tarefas hercúleas que demandam planejamento, equipamentos pesados e grande capacidade de transporte. A Primax transporta elementos gigantesco como caldeiras, reatores de refinarias, transformadores elétricos. E também componentes hipersensíveis, como robôs e outras máquinas com alto nível de complexidade e tecnologia, usados em indústrias de ponta. Material que exige transporte com muito cuidado e extrema delicadeza.

Os responsáveis pelo transporte desses equipamentos brutos e delicados são 120 veículos de diversos portes. Incluem utilitários de suporte operacional em atividades complementares. Batedores, por exemplo. E 60 caminhões, 32 deles Volvo FH 440, FH 520 e VM 260. Os caminhões transportam componentes de clientes e equipamentos da própria Primax, usados nas tarefas de remoção ou instalação de indústrias. Entre eles há guindastes e pórticos hidráulicos. “Temos pórticos que totalizam 450 toneladas, incluindo todos os acessórios”, explica Leite.

“Escolhemos os Volvo porque são equipamentos com alta qualidade e

robustez, além do suporte que a marca oferece em pós-venda”, afirma o diretor da Primax. A última aquisição foram 10 novos caminhões Volvo: dois VM e oito FH com potências de 400 cv, 440 cv e 520 cv. Todos com programas de manutenção ouro, que inclui manutenção preventiva completa e reparos.

EXCELÊNCIA E RESPONSABILIDADE SOCIAL.

Com 360 funcionários, a Primax, fundada em 1963, possui matriz em São Paulo e filiais em Hortolândia (SP) e Dias D’Ávila (BA). A meta é sempre superar expectativas. A empresa atende as normas e os requisitos que regem o sistema de gestão de qualidade no mercado globalizado. Já obteve certificações como a ISO 9001:2008 e está em processo de obtenção das ISO 14001:2004 e 18001:2000.

Na área de responsabilidade social, é signatária do pacto empresarial “Na Mão Certa”. O pacto combate a exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras. Uma iniciativa coordenada pela organização não governamental sueca Childhood Brasil (Instituto WCF). A Volvo do Brasil também faz parte. ■



Caminhões Volvo da Primax transportam equipamentos pesados em rodovia de São Paulo. São 32 FHs e VMs na frota, todos com programa de manutenção ouro

Negócio fino

Mioranza produz e transporta vinho para todo o país. Também óleos e outros líquidos para os maiores embarcadores do Brasil. Confiança conquistada com a ajuda dos caminhões Volvo da linha FH

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Quando Valdecir Mioranza começou a transportar vinho da região de Caxias do Sul (RS), em 1961, esse tipo de transporte era uma especialidade dominada por poucos. Em 1966 a família iniciou produção própria. Mantém até hoje marcas respeitadas e apreciadas no mercado, como Monte

Reale e ValdeMiz. Vinhos de mesa e finos.

A Mioranza transporta o produto já envasado (em garrafas) e também a granel para todo o Brasil. E consagrou-se como uma das mais conceituadas transportadoras de vinhos, bebidas e produtos alimentícios do país e do Mercosul. Hoje possui mais de uma centena de caminhões equipados com tanques de aço inox isotérmicos, específicos e dedicados a esse segmento, que garantem a integridade física dos produtos.

“No passado transportávamos vinho em caminhões com tanques feitos de madeira, semelhantes aos tonéis de carvalho em que o produto repousa nas vinícolas”, lembra Enio Mioranza, filho de Valdecir, que hoje dirige a Transportes Mioranza.

“Temos três vinícolas próprias e, ao transportar nosso produto, garantimos a qualidade, confiabilidade e agilidade na entrega”, conta o diretor da empresa.

A partir de 2007, a empresa ampliou a atuação. Começou a atender também a demanda de outros embarcadores.

“Hoje é uma atividade bastante competitiva e a tecnologia disponível permite um controle ainda mais rigoroso das condições em que os produtos são transportados. Usamos apenas tanques isotérmicos com acabamento interno sanitário, específico para produtos alimentícios. Fazemos o transporte de vinhos, sucos, cervejas, óleos vegetais e também álcool neutro, para indústrias de bebidas e de alimentos”, explica o empresário.

ORGULHO. Para assegurar o mais elevado padrão dos serviços em todos os processos e segurança, a empresa mantém um sistema de gestão de qualidade em aprimoramento permanente, com certificação ISO



Valdecir Mioranza em uma das videiras da família: qualidade

9001/2000 e SASSMAQ. Um dos orgulhos é manter os veículos e equipamentos em constante renovação.

Hoje a frota da empresa garante o transporte de 48 milhões de litros mensais. “São mais de 4 milhões de litros por viagem, com a frota toda, que faz em média 12 viagens por mês”, segundo o empresário.

Além de transportar produtos do Sul para todo o país, a Mioranza também tem uma clientela cativa nas regiões Norte e Nordeste do país. “No começo, levávamos vinho do Sul para o Nordeste. Mas com o tempo foi se desenvolvendo uma demanda para transporte desse tipo de produto entre os diversos estados do Nordeste e do Norte”, conta Enio Mioranza. “Com isso, mantemos uma frota dedicada exclusivamente ao atendimento daquela região”, completa.

É o caso dos 42 caminhões Volvo, todos da linha F. “A maior parte dos Volvo trabalha lá em cima”, diz. A Mioranza adquiriu 13 novos FH 440, todos equipados com transmissão automatizada I-Shift. Assim como outros veículos da marca, já contam com os programas de manutenção Volvo. “Dá tranquilidade saber que os caminhões estão sempre em condições ideais de operação”, ressalta o diretor da empresa.

Além da matriz, em Caxias do Sul, a Mioranza tem filial em Itupeva (SP), São Gonçalo do Amarante (RN) e Dias D’Ávila (BA).

Hoje Valdecir Mioranza, 76 anos completados em março, já não precisa se preocupar com a empresa, administrada pelos filhos Enio e Elisete. Também não se preocupa com os caminhões Volvo. “Seja em território nacional ou internacional, eu tenho sempre a garantia do melhor atendimento para a frota”, conclui. ■



**“DÁ TRAN-
QUILIDADE
SABER QUE
OS CAMINHÕES
VOLVO ESTÃO
SEMPRE EM
CONDIÇÕES IDEAIS
DE OPERAÇÃO**

ENIO MIORANZA,
DIRETOR DA TRANSPORTADORA QUE
TEM O SOBRENOME DA FAMÍLIA



A Carreta Volvista se destaca pela apresentação. No interior (fotos na página ao lado), internet, auditório, lavanderia e simpatia, tudo o que os caminhoneiros querem

Serviço e respeito

Carreta Volvista roda o Brasil. Com internet, cozinha, TV e lavanderia, é mais uma iniciativa da Volvo que aproxima a empresa dos caminhoneiros

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

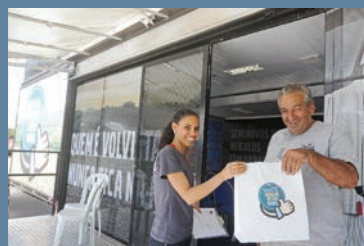
FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Depois do sucesso do Fest Drive VM e da Caravana da Economia, este ano a Volvo levou para a estrada e postos de combustível de 21 cidades e sete estados do Brasil uma outra novidade: a Carreta Volvista. Um veículo todo equipado para oferecer de graça diversos serviços a que os caminhoneiros normalmente não têm acesso.

Na Carreta o motorista encontra um miniauditório com TV e capacidade para acomodar cerca de 25 pessoas. Ainda computador com acesso à internet, cozinha com geladeira, cafeteira e microondas, duas cabines de telefone e lavanderia.

Na estrada desde janeiro, a viagem começou pelo Rio Grande do Sul e só acaba em julho, em Fortaleza (CE). Em cada local, o caminhão fica quatro dias, entre quarta-feira e sábado. Nesse período os caminhoneiros podem lavar e secar suas roupas, utilizar a internet, assistir TV e confraternizar na área de jogos do deck.

A lavanderia é o grande atrativo da carreta. “Lavar roupa é uma dificuldade para os caminhoneiros. Eles não encontram esse serviço nos postos. Na carreta, em uma hora, recebem a roupa de volta, lavada e seca”, ex-



“ É UMA ÓTIMA INICIATIVA. MOSTRA A ATENÇÃO DA VOLVO COM OS MOTORISTAS. OFERECE OS SERVIÇOS DE GRAÇA, INDEPENDENTEMENTE DA MARCA QUE VOCÊ DIRIGE

FRANKLIN MARTINS PEREIRA,
CAMINHONEIRO DE ANÁPOLIS (GO)

plica Felipe Battistella, do setor de pós-vendas da Volvo Caminhões, responsável pela iniciativa. Mas, segundo ele, a procura é grande também pelos outros serviços. “O motorista pode entrar, ver televisão bem acomodado, deixar sua comida na geladeira, tomar um café ou conversar com a família pela internet. Tudo gratuito”, informa.

A Carreta Volvista nasceu de uma necessidade das áreas de venda e pós-venda de se aproximarem dos caminhoneiros. “Temos produtos específicos para eles,

tanto de caminhões seminovos Viking – uma linha exclusiva da Volvo e diferente do que existe no mercado –, como no pós-venda. E essa foi uma forma que achamos para mostrar nossos produtos”, diz Battistella.

O programa é uma parceria entre a área de pós-venda Volvo Caminhões e concessionárias. Em cada local, além da carreta, são expostos dois seminovos. Equipes das concessionárias ficam à disposição para mostrar os veículos e tirar dúvidas dos motoristas.

“MINHA MULHER NÃO VAI ACREDITAR”. Os caminhoneiros estão adorando a ideia. “É uma ótima iniciativa. Mostra a atenção da Volvo com os motoristas. Oferece os serviços de graça, independentemente da marca que você dirige”, disse o caminhoneiro Franklin Martins Pereira, de Anápolis (GO), que visitou a carreta em Cubatão (SP). “Além do caminhão ser uma beleza, tem total utilidade para nós, motoristas”, completou Jefferson Gonçalves Mendes, de Uberaba (MG), também em Cubatão. Jefferson gostou também da oportunidade de conhecer com detalhes os veículos Volvo.

Desacostumados com tanta atenção, em cada local que chega, a Carreta Volvista vira xodó dos motoristas. Quem conta a reação dos caminhoneiros é o coordenador da carreta, Graziano Araújo Pontes.

Segundo ele, a reação mais comum é de surpresa, não apenas com a oferta de serviços com qualidade – e de graça –, mas também com a beleza do veículo. “Alguns chegam a falar em tom sonhador: Ah! Se eu tivesse uma carreta dessa para pescar no Mato Grosso, ou para estacionar pertinho da praia... eu ficaria aqui no deck só vendo o movimento”, diz.

Entre as curiosidades nas paradas da carreta, ele conta que é comum os motoristas usarem todos os serviços. Três caminhoneiros usaram telefone, internet, jogos, cozinha, mas não a lavanderia. “Perguntamos o porquê, já que eles mesmos reclamaram que estavam há dias fora de casa e com as roupas sujas. A resposta: ‘Como vou chegar em casa com a roupa limpa? Minha esposa vai desconfiar que tenho outra mulher! Ela não vai acreditar que foi a Volvo, já que em 20 anos de estrada nunca vi uma ação com esses serviços e ainda tudo grátis’.” ■

POR ONDE ANDA A CARRETA VOLVISTA Roteiro inclui 11 estados e 21 cidades

1. Rio Grande do Sul (Canoas e Caxias do Sul)
2. Santa Catarina (Chapecó e Itajaí)
3. Paraná (Curitiba e Maringá)
4. Mato Grosso do Sul (Campo Grande)
5. São Paulo (Guarulhos, Cubatão, Campinas, Ribeirão Preto e Ourinhos)
6. Minas Gerais (Uberlândia, Contagem e Governador Valadares)
7. Espírito Santo (Vitória)
8. Goiás (Aparecida de Goiânia)
9. Bahia (Salvador)
10. Pernambuco (Recife)
11. Ceará (Fortaleza)



Roda da fortuna

Testes realizados pela Volvo mostram que um caminhão pode reduzir o consumo de combustível em até 15% por meio do alinhamento das rodas, uso de pneus corretos e com pressão adequada. Mesmo assim, muitas empresas deixam de adotar medidas simples como essas e gastam muito mais combustível do que precisam

TEXTO NIC TOWNSEND

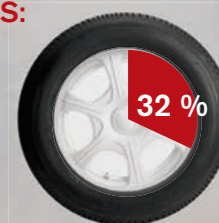
FOTOGRAFIAS CHRISTER EHRLING



WEB TV: ASSISTA AO FILME
QUE MOSTRA O TESTE VOLVO
DE ALINHAMENTO DAS RODAS
<http://magazine.volvotrucks.com>

VEJA QUANTO É POSSÍVEL ECONOMIZAR CUIDANDO DAS RODAS E PNEUS:

- TIPO DE PNEU: 11%
- ALINHAMENTO DAS RODAS: 2,5%
- PRESSÃO DOS PNEUS: 1%



O combustível
representa,
em média,
32% dos
custos dos
transporta-
dores

O combustível representa um terço do custo operacional do caminhão, o que é significativo para qualquer empresa. Ao mesmo tempo, estima-se que dois de cada três caminhões pesados costumam rodar com rodas fora de alinhamento. Sem contar os que também estão com pneus inadequados ou com a pressão incorreta. “É comum constatar a ocorrência de desgastes desiguais nos pneus dos caminhões e reboques. Esse é um sinal de alinhamento incorreto das rodas”, explica Arne-Helge Andreassen, gerente de pós-venda da Volvo Trucks. Se você acha que a diferença que isso faz no consumo de combustível é insignificante, convém repensar esse conceito.

Recentemente foi realizado um teste completo, no Campo de Provas da Volvo em Hällerred, na Suécia. O teste envolveu dois caminhões Volvo FH 4x2 idênticos, cada um equipado com um motor Euro 5 de 500 hp e 13 litros com um semirreboque de três eixos totalmente carregado. Cada conjunto pesava cerca de 40 toneladas. Os caminhões passaram por vários testes durante duas semanas. Um deles foi conduzido com várias configurações de alinhamento incorreto das rodas, enquanto o outro foi mantido como referência e com as rodas sempre alinhadas de modo ideal. Ambos foram equipados com instrumentos para medir a velocidade exata, o desgaste e pressão dos pneus e a resistência de rolagem. O consumo de energia foi medido até o último mililitro. Mats Lidbeck, do Instituto de Pesquisa Técnica SP da Suécia foi ao local para monitorar e garantir a precisão dos testes.

“Procuramos obter o melhor custo do caminhão durante toda sua vida útil. Não basta criar motores mais econômicos. Na Volvo trabalhamos de

forma consistente, pesquisando todas as alternativas para reduzir o consumo de combustível dos veículos. Mesmo depois, quando eles já estão nas mãos dos frotistas”, afirma Arne-Helge Andreassen. “O objetivo desses testes é fornecer às transportadoras parâmetros confiáveis do valor que podem economizar.”

O RESULTADO FINAL da grande quantidade de dados coletados em mais de 1.000 km de testes em Hällerred é um alerta real para motoristas e frotistas. Ajustar o alinhamento das rodas com as configurações ideais reduz o consumo de combustível em até 2,5%. A pressão correta dos pneus reduziu o consumo de combustível em até 1%, enquanto a escolha de pneus apropriados reduziu o consumo de combustível em até 11%. Isso significa que é possível reduzir o consumo de combustível em quase 15%. Em termos financeiros, isso se converte em economia significativa, chegando a estimativas de até € 8.000 (R\$ 18.000,00) por ano.

“São razões bem fortes para que os transportadores analisem esses dados detalhadamente”, observa Andreassen. “Basta procurar a rede de concessionários Volvo, em qualquer ponto do país. Todos estão preparados para avaliar e fazer os ajustes necessários, a qualquer momento. Vale a pena fazer esse tipo de monitoramento e depois conferir o resultado.” ■

Embaixo da terra, no topo do mundo

A região da Lapônia, no norte da Suécia, é pouco habitada e diferente de qualquer outro lugar do planeta. Adversa e inóspita, embora espetacular e modesta, é inegavelmente um lugar de beleza natural incomum. Seja no inverno árido ou nos intermináveis dias de verão, a transportadora JE Gustafsson Maskin mantém o ritmo na tarefa de atender às minas locais com seus caminhões Volvo

TEXTO LORENTZ ÖSTERLING E NIC TOWNSEND

FOTOS KALLE ASSBRING

Lá fora o sol brilha intensamente embora seja quase meia-noite. Aqui, a 615 metros abaixo da superfície, é totalmente escuro. Os faróis do caminhão iluminam a nossa frente, enquanto andamos no interior das minas de Malmberget, no extremo norte da Suécia, além do Círculo Ártico.

Estamos viajando com Raoul “Ralle” Rodén em seu Volvo FH, usado para coletar resíduos de rochas de dentro da mina. A descida pela montanha é íngreme. Com duas pistas, o morro tem uma inclinação de 8% e descemos na 10ª marcha. Ralle aciona o VEB+ usando a haste atrás do volante e quase nunca toca nos freios das rodas na longa descida até as profundezas da mina. “Você precisa saber o que está fazendo”, diz Ralle. “Senão, a frenagem pode dar errado. Quando trazemos novos motoristas para a mina, logo sabemos quais são bons para este trabalho. Se tiver medo, melhor dar meia-volta e procurar um emprego em que não precise dirigir dentro de minas.”

A região da Lapônia possui algumas das maiores reservas de minério de ferro da Europa e a indústria é vital para a economia local. Há mais de cem anos a LKAB extrai minério daqui para exportá-lo para o mundo todo. Lugares como Malmberget, Gällivare, Koskullskulle e Kiruna são todos centros de mineração



Vários veículos especiais trabalham no transporte de rochas da mina, para a LKAB. Conhecidos como Vincents, esses veículos constituem-se de semirreboques extralargos com três eixos que levam 90 toneladas, tracionados por um cavalo Volvo FH

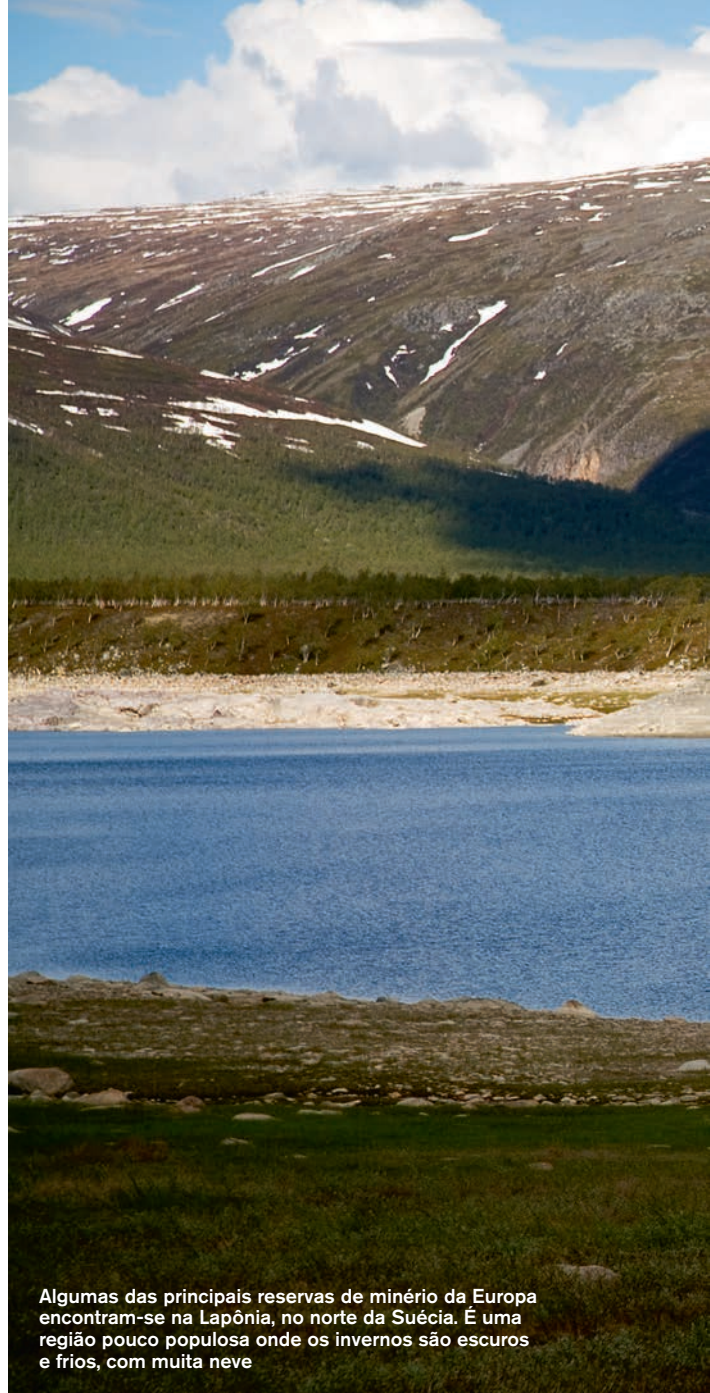




Patrik Olofsson é gerente da oficina de Eriksson Bil, aqui em companhia de Janne Gustafsson



O minério de ferro é fornecido a granel (à esquerda) e transportado das minas por longos trens



Algumas das principais reservas de minério da Europa encontram-se na Lapônia, no norte da Suécia. É uma região pouco populosa onde os invernos são escuros e frios, com muita neve

e a vida gira em torno do minério de ferro existente na região. A JE Gustafsson Maskin é apenas uma das muitas transportadoras independentes que ajudam a LKAB na megatarefa de remover resíduos de rochas das minas.

NO DIA SEGUINTE, ENCONTRAMOS HASSE WENNSTRÖM, um dos motoristas da JE Gustafsson Maskin que também coleta rochas nas minas. O caminhão que ele dirige é um Volvo FH 8x4 com distância entre eixos de 430 cm, direção nos dois eixos dianteiros, que também tem I-Shift e motor de 520 cv. A plataforma de carga foi criada especificamente para trabalhos como esse. Nós entramos na cabine e seguimos em direção à estreita entrada da mina. Já escurece assim que a gente entra; então Hasse liga todas as seis luzes auxiliares bem como as “luzes Kiruna” especiais que iluminam tudo ao redor, incluindo as laterais do caminhão.

Há cerca de 250 km de estradas aqui embaixo, por isso é importante não se perder. À medida que nos aventuramos no interior da montanha, a estrada vai ficando mais estreita e logo passa a ter pista única. Os corredores laterais são estreitos e bem apertados; não é um lugar para quem sofre de claustrofobia. As paredes são irregulares, vemos saliências rochosas e também grandes parafusos

que servem para manter as paredes rochosas no lugar. É fácil ralar as laterais do caminhão, mas as “luzes Kiruna” dão uma boa iluminação. Quem rala as laterais do veículo torna-se alvo de gozação dos colegas, ao sair.

Descemos lentamente até conseguirmos avistar os faróis da máquina de carregamento abaixo de nós. Na metade do caminho há um corredor para manobra. Entramos nele, damos a volta e descemos de ré o último trecho. Hasse vai até o local de carregamento; para, recebe a primeira carga na plataforma, continua dirigindo e depois recebe a segunda. Todo o carregamento é operado por controle remoto. Agora totalmente carregado com 36 toneladas de fragmentos de rochas, Hasse vira o caminhão e começa sua viagem de volta à superfície. A superfície da estrada é rochosa e desigual, mas a cabine com suspensão a ar e o banco confortável tornam a viagem mais amena. Assim que



chegamos à estrada asfaltada de mão dupla que leva para a superfície, conseguimos atingir 25 km/h e logo estamos de volta à luz do dia. O contraste entre a mina negra como carvão e a luz clara que banha a paisagem da Lapônia é impressionante.

Continuamos subindo a montanha até a estrada e descendo uma ladeira acentuada até o grande poço de Kaptensgropen, uma parte da mina que não é mais utilizada. Colocamos as rochas em um determinado local na superfície e voltamos lá para baixo para carregarmos mais uma vez. “É muito importante manter um ritmo rápido no transporte das rochas de minério, caso contrário o processo de produção inteiro para”, diz Hasse.

JAN “JANNE” GUSTAFSSON FUNDOU SUA EMPRESA, JE Gustafsson Maskin, em 1990, mas sua família trabalha nesse ramo há três gerações.

Janne é presidente da empresa e seu amigo Erik “Eken” Marklund é o gerente de logística e frota. Mas aqui as pessoas não estão muito interessadas em formalidades e Janne muitas vezes é o primeiro a se enfiar embaixo de um caminhão se for necessária uma verificação. “Duvido que haja alguma outra atividade que exija tanto da frota de veículos como a nossa, e os serviços pós-venda são tudo para nós”, diz Janne.

JE Gustafsson Maskin tem 37 caminhões – 35 são Volvo. A maioria deles opera nas minas de Malmfälten e há também alguns em Garpenberg, nos arredores de Borlänge, no centro da Suécia. “Atualmente estamos trabalhando sem paradas. O preço do minério de ferro no mercado mundial é alto e tudo o que é produzido está vendido”, conta Erik Marklund. Por essa razão, é fundamental que os caminhões da JE Gustafsson mantenham-se funcionando apesar do cronograma de trabalho pesado, pois qualquer atraso gerará um custo alto e indesejável.

Eriksson Bil trabalhou fora de Gällivare por mais de seis anos, mas a empresa permanece familiar. Eles atendem a frota da JE Gustafsson Maskin e sabem a importância de manter os caminhões rodando. “Os campos de minério de Malmfälten são nossa área”, diz Patrik Olofsson, gerente da oficina de Eriksson



As distâncias são enormes na Lapônia.
No extremo norte, há sempre o risco
de se deparar com renas e alces nas
estradas

“

DUVIDO QUE HAJA ALGUMA
OUTRA ATIVIDADE QUE EXIJA TANTO
DA FROTA DE VEÍCULOS COMO A
NOSSA, E OS SERVIÇOS PÓS-VENTA
SÃO TUDO PARA NÓS



LAPÔNIA

■ A província, no extremo norte da Suécia, possui quase um quarto de sua área, mas apenas 1% da população do país.

População: 94.000.

Maior cidade: Kiruna (18.159).

Tamanho: 109.702 km².

Economia: mineração, setor florestal e energia hidroelétrica.

■ Lapônia é o berço de alguns dos mais antigos parques nacionais da Europa.

■ A região da Lapônia é uma área declarada patrimônio da humanidade pela Unesco.

Lapônia no verão: em julho, as temperaturas podem ser superiores a 25 graus, com luz do sol perpétua. Embora seja frio o suficiente para provocar neve.

Lapônia no inverno: em janeiro, a média baixa da temperatura é -22°, com escuridão constante durante todo o mês de dezembro e início de janeiro.



A segurança e o ambiente de trabalho são muito importantes na mina. Todos os veículos com permissão para entrar nela passam por testes de freios e escapamento a cada cinco semanas

Bil. “A área vai de Porjus até Pajala e é bem grande. Só o município de Gällivare tem 350 km de extensão. Mas é relativamente fácil manter as peças certas em estoque, pois a maioria dos caminhões aqui trabalha em mineração e tem especificações muito parecidas. E se não tivermos a peça em estoque, podemos consegui-la da noite para o dia.”

“Mas não há dúvidas de que é um desafio manter os caminhões em funcionamento aqui”, diz Håkan Darehed, um dos vendedores da oficina. “Temos 10 prestadores de serviço que dão assistência técnica no canteiro de obras, além de um serviço de emergência nos fins de semana em Gällivare. A oficina de Kiruna fica aberta 102 horas por semana, a de Gällivare fica aberta 70 horas por semana, para garantir que os caminhões continuem funcionando.”

“A oficina fica próxima das minas e temos uma equipe boa e bem integrada; essa é uma grande vantagem”, continua Patrik. A operação envolve o transporte de cargas pesadas acima e abaixo em ladeiras íngremes, em estradas de terra e no extremo frio do inverno. E a manutenção é importante para manter a frota em bom estado. “Nós fazemos o planejamento de manutenção junto com a Volvo”, diz Janne Gustafsson. “Geralmente renovamos a frota a cada três ou quatro anos. Os caminhões mais antigos são usados como reservas. Atualmente o caminhão mais antigo é um modelo 2007, que remove rochas da mina.”

AQUI EM CIMA A IMENSIDÃO pode ser vasta e abrangente, mas as comunidades locais são pequenas e intimamente ligadas, e tem sido assim por gerações. “Meu pai era transportador, então eu sei o que isso significa. Nossos clientes já viraram amigos”, afirma Håkan. “E é muito bom ser bilingue, pois várias pessoas preferem falar em finlandês de Tornedal em vez de sueco. Os relacionamentos e a confiança são tudo para nós.” ■

BRT com a marca Volvo



Dez ônibus biarticulados B360S operam no Expresso Tiradentes, em São Paulo. É um dos mais modernos corredores de grande capacidade de transporte do país

Um dos mais modernos sistemas BRT (Bus Rapid Transit) brasileiros é o Expresso Tiradentes, de São Paulo. Inaugurado em 2007, tinha dois terminais de integração (Sacomã e Mercado) e quatro estações: Pedro II, Ana Nery, Clube Atlético Ypiranga e Rua do Grito. Uma única linha ligava o

Terminal Sacomã ao Terminal Mercado, área central da cidade. Com 8,5 quilômetros de extensão, funcionava com uma frota de 18 veículos.

Mas o sistema cresceu e se modernizou. No ano passado incorporou 10 ônibus biarticulados Volvo B360S. O trajeto tem agora 10,5 quilômetros. São três

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN



Os biarticulados Volvo, as estações e o centro de controle do Expresso Tiradentes. Qualidade faz com que modelos sejam bem aceitos pelos mais de 80 mil usuários



81
mil passageiros são transportados por dia pelo Expresso Tiradentes, sistema com veículos e estações modernas



modernos terminais de integração. Além de Sacomã e Mercado, tem agora o Vila Prudente. Opera outras duas linhas, do Terminal Vila Prudente ao Terminal Mercado e entre São Mateus e o Mercado. Ganhou mais duas estações: a Nossa Senhora Aparecida e a Alberto Lion. Total de seis agora.

ACESSIBILIDADE E GRANDE CAPACIDADE. O B360S biarticulado é um dos mais avançados e inovadores chassis urbanos de grande capacidade de transporte. É o único do mercado brasileiro com 100% de piso baixo. Possui motor de 9 litros e 360 cv de potência e posicionado na lateral entre os eixos do primeiro carro. É, hoje, a

melhor opção para operações que precisam atender aos mais exigentes padrões do transportador em acessibilidade, conforto, segurança e capacidade de transporte.

“A Volvo é o primeiro fabricante a oferecer ônibus biarticulados e articulados com piso 100% baixo na América Latina e também o que oferece a melhor acessibilidade do mercado”, explica Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America. “O B360S é um veículo que reúne toda a experiência da Volvo em acessibilidade, capacidade de transporte e performance. É ideal para sistemas com grande capacidade”, destaca Euclides Castro, gerente de ônibus urbanos da Volvo Bus Latin America.

Equipado com a segunda geração da arquitetura eletrônica da marca para ônibus – a BEA-2 (Bus Electronic Architecture) –, o veículo tem display do computador de bordo com mais de 50 funções. Monitora dezenas de informações vitais da operação de transporte. Também se destaca pelo avançado sistema de freios a disco em todas as rodas, controlado por EBS

(Eletronic Brake System – freios eletrônicos). O sistema se diferencia pela aplicação conjugada de diversas tecnologias para os freios. Incorpora uma série de dispositivos, a começar pelo ABS, que controla a frenagem e evita o travamento das rodas. O B360S tem, ainda, o ASR, um controle que iguala a força de tração nas rodas e freios a disco de grande durabilidade e desempenho.

Sua moderna tecnologia incorpora também outras vantagens: sensor de desgaste de pastilhas mecânico e eletrônico; frenagem combinada de retarder e freio de serviço.

O BRT TIRADENTES. O sistema foi desenvolvido, em parte, sobre a infraestrutura construída para o projeto “Papa-Fila”, de 1997, depois renomeado “Paulistão”. Passou então por diversas reformulações de conceito até chegar à solução atual, o Expresso Tiradentes.

Tudo indica que valeu à pena esperar. A população de São Paulo agora possui um sistema moderno, com capacidade para transportar 81.000 passageiros ao dia. São veículos e estações de grande capacidade e que fazem a integração com outras formas de transporte. É a melhor alternativa de deslocamento rápido para os moradores do extremo leste da cidade. Principalmente da Cidade Tiradentes, distrito com cerca de 220 mil habitantes.

O sistema é formado por vias exclusivas, o que inclui longos trechos de vias elevadas. Os novos biarticulados Volvo foram escolhidos por serem os veículos com maior capacidade de transporte. “São bem aceitos pela população que usa o sistema”, diz Marco Siqueira, assessor de imprensa da SPTrans, gestora do sistema. ■

“Eu me dei bem com a marca”

Catedral Turismo, de Brasília, investe em qualidade e tecnologia de ponta. São 22 ônibus Volvo, entre eles, quatro novos B420R 6x2 e um B340R 4x2

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A Catedral Turismo é hoje uma das mais respeitadas empresas nos segmentos de turismo e fretamento de Brasília. Há pouco expandiu a atuação. Firmou parceria para prestar serviço também em linhas regulares de transporte de passageiros.

Dona de uma frota moderna e com uma clientela satisfeita, a empresa é resultado do trabalho do transportador Altamiro Teixeira, o “Arthur”, como é conhecido. Na década de 80, transportava feirantes da capital brasileira para São Paulo. Lá compravam confecções e calçados para revenda em Brasília. Em pouco tempo a demanda cresceu. Teixeira passou a atender também pessoas de outras cidades, como Goiânia e Belo Horizonte.

“Aprendemos a entender as necessidades dos passageiros em segmentos específicos, como aqueles que deram origem à empresa. Isso nos habilitou a oferecer serviço de qualidade nos ramos de fretamento e turismo”, conta o empresário Clayton de Freitas Vidal, filho do fundador, hoje no comando da empresa fundada em 1985.

“Naquela época, chegamos a usar Kombis e até caminhões para o transporte das mercadorias dos feirantes. Logo compramos os primeiros ônibus usados. Começamos com um. Depois veio outro, e mais outro, e assim foi”, lembra Vidal.

BRASIL E AMÉRICA DO SUL. A empresa cresceu e se profissionalizou. Tem hoje uma frota moderna e diversificada. Inclui carros executivos, vans, micro-ônibus e ônibus de diversos portes e configurações. “Expandimos para o ramo de turismo, o que permitiu um crescimento considerável de nossa frota”, enfatiza o empresário. A Catedral Turismo hoje é dirigida e administrada por pessoas experientes. A carteira de clientes é variada: agências de viagem, escolas, igrejas, empresas, associações, governo, times de futebol, artistas e executivos. Atua em congressos, eventos, receptivos, city tours e fretamento. No turismo tem público cativo em grupos da terceira idade, mas atende todo tipo de excursões. No Brasil e na América do Sul.

Administração moderna e informatizada, manutenção rigorosa da frota e motoristas qualificados são os pontos fortes da Catedral Turismo. “Procuramos investir sempre em capacitação de pessoal e em tecnologias

Ônibus Volvo da Catedral Turismo roda pela Capital Federal. Investimento em administração moderna e informatizada, manutenção rigorosa da frota e em motoristas qualificados

mais modernas”, explica Vidal.

E a Volvo contribui para isso. Um de seus mais recentes investimentos foi a compra de cinco novos ônibus para a frota. Agora são 22 veículos da marca. “Adquirimos quatro novos B420R 6x2 e um B340R 4x2, com toda a tecnologia que só existe nesses carros da Volvo, como o programa eletrônico de estabilidade (ESP), que deixa o veículo muito mais seguro”, observa o empresário.





CONSÓRCIO VOLVO COMO ESTRATÉGIA. Um dos seus segredos para manter a frota sempre em dia é o Consórcio Volvo. “Tenho 15 cotas do consórcio, o que me facilita as coisas, pois é uma espécie de renovação programada da frota”, explica. Com os novos ônibus, a empresa também reforça sua presença no acordo operacional que mantém com a empresa Transbrasil. Pelo contrato, faz linhas regulares de transporte rodoviário

de passageiros ligando São Paulo a Natal (RN).

“Com os ônibus Volvo, eu tenho a segurança de atendimento em qualquer lugar. Sem falar nos motoristas. Preferem os Volvo não apenas por causa do conforto, mas também pela segurança, fundamental para quem vive na estrada”. E finaliza: “Além disso, o atendimento da rede Volvo é muito bom. Eu me dei bem com a marca”. ■

Renovação e inovação



Sistema de transporte urbano de Curitiba ganha 383 novos ônibus Volvo e novidades como o Ligeirão

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

Curitiba, capital do Paraná, comemorou 318 anos em março e ganhou um presente especial. Uma verdadeira repaginação de seu consagrado sistema de transporte urbano de passageiros começa a ser implantada pela prefeitura da cidade, com várias novidades.

Uma boa amostra da reformulação do sistema veio ainda em fevereiro. Naquele mês, foi anunciada a compra de 383 novos ônibus Volvo para renovação e ampliação da frota do sistema. Os ônibus foram adquiridos pelos consórcios Pontual, Transbus e Pioneiro. Os três consórcios congregam 11 empresas que operam o sistema de transporte coletivo urbano de Curitiba e de cidades da região metropolitana.



Novo biarticulado da frota de ônibus do sistema de transporte urbano de Curitiba roda em canaleta exclusiva do BRT. Para o presidente da Volvo Bus Latin America, Luís Carlos Pimenta, “a opção por adquirir os chassis Volvo reafirma uma visão moderna por parte dos operadores de Curitiba e cidades do entorno”

Os chassis, modelos B340M biarticulado, B340M articulado e B290R, estão em produção. As primeiras unidades já foram entregues e continuam ao longo do primeiro semestre. “A opção por adquirir os chassis Volvo

reafirma uma visão moderna por parte dos operadores de Curitiba e cidades do entorno”, afirma o presidente da Volvo Bus Latin America, Luís Carlos Pimenta.

“A grande capacidade de transporte em um BRT se traduz em mais lucratividade para os operadores e custos mais baixos por passageiro transportado”, informa Euclides Castro, gerente de ônibus urbano da Volvo Bus Latin America. BRT (Bus Rapid Transit) é a sigla em inglês para sistemas organizados de transporte coletivo urbano.

LIGEIRÃO. Entre as novidades do novo sistema, a criação do Ligeirão, uma nova opção para um corredor de

grande demanda da cidade, entre o bairro Boqueirão e o Centro. A implantação do Ligeirão, que começou em 2009 com a Linha Verde, é um novo marco na história do transporte coletivo de Curitiba. Significa, na prática, uma ampliação da capacidade das canaletas em 50%, mais uma mostra da prática curitibana de buscar soluções eficientes.

O Ligeirão Boqueirão-Centro reduz de 16 para apenas 3 as paradas intermediárias, com ganho significativo de tempo de viagem e aumento da capacidade de passageiros. Para operar, as canaletas (vias exclusivas) dos ônibus foram alargadas em alguns trechos. As estações-tubo também foram modificadas. A mudança permite que os novos ônibus usem as pistas liberadas ao lado dos demais ônibus que precisam parar nas estações.

AZUL E MAIS VERDES. Os ônibus desse sistema, Ligeirão Pinheirinho e Ligeirão Boqueirão – que ligam esses bairros ao Centro e, juntos, transportam cerca de 50 mil passageiros por dia – serão azul para facilitar a identificação. Terão também sensores de prioridade nos semáforos. Os Ligeirões são movidos 100% a biocombustível, a exemplo da frota de seis veículos que opera desde 2009, quando foi lançada a primeira etapa da Linha Verde em Curitiba. O próximo Ligeirão, entre os bairros Santa Cândida e Capão Raso, também terá essa característica.

As inovações integram o programa de redução de emissão de poluentes do transporte público da cidade. Colocado em prática pela prefeitura nos últimos cinco anos, renova gradualmente a frota, substituída por veículos mais ecológicos. A prefeitura calcula que a cidade deixou de emitir 161 toneladas mensais de poluentes nesse período. Com os ônibus que entraram na frota neste ano, Curitiba terá chegado a uma renovação de mais de 70% no transporte coletivo. Redução ainda mais expressiva das emissões. ■



Os novos Ligeirões oferecem todo tipo de facilidade para pessoas com necessidades especiais



MARCAS DO LIGEIRÃO: CONFORTO, SEGURANÇA E ACESSIBILIDADE

Com carroceria Neobus, os novos biarticulados Ligeirões têm vidros com película fumê, exaustores e ventiladores para manter a temperatura interna mais amena. Ainda, bancos ergonômicos com estofados, sinal luminoso para indicar a abertura das portas (beneficiando especialmente pessoas com

difficuldade de audição). Trazem também, na parte traseira dos encostos dos bancos, plaquetas em braile que indicam o número do ônibus. Todos os novos ônibus dispõem de 20% do número de bancos destinados a obesos, gestantes, pessoas com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiência.



Com um protótipo do painel de instrumentos montado em um trailer especialmente criado para percorrer diferentes paradas de caminhões, a Volvo vai a campo em busca da opinião do motorista

Missão: Obter o melhor em desenvolvimento de cabine

Solução: Perguntar

aos motoristas

Há uma tendência mundial crescente de se convidar o usuário final para contribuir com o desenvolvimento do produto. É exatamente isso que a Volvo Trucks faz em suas “clínicas”

TEXTO SOFIA ERIKSSON

FOTOS CHRISTER EHRLING, VOLVO TRUCKS



O desenvolvimento da cabine – do design à tecnologia e à função – é uma atividade essencial para a Volvo Trucks. Seja para atualizar ou para lançar um novo modelo, o processo de melhoria e refinamento do ambiente do motorista mobiliza um enorme time de designers e engenheiros. Mas nem todo o trabalho de desenvolvimento ocorre na prancheta ou no computador. A partir da década de 1980, a Volvo começou a fazer “clínicas” com os motoristas e proprietários de caminhões para saber o que eles realmente achavam dos veículos. Eles foram convidados a responder perguntas sobre quais eram suas prioridades na cabine e o que gostariam de ver em relação a várias funções e itens de ergonomia. Puderam experimentar protótipos e fazer testes práticos em vários modelos de caminhões.

Hoje essas clínicas constituem uma importante etapa do desenvolvimento dos produtos Volvo. Nos últimos anos, entretanto, essas pesquisas deixaram de ser feitas apenas na Volvo e ganharam as estradas. Agora os técnicos da Volvo vão até as paradas de caminhão mais conhecidas e frequentadas pelos caminhoneiros para encontrar as pessoas que conhecem tudo de caminhão, aquelas que trabalham, dormem e vivem neles.

“Nunca tivemos tantas informações e opiniões sobre o desenvolvimento de nossos produtos das pessoas que passam seu dia a dia na cabine, como estamos tendo agora”, comenta Claes Hillén, gerente da cabine-laboratório.

HILLÉN JÁ COLOCOU EM CAMPO 15 CABINES-LABORATÓRIO para realizar essas clínicas. “Até agora, instalamos essas clínicas nas paradas de caminhão da Europa, por razões logísticas. Temos planos para repetir a experiência em outras partes do mundo, mas para isso é preciso resolver alguns detalhes de logística, primeiro. Mas com o vasto conhecimento que acumulamos com esse trabalho nos últimos seis anos, ficou mais fácil atender ao que os caminhoneiros de todo o mundo querem em suas cabines”, afirma Claes Hillén. “O ambiente de trabalho do motorista é cada vez mais importante.”



São realizados estudos, no centro de design da Volvo Trucks, sobre a opinião dos motoristas quanto à ergonomia e ao interior da cabine



Estudando o comportamento e a reação dos motoristas, as equipes de teste obtêm informações valiosas sobre como eles querem controlar itens diversos, como a temperatura interna da cabine

“NUNCA TIVEMOS TANTAS INFORMAÇÕES E OPINIÕES SOBRE O DESENVOLVIMENTO DE NOSSOS PRODUTOS DAS PESSOAS QUE PASSAM SEUS DIAS DE TRABALHO NA CABINE, COMO ESTAMOS TENDO AGORA

CLAES HILLÉN, GERENTE DE LABORATÓRIO - VOLVO TRUCKS

➤ Nem todos os postos comportam a instalação. Deve haver cerca de 100 locais em toda a Europa com espaço para o estande da Volvo e que sejam frequentados por muitos motoristas de diferentes países. Normalmente a clínica dura entre cinco dias a uma semana e mobiliza uma equipe de 20 pessoas. Eles trazem protótipos de várias cabines, exemplos de futuros projetos e uma longa lista de perguntas. Os entrevistadores falam diversos idiomas e simplesmente batem às portas dos caminhões que param no local para pernoitar.

As pesquisas normalmente são feitas de modo anônimo. E Claes Hillén diz que isso é importante. “Queremos opiniões subjetivas originais”, explica. “É mais fácil para os motoristas falarem o que acham se não tiverem que pensar sobre quem está fazendo as perguntas. Queremos comentários negativos e positivos, porque eles orientam nosso desenvolvimento futuro.”

ATÉ HOJE, A VOLVO CONVERSOU COM 2.200 motoristas sobre suas prioridades em uma cabine. No topo da lista está o conforto para relaxar e dormir, seguido do assento do motorista e da visibilidade. Além do questionário padrão, entrevistas mais aprofundadas são feitas com os motoristas para obter mais detalhes sobre o que querem, para ajudar a orientar o desenvolvimento do produto. Veja, por exemplo, o grupo de motoristas irlandeses que a equipe encontrou em uma parada de caminhões na Holanda, em 2005. Eles tinham opiniões importantes sobre espaço para armazenamento na cabine. Esses motoristas fizeram uma lista de tudo travessão de itens de vestuário até porções de pão que traziam para uma semana de trabalho. Munida dessa lista, a equipe

do laboratório comprou roupas de segunda mão e fez pedaços de pão de espuma para que pudesse desenvolver as soluções de espaço de armazenamento na cabine. Partes dessa pesquisa foram incorporadas à versão 2008 dos caminhões Volvo, que inclui melhor espaço de armazenamento entre os aprimoramentos definidos pelo usuário.

“Não foi preciso aumentar a cabine. Usamos melhor o espaço disponível”, afirma Claes Hillén. O banco giratório e melhores acomodações para dormir foram introduzidas nos Volvo naquela época. “Recebemos reclamações sobre as camas e também notamos que existiam opiniões diferentes sobre o conceito de melhor cama”, lembra. Por isso, hoje existem vários tipos de colchões e diferentes níveis de conforto para escolher.

O ESPAÇO É UM FATOR DE LIMITAÇÃO, É CLARO. O gerente de produtos Ulf Andreasson sabe muito bem disso e se refere à cabine como um “apartamento dirigível de um quarto”. “Existem regras que regulamentam o comprimento, a largura e a altura, portanto sabemos bem quais são as





Três homens em uma cabine: o gerente do laboratório, Claes Hillén, o diretor de design, Rikard Orell, e o especialista em cabines, Ulf Andreasson. Todos participam do desenvolvimento das cabines de caminhões da Volvo. As clínicas e testes realizados nas paradas de caminhões nos últimos anos conferiram nova perspectiva ao desenvolvimento dos produtos Volvo

limitações”, observa. “Mas você pode ver isso como um equilíbrio que temos que encontrar - entre a função e espaço de armazenamento de um lado e o espaço limitado do outro. Entre conforto de um lado e o preço de outro. Além disso, nosso objetivo é fornecer o máximo possível de suporte técnico para os motoristas, mas sem sobrecarregá-los com muitas informações.”

Ulf Andreasson vai até uma parada de caminhões sempre que possível para atuar como um elo entre motoristas e a equipe de design e tecnologia, para transmitir informações aos dois lados. Ele notou, por exemplo, um aumento na demanda por tecnologia e eletrônicos, sem ligação direta com o ato de dirigir, como pontos de energia e conectividade sem fio. “Anteriormente não tínhamos pontos de energia na parte de trás e apenas dois na parte da frente”, diz. Desde 2008, existe a disponibilidade de um sistema de áudio no caminhão, com conexões USB, bluetooth e de iPod.”

As cabines da Volvo hoje são cheias de pequenos detalhes que foram desenvolvidos a partir de sugestões dos usuários. Espelho para o assento do motorista

– que ninguém achava que os motoristas gostariam – foi um grande sucesso; porta-copos integrado; pedais que não causam desconforto. São detalhes que não devem ser desprezados. O diretor de design da Volvo Trucks, Rikard Orell, é um profundo defensor de que nos pequenos detalhes é que se constrói o grande cenário. E o design da cabine tornou-se o mais importante argumento de vendas.

“OS MOTORISTAS SE TORNARAM MAIS IMPORTANTES”, afirma. “Eles querem ser ouvidos e por isso precisamos cuidar deles. E com todo o restante tornando-se cada vez mais padronizado, o design pode ser o diferencial para definir a compra de um caminhão ou não. Ou talvez o mais importante seja a experiência do motorista. Quando ouvimos nas clínicas que as cabines eram um ambiente confortável, sabíamos que tínhamos sido bem-sucedidos não apenas na tecnologia e nas funções, mas também na escolha do material e no ambiente da cabine. O desenvolvimento é um processo que nunca termina, independentemente de falarmos de aprimoramentos ou novos modelos. Os motoristas são continuamente convidados para fazer test drive em caminhões existentes ou dar sua contribuição em relação aos protótipos. Mais laboratórios em paradas de caminhões estão sendo planejados.”

Rikard Orell diz que ele e seus colegas nunca aprenderam tanto. “É certo que devemos pedir a opinião das pessoas que dirigem caminhões o dia inteiro.” ■



Aluga-se um bom negócio

TEXTO **PATRÍCIA MOSKWYN**

FOTOS **ITO CORNELSEN / SILVIO AURICHIO**

Volvo CE, por meio de sua rede de distribuição, oferece locação de equipamentos, uma opção para quem não quer imobilizar capital. Máquinas contam com todo suporte técnico para operar sem parar

Comprar ou alugar? A Volvo CE oferece as duas soluções. “A decisão de comprar ou alugar é sempre do cliente. E

ossos distribuidores devem estar preparados para oferecer ambas as opções de acesso ao equipamento”, destaca Luciano Suetugo, coordenador da área de Rental & Remarketing da Volvo CE na América Latina.

A Volvo CE, com sua marca Volvo Rents, oferece o aluguel de equipamentos como pás-carregadeiras, escavadeiras, motoniveladoras e compactadores, além de toda linha de equipamentos compactos. Uma modalidade com opções diferenciadas de acordo com a necessidade de cada operação. Os prazos de contrato podem variar de uma semana a anos, conforme a duração do projeto. Para aqueles que alugam, as vantagens são inúmeras: “O cliente passa a ter melhor controle e previsibilidade de seus custos de operação mensais. Não se preocupa com reparos emergenciais e não imobiliza capital”, explica Suetugo.

A Linck, distribuidor Volvo com matriz em Eldorado do Sul (RS) e filiais no Paraná e em Santa Catarina, tem experiência de 55 anos no mercado de máquinas para construção e movimentação de material. Na carteira de rental da distribuidora Volvo, estão construtoras de grande e pequeno porte, indústrias e órgãos públicos, para quem locação significa economia. “A Linck Rental é a responsável pelas revisões e manutenções das máquinas. Isso significa que o cliente pode focar no crescimento do seu negócio”, diz João Fernando Fossi, gerente de Rental da Linck.

TRANQUILIDADE. Desde 2005, a SBS Engenharia e Construções, com sede em Porto Alegre, trabalha com equipamentos Volvo locados para obras de infraestrutura e pavimentação no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Hoje entre os equipamentos alugados pela construtora estão rolos compactadores, motoniveladoras e minicarregadeiras. Segundo o gerente de manutenção da SBS, Rogério Gomes Costa Junior, o longo relacionamento com a Volvo Rents e a Linck, além da facilidade de negociação, são alguns dos atrativos. “A Volvo Rents nos transmite tranquilidade na hora da locação.

Trabalhamos com equipamentos novos, de alta produtividade, confiabilidade e baixa manutenção. Além disso,

há disponibilidade de peças e assistência técnica imediata”, afirma.

Nos próximos anos, o ritmo de trabalho de construtoras e empreiteiras será ainda maior. Para sustentar o crescimento do país, investimentos em infraestrutura (estradas, portos e aeroportos, além da Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016) farão a demanda por máquinas crescer intensamente. E boa parte dessa procura será atendida por soluções de aluguel de máquinas e equipamentos.

Um quadro que já se desenha. “Este ano há uma previsão de crescimento de negócios da ordem de 35% em comparação a 2010, saltando de 140 para mais de 190 máquinas vendidas”, ressalta o coordenador de Rental & Remarketing da Volvo CE. Os números têm como base os pedidos dos dis-



Motoniveladora da Volvo Rents em obra no Rio Grande do Sul. Crescimento do país nos próximos anos, com investimento em infraestrutura, faz da locação de equipamentos um negócio ainda mais atraente

tribuidores para ampliação e renovação da frota de locação. “Outro grande benefício do rental: nele, o cliente tem acesso aos modelos mais atuais da Volvo CE, com uma frota que é renovada a cada dois ou três anos, sem qualquer custo adicional para quem aluga”, completa Suetugo.

A Linck planeja adquirir 35 novas máquinas este ano, 40% mais do que no ano passado. “Esses equipamentos novos irão substituir máquinas com dois anos de uso, que contam com todo o histórico de manutenção realizado pelo distribuidor Volvo CE. Um grande negócio também para quem quer comprar uma excelente máquina seminova”, enfatiza o gerente de Rental da Linck. ■

O CRESCIMENTO DA VOLVO RENTS

Máquinas adquiridas pelos distribuidores Volvo CE para locação



* Estimativa – Fonte: Rental&Remarketing Volvo

SERVIÇO:

O site www.volvoce.com/rentalbr oferece informações sobre os modelos de equipamentos Volvo para locação, descrição técnica das máquinas, e o contatos dos distribuidores de cada região.

Surpreendentes

TEXTO MAIGUE GUETHS

FOTOS ARQUIVO VOLVO



Novos caminhões articulados série “F” e carregadeiras série “G” chegam cheios de tecnologia e segurança

Melhor desempenho, economia, conforto para o motorista e facilidade de operação são algumas características dos dois novos lançamentos da Volvo Construction Equipment no mercado brasileiro: a série “F” de caminhões articulados e os novos modelos da série “G” de carregadeiras de rodas.

Os caminhões articulados série “F” substituem a geração anterior, da linha “E”. Trazem diversas novidades e avanços tecnológicos, tornando mais fácil o trabalho do operador. A nova linha é ainda mais econômica.

Economia é também um dos pontos fortes dos três novos modelos de carregadeiras de rodas (L150G,



O acesso fácil para manutenção é uma característica das máquinas Volvo presente também nos novos equipamentos



O caminhão articulado A40F e a carregadeira L220G, novidades da Volvo em 2011

L180G e L220G). Consomem até 15% menos combustível que os modelos anteriores em aplicações específicas de carregamento e transporte. Os novos modelos ainda trazem inovações nos comandos de basculamento e elevação.

Como todos os equipamentos da Volvo, as máquinas da série “F” e as carregadeiras da série “G” mantêm a consagrada cabine Care Cab. Garantia de um excelente ambiente para o motorista, com proteção ROPS/FOPS também bastante aprimorada. A cabine assegura maior visibilidade ao redor, ar mais limpo, amplo espaço interior, um ambiente silencioso e climatizado e comandos ao alcance das mãos. Tudo para tornar o local de trabalho o menos estressante possível. ■

CAMINHÕES SÉRIE “F”

A série “F” atende as faixas de 24 t (A25F) até 39 toneladas (A40F) de capacidade de carga. Todos os modelos têm excelente capacidade de manobra, locomoção e descarga. “São até 8% mais econômicos que a geração anterior, que já eram as mais econômicas do mercado”, lembra o presidente da Volvo Construction Equipment Latin America, Yoshio Kawakami.

■ CONTROLE AUTOMÁTICO DA TRAÇÃO

A linha traz de série, agora, o ATC (Controle Automático da Tração), um sistema que faz o caminhão operar sempre com o modo de tração mais adequado às condições do terreno, seja em 6x4 ou em 6x6. O operador não precisa fazer a mudança e pode se concentrar em produzir mais e com maior segurança. “Por exemplo, em estradas planas e bem compactadas, o modo de tração 6x4, exclusivo da Volvo, é mais que suficiente”, ressaltava Boris Sanchez, gerente de engenharia de vendas da Volvo Construction Equipment Latin America.

■ QUADROS E CAÇAMBA

Os quadros dianteiro e traseiro da série “F” foram projetados para ter longa vida útil em operações rigorosas fora de estrada. Seguem a tradição de durabilidade e resistência dos caminhões articulados Volvo. A caçamba, feita de aço HB400, com elevada altura livre de despejo e grande ângulo de basculamento, favorece uma ejeção rápida do material. Um sistema hidráulico potente, do tipo “centro fechado” sensível à carga, cilindros de elevação de simples estágio e dupla ação, levantam a caçamba mesmo em declives pronunciados. Esse sistema permite um descarregamento preciso e controlável, o que encurta os tempos de ciclo e aumenta a segurança.

■ MOTOR

O motor também merece destaque. Turboalimentado, com comando eletrônico e seis cilindros, desenvolve torque elevado em baixa rotação. “São muito econômicos, com excelente desempenho, resposta muito rápida e sofrem menor desgaste. Esses atributos proporcionam uma longa vida útil ao motor”, destaca Boris Sanchez.

CARREGADEIRAS DE RODAS SÉRIE “G”

Três novos modelos se juntaram à série “G” de carregadeiras de rodas: L150G, L180G e L220G, com potências que variam entre 300 cv e 371 cv. “São máquinas que chegam para garantir ainda mais produtividade”, diz Kawakami. Os modelos têm 20% a mais de força hidráulica de elevação e uma força de desagregação 10% superior. Permite tempos de ciclo menores, principalmente com materiais de difícil escavação como, por exemplo, material detonado no pé de rocha. “Isso foi possível com melhorias no sistema hidráulico”, explica Sanchez.

■ NOVO SISTEMA OPTISHIFT

Os três modelos consomem até 15% menos combustível que os anteriores. A economia é resultado do novo sistema Optishift, que agora é oferecido de série. O Optishift é um sistema com um novo conversor de torque e uma função de reversão de sentido de direção por frenagem, o RBB (Reverse-by-Braking). A economia de combustível é possível porque a função de bloqueio (Lock-up) permite elevar a eficiência do conversor de torque de 85% para 100% durante operações de deslocamento. É a eliminação de perdas mecânicas no conversor que reduz o consumo de combustível. A tecnologia permite ainda mudanças de marchas mais suaves e uma resposta mais rápida na condução do equipamento, garantia de mais conforto para o motorista.

■ DIAGNÓSTICO ELETRÔNICO

A série “G” também é equipada com sistemas avançados de diagnóstico e monitoramento eletrônico de motor, projetados para prolongar a vida da máquina, aumentar sua disponibilidade e maximizar a produtividade. Tem, ainda, um novo capô do motor rebatível 70 graus, que pode ser aberto eletricamente para trás, garantia de bom acesso para tarefas de limpeza ou de manutenção.

Imponentes e precisos

VMs da Transwago transportam peças para a fábrica da Volvo CE em Pederneiras. Econômicos, garantem ainda uma operação precisa e, como imagem é tudo, impressionam

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

A fábrica da Volvo Construction Equipment em Pederneiras (SP), a 330 quilômetros da capital paulista, é hoje um importante elo do sistema industrial global da Volvo CE. Fornece equipamentos para o Brasil, toda a América Latina e vários mercados internacionais. É a única da corporação a produzir as motoniveladoras Volvo. Abastece todas as outras unidades da companhia pelo mundo.

Desde que começou a operar em 1975, quando ainda funcionava com a marca Clark Michigan e produzia apenas carregadeiras e empilhadeiras, a planta não para de evoluir. Conta hoje com o suporte estratégico de um grupo de fornecedores que provê a produção com os diversos itens para a montagem de cada linha de produto. A fábrica produz carregadeiras, motoniveladoras, caminhões articulados, escavadeiras, minicarregadeiras e compactadores de solo.

Para assegurar o suprimento de componentes às linhas de produção, a Volvo conta com empresas dedicadas exclusivamente a essa logística. Entre elas, uma das mais tradicionais fornecedoras é a transportadora Transwago, de Pederneiras, no setor de transportes há 25 anos. “E transportando peças para a Volvo desde o início”, salienta Ademir Berbel, sócio-proprietário da empresa.

FATOR PRECISÃO. Além da frota própria de 42 veículos (22 caminhões, 7 cavalos mecânicos, 9 carretas e 4 utilitários), a empresa usa transportadores colaboradores, previamente cadastrados e aprovados por uma empresa de gerenciamento de riscos. Todos os veículos que operam para a empresa são monitorados eletronicamente. Isso permite localizar com precisão a posição das cargas a qualquer momento. E mantém integração permanente com sistemas de comunicação que interagem via telefonia tradicional, telefonia celular e internet.

Depois de experimentar os primeiros caminhões Volvo VM, comprados em 2005, a Transwago não parou de investir em novas aquisições do modelo. Razão: os bons resultados. “Temos um VM 240 de 2005 que já tem mais de 500 mil quilômetros rodados. Só trocamos uma bomba d’água”, conta Berbel. “E ele continua na ativa”, completa.

O empresário explica que em sua operação a quilometragem percorrida

Para a Transwago, VMs garantem eficiência e dois pontos fundamentais na operação da empresa: pontualidade e confiabilidade

pelos veículos não é elevada. A exigência maior é de pontualidade e confiabilidade. “Nossos caminhões rodam aproximadamente 8 mil quilômetros mensais cada, e a logística da operação é importantíssima. Temos que fazer a coleta de componentes em regime de *milk-run*, nos fornecedores de peças de diversas cidades, e entregar tudo em janelas de horários predefinidas pela fábrica da Volvo.”

Com 84 funcionários, 30 deles motoristas, a Transwago também atende outros clientes. Faz o transporte de produtos de alguns dos fornecedores da Volvo





OS VMs SÃO
CAMINHÕES ÁGEIS,
CONFIÁVEIS, MUITO
CONFORTÁVEIS

PARA O MOTORISTA E
APRESENTAM UMA ECONOMIA
FANTÁSTICA

ADEMIR BERBEL,
SÓCIO-PROPRIETÁRIO DA TRANSWAGO



CE para vários destinos. Também movimenta carga fracionada entre a região de Pederneiras e a cidade de São Paulo, onde tem uma filial.

FATOR IMPONÊNCIA. Sua política é atender o embarcador com uma frota Volvo sempre renovada. São dezesseis VM: seis 310 tratores e dez 260 plataforma. A disponibilidade dos veículos é garantida por meio dos programas de manutenção firmados com a própria Volvo. Certeza de confiabilidade e presteza dos serviços da

Transwago. “Os VM são caminhões ágeis, confiáveis, muito confortáveis para o motorista e apresentam uma economia fantástica de combustível”, destaca. Seus Volvo VM rodam até 4 quilômetros por litro de diesel.

“E também é um caminhão imponente, que passa uma ótima imagem da minha empresa para os clientes”, explica. E reforça sua afinidade com a marca. “Temos uma história antiga. O terreno onde hoje fica a fábrica da Volvo aqui em Pederneiras pertencia à minha família.” ■

Negócio de peso

A Reiter Log lidera o transporte de carga refrigerada no Brasil. A empresa fez a maior compra individual de caminhões Volvo VM da história

TEXTO LUIZ CARLOS BERALDO

FOTOS ITO CORNELSEN

A Reiter Log, de Nova Santa Rita (RS), oferece suporte logístico a algumas das grandes indústrias de carnes e derivados do país. A empresa é líder em transporte de carga refrigerada no Brasil. Atende grandes frigoríficos, como Perdigão, Sadia, Alibem, Seara e Marfrig.

Com uma frota de mais de 500 veículos, entre caminhões e carretas, percorre todo o Brasil e também países do Mercosul. Opera em todos os ciclos da cadeia. Faz desde a coleta do gado bovino e ovino das fazendas para os frigoríficos até a distribuição do produto final para supermercados, cadeias de lanchonetes e outros.

Em seu Centro de Distribuição próprio em Nova Santa Rita, a 20 quilômetros de Porto Alegre, armazena produtos frigorificados com tecnologia de última geração. Controla a temperatura em diferentes gradações.

O tamanho e a complexidade de suas operações se encontraram com a Volvo e a qualidade de seus produtos. Ao renovar e ampliar a frota, a Reiter Log comprou, no final de 2010, 238 novos caminhões Volvo, que foram entregues no primeiro trimestre de 2011. Foram 55 FHs e 183 VMs. Entrou para a história por realizar a maior compra individual de caminhões Volvo VM, desde que começaram a ser produzidos no Brasil. “A opção pela marca foi essencialmente técnica”, define o diretor da Reiter Log, Vinicius Pilz.



“O VEÍCULO TEM BONS RESULTADOS TANTO EM ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL QUANTO EM CUSTOS DE MANUTENÇÃO E DISPONIBILIDADE OPERACIONAL. É TAMBÉM O PREFERIDO DOS MOTORISTAS, POR CAUSA DO NÍVEL SUPERIOR DE CONFORTO DA CABINE

VINICIUS PILZ, DIRETOR DA REITER LOG



Novo VM da Reiter Log. A opção pela marca foi essencialmente técnica, diz o diretor da empresa, Vinicius Pilz



No campo e na cidade, VMs da Reiter Log operam em todos os ciclos da cadeia da indústria de carnes e derivados. Fazem desde a coleta do animal na fazenda para abate até a entrega final do produto

FROTA MODERNA E DIVERSIFICADA. Os mais de 500 veículos próprios têm idade média inferior a um ano. É a maior frota entre as operadoras do segmento. E também a mais moderna, informa a empresa, que usa veículos de diversos portes. Predominam os semipesados nas operações de distribuição e pesados nas transferências. Os semipesados também são muito usados no transporte do gado vivo para os frigoríficos.

Nesse caso, a maior parte da frota é empregada no Rio Grande do Sul. A Reiter Log faz a coleta do gado nas fazendas e entrega nas unidades industriais da Marfrig nos municípios de Mato Leitão, São Gabriel, Alegrete, Bagé e Capão do Leão. Na região Centro-Oeste, da mesma forma, faz a co-

leta do gado nas fazendas e os entrega na unidade industrial da Marfrig, em Pirenópolis (GO).

Uma configuração bastante usada pela Reiter Log no transporte de gado vivo para os frigoríficos é a versão conhecida como Romeu e Julieta. O veículo é o Volvo VM 4x2 reboque de dois eixos atrelado. A empresa também usa o VM na versão 4x2 trator com carreta boiadeira de dois eixos, além dos VMs 4x2 e 6x2 plataforma (trucks refrigerados). Nas operações de transferência, emprega os caminhões FH.



Reiter Log entrega carne em churrascaria de Porto Alegre. Brasil é o maior exportador do mundo



ECONÔMICO E CONFORTÁVEL. “Testamos o VM e ele foi o veículo que apresentou a melhor relação custo-benefício. Apresentou o melhor resultado na análise geral, mesmo com investimento inicial um pouco maior para a aquisição”, ressalta o diretor da Reiter Log.

De acordo com Pilz, “o veículo tem bons resultados tanto em economia de combustível quanto em custos de manutenção e disponibilidade operacional. É também o preferido dos motoristas, por causa do nível superior de conforto da cabine”. Em relação aos FHs, a empresa também já possuía os modelos. Os bons resultados definiram a compra.

O executivo destaca que o transporte é parte fundamental da atividade por causa do suporte completo em logística aos clientes. “Grande parte da nossa frota é com contrato de veículo dedicado, por isso, temos que obter o melhor resultado, na ponta do lápis, para oferecer a melhor solução ao menor custo possível para nossos clientes. O item mais importante é a disponibilidade dos veículos”, afirma.

Na logística da carne, além de oferecer transporte para grandes volumes, é preciso garantir entregas rápidas e seguras. Isso exige controle pleno das condições em que os produtos são transportados.

Além do transporte de cargas vivas em equipamentos boiadeiros e cargas frigoríficas para a indústria de carnes e derivados, a Reiter Log também trabalha com cargas secas e graneleiros. Os veículos operam em todo o Brasil, Uruguai, Chile, Paraguai e Argentina. ■

NÚMEROS

4.600 cabeças de gado são transportadas por dia pela Reiter Log, além de mais de 3.500 toneladas de produtos frigorificados

15 mil toneladas de carga é a capacidade mensal de movimentação do moderno Centro de Distribuição da empresa em Nova Santa Rita, na Grande Porto Alegre

7 unidades de apoio dão sustentação às operações da Reiter Log. Ficam em São Paulo, Pirenópolis (GO) e nas cidades de São Gabriel, Alegrete, Bagé, Mato Leitão, Capão do Leão e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

PARA SABER MAIS SOBRE A CARNE

Maior exportador global e segundo maior produtor mundial de carne, atrás apenas dos Estados Unidos, o Brasil produziu 9,4 milhões de toneladas de carne em 2010, enquanto os EUA, 12,4 milhões de toneladas. Do total brasileiro, 7,6 milhões de toneladas ficaram no mercado doméstico, o que coloca o país também entre os maiores consumidores, atrás apenas dos EUA e União Europeia. No mesmo período, o Brasil exportou 1,8 milhão de toneladas. Os dados são da Abiec (Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne).

Relações duradouras

Empresas como a Bertolin e a Duplaquímica fazem negócios há anos com o Banco Volvo. Agilidade, facilidade e opções variadas de financiamento fazem a diferença

TEXTO PATRÍCIA MOSKWYN

FOTOS HUMBERTO MICHALTCHUK

Desde os anos 1970, os irmãos Airton e Nelson Bertolin trabalham com transporte rodoviário de cargas. Primeiro cortando as estradas ao volante de caminhões. Depois, como donos do próprio negócio: a Bertolin Transportes, fundada em 1976.

Hoje a transportadora, com sede em Colombo (PR), filiais em São Paulo e no Polo Industrial de Camaçari (BA), tem uma frota própria que inclui carretas simples, trucados e bitrens. “Em 2004, compramos um Volvo FH 420 e gostamos muito do caminhão. Com o tempo fomos renovando a frota com veículos da marca. Hoje trabalhamos com o modelo FH 440, com caixa de transmissão I-Shift”, conta o empresário Airton Bertolin. “Nossa frota tem mais de 40 caminhões, 70% deles Volvo, adquiridos via Banco Volvo”, explica.

Os negócios entre a Bertolin Transportes e o Banco Volvo têm seis anos. O último contrato foi fechado em abril, por meio do Finame. Por essa modalidade, recursos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) são repassados aos transportadores pela VFS (Volvo Financial Services) para aquisição de caminhões, ônibus, máquinas e equipamentos de construção.

UMA FAMÍLIA. São várias as vantagens apontadas pelo empresário: financiamento de 100% do bem, prazo de até 60 meses, 6 meses de carência e taxas de juros fixas, o que permite ao transportador planejar os custos operacionais futuros. “O bom prazo de amortização das parcelas viabiliza o equilíbrio entre faturamento e desembolso mensal com o financiamento. E o prazo de carência ajusta as parcelas aos fluxos de pagamentos da empresa no início da operação dos caminhões”, analisa Bertolin.

A confiabilidade no Banco Volvo é outro diferencial. “Não há preocupação quando solicitamos financiamentos. O consultor cuida de tudo, mantém em arquivo a documentação da empresa. Facilita muito o fechamento do negócio. É como se a Bertolin e o Banco Volvo formassem uma família”, ressalta.

A qualidade do produto e o tratamento dedicado pelo Banco Volvo também atraíram a empresa Duplaquímica, Comércio e Transporte de Produtos Químicos, com sede em Caçador (SC), filiais em Jacupiranga (SP) e Fazenda Rio Grande (PR). “No último ano, adquirimos pelo Banco Volvo 12 caminhões e 6 semirreboques via Finame”, conta o administrador da empresa, Anibal Padilha, que há quatro anos faz negócios com o Banco Volvo. “A agilidade na liberação dos financiamentos é um dos fatores que conta a favor.”

A VFS é uma das seis divisões de negócios do Grupo Volvo. Oferece suporte às vendas da marca em todo o mundo. No Brasil, há mais de 15 anos ajuda os transportadores a comprar os produtos da marca. A VFS tem três empresas no país: Banco Volvo, Consórcio Volvo e Volvo Corretora de Seguros. “De tudo o que a área de caminhões e máquinas vende, o Banco Volvo financia 40% a 50%”, conta Valter Viapiana, gerente comercial e de marketing da VFS.

O objetivo é oferecer a opção de financiamento mais adequada ao perfil e às necessidades de cada transportador. ■

Os irmãos Bertolin e sua frota de Volvo FH. Para os empresários, Banco Volvo tem várias vantagens: financiamento de 100% do valor, até 60 meses para pagar e 6 de carência. E ainda taxas de juros fixas





É COMO SE A BERTOLIN E O
BANCO VOLVO FORMASSEM
UMA FAMÍLIA

AIRTON BERTOLIN, DA BERTOLIN TRANSPORTES



Espírito campeão



Uma lancha Sedna XF 335, com motor Volvo Penta D 435 hp, deu ao comandante Maneco mais um título: o 1º Torneio Interclubes de Pesca Oceânica

TEXTO LILAMAR RIBAS

FOTOS ITO CORNELSEN



A equipe do comandante Maneco, a Endurance/Vô Juca, que tem ainda seu irmão, sobrinho e um amigo, conquistou em janeiro o 1º Torneio Interclubes de Pesca Oceânica, uma parceria entre o Iate Clube de Barra do Una, Ilhabela e Santos. Participaram da competição 25 embarcações e 100 pescadores.

O barco da competição foi o Sedna XF 335, com motor Volvo Penta D 435 hp. Segundo Maneco Carrano, “um motor confiável, leve, seguro e silencioso. Este último item muito importante na hora da navegação”.

A equipe do comandante somou 6.453 pontos, quase dois mil a mais que o segundo colocado. A embarcação venceu duas etapas, alcançou o 2º lugar em outra e assegurou o título sem precisar participar da última etapa. “A lancha Sedna com o motor Volvo Penta fez toda a diferença. Trata-se de um superbarco com estabilidade e conforto que não deixam nada a desejar em relação a embarcações maiores. Em uma das etapas, inclusive, só conseguimos competir graças a esse barco, um verdadeiro guerreiro. Nessa etapa, apenas cinco barcos conseguiram completar a prova”, enfatiza.

O QUE FASCINA. Nesse tipo de competição, as provas são em mar aberto, a cerca de 100 quilômetros da costa. A competição foi na Barra do Una, no litoral de Ilhabela. A Endurance/Vô Juca também capturou o maior peixe da competição, um dourado com 27,4 quilos, fisdado por Thiago Carrano, irmão de Manuel.

Para quem não conhece o esporte, na pesca oceânica, na maioria das vezes, os peixes são apenas tagueados (marcados), fotografados e depois devolvidos ao mar. “Só algumas vezes os que podem ser embarcados ficam, caso do dourado, atum e outros”, explica ele.

Com mais de 20 troféus conquistados em competições pelo Brasil afora, Maneco conta que começou a pescar em 1978 com o seu pai. “Era o início da pesca oceânica. Desde então fui cada vez mais tomando gosto por esse esporte, que exige conhecimento e ação rápida. Ao mesmo tempo em que nos coloca frente a uma variedade enorme de peixes e condições de pesca que dependem da temperatura da água, da maré, do vento, do clima. Enfim, um número de variantes que faz com que uma pescaria nunca seja igual a outra. E é exatamente esse esquema tático que me fascina. O interessante também é ir compilando as informações de cada pescaria, obtidas com equipamentos específicos para entender porque um peixe aparece mais numa região do que na outra ou em determinada condição

climática. Gosto de ter essas informações tanto para uso próprio quanto para compartilhar com os amigos”, conta Maneco, que recentemente deixou São Paulo para viver em Ilhabela, próximo ao mar e suas pescarias.

“Acredito na pesca com responsabilidade, sem perdas para o meio ambiente. Diferentemente dos Estados Unidos, no Brasil se considera a pesca, em geral, predatória. Por isso o esporte ainda não tem o tratamento e o reconhecimento merecidos. Mas espero estar dando minha contribuição para que isso mude em breve.”

A SEDNA E A VOLVO PENTA. Alberto Clark, do estaleiro Sedna, fabricante da embarcação usada pelo comandante Maneco, destaca que “nesse tipo de competição é preciso haver um trio bem afinado: a embarcação, o motor e o comandante. Sem dúvida, o segredo do sucesso. E, imagino, o segredo da excelente performance da equipe Endurance/Vô Juca”.

A Sedna XF 335 é a vanguarda do barco de pesca esportiva. Prático e compacto, é ágil e de navegabilidade superior. Seu casco foi projetado especificamente para as condições oceânicas do Atlântico Sul. Atende todas as necessidades do praticante de pesca oceânica.

O Sedna e a Volvo Penta são parceiros há cerca de sete anos, mais da metade do tempo de vida do estaleiro. “Optamos pelos motores Volvo por causa da sua qualidade e confiabilidade. Nosso produto se destina àqueles que buscam desempenho e qualidade superiores e, com certeza, um excelente motor faz toda a diferença na qualidade e no desempenho de um produto vencedor”, completa Alberto.

Em Itaquera, São Paulo, o estaleiro produz cerca de 20 embarcações por ano, a maioria delas exportada. Além da XF 335, também fabrica a LF 36 e a 415 Convertible.

“O motor da Sedna XF 335 é eletrônico, com 6 cilindros, tanque de 5,5 litros a diesel, com 3.500 rpm. E é ideal para pesca oceânica, que exige alta confiabilidade e segurança. A Sedna é um dos maiores estaleiros brasileiros no segmento e tê-la como cliente significa visibilidade nesse nicho, que coloca a pesca e o lazer lado a lado”, diz Felipe Abreu, da Volvo Penta. ■



Maneco Carrano, a lancha Sedna e o motor Volvo Penta. Trio de sucesso garantiu vitória em torneio disputado. Um motor confiável, leve, seguro e silencioso. “Este último item muito importante na hora da navegação”, diz o comandante

INSPIRAÇÃO SUECA

CONTROLE DA TEMPERATURA DE ACORDO COM CELSIUS

Seu nome tornou-se uma das palavras mais conhecidas e usadas no mundo, mas no início do século XVIII ele era apenas um jovem prodígio em matemática da universidade da cidade de Uppsala, na Suécia.

Anders Celsius será lembrado para sempre por sua escala de temperatura, em que o zero representa o ponto de congelamento da água e 100 seu ponto de ebulição. Mas esse astrônomo, que foi professor da Universidade de Uppsala de 1730 a 1744, contribuiu muito mais com a ciência do que apenas com sua definição simples mas inteligente da escala de temperatura. Ele foi a primeira pessoa a perceber que os fenômenos da aurora – as luzes do Norte e do Sul – são causados pelo magnetismo; e deduziu que grande parte da Escandinávia está apenas um pouco acima do nível do mar. Ele também fez uma pesquisa importante que ajudou a provar a teoria de Isaac Newton de que a Terra é um elipsoide, um pouco achatado nos polos.

Celsius nasceu em uma família com um rico passado científico – seus avôs eram cientistas e professores, como

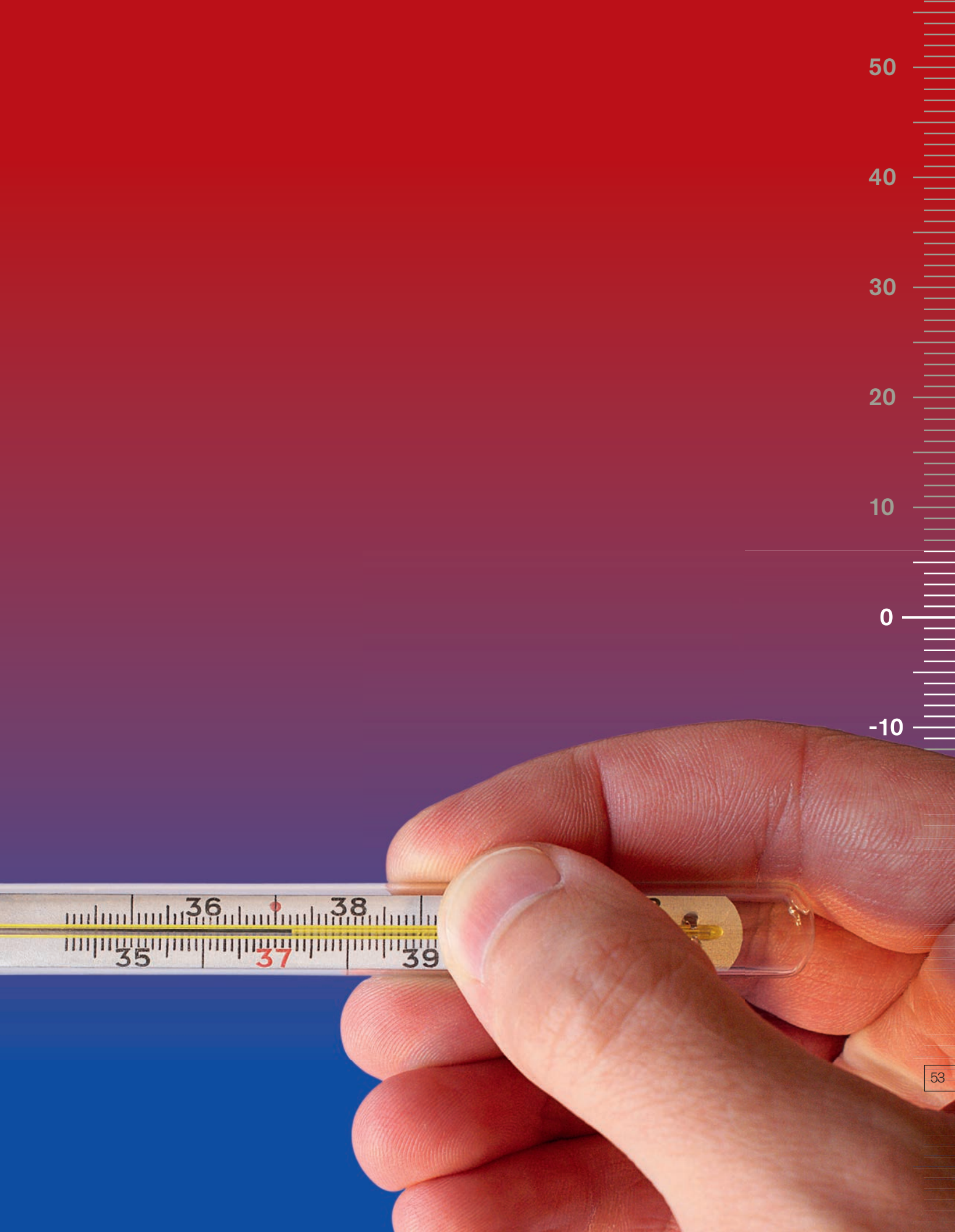
seu pai. Ele morreu de tuberculose em 1744, com 42 anos, e foi sepultado nas proximidades de Uppsala.

O nome de Celsius integra uma extensa lista de cientistas suecos cujas inovações tiveram grande impacto além das fronteiras de seu país. Entre eles estão Alfred Nobel, do famoso Prêmio Nobel; o botânico Linnaeus, cuja nomenclatura binomial dá a todas as criaturas vivas um nome em latim; e o físico Anders Ångström, que originou a unidade de comprimento Angstrom e deu seu nome a uma cratera da lua.

Essa história sueca de inovação é orgulhosamente transmitida hoje por técnicos e designers na matriz da Volvo em Gotemburgo. Eles lutam constantemente para criar e desenvolver o progresso de seus predecessores ilustres, como o cinto de segurança de três pontos, o turbo, o intercooler e, mais recentemente, o motor híbrido.

O trabalho deles garante a segurança, a eficiência e o conforto dos motoristas, independentemente de onde estejam no mundo e a quantos graus Celsius estejam trabalhando. ■





50

40

30

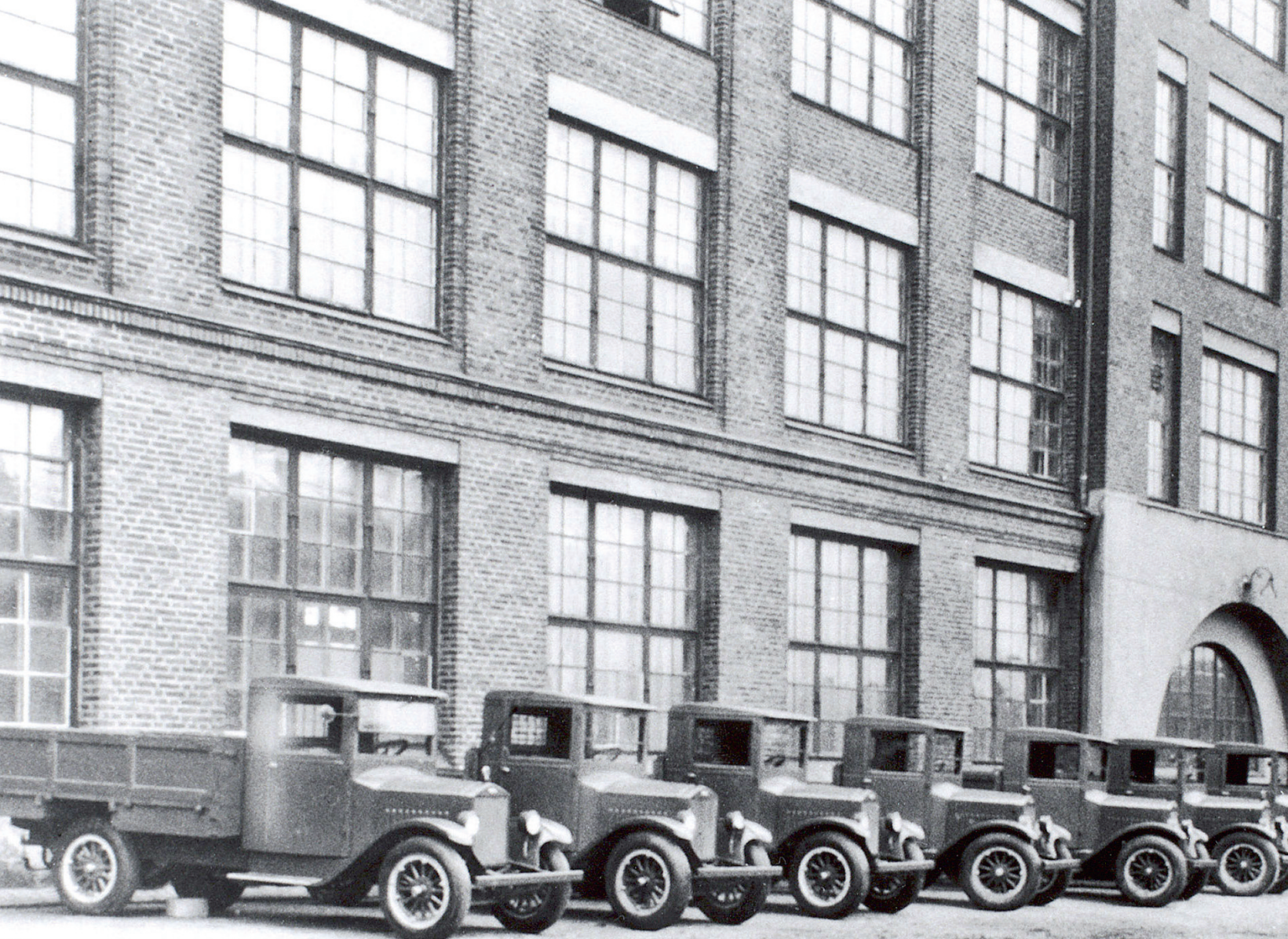
20

10

0

-10

36 38 35 37 39



Década de 1920

A Volvo foi fundada por Assar Gabrielsson e Gustaf Larson como uma subsidiária da SKF, fabricante sueca de rolamentos. Eles escolheram o nome do latim, em que “Volvo” significa “eu rodo”, uma alusão aos rolamentos. O primeiro carro nasceu na fábrica de Hisingen, Gotemburgo, em 14 de abril de 1927. No ano seguinte veio o primeiro caminhão, o Série 1, que rapidamente se tornou um sucesso de vendas

A evolução de uma marca ao longo das décadas

Da ramificação de uma fábrica de rolamentos para a empresa que mais tarde venderia sua divisão de automóveis para tornar-se um dos maiores fabricantes mundiais de veículos pesados, um resumo da trajetória da Volvo.

TEXTO DAVID WILES

FOTOS VOLVO TRUCKS



Década de 1930

Os caminhões da série LV71-74 foram os precursores das bem-sucedidas exportações Volvo que se seguiriam, com vendas em todo o mundo. Nessa época a empresa também começa a produzir seu primeiro carro de luxo, o PV654. O portfólio da marca passa a contar com ônibus, com o lançamento do B1, e também com os motores marítimos, para os quais há excelente demanda. A segurança é definida como um dos valores essenciais da Volvo, e a empresa passa a ter ações na bolsa.

Década de 1940

Com 50.000 veículos entregues, a Volvo expande seus horizontes e torna-se acionista majoritária da Svenska Flygmotor, atual Volvo Aero. A empresa também começa a atuar em uma nova área de produtos: tratores agrícolas. Os tratores começam a ser produzidos em Gotemburgo, junto com os carros, mas o sucesso é tanto que as vendas logo ultrapassam as dos automóveis.

Fábrica da Volvo em Gotemburgo no final dos anos 1940



FOTO: JARLE VINES



Décadas de 1950 e 1960

Com a aquisição da Bolinder-Munktel, a Volvo entra no segmento de equipamentos de construção. O engenheiro de segurança da Volvo, Nils Bohlin, cria o cinto de segurança de três pontos, e a empresa libera o projeto para ser usado por outros fabricantes de veículos. O Volvo P1800, dirigido por Roger Moore na série de TV *The Saint* (*O Santo*), é apresentado ao público pela primeira vez. A empresa continua sua expansão internacional, tendo os Estados Unidos como seu maior mercado de exportação. Para manter foco distinto em suas diferentes famílias de veículos, são criadas as divisões Volvo Buses (ônibus), Volvo Trucks (caminhões) e Volvo BM (atual Volvo Equipamentos de Construção).

Décadas de 1970 e 1980

O lendário Pehr G. Gyllenhammar torna-se presidente e CEO da Volvo, ocupando a posição por quase 22 anos, período marcado pelo extensivo programa de aquisições na Suécia e em outros países. A Volvo Aero une-se ao projeto espacial europeu Ariane como fornecedor de combustores. A fabricante francesa de veículos Renault torna-se acionista da Volvo. São criadas as empresas subsidiárias Volvo Cars, Volvo Trucks, Volvo Buses, Volvo Components, Volvobil, Volvo Penta e Volvo Data. Instala-se uma nova fábrica de ônibus e caminhões em Curitiba.



Década de 1990

O Grupo Volvo decide concentrar-se em caminhões, ônibus, equipamentos de construção, motores marítimos, industriais e aeroespaciais. Com isso, em 1999 a Volvo Cars é vendida para a Ford Motor Company. A Volvo Cars deixa de pertencer ao Grupo Volvo e une-se à Jaguar, Aston Martin e Land Rover no principal grupo automotivo da Ford. Embora o Grupo Volvo e a Volvo Cars agora sejam empresas independentes, a marca Volvo e o logotipo "iron mark" são compartilhados por ambas. E as duas empresas mantêm o mesmo compromisso com a qualidade, segurança e cuidado ambiental. Mais tarde, em 2010, a Ford Motor Company vende a Volvo Cars à chinesa Geely.



Anos 2000

O Grupo Volvo adquire a Renault Caminhões e sua subsidiária nos EUA, Mack Trucks. A empresa compra a fabricante de caminhões japonesa Nissan Diesel, agora conhecida como UD Trucks, e a Volvo Trucks inicia

produção na Rússia e montagem na China. Na área ambiental, a Volvo apresenta sete caminhões que não emitem CO₂ e transforma a fábrica em Ghent, Bélgica, na primeira fábrica de veículos que não emite CO₂.

O Brasil na grande final

Mecânicos da Volvo, de Santa Catarina, foram para a final mundial do Vista 2011, na Suécia. Não ganharam o título, mas marcaram presença na grande competição mundial



O time Avesta Cruising Club, da Suécia, foi o grande vencedor do Vista 2011, seguido pela equipe NTC1 (Suíça) e pela equipe Montornes 13 (Espanha), segundo e terceiro lugares, respectivamente. A equipe Shalom da concessionária Dicave, de Araquari, em Santa Catarina, participou com os 30 times do mundo inteiro nessa disputa final do Vista 2011, realizada no mês de junho em

Gotemburgo, na Suécia, sede mundial do Grupo Volvo. Eles chegaram até lá após ficar em primeiro lugar entre 12 times brasileiros que concorreram às vagas para a final global. "Estamos muito orgulhosos da equipe brasileira, que demonstrou excelente habilidade e competência em nossas oficinas e nos apresentou com bravura na final mundial", afirma Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil.

O Vista (Volvo International Service Technical Association) é uma maratona global da marca que já tem mais de 50 anos. Atualmente é feita em etapas realizadas em cinco continentes. Os técnicos e mecânicos participam de provas para resolver problemas teóricos e práticos e reparar eventuais defeitos que ocorrem nos veículos. É a maior competição mundial de pós-venda da Volvo Trucks e da Volvo Buses.

Um número recorde de 13,7 mil participantes de dezenas de países onde a Volvo está estabelecida se inscreveu este ano. A América Latina concorreu com 1875 participantes em 486 equipes, outra soma recorde. Somente o Brasil teve 1624 participantes e 421 equipes. "O Vista proporciona aos nossos mecânicos, mecatrônicos e funcionários da rede de concessionários uma



Equipe Shalom da concessionária Dicave, em Santa Catarina, comemorando a oportunidade de participar da grande final na Suécia

grande oportunidade para melhorar ainda mais suas competências e demonstrá-las em um cenário global. Quem ganha com essa disputa, no final, é o transportador, que tem à disposição técnicos cada vez mais atualizados, especializados e eficientes", destacou Rogério Roa, coordenador de desenvolvimento de competências na rede de concessionários Volvo na América Latina.

OLOF PERSSON SERÁ O NOVO PRESIDENTE E CEO DA VOLVO



O executivo Olof Persson será o novo presidente da AB Volvo e CEO do Grupo Volvo, a mais alta posição da corporação sueca. Substituirá Leif Johanson, que se aposenta em setembro. Olof Persson tem 46 anos, é economista pós-graduado pela universidade sueca de Karlstad.

O Conselho de Administração da AB Volvo examinou um grande número de candidatos, tanto internos quando externos. Olof foi escolhido, entre outros fatores, pela sua larga experiência na gestão de grandes organizações globais e seu sucesso como presidente de duas áreas de negócios do Grupo Volvo (Volvo CE e Volvo Aero).

Em seu lugar, na presidência da Volvo Construction Equipment, a divisão do Grupo Volvo que produz equipamentos de construção, assumirá Patrick Olney. Aos 42 anos, 17 deles no setor de equipamentos de construção e 10 em cargos de gerência dentro da Volvo CE, Pat Olney foi CFO da Volvo CE, presidente da Volvo Motor Graders (Motoniveladoras) e também da Volvo Road Machinery.

Os nomes mudaram

Novas nomenclaturas dos ônibus Volvo reforçam a potência de cada modelo

Os chassis de ônibus da marca Volvo ganharam uma nova nomenclatura comercial. Nada mudou nos produtos, os mais avançados do Brasil para o transporte urbano e rodoviário de passageiros. "São alterações que seguem uma tendência do mercado. Destacam a potência e a aplicação de cada veículo. Mudanças que reforçam e facilitam a imagem de cada um deles nos clientes e também otimizam o trabalho interno", explica Luis Carlos Pimenta,

presidente da Volvo Bus Latin America.

A tendência atual é de uma faixa maior de potência com um mesmo motor. Todas as lâminas técnicas, ma-

teriais de propaganda, site da internet e emblemas nominando os produtos foram alterados.

NOMENCLATURAS COMERCIAIS					
Urbanos	Antigas		Urbanos	Novas	
	B7R 4x2			B290R 4X2	
	B9S Articulado e Biarticulado			B360S Articulado e Biarticulado	
	B12M Articulado e Biarticulado			B340M Articulado e Biarticulado	
Rodoviários	B7R 4x2		Rodoviários	B290R 4X2	
	B9R 4x2			B340R 4X2	
				B380R 4X2	
	B12R 6x2			B380R 6X2 e 8X2	
		B420R 6X2 e 8X2			



NOVOS BIARTICULADOS VOLVO: APROVADOS EM CAMPINAS

A empresa Itajaí Transportes Coletivos, de Campinas (SP), adquiriu quatro ônibus Volvo biarticulados (três B340M e um B360S). A empresa tem agora treze veículos da marca. Os ônibus atuam no sistema de

transporte urbano Intercampi. No segundo semestre, começam as obras para a instalação do sistema de BRT em Campinas. "Já planejamos a aquisição de mais veículos quando o BRT começar a operar", diz um dos sócios-diretores da empresa, Joubert Beluomini.



Biarticulados da Itajaí Transportes Coletivos, de Campinas. Sucesso faz empresa já programar novas aquisições

Volvo Penta no Rio Boat Show

No evento um dos destaques foi o compromisso da marca com o meio ambiente

A Volvo Penta marcou presença no Rio Boat Show, um dos maiores eventos náuticos da América do Sul, entre os dias 27 de abril e 3 de maio, na Marina da Glória, Rio de Janeiro. “No evento destacamos nossos produtos e o compromisso da marca com o meio ambiente. Levamos à feira os motores náuticos mais econômicos e com menos emissões de gases de



Estande Volvo Penta no Rio Boat Show 2011

todo o mercado”, afirma Cristiano Conde, presidente da Volvo Penta Brasil.

A Volvo Penta não só é líder mundial no cuidado com o meio ambiente no segmento como mantém um compromisso nessa área. Batizado de “Green Commitment Volvo Penta”, é, ao mesmo tempo, um documento e uma campanha permanente da companhia para garantir que a Volvo Penta será sempre a melhor escolha ambiental. “Trabalhamos para reduzir o impacto ambiental em todas as etapas de vida de um produto, desde seu desenvolvimento, passando pela produção, até o seu uso e a reciclagem”, enfatiza Cristiano. “Nossa avaliação do evento foi bastante positiva, superando as nossas expectativas em um evento que é a maior vitrine do segmento na América do Sul. Momento ideal para ver e ser visto”, conclui.



Representando todos os funcionários, Rogério Santos, da Comissão de Fábrica, e Dante Lago, gerente de saúde, segurança do trabalho e meio ambiente, da Volvo do Brasil, receberam a premiação

A MELHOR EM “AMBIENTE DE TRABALHO SEGURO E SUSTENTÁVEL”

A Volvo do Brasil foi a grande vencedora nacional do 14º Prêmio Sesi Qualidade no Trabalho, na categoria Grandes Empresas, no tema “Ambiente de Trabalho Seguro e Sustentável”. A empresa foi premiada pelo bem-sucedido “Programa Volvo de Qualidade de Vida”. A companhia conquistou ainda o segundo lugar no tema “Educação e Desenvolvimento”. O programa que garantiu a colocação foi o “Aprendiz Industrial – Pessoas com Deficiência”. Concorreram ao prêmio 1.476 empresas de todo o país.

A Volvo também foi condecorada pelo Ministério do Trabalho e Emprego com a Ordem do Mérito do Trabalho Getúlio Vargas. Foi a primeira vez que o governo federal concedeu a ordem aos vencedores do Prêmio Sesi Qualidade no Trabalho.

PASSOU DE 1 MILHÃO

A paranaense Princesa dos Campos, tradicional empresa de transporte de passageiros de Ponta Grossa, tem uma frota de 290 veículos. Mais da metade são ônibus Volvo. Há pouco, três passaram de 1 milhão de quilômetros rodados sem abrir o motor: um B12R 380, ano 2003/2004 (mais de 1,2 mil km), um B12R 380, também 2003/2004 (mais de 1,3 mil km), e um B12R 420 2005 (mais de 1,3 mil km).

Os três ônibus rodam até 18 mil km por mês em trechos entre Curitiba e cidades do interior paranaense. Segundo o engenheiro mecânico Raphael Diego Collares, responsável pela manutenção da frota, “a manutenção preventiva é o segredo para que os veículos cheguem a essa marca. Usamos apenas peças de reposição e filtros genuínos e fazemos as trocas de óleo com a marca recomendada pela fabricante. Tudo isso, aliado aos chassis Volvo de alta confiabilidade, faz toda a diferença em durabilidade e alta performance”, afirma.



Em plena expansão

A rede de concessionárias Volvo cresce com várias casas inauguradas ou ampliadas

Em fevereiro o Grupo AutoSueco inaugurou sua oitava unidade paulista, em Guarulhos. Com investimento de R\$ 16 milhões, a nova concessionária tem 20 mil m². A capacidade é para atender 50 veículos por dia. Atua na venda de veículos novos e seminovos, de peças e serviços e assistência técnica completa a caminhões e ônibus.

Também em fevereiro, a Dicave abriu sua nova unidade em Mafra, no norte de Santa Catarina, um investimento de R\$ 6 milhões. Na divisa entre o Paraná e Santa Catarina, Mafra fica no entroncamento das BRs 280 e

116, um ponto estratégico. A nova filial tem áreas de vendas de veículos, peças e serviços, num terreno de 28 mil m². O grupo Dicave tem agora nove concessionárias.

Em março a Lapônia inaugurou suas novas instalações em São Manuel, região central do estado de São Paulo. Com isso dobrou sua capacidade de atendimento na região, onde tem forte participação na frota que atende as usinas de álcool e o setor de madeira reflorestada.

Já no Rio Grande do Sul, foi inaugurada em maio a Dipesul Passo Fundo. A nova concessionária traz uma série de vantagens para os transportadores da região, como o aumento da capacidade de atendimento e melhor localização, na rodovia RST 135, ao lado da BR 153. O grupo Dipesul possui sete casas no Rio Grande do Sul.

E, em junho, o Grupo Auto Sueco inaugurou mais duas novas concessionárias: uma em Rondonópolis, Mato Grosso, e outra em Porto Velho, ca-



AutoSueco em Guarulhos

pital de Rondônia. Além dessas casas, o Grupo Apavel também está trabalhando em ampliações.

A ideia é que se chegue ainda este ano a 10 novas casas da rede Volvo, passando de 79 para 89 concessionárias em todo o país. “As inaugurações fazem parte do plano de expansão da marca este ano, elaborado em parceria com a rede de concessionárias para atender o crescimento das vendas”, explica Carlos Pacheco, gerente de pós-venda e desenvolvimento de concessionárias da Volvo do Brasil. O mercado brasileiro é o maior da Volvo caminhões.

REDE VOLVO CE TAMBÉM CRESCE

A Volvo Construction Equipment Latin America também está em franca expansão por meio de sua rede de distribuidores.

No início do ano, a Tracbel investiu na ampliação de sua estrutura no Rio de Janeiro (RJ). A nova área possui 18 mil m² e faz parte do plano de investimento da empresa, que contempla a aplicação de mais de R\$100 milhões em novos equipamentos para venda e locação, inauguração de novas filiais, ampliação de melhoria das unidades já existentes, comunicação, marketing, tecnologia e recursos humanos.

Já o distribuidor Dinâmica abriu uma nova casa na cidade de Ariquemes, em Rondônia.

Para este segundo semestre, as inaugurações serão da Motiva, em Aracaju (SE) e em Teixeira de Freitas (BA), ambas em julho. Já a Linck terá uma nova casa em Palhoça (SC), em agosto. Também em agosto, o Grupo Entrepasto inaugura sua nova estrutura em São Luís (MA).



Na grandeza do Brasil tem Volvo

C/PAC

TRANSPORTES

O Brasil se espalha pelo mundo

País vive a maior movimentação
de cargas de sua história

O Brasil apresenta números animadores em sua economia. Recordes de produtividade e aumento das demandas interna e externa exigem do país um gigantesco movimento de cargas que vão do campo até a indústria e o comércio.

Em 2010, houve um recorde de movimentação portuária, com 833 milhões de toneladas e, para 2011, há expectativa de um novo aumento. Nos portos de todo o país, caminhões Volvo transportam milhares de contêineres.



Caminhões Volvo transportam milhões de toneladas de cargas nos portos brasileiros



Cinto de segurança salva vidas



www.volvo.com.br

VOLVO

Na grandeza do Brasil tem Volvo

C/PAC

TRANSPORTES

Aeroportos se preparam para crescimento

Reformas e expansões vão trazer
conforto para os passageiros

O Aeroporto Afonso Pena, em Curitiba (PR), é um dos maiores do país. Em 2010, foram quase 6 milhões de passageiros e 27 mil toneladas de cargas transportadas. Para dar conta deste volume que só cresce, as instalações estão sendo modernizadas.

São várias as melhorias, como a ampliação do estacionamento, uma obra que conta com a ajuda de Equipamentos de Construção Volvo.

Este é um investimento fundamental não só para o presente, mas também para atender a demanda futura dos grandes eventos esportivos, que aumentarão o movimento nos aeroportos de todo o país nos próximos anos.

Máquinas Volvo nas obras
do Aeroporto Afonso Pena:
expansão a todo vapor.



Cinto de segurança salva vidas



www.volvo.com.br

VOLVO