

Volvo

Eu Rodo

PUBLICAÇÃO DA VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA. ♦ 1997 ♦ ANO XV ♦ Nº 80

EDC Gold.
A diferença



ECB: no Brasil, o ônibus do futuro





Volvo
Eu Rodo



Um brinde aos 20 anos de Brasil

O mercado brasileiro de caminhões pesados, a exemplo dos demais setores da economia, despertou para as vantagens da chamada "modernidade". Está de olho na globalização e conseqüente busca por maior eficiência a custos menores e controlados. Ao iniciar as importações do FH12 380, há três anos e meio, a Volvo consolidou seu pioneirismo, porque sabia que o empresário estava disposto a investir em produtos mais sofisticados para oferecer serviços melhores e mais eficientes aos seus clientes, igualmente cada vez mais exigentes.

Por isso, naquela ocasião, já estava nos planos fabricá-lo no Brasil, para atender ao crescente segmento de caminhões com cabine avançada, no mercado de pesados. E o que estava nos planos já começou a se concretizar. Acabamos de inaugurar, no último dia 21 de outubro, uma moderna unidade para fabricação de cabines e a partir de 98 o FH será produzido no Brasil.

As novidades não param por aí. No ano em que celebramos 20 anos da Volvo no Brasil, estamos lançando para o mercado a linha NL EDC Gold, que apresentamos durante a Brasil Transpo'97. Aquela que já era a primeira linha de caminhões do país com monitoramento eletrônico da injeção de combustível, passa a ser também a que oferece a maior garantia de toda a história do mercado brasileiro de caminhões pesados, ou seja, três anos para itens significativos como cabine, bloco de motor e outros.

Mais do que uma vantagem adicional para que nossos clientes atinjam performances cada vez melhores em produtividade e lucratividade, a garantia estendida, assim como o VOAR gratuito por três anos, são uma demonstração da confiança que a fábrica tem em seus produtos.

Temos o melhor caminhão com cabine avançada do mercado, o FH12 e, agora, como a evolução natural da consagrada linha EDC – que já vendeu mais de 7 mil unidades, apresentamos também o que há de melhor em caminhões com cabine convencional: a novíssima linha EDC Gold, com a maior garantia e níveis ainda maiores de conforto e segurança. Não poderia haver melhor maneira de comemorar 20 anos de Brasil.

Nilton Meira
Diretor de Marketing Caminhões

Ita Comelsen



Eu Rodo

Revista editada pela Volvo do Brasil Veículos Ltda. • Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600 • CIC • Cx Postal 7981
CEP 82260-900 • Curitiba, PR • Telefones 041 317 8633 PABX • Fax 041 317 8403 • <http://www.volvo.com.br>

Editor Executivo: Solange Fusco • **Editor Responsável:** Valter Viapiana (MTB 3418/13/29) • **Redação:** Luiz Carlos Beraldo e Valter Viapiana • **Projeto Gráfico:** Saulo Kozel Teixeira • **Foto de capa:** João Urban & Miranda • Tratamento de imagem: Exclam Propaganda/PrintForm • **Diagramação e Edição:** Eletrônica: Tempo Integral Editora Ltda • **Fotolitos:** Fotolaser • **Impressão:** Gráfica Padilla • **Tiragem:** 30.000 exemplares • Filial à Aberje.

**Novos
ônibus
B10M EDC:
os primeiros
pesados com
motor eletrônico
do país**

Pág. 10

**Consórcio
Volvo:
vendas
aumentam**

Pág. 22

**O ônibus
do futuro
faz sucesso
no Brasil**

Pág. 6



Ito Cornelissen

20 anos em grande estilo

Volvo lança sua nova linha de caminhões NL10 e NL12 EDC, agora Gold.

Pág. 18

**Motores
Penta em
Itajaí,
onde o mar
está pra peixe**

Pág. 30



Mikael Karlsson

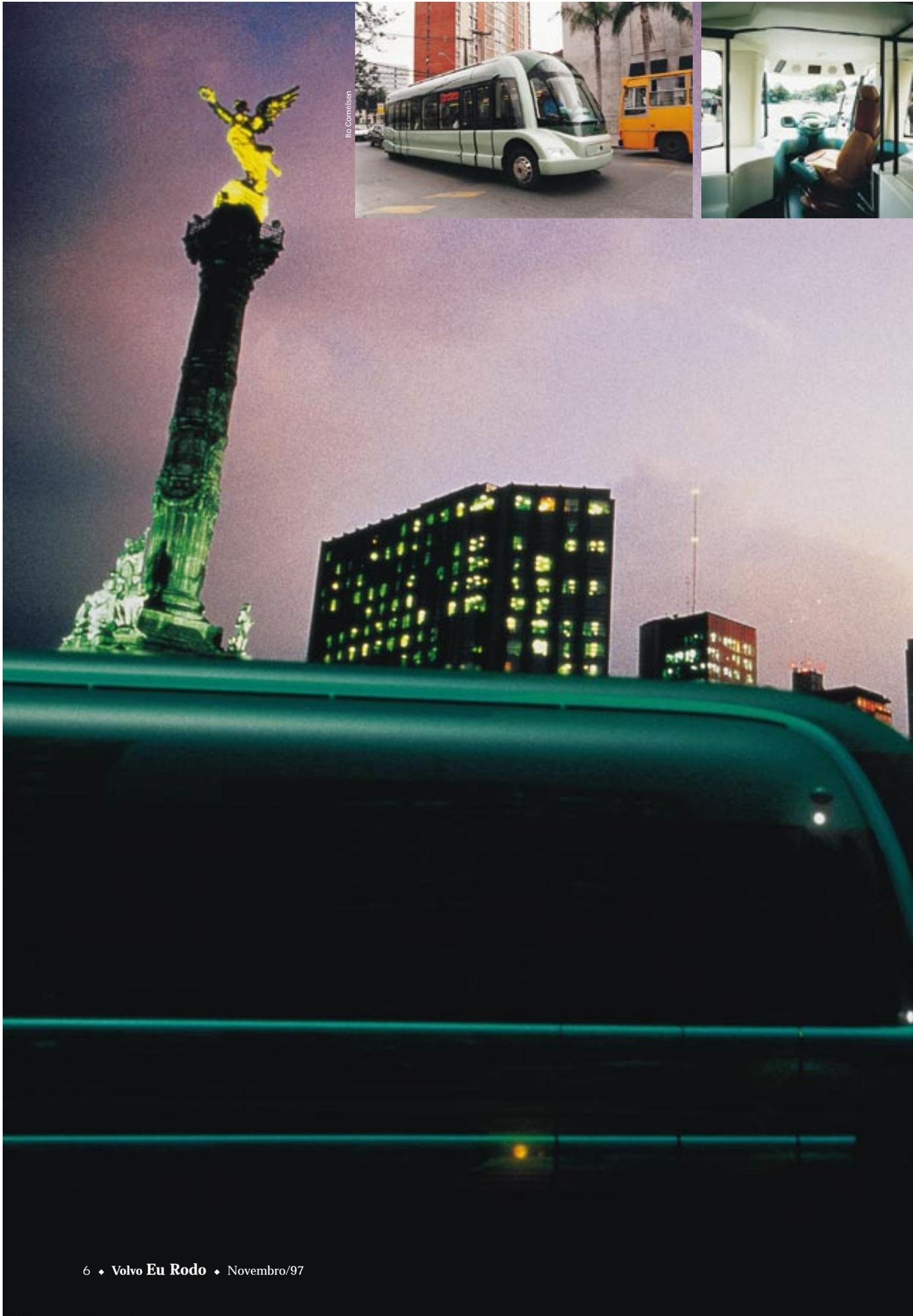
**Rodando
de FH pela
Europa**

Pág. 28



Ito Cornelissen

Opinião	4
Ônibus	12
VCE	14
Brasil	16
Automóveis	24
Segurança	26
Volvo On Line	32
Pós-Venda	34
Cartas	35



Ilo Cornelisen

O ambiente urbano e o ônibus do futuro

O Brasil conheceu em outubro o ECB - Environmental Concept Bus, o ônibus do próximo século.

Com motorização híbrida (turbina a gás e motor elétrico), o ECB tem índice zero de emissão de poluentes, além da mais avançada tecnologia, como computador de bordo, câmeras no lugar dos espelhos retrovisores, 17 cm de altura do solo...

Buscando uma nova forma de resolver os problemas ambientais e satisfazer as necessidades de transporte, a Volvo Bus Corporation apresenta o Environmental Concept Bus. Um veículo de conceito que demonstra uma série de soluções técnicas que contribuem para transportes mais eficientes, mais seguros e com menor impacto ambiental.

A visão da Volvo sobre os veículos e transportes do futuro é bastante otimista. Ela trabalha permanentemente no desenvolvimento e teste de novas tecnologias e novos sistemas de tráfego e transportes. Ao mesmo tempo, experimenta diversos tipos de combustível.

O resultado mais recente desse esforço de preservação ambiental da Volvo é o Environmental Concept Bus. Trata-se de um veículo-conceito que se constitui numa base importante para o desenvolvimento dos ônibus urbanos que estarão circulando nas ruas no início do próximo século. O ECB é um projeto inédito em que a Volvo Bus Corporation trabalhou em colaboração com uma série de outras empresas, instituições e entidades oficiais, que contribuíram com recursos de fabricação, componentes e financiamento.

Problemas ambientais, uma séria ameaça. O ECB tem a sua origem na atual situação que encontramos nas

grandes cidades do mundo inteiro. A falta de espaço, a má qualidade do ar e o nível de ruído atingiram o limite considerado aceitável. Se não forem tomadas medidas no sentido de resolver estes problemas, corre-se o risco dos centros urbanos se tornarem tão desagradáveis que as pessoas optarão por outro lugar para viver. Se as pessoas se mudarem para os subúrbios, as empresas e os serviços sociais e municipais também terão que deixar seus lugares.

As cidades expandirão e a densidade populacional diminuirá. Nesse caso, existe a tendência dos centros das cidades se tornarem ambientes caracterizados por problemas de caráter social. Nos EUA, entre outros países, existem muitos exemplos dessa situação. Na Europa, os centros das cidades têm muitas vezes um antigo ambiente cultural que faz com que se mantenham atrativos. Mas, evidentemente, mesmo nesses casos existe um limite para o que se considera agradável.

Uma estrutura que requer novas soluções. Muitas das cidades européias têm um plano em forma circular, em que o centro, construído na Idade Média, é atualmente ocupado por escritórios, lojas, restaurantes e edifícios culturais. Um típico centro rodeado de zonas residenciais, comerciais, portos e terminais para movimentação de cargas e mercadorias. Uma

parte dos problemas dos sistemas de transporte está baseada exatamente na estrutura dessas cidades. O fato das zonas residenciais, de escritórios e industriais estarem localizadas em lugares diferentes requer uma grande quantidade de transporte de pessoas e mercadorias entre essas zonas.

Para poder satisfazer essas necessidades, os administradores públicos e os fabricantes de veículos têm que criar as condições necessárias para transportes com melhores características ambientais, mais rápidos e mais flexíveis, melhor adaptados às necessidades e desejos da população. O potencial para tal já existe – os transportes públicos e de cargas podem ser efetuados de forma mais eficiente e com menor impacto ambiental do que atualmente. Uma das alternativas é através do desenvolvimento de sistemas de distribuição e movimentação de mercadorias. Outra é a utilização de veículos especialmente adaptados para os centros urbanos.

Integração e concentração.

Ao mesmo tempo que muitos projetistas de tráfego trabalham com o desenvolvimento de sistemas para transportes mais eficientes, outros trabalham no sentido de reduzir os transportes, tornando mais densas as povoações, integrando diversos serviços, tentando criar "pequenas cidades dentro das cidades" e, assim, reduzir a necessidade de transportes.

Um outro conceito importante é a "proximidade à rede", isto é, que as pessoas possam trabalhar na sua própria casa, se comuniquem via computadores nas auto-estradas eletrônicas, em vez de se deslocarem para o trabalho nas auto-estradas de asfalto.

A cada dia têm sido introduzidas em vários lugares restrições de diversos tipos a fim de reduzir o tráfego nos centros urbanos. A proibição contra o tráfego pesado nas cidades durante as horas de maior movimento, limites sobre as dimensões dos veículos e exigências rigorosas de emissões constituem alguns exemplos deste tipo de medidas.

Nos EUA não existem centros urbanos com densidade populacional tão elevada como na Europa mas, também lá, a má qualidade do ar e a aglomeração do tráfego são grandes problemas. Por essa razão, tenta-se diminuir o tráfego de automóveis dentro das cidades através de diversos tipos de impostos e distribuem-se as viagens ao longo do dia, reduzindo a aglomeração.

A necessidade de transportes aumenta. Apesar dessas iniciativas, não é provável que o tráfego nas regiões urbanas venha a diminuir. Analisando o desenvolvimento global, continua a concentração de indústrias, comércio, administração e outras atividades econômicas nas grandes cidades, o que aumenta a necessidade de transporte. No entanto, isso não tem obrigatoria-

mente que significar aumento da aglomeração do tráfego. O transporte de mercadorias pode ser consideravelmente mais eficiente. Com a ajuda de sistemas de informação móveis, as empresas de transporte podem aproveitar a capacidade de carga disponível de forma muito melhor do que atualmente e, de fato, efetuar maior quantidade de trabalho com menor número de veículos.

No que se refere ao transporte de pessoas, calcula-se que, também no futuro, uma grande parte das pessoas continuará preferindo usar transporte individual. Mas, se os sistemas públicos puderem oferecer transporte mais rápido, horários exatos e um ambiente atraente, ao mesmo tempo que conduzir um automóvel nos centros das cidades se torna mais incômodo e mais caro, (basta ver o exemplo do rodízio em São Paulo) o poder de concorrência do transporte público aumenta. E, para os que não têm acesso a um automóvel próprio, a alternativa pública tem que continuar a existir.

Ônibus, uma excelente alternativa. Muitos fatores indicam que o ônibus tem um futuro brilhante. Nas cidades realmente muito grandes, as alternativas atuais de transporte por linhas de ferro, por exemplo, continuarão a ter um papel importante. Se a tendência de diminuição da densidade populacional nos centros urbanos se mantiver, torna-se difícil motivar novos investimentos em soluções baseadas nos transportes por linhas de ferro. Linhas que não podem ser modificadas facilmente conforme as pessoas mudam, o que é perfeitamente possível fazer com o tráfego de ônibus.

Os ônibus não requerem novos investimentos dispendiosos, podendo utilizar a infra-estrutura existente. São flexíveis, têm custos de exploração relativamente baixos e o itinerário pode ser alterado conforme as necessidades. Os ônibus podem ser construídos com tamanhos diferentes, podem circular entre o tráfego restante ou em faixas de circulação especiais e podem ser acionados com diversos combustíveis. Os gases de escape e do ruído, por meio da tecnologia atual, podem ser reduzidos a níveis muito baixos. O ECB tem emissão zero, porque funciona com bateria.

O ECB chegou ao Brasil a bordo de um trailler especial (1); rodou na pista de testes da fábrica (2); fez sucesso ao circular pelas ruas de Curitiba (3); passageiros fascinados fizeram questão de dar uma voltinha no ônibus do futuro (4); em São Paulo foi de longe a maior estrela da Brasil Transpo'97 (5); foi confundido com o "Fura-Fila" ao circular em plena Avenida Paulista (6); Com tudo isso, não poderia deixar de ser destaque nos jornais e em todos os canais de televisão (7).

Fotos: Ilo Cornelisen



A cidade de Curitiba é um exemplo de como atender o aumento da necessidade de transportes. As entidades oficiais começaram a elaborar, em 1970, um plano para ampliar a rede de transportes públicos em função da prevista expansão da cidade. Hoje, Curitiba tem um sistema eficiente com vias exclusivas para ônibus, em que os transportes são feitos com biarticulados Volvo construídos especialmente para esse fim.

Para poder trabalhar com grandes volumes de passageiros e evitar o demorado processo de cobrança, as paradas normais foram substituídas por estações em forma de tubo, cujo chão está à altura do assoalho do ônibus. Os passageiros podem comprar os seus bilhetes na estação e entrar e sair rapidamente dos ônibus.

Um outro exemplo é a cidade de Bogotá na Colômbia, onde a Volvo, em colaboração com a Stagecoach, uma das maiores empresas privadas de transportes, e outras empresas locais, está elaborando um sistema completamente novo com uma capacidade para 600 mil passageiros diários. Existem ainda outros exemplos, como Berlim, onde foi criado um cartão de pagamento para elétricos e ônibus, que facilita a vida das pessoas.

Um futuro brilhante. Como será a situação do tráfego nas nossas cidades no terceiro milênio é evidentemente impossível dizer com segurança, mas existem muitas indicações para que sejamos otimistas. Que a legislação ambiental vai ser cada vez mais rigorosa já é um fato, assim como o desenvolvimento de sistemas e meios auxiliares para transportes mais eficientes. Podemos confiar na capacidade da indústria para resolver esse problema com a ajuda da tecnologia?

O que podemos ter certeza é que, para as empresas que querem estar presentes no futuro, o fato de terem a coragem de pensar, desenvolver novas soluções e estarem preparadas para readaptação é uma condição imprescindível para a sua sobrevivência.

Ambiente, trabalho, eficiência de transportes. O ECB demonstra que existe a ambição e a competência necessárias para satisfazer as exigências sobre características ambientais, segurança e eficiência de transportes, que vão estar em vigor no início do próximo milênio. Com motor híbrido, que funciona com uma turbina de avião, movida a etanol, motor elétrico e baterias, o ECB garante emissões praticamente nulas quando usa sua turbina. Quando trafega com as baterias, a emissão de partículas poluentes é zero. Sem dúvida, o ECB é um grande passo em direção ao futuro. Um futuro que está logo ali na esquina. A previsão da Volvo é que essa tecnologia esteja nas ruas das cidades já na virada do século. ◆

O ECB e o ECT são a solução da Volvo para a aglomeração urbana e a poluição do ar, que se constituem num problema no mundo inteiro

Arquivo Volvo



Volvo também possui o caminhão do futuro

A mesma tecnologia empregada no ECB é aplicada no desenvolvimento do caminhão do futuro da Volvo, o ECT – Environmental Concept Truck. Ele contém basicamente os mesmos recursos do ônibus, porém seu projeto é mais específico para as necessidades do transporte de carga. Projetado para pesos brutos de até 15 toneladas, o ECT possui cabine de alumínio, reciclável, leve e robusta, além de inúmeras soluções tecnológicas e ambientais, como climatização isenta de gás freon, rodas traseiras direcionáveis e possibilidade de levantar ou rebaixar a altura do veículo para carga e descarga. O caminhão do futuro conta ainda com computadores e monitores de bordo, permitindo um total controle das funções do veículo, além de

informações sobre trânsito, contato com terminais de carga e emissão de notas fiscais dentro do veículo. Juntamente

com o ECC – Environmental Concept

Car, que usa o mesmo sistema de motorização híbrida a

gás+energia elétrica, ele integra a “família” de veículos-conceito da Volvo, projetada para atender as exigências ambientais do próximo milênio.



Os primeiros pesados com motor eletrônico



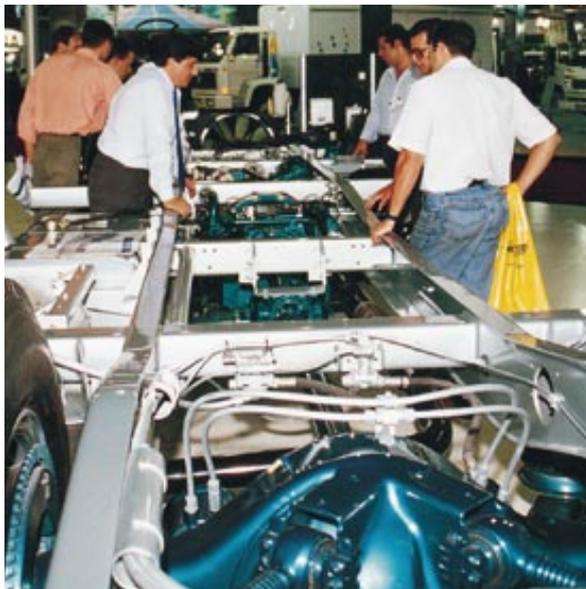
B10M, o chassi considerado um "best seller" da Volvo, agora com EDC – Electronic Diesel Control: mais potência e economia com menos emissão de poluentes.

A Brasil Transpo'97 foi palco do lançamento dos novos B10M EDC – Electronic Diesel Control –, os primeiros ônibus pesados do país com monitoramento eletrônico da injeção de combustível. Além de mais econômicos e menos poluentes, os novos B10M também são mais potentes e estão disponíveis em versões que atendem todo o mercado rodoviário, urbano convencional, urbano articulado e biarticulado.

“Mais uma vez a Volvo dá provas do seu pioneirismo. Desde a instalação da fábrica no Brasil desenvolvemos e aprimoramos nossos produtos, oferecendo aos clientes veículos modernos e altamente avançados. Frotistas e usuários só terão a ganhar com estes novos chassis”, afirma Oswaldo Schmitt, diretor de Marketing de Ônibus da Volvo.

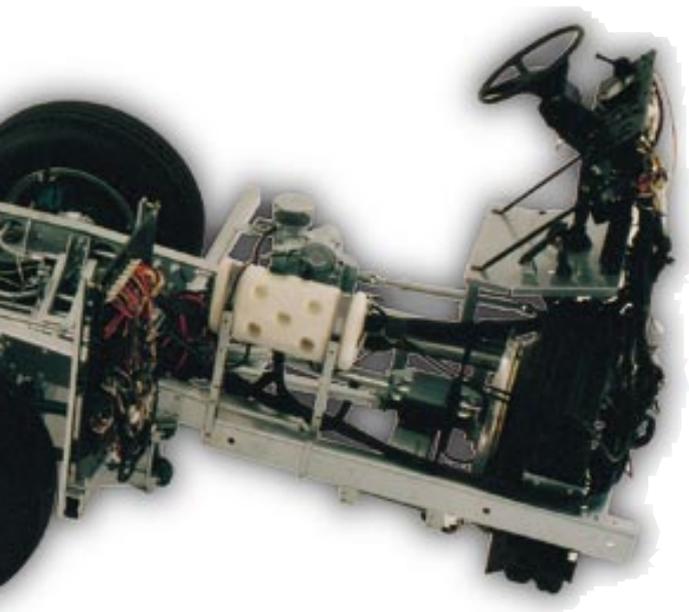
Fotos: Ito Cornelisen





Motor EDC agrada clientes

Os empresários elogiaram a decisão da Volvo de introduzir motores eletrônicos no B10M. Além dos benefícios ambientais, proporcionados por um motor com menor emissão de poluentes, os clientes destacaram a economia de combustível como uma das grandes vantagens que terão com os ônibus B10M EDC.



A Sulamericana, de Curitiba-PR (pág. ao lado), foi uma das primeiras a integrar as vantagens do motor eletrônico que acaba de chegar ao mercado. Além da versão convencional, o B10M EDC está disponível como articulado e biarticulado

O diretor lembra que em 1996 a Volvo foi a primeira a lançar caminhões com EDC, ainda hoje, um ano e meio após o lançamento, os únicos do país com sistema de monitoramento eletrônico da injeção de diesel.

Agora, a marca volta a inovar introduzindo no país o ônibus B10M EDC. "Temos uma linha completa, atendendo diferentes necessidades de nossos clientes", ressalta Schmith.

Do 4x2 ao biarticulado. Para aplicação urbana, a Volvo está introduzindo o B10M EDC na versão padron 4x2, com potências de 245cv e torque de 1050Nm, o mais potente do mercado brasileiro, além da versão articulada e biarticulada, ambas com motor de 285cv e torque de 1.200Nm. Também nestas versões trata-se do motor mais potente para aplicação urbana. Já para aplicação rodoviária, o novo B10M EDC estará disponível nas versões 4x2 e 6x2 com 340cv e torque de 1500Nm.

"Trata-se de uma verdadeira revolução no transporte urbano, que cada vez mais exige veículos modernos, econômicos e menos poluentes", observa Oswaldo Schmitt. Neste último item, o B10M EDC atende todos os requisitos da norma de emissões EURO II e CONAMA fase IV, que passa a vigorar no Brasil em 1998. Além de apresentarem motores mais limpos e com menos ruído, os novos B10M EDC da Volvo caracterizam-se pelo elevado desempenho e conforto.

O conforto está presente em todos os aspectos do B10M EDC, desde a construção do chassi - desenvolvido exclusivamente para ônibus, com motor entre-eixos, caixas de câmbio eletrônicas Voith e ZF - que oferece flexibilidade para ajustes em sistemas de transporte, até a potência mais elevada do motor, que permite a instalação de ar condicionado. "Antes já era um excelente veículo para operar com ar condicionado ligado. Agora, com maior potência, é, sem dúvida, a melhor opção, pois o equipamento não compromete o rendimento do motor durante a operação", ressalta Oswaldo Schmitt. ♦

Ligeirinho nos Jogos da Natureza

Depois de uma experiência internacional em Nova Iorque, trafegando em plena Quinta Avenida, o Ligeirinho volta a atravessar as fronteiras, circulando livremente entre Brasil, Argentina e Paraguai durante os Jogos Mundiais da Natureza realizados em Foz do Iguaçu.

A antiga terra dos guaranis, das lendas e superstições. A força inesgotável das Cataratas do Iguaçu. O encanto da floresta virgem. A diversidade da fauna. A beleza de uma terra desenhada pela natureza para encantar o mundo. O cenário perfeito para o talento, a resistência física, psicológica e muita vontade de vencer dos mais de 800 atletas de todo planeta que durante 10 dias desafiaram os seus próprios limites para alcançar o ponto mais alto do pódio, durante os Jogos Mundiais da Natureza, realizados em Foz do Iguaçu, no Paraná, entre o final de setembro e início de outubro.

O Ligeirinho Volvo, adotado com sucesso em Curitiba e com uma experiência bem sucedida nos Estados Unidos, foi o transporte oficial dos jogos. A intenção foi mostrar aos atletas, turistas e jornalistas de todo o mundo o que há de mais prático e eficiente em sistema de transporte coletivo. No final de setembro, um comboio de sete veículos Volvo B58 chegou a Foz, dis-

tante 637 quilômetros da capital paranaense. Enquanto isso, um grupo de mais de 50 pessoas trabalhava em ritmo acelerado na montagem das plataformas e estações-tubo. Em menos de uma semana tudo pronto. Um recorde.

Três linhas passando por pontos turísticos, locais das competições e centro da cidade atenderam não só os atletas, mas especialmente os usuários locais, que não cansavam de elogiar a novidade. Uma das linhas atravessou fronteiras, fazendo trajetos na Argentina e Paraguai. Outra partia do terminal turístico do Lago de Itaipu até as Cataratas. Segundo Alfredo Coelho Neto, motorista há cinco anos, o trajeto de 44 quilômetros entre um ponto e outro nunca o deixava cansado. Acostumado a dirigir ônibus com caixa mecânica, não demorou muito a se adaptar ao câmbio automático. Dois dias de treinamento foram suficientes. "Não dá nem para comparar com outros veículos", defende ele.

Se para os motoristas os ônibus são muito mais práticos, para os



Foto: Milton Rollim



Atletas e usuários do dia-a-dia aprovaram

usuários o Ligeirinho representa economia de tempo e muita comodidade. O árbitro de canoagem - slalon, Ivair Muck, veio do Rio Grande do Sul e ficou impressionado com o sistema. "Perdi a conta de quantas vezes andei nesse ônibus nos últimos dias", confessa. Ele usava ônibus pelo menos duas vezes ao dia, deixando de lado qualquer carona de carro. "Depois de um dia de competição no rio, dava



Ligeirinho B58 da Volvo faz transporte dos atletas nos Jogos Mundiais da Natureza

até para descansar durante a viagem”, diz.

A iniciativa de implantar o Ligeirinho em Foz do Iguaçu foi do governo do Paraná, idealizador dos Jogos Mundiais da Natureza. A proposta foi oferecer um atendimento alternativo e ao mesmo tempo, um serviço de qualidade à população. Foz passa a ser a segunda cidade do Estado a usar o Ligeirinho. Curitiba é a primeira. Considerado modelo, o sistema permite o embarque dos passageiros em estações-tubo que interligam as linhas de ônibus da cidade.

Em Foz, o Ligeirinho foi usado também para demonstração. A permanência definitiva depende das empresas de transporte urbano da cidade. José Ferreira, diretor do Departamento de Transportes da Prefeitura Municipal revela que está sendo elaborado um projeto, no qual são apresentadas as vantagens da implantação do sistema na cidade. “Se deu certo em Curitiba, não tem como não dar certo aqui também”, afirma. ◆



Olimpíada Verde

A população do Oeste do Paraná viveu dias intensos entre 27 de setembro e 5 de outubro. A primeira edição dos Jogos Mundiais da Natureza atraiu 800 atletas de 55 países. A “Olimpíada Verde” teve 13 modalidades de esportes, disputadas em 11 municípios situados à margem do Lago de Itaipu, região conhecida como Costa Oeste Paranaense. Uma faixa de 1.400 quilômetros banhada pelo Rio Paraná.

Ao invés de estádios e ginásios, o cenário das competições foi a própria natureza. Os jogos reuniram esportes pouco conhecidos, entre eles a escalada, nos paredões das Cataratas do Iguaçu; o rafting – os atletas desciam as corredeiras do Iguaçu num bote inflável e o sky surfing, o esporte mais radical dos jogos, onde os competidores faziam manobras alucinantes e loucuras no ar.

Os jogos abriram uma janela para o mundo, mostrando o potencial turístico da Costa Oeste do Paraná. Agora passam a fazer parte do calendário do Comitê Olímpico Internacional. Os próximos jogos já têm data marcada: 2001 e, claro, serão novamente na antiga terra dos guaranis.



VCE mostra sua força na M&T Expo

Com um verdadeiro show de tecnologia pesada em 1.600 m² de estande, a VCE Volvo Equipamentos de Construção foi a grande vedete da maior feira de equipamentos pesados da América do Sul, a M&T Expo 97 - 2ª Feira Internacional da Construção Pesada, realizada em agosto no Expo Center Norte, em São Paulo.

Mais do que uma vitrine de tecnologia e marcas, a M&T Expo 97 - 2ª Feira Internacional da Construção Pesada acabou provando ser

um excelente balcão de negócios: durante apenas cinco dias, atraiu mais de 20 mil técnicos do Brasil e América do Sul, gerando negócios

Fotos Sérgio Xavier de Campos



A robustez dos produtos Volvo impressionou os visitantes

da ordem de US\$ 300 milhões, segundo a Sobratema – Sociedade Brasileira de Tecnologia para Equipamentos e Manutenção –, promotora e organizadora do evento.

“O sucesso deste evento é uma prova de que estamos de fato retomando o crescimento”, avalia o presidente da Sobratema, Carlos Pimenta. Com 150 expositores em 33.000m², a feira reuniu marcas líderes do mercado mundial, identificadas com todas as ramificações da construção pesada: transporte, saneamento, aeroportos, transmissão de energia elétrica, sistemas de comunicação, mineração e metrô, entre outras.

Não foi por acaso, portanto, que a Volvo decidiu “jogar pesado”, mostrando sua diversificada linha de produtos em um exemplar estande de 1.600m². Oswaldo Tuacek, presidente da VCE Volvo Equipamentos de Construção e responsável pela participação da marca no evento, concorda com observadores do setor quanto à retomada de investimentos em infra-estrutura nos países da América do Sul, decorrente da estabilidade econômica e de programas de privatização em áreas como transporte, telecomunicações, energia elétrica e saneamento básico.

No caso específico do Brasil, a expectativa do setor fica por conta do Plano Brasil em Ação, anunciado pelo governo, que prevê 42 frentes de modernização da infra-estrutura, em áreas prioritárias e promete transformar o país num imenso canteiro de obras até o início do próximo século. De acordo com o plano, serão aplicados US\$ 53 bilhões até 1998 e, mais a longo prazo, outros US\$ 190 bilhões estão planejados para contemplar 1.000 projetos até o ano 2003.

A participação da VCE no evento foi “altamente positiva”, segundo Oswaldo Tuacek, ao confirmar a efetivação de 36 vendas durante a feira, indicativo de que o setor já se mostra “em aquecimento” e em busca da melhor tecnologia disponível no mercado mundial. Por isso, a preocupação da VCE foi “mostrar a força do Grupo Volvo, através das várias empresas da corporação”.

Assim, o caminhão NL12 EDC, o automóvel S70 e um grupo elétrico com motor Volvo Penta, misturavam-se aos impressionantes equipamentos de construção pesada, como os caminhões articulados fora-de-estrada A25C e A35C, verdadeiras “vedetes” da segunda Feira Internacional da Construção Pesada. ◆

O setor de construção dá sinais de aquecimento e busca a melhor tecnologia disponível no mercado mundial. E a VCE tem essa tecnologia.



Arquivo VCE

Vendas recordes

O terceiro trimestre de 1997 foi um dos melhores da VCE Volvo Equipamentos de Construção. Com a média de 100 unidades vendidas por mês, a empresa atingiu seu melhor resultado nos últimos 10 anos. “Boa parte dos negócios foram resultado de contatos iniciados durante a M&T Expo”, revela Oswaldo Tuacek. De janeiro a outubro deste ano já foram vendidas 554 pás carregadeiras, oito caminhões articulados (alugados) e 24 escavadeiras (foto).

VCE assume negócios para a América do Sul

A partir de janeiro de 1998 a VCE Volvo Equipamentos de Construção passa a ser oficialmente responsável pelos negócios da VCE International em toda a América do Sul.

A decisão foi anunciada em maio deste ano, através de um plano de transferência de responsabilidades em que a Volvo Construction Equipment South America passa a se reportar à VCE brasileira.

“Isto trará várias vantagens para o mercado brasileiro e sul-americano, como o incremento do volume de produtos fabricados no Brasil, o que permitirá sua ‘finamização’ (enquadramento legal para obter financiamento via Finame) e também certificado de origem para comercialização nos países do Mercosul”, observa o diretor da VCE brasileira, em Campinas, Oswaldo Tuacek.

Com um olho no mercado e outro nos excelentes produtos que a marca pode oferecer ao Brasil e América do Sul, a VCE já tem planos ambiciosos, como a fabricação local, a médio prazo, de quatro das sete carregadeiras da marca, além de dois caminhões articulados, o A25C e A35C.

Desbravando novas fr

Recriando a saga da família de imigrantes desbravadores, Irani Bertolini herdou do pai a vocação para abrir frentes de transportes em regiões de difícil acesso.

Para a família Bertolini não basta transportar. Ela prefere desafios mais radicais, ou seja, o transporte em regiões de difícil ou aparentemente impossível acesso. Assim como seu pai Eugênio, que começou nos transportes na década de 40, percorrendo as precárias estradas da região de Bento Gonçalves-RS, Irani Bertolini não teve dúvidas sobre sua vocação de transportador. Foi numa viagem para a longínqua Manaus que, já proprietário de seu primeiro caminhão, Irani ouviu os comerciantes locais falarem sobre as dificuldades em receber sem avarias os móveis que compravam das fábricas localizadas nos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Passou, então, a intermediar contatos e a realizar os transportes. Com matriz em Manaus e filiais nos dois principais centros moveleiros do Sul (Bento Gonçalves-RS e Rio Negrinho-SC), em 22 de maio de 1978 passava a operar a Transportes Bertolini Ltda.

A origem histórica, contada pela própria empresa dá a dimensão do caminho percorrido até se transformar na TBL – Transportes Bertolini Ltda, uma das maiores operadoras de transporte rodo-fluviais do país e especializada em entregar, entre outros produtos, móveis intactos para os pontos mais remotos da Amazônia.

Hoje a TBL possui frota de mais de 650 veículos, além de mais de 20 embarcações fluviais que navegam entre os portos de Manaus, Belém e Macapá, invariavelmente transportando

suas próprias carretas com mercadorias como móveis do Sul para o Norte ou eletro-eletrônicos do Norte para o Sul. Possui fabricação própria de semi-reboques – com certificação ISO 9002 – e estaleiro onde produz grande parte das embarcações que usa.

A complexidade da operação

de transportes da empresa inclui rastreamento por satélite da frota de caminhões e embarcações. Sua obstinação em oferecer os melhores serviços aos clientes manifesta-se através do Troféu “Eugênio Bertolini” de Qualidade, que mobiliza os 1.300 funcionários espalhados pelas diversas filiais em todas



Novos caminhões FH que acabam de ser incorporados à frota da Bertolini

onteiras na Amazônia

as regiões do país, e cujo símbolo é a carroça do velho Eugênio Bertolini tracionada por seis mulas.

A experiência de transportar pela Amazônia fez com que a TBL desenvolvesse uma tecnologia própria – e de vanguarda – na atividade em que se especializou, o “transporte amazônico”, onde trechos fluviais se alternam aos rodoviários, com características completamente distintas. São múltiplos os cenários por onde trafegam seus veículos: do magistral encontro das águas dos rios Solimões e Negro, onde um bravo empurrador faz deslizar uma balsa com 25 carretas, até as perigosas rodovias, como o eixo que liga Belém ao Sul, onde os caminhões viajam em comboio e escoltados. ♦



Os caminhões Volvo da Bertolini na BR 163: encurtando a viagem em três dias

Encurtando o caminho

Estudando alternativas para “encurtar” o caminho entre o Sul e o coração da Amazônia, a Transportes Bertolini chegou à conclusão que a solução mais adequada é através da BR 163, que liga Cuiabá a Santarém, onde o rio Tapajós deságua no Amazonas, no estado do Pará. E, para provar a viabilidade do trajeto, colocou seus caminhões na estrada, vencendo o percurso de 1100 km de estradas não asfaltadas para se apresentarem, em comboio, ao ministro dos transportes Eliseu Padilha, que os aguardava em Santarém.

Irani Bertolini, presidente da empresa, afirma que é possível encurtar em três dias a duração da viagem ligando o Sul ao Norte, o que contribuiria para que os produtos do Sul chegassem à Amazônia com custos menores que os atuais e, da mesma forma, os de lá com destino ao Sul, já que o frete tem peso considerável na composição de seus custos.

Outra vantagem da nova alternativa seria o “descongestionamento da Belém-Brasília, principal eixo atualmente utilizado para esta conexão”, segundo Irani. “Bastaria pavimentar a rodovia e construir poucas e pequenas obras de arte”, sugere, acrescentando que “se não quiserem construir as pontes, podemos usar as atuais, apesar de rústicas. Afinal, os caminhões Volvo da Bertolini já provaram que podem enfrentar qualquer desafio: foi com os caminhões Volvo que a Bertolini desbravou a BR 163”, destaca ele.

Ouro para comemorar 20 anos de Brasil

Com a maior garantia do mercado (36 meses), VOAR gratuito por três anos, além de diversos aprimoramentos que conferem ainda mais segurança, conforto e disponibilidade, a Volvo está lançando seus novos caminhões pesados. Trata-se da linha NL EDC Gold.

É impossível evitar que notícias assim se espalhem. Por isso, antes mesmo do seu lançamento, clientes e concessionários de todo o país apressaram-se em reservar suas cotas da série exclusiva de 50 caminhões dourados, produzidos especialmente para comemorar os 20 anos da Volvo no Brasil. Afinal, não é todo dia que se pode comprar um caminhão “de ouro” pelo preço de mercado.

Para Nilton Meira, diretor de Marketing Caminhões da Volvo do Brasil, a linha Gold é o “melhor presente que a marca poderia oferecer ao mercado em seus 20 anos de Brasil, pois além de se traduzir na maior prova de confiança da Volvo em seus produtos, com a maior garantia do mercado, representa o verdadeiro *‘state of the art’* da linha NL”.

Lançada no mercado brasileiro em 1993, a linha NL se transformou num grande sucesso de vendas. Em 1996, confirmando seu pioneirismo na introdução de novas tecnologias para transporte de cargas, a Volvo inovou, disponibilizando para o mercado brasileiro e sul-americano os caminhões EDC – Electronic Diesel Control. “O mercado brasileiro de caminhões pesados, a exemplo dos demais setores da economia, despertou para as vantagens da tecnologia e conseqüente busca por maior eficiência a custos menores”, destaca Meira.

“Os caminhões EDC comprovaram na prática esse anseio dos transportadores”, revela Nilton Meira. Desde o seu lançamento já foram comercializadas mais de 7 mil unidades. Agora, a Volvo volta a inovar, apresentando o que há de melhor em caminhões com cabine convencional: a sua novíssima linha EDC Gold, com níveis ainda maiores de conforto e segurança. “Não poderia haver melhor maneira de comemorar 20 anos de Brasil”, completa.

Considerada a mais avançada linha de caminhões pesados do país, com uma série de inovações tecnológicas sem similares no mercado nacional, a linha NL EDC passa a se chamar NL EDC Gold. E não é Gold por acaso. Terá a maior garantia do mercado: nada menos do que 36 meses (ou 350 mil km – o que ocorrer primeiro) para cabine, bloco do

motor, virabrequim, eixo do comando de válvulas, bielas, engrenagens internas do eixo traseiro, longarinas e travessas do quadro. Uma verdadeira prova da confiança da fábrica em seu produto. Essa garantia estendida tem validade apenas para os veículos que forem adquiridos no período de 1 de novembro de 1997 a 30 de abril de 1998.

Quem comprar os caminhões EDC Gold nesse período contará ainda com atendimento gratuito do VOAR – Volvo Atendimento Rápido – por três anos, dois a mais do que é assegurado atualmente. Os caminhões EDC Gold terão também faróis de segurança – luz do dia, faróis de milha e neblina, vidros climatizados verdes, espelhos retrovisores com desembaçador, vidros elétricos para motorista e passageiro, buzina a ar dupla, ar condicionado integral, coluna de direção ajustável em cinco posições, o que significa muito mais segurança e conforto. “Quem é do ramo pode avaliar a amplitude das vantagens oferecidas. A garantia de três anos ajuda qualquer frotista a dormir tranquilo”, enfatiza Nilton Meira. Principalmente se puder contar com um serviço gratuito de emergência, que funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano, como é o caso do VOAR.

Fotos Ito Cornelissen





Caminhões EDC, os primeiros e ainda únicos do país com monitoramento eletrônico de injeção de combustível

Linha de caminhões mais moderna do País. A linha EDC, lançada em 1996, é a mais avançada do país. Através de um gerenciador eletrônico de injeção, o sistema EDC otimiza o funcionamento do motor, resultando em uma série de vantagens que vão da economia de combustível à menor emissão de gases poluentes.

Para monitorar as funções básicas do motor, os caminhões EDC incorporam o exclusivo Check-Control, que acusa qualquer irregularidade no sistema. Com sensores eletrônicos distribuídos em vários pontos do motor, o equipamento verifica as temperaturas do líquido de arrefecimento, da admissão de ar, da pressão do turbo e o deslizamento da correia do alternador. O Check-Control fornece também informações claras e precisas no painel, facilitando a manutenção do veículo.

A cabine dos caminhões EDC não economiza espaço, conforto, segurança e tecnologia. A altura máxima interna de 1,80m – a maior da sua categoria – permite grande mobilidade para o motorista. O painel superior abriga um rádio toca-fitas e também um prático porta-objetos. Os pontos de iluminação são de fácil alcance do motoris-



Primeiro comprador

O empresário Sebastião José de Souza, da Transportadora Transtana, foi o primeiro a adquirir o EDC Gold. Assim que soube da série especial dourada, o frotista reservou sua unidade – NL 360 EDC Gold – na concessionário Caparaó em Diadema. Antes mesmo de começar a rodar pelas estradas do país, o caminhão fez sucesso durante a Brasil Transpo'97, na última semana de outubro, no Anhembi, em São Paulo. O EDC Gold foi a p o n t a d o como a grande estrela da feira, onde o empresário, 2º da esquerda para a direita, junto com o filho, recebeu as chaves do veículo.

Zilene Rolim



36 meses (ou 350 mil km - o que ocorrer primeiro) para cabine, bloco do motor, virabrequim, eixo do comando de válvulas, bielas, engrenagens internas do eixo traseiro, longarinas e travessas do quadro para veículos adquiridos até 30 de abril de 98

ta e também do passageiro. O teto da nova linha EDC foi revestido com material isolante termoacústico, reduzindo ruídos e também a temperatura.

Um eficiente – e ambientalmente correto – sistema de ar condicionado (livre de CFC) proporciona mais conforto e segurança, aumentando a produtividade do motorista. As cortinas possuem trilho integral (passando diante do pára-brisa), permitindo maior privacidade. A espaçosa cama dispõe de molas a gás para facilitar sua abertura e fechamento.

Poucos carros de passeio têm coluna de direção tão versátil. Os caminhões EDC são os únicos com recurso de ajuste de inclinação, com cinco posições diferentes em um ângulo de 20 graus. A altura também é ajustável, em até 10cm. O painel de instrumentos, com iluminação translúcida e ponteiros funcionando em sentido único, torna a consulta e operação bastante fáceis.

Com caixa de câmbio ZF, comum para todos os veículos da linha EDC, o nível de esforço no momento da troca foi reduzido em 30%. O curso da alavanca diminuiu 27%. Além disso, um protetor de borracha, posicionado na base da alavanca, permite mudanças de marchas ainda mais silenciosas. Os benefícios desta caixa se ampliam com os motores eletrônicos.

Os eixos de simples redução – mais redução nos cubos RAN 281 (4x2) e CTN 372 (6x4) – foram projetados para reduzir esforços sobre a coroa, pinhão e semi-eixos. O eixo de simples redução RAEV 90 está perfeitamente dimensionado para a topografia das estradas brasileiras. Traciona até 52 toneladas, garante menor perda de torque e assegura velocidades médias elevadas. Todos os caminhões EDC possuem bloqueio de diferencial. Nos modelos 6x4, os bloqueios disponíveis podem ser entre-rodas e também entre-eixos. ◆

Terceira fábrica mundial

A inauguração da fábrica de cabines, em Curitiba, dia 21 de outubro, foi o ponto alto das comemorações dos 20 anos da Volvo no Brasil

O clima não poderia ser outro senão o de festa: cerca de dois mil convidados, 60 jornalistas do Brasil e América do Sul, um ônibus do futuro e uma fábrica de 50 milhões de dólares como presente de aniversário. Ao completar 20 anos de Brasil, no último mês de outubro, a Volvo inaugurou em Curitiba sua terceira unidade mundial para produção de cabines de caminhões pesados. Com 16 mil metros quadrados de área construída e a mesma tecnologia empregada nas unidades da Suécia e Estados Unidos, nela serão produzidas as cabines para os caminhões FH12 380, que começam a ser montados no país a partir de março de 1998.

Com capacidade para produzir 6 mil unidades ao ano, a fábrica de cabines da Volvo "é resultado de um programa de investimentos da ordem de R\$ 400 milhões e vai atender o mercado brasileiro e dos países da América do Sul", destaca o presidente da Volvo do Brasil, Carl Lindström.

A terceira unidade mundial de produção de cabines da Volvo Truck Corporation foi inaugurada pelo governador do Paraná Jaime Lerner. Acompanhado do prefeito de Curitiba Cassio Taniguchi, do ministro Reinhold Stephanes - representando o presidente Fernando Henrique Cardoso - e da diretoria da Volvo, o governador chegou à fábrica à bordo do ECB - Environmental Concept Bus.

Eles desembarcaram do ônibus do futuro para inaugurar um complexo industrial cujo cenário é igualmente futurístico, animado pelo elegante balé de oito robôs. O governador ressaltou a importância da nova fábrica da Volvo, que há 20 anos acreditou no potencial econômico do estado e agora volta a fazer investimentos.

O presidente da Abravo - Associação Brasileira dos Revendedores Volvo -, Alarico Assumpção, observou que "é através de iniciativas como esta que a marca renova seu compromisso de oferecer aos clientes o que há de melhor em tecnologia para transporte, o que proporciona motivação na rede de concessionários que orgulhosamente representa a Volvo, há 20 anos no país". ♦

O governador Jaime Lerner ficou especialmente interessado no ônibus do futuro que o conduziu pela fábrica da Volvo, acompanhado do presidente e da diretoria da empresa



Fotos: Ito Cornelsen



O prefeito de Curitiba Cassio Taniguchi e o primeiro presidente da Volvo do Brasil Tage Karlsson, ao centro, ladeados pelo governador Jaime Lerner e o atual presidente da Volvo Carl Lindström, no momento da inauguração



A nova fábrica de cabines da Volvo reproduz em Curitiba a mesma tecnologia empregada nas outras duas unidades existentes na Suécia e nos Estados Unidos



Pesado aqui, só o veículo

Com apenas três anos de vida, o Consórcio Nacional Volvo já responde por um terço das entregas mensais de caminhões da marca. Com a estabilização da moeda, tornou-se um dos melhores meios para se comprar um caminhão ou mesmo fazer a renovação programada da frota.

Há quem se queixe dos efeitos do Plano Real mas, nos escritórios do Consórcio Nacional Volvo, um “enxuto” time de funcionários rodeados de computadores comemora a consolidação do consórcio, em especial o próprio recém-criado CNV, como um dos melhores meios de aquisição de caminhões e ônibus pesados. Com mais de 10 mil cotas comercializadas até setembro de 97 – das quais, cerca de 2.500 já contempladas ou entregues por lance – o Consórcio Nacional Volvo vem entregando algo entre 120 e 160 pesados a cada mês.

O funcionário mais “motivado” desse vibrante time não poderia ser outro senão o próprio diretor do CNV, Almildo Pino Gomes, que celebra o rápido crescimento da participação do consórcio nas entregas de caminhões novos da

fábrica, de menos de 15% há um ano, para cerca de um terço das vendas mensais de caminhões da marca em todo o país. E o que é melhor: “vai aumentar”, aposta o executivo.

Explicando que não existe nenhuma fórmula mágica ou milagre para este sucesso, Gomes mostra que “com a estabilização da moeda, o consórcio voltou a ser uma excelente opção para se adquirir veículos pesados, devido a seu reduzido custo financeiro. E, nesse contexto, vale lembrar que o Consórcio Nacional Volvo já nasceu mais competitivo que os outros, ao oferecer a menor taxa de administração do mercado, entre outras vantagens”. As medidas de elevação de taxas de juros, pelo governo há poucos dias, não atingem o consórcio. “Pelo contrário, o consórcio

de pesados pela CNV passa a ser ainda mais atrativo”, ressalta Gomes.

Ao contrário dos bancos, o consórcio não padeceria sequer do surto de inadimplência que acometeu o mercado nos últimos tempos. “Como todos, temos um certo índice de atrasos”, reconhece Gomes, “mas não chegamos a perder sequer uma cota, até agora”. O segredo para isso está, em parte, no trabalho de seu entrosado time, que acompanha pelos computadores cada caso de inadimplência, procurando negociar novos prazos de pagamento, entre outras soluções.

Desde sua criação, em meados de 1994, pontos fortes do CNV sempre foram destacados como argumentos: 1) o fato de ser um consórcio de fábrica, trazendo em seu bojo, portanto, a garantia da marca;



Transmitidas ao vivo, as assembleias itinerantes são um verdadeiro sucesso nas cidades onde se realizam. Além de bons negócios, a cultura de cada região é levada para todo país.



Alcides Munhoz



Sergio da Rosa Melo, sócio-proprietário da Transportes Melo, recebe seu caminhão adquirido pelo CNV

2) a garantia de entrega e 3) a menor taxa de administração do mercado. Esse conjunto, aliado a outras exclusividades (como a ausência de qualquer outra taxa do tipo "adesão", "fundo residual" ou seguros, por exemplo), faz com que o CNV ofereça ao mercado "a menor prestação de veículo pesado do país", assegura Almildo Gomes.

Mas há, ainda, outras razões para acreditar no aumento da participação nas vendas totais: além do indispensável e eficaz sistema informatizado que permite a qualquer consorciado obter um extrato atualizado de suas cotas, pesa muito o fato de ser comercializado exclusivamente pela rede de concessionários da marca, contando, pois, com um respeitável batalhão de mais de 200 vendedores especializados no negócio. ◆

Assembleias itinerantes: "adrenalina pura"

Mais do que um bom pretexto para um saudável e animado encontro de amigos, as assembleias itinerantes do Consórcio Nacional Volvo já se transformaram em atrações e sua realização passa a ser aguardada com ansiedade, nas cidades onde já estão programadas.

Tendo como fundo um painel pintado por um artista local, geralmente com uma paisagem típica da região onde se realizam, as assembleias ainda contam com outros ingredientes como shows de cantores e humoristas, além de coquetel ou churrascada. Acrescente-se a esses elementos o clima de torcida, de expectativa durante os sorteios e lances, para obter o ingrediente final: adrenalina.

E esse clima acaba contagiando outros grupos que, reunidos em diversos pontos do país, acompanham as assembleias transmitidas via satélite para os 74 concessionários da marca. Ao todo, cerca de 5.000 pessoas acompanham e participam do evento, através de um canal exclusivo da Embratel. As assembleias itinerantes voltam em março de 1998.

Um show de novidades

Uma das grandes atrações da Brasil Motor Show 97 foi a apresentação de cinco novos produtos Volvo: o Volvo C70 Coupé, o V70 XC, o S70R, o V70R AWD e os S40T4 e V40 T4.

Pela primeira vez a Volvo do Brasil participa de um salão nacional com os mesmos automóveis lançados nos grandes salões internacionais. Tanto o V70 XC quanto os modelos T4 foram as principais atrações da marca nos salões de Frankfurt – em setembro – e de Tóquio – em outubro.

Volvo S40 e V40 T4. Mais novos lançamento da Volvo no segmento dos compactos, os automóveis Volvo S40 e V40 ganham agora uma versão equipada com motor turbo. Designados S40 e V40 T4, os carros adicionam uma performance ainda mais notável à segurança, qualidade e conforto já característicos das unidades equipadas com motor aspirado.

O alto nível de performance dos Volvo S40 T4 e V40 T4 é assegurado por um motor de 1,9 litros. Os 200 cv de potência, distribuídos através de uma larga gama de rotações, favorecem a dirigibilidade e conferem ao carro um comportamento extremamente esportivo, indo de zero a 100 km/h em 7,3 segundos, permitindo que ele atinja uma velocidade máxima de 235 km/h.

Em teste de segurança recentemente realizado pelo EuroNCAP, European New Car Assessment Programme, o automóvel Volvo S40 foi o único – entre treze modelos de médio porte – a receber a nota máxima de quatro estrelas, correspondente a 32 pontos. Com três estrelas (24 pontos), ficaram o Ford Mondeo, o Nissan Primera, o Vauxhall Vectra, o Renault Laguna e o Volkswagen Passat. Os demais carros testados – Audi A4, BMW Série 3, Citroen Xantia, Mercedes Benz Classe C, Peugeot 406, Rover 600 e Saab 900 – obtiveram duas estrelas (16 pontos). Uma entidade independente, o NCAP conta com o apoio da Comissão Européia, dos governos da Grã-Bretanha e da Suécia e da Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

Volvo V70 XC. Há muitos anos, a Volvo domina o segmento das *sportwagons* grandes. O Volvo V70 XC – Cross Country

– é o mais novo lançamento da marca neste segmento. Um carro urbano com apelo de fora-de-estrada e tração nas quatro rodas, o novo Volvo V70 XC traz ainda um novo arranjo de suspensão, um chassi mais alto e pneus maiores, confirmando sua vocação como um carro de utilização mais esportiva.

Em termos de design externo, o carro traz uma nova frente, incluindo a grade, o spoiler, o pára-choques e o novo bagageiro de teto com barras cruzadas. A traseira foi levemente modificada e o V70 XC ganhou também novas rodas. No interior, novos ma-

teriais revestem os bancos e o porta-malas ganha mais redes de proteção para a bagagem.

Volvo C70 Coupé. Um coupé de quatro lugares, o modelo esportivo da Volvo é o resultado de uma *joint venture* entre a empresa e a britânica TWR, renomada fabricante de carros especiais. Sob o capô do Volvo C70 Coupé, um motor turbo de cinco cilindros e 2,3 litros, montado transversalmente, confere ao carro uma potência de 240 cv.

Com tração dianteira, o C70 oferece

Zilene Rolim





V40 T4



V70 XC

Fotos Arquivo Volvo



C70



Participação da Volvo na Brasil Motor Show 97, mostrou desde aspectos da segurança até o revolucionário design dos novos automóveis

duas opções de transmissão: manual, de cinco velocidades, ou automática, de quatro velocidades. O TRACS, exclusivo sistema eletrônico de tração, é equipamento de série no Volvo C70. O sistema assegura que toda a potência do motor seja integralmente transmitida às rodas.

Volvo V70R AWD. A alta performance proporcionada pelo Volvo V70R pode ser ainda melhor desfrutada com o sofisticado sistema de tração integral Volvo AWD - All Wheel Drive. Este sistema distribui automaticamente a potência do motor entre os eixos, garantindo aderência máxima em todos os tipos de superfície.

Durante a rodagem, o carro tem o comportamento de um veículo de tração dianteira, mantendo suas características de dirigibilidade e performance. No momento em que as condições do terreno indiquem a necessidade de uma nova relação de tração - como em pista molhada, coberta de lama ou em curvas - o sistema de tração integral é automaticamente acionado, garantindo a total estabilidade do veículo sem que seja necessária qualquer intervenção por parte do condutor.

Volvo S70R. Com os novos modelos "R", a Volvo alia um alto nível de performance e dirigibilidade a valores tradicionais da marca, como qualidade e segurança. No mercado brasileiro, o Volvo S70R estará disponível com motor 2,3 litros, transmissão automática e 240 cv de potência. A velocidade máxima, medida eletronicamente, é de 235 km/h e o carro vai de 0 a 100 km/h em 7,3 segundos.

Equipado com um chassi esportivo, idealizado para uma condução dinâmica, o Volvo S70 teve seu interior desenhado dentro de um conceito de total exclusividade e carisma. Painel e console com acabamento em alumínio, mostradores com fundo azul e bancos revestidos com uma combinação de Alcantara® e couro distinguem este carro de qualquer outro modelo já produzido pela Volvo. ◆



A segurança como estrela-guia

Proteger os passageiros e minimizar os danos que ocorrem. Estes são os objetivos da Volvo ao longo dos seus 70 anos no desenvolvimento de tecnologias para segurança.

O resultado é uma série de produtos e peças que fazem dos caminhões, ônibus e automóveis Volvo os mais seguros do mundo.

Em 1927, quando surgiam na Suécia os primeiros veículos com a marca Volvo, nascia também uma filosofia: produzir com qualidade, preservar o meio ambiente e fabricar veículos com o mais elevado grau de segurança. Uma filosofia traçada pelos fundadores, Assar Gabrielsson e Gustav Larsson, e que ao longo dos 70 anos da marca no mundo continua a fazer parte dos valores fundamentais da Volvo.

Antes mesmo do primeiro veículo Volvo deixar a linha de montagem, segurança já era uma questão de honra para os pioneiros da marca. "Um veículo transporta pessoas. O princípio de todo trabalho para sua construção é e deve ser a segurança", ensinavam Gabrielsson e Larsson.

Ao longo dos anos, a filosofia dos pioneiros sempre foi prioridade na Volvo, desde o projeto até a construção dos veículos. A Volvo Truck Corporation, por exemplo, há 70 anos vem produzindo tecnologia sobre rodas. Mas não é apenas da evolução dos seus produtos – dos primeiros caminhões vikings à era dos Globetrotters – que o grupo se orgulha. A segurança é um dos seus valores fundamentais. O resultado é o reconhecimento mundial à marca por sua preocupação em desenvolver caminhões cada vez mais seguros.

Desde os primeiros veículos, no início do século, a segurança oferecida pelos caminhões Volvo vem sofrendo alterações, acompanhando o desenvolvimento tecnológico de cada época. A

pesquisa incessante levou à descoberta de mecanismos avançados como o AICC – Autonomous Intelligent Cruise Control –, que possibilita ao motorista o ajuste automático da distância mínima do veículo que se encontra à sua frente, até o conhecido cinto de segurança, irrefutavelmente o maior responsável pela preservação da vida. Na Europa apenas 10% dos caminhoneiros usam o cinto. No Brasil, apesar de ser obrigatório, não existem estatísticas.

Pesquisa. Conceber veículos seguros é uma tarefa que exige pesquisa. Desde 1970, a Volvo Truck conta com uma comissão de análise de avarias, que já estudou 1.300 acidentes com caminhões da marca. Os estudos resultaram numa série de melhorias nos veículos, visando proteger não apenas o condutor e seus ocupantes, mas também os passageiros de outros veículos que venham a se envolver num acidente.

Atualmente, as pesquisas estão bastante avançadas. Além dos testes tradicionais, onde os veículos são postos à prova, os testes de colisão são feitos também em computador. A preocupação é extrema. Desde 1994 todos os novos modelos de caminhões da Volvo são testados em computador antes que seus protótipos sejam construídos.

Simulação. O computador também é um grande aliado na hora de estudar o comportamento dos motoristas nas estradas. Situações de condução difíceis ou perigosas podem ser simuladas e repetidas para obter o máximo de aprendizagem. Nisso a Volvo também é pioneira. Um simulador, único no mundo, oferece um sistema de movimentação, sonoro e visual, igual ao de uma estrada, que permite ao motorista preparar-se para as dificuldades que encontra no dia-a-dia. Trata-se de uma auto-estrada virtual, em que a sofisticação do equipamento permite inclusive a observação da rodovia em todos os ângulos.

Como resultado, os vários sistemas oferecem a possibilidade de simular o comportamento dos motoristas na pior nevasca europeia, ou sob o sol escaldante do verão nordestino. É assim que, unindo toda a tecnologia existente, a Volvo vem colocando nas estradas do mundo, além de veículos com qualidade e ambientalmente otimizados, veículos cada vez mais seguros.

Na próxima edição um passeio pela história: a tecnologia desenvolvida em 70 anos da Volvo Truck. ♦

Simulador, único no mundo, onde o motorista aprende a reagir a todas as situações, em qualquer estrada do planeta



As cabines são submetidas a todo o tipo de colisões, testadas para garantir cada vez mais segurança ao condutor e passageiros



AICC – Autonomous Intelligent Cruise Control, equipamento que possibilita ao motorista o ajuste automático da distância mínima do veículo que se encontra a sua frente





MUNDO

Caminhoneiros do outro lado do Atlântico

Existem diferenças entre caminhoneiros brasileiros e europeus? O repórter Pedro Trucão, do programa "Siga Bem Caminhoneiro", do SBT, foi conferir de perto. Uma viagem por cinco países, centenas de quilômetros rodados e muita conversa na estrada revelaram algumas curiosidades.

Mikael Karlsson da Bélgica
especial para "Eu Rodo"

Durante dias e dias, a equipe de reportagem do programa "Siga Bem Caminhoneiro" percorreu estradas européias para conferir de perto a vida dos caminhoneiros no outro lado do Atlântico. A aventura começou na Suécia, passando pela Alemanha, Holanda, Bélgica e Portugal. Acostumada à vida dos caminhoneiros brasileiros, a equipe, como já era de se esperar, encontrou diferenças brutais na Europa: estradas bem pavimentadas, ausência de filas para transporte, inexistência de barreiras alfandegárias, enfim, o sonho de qualquer motorista. Mas também se deparou com algumas desvantagens. Na estrada a comida é cara, o que obriga os caminhoneiros a prepararem suas próprias refeições. Já os postos de combustíveis ficam devendo para a infra-estrutura oferecida no Brasil. A semelhança fica por conta da eterna briga entre motoristas de cargas e automóveis. Esses, como no Brasil, também não gostam de caminhões na estrada.

A reportagem da Eu Rodo acompanhou uma das etapas desta aventura, que saiu do grande terminal da Volvo Transport, no porto de Gotemburgo, Suécia, passou pela Alemanha e Holanda, até chegar na fábrica da Volvo em Ghent, na Bélgica. A Volvo Transport é responsável por toda logística de peças e componentes para o Grupo Volvo no mundo. O terminal de cargas recebe

mais ou menos 200 caminhões por dia, num trabalho contínuo. As carretas carregam e descarregam, em roteiros que incluem fábricas, armazéns, fornecedores e importadores da Volvo em vários países da Europa. "O que chama a atenção no porto é que apesar do grande movimento, há uma sensação de ordem muito grande, não observamos filas de caminhões ou sequer paletes espalhados esperando carregamento. Parece um bom exemplo de logística *just-in-time*", comenta Pedro Trucão.

Pela terra e pelo mar. A primeira etapa da viagem até a Alemanha dura cerca de 14 horas. Ao invés de estrada, o mar. Grandes navios fazem a ligação entre as cidades de Gotemburgo e Kiel, no norte da Alemanha. O objetivo da viagem era seguir o trajeto de três semi-reboques rebaixados da empresa suíça Galliker Transports S.A.. Na primeira rota, em Gotemburgo, os semi-reboques são levados até o terminal do navio com caminhões Volvo FH. A equipe de repórteres cruzou o mar a bordo do navio Stena Germanica, um gigante que carrega mais de 2 mil passageiros, 60 caminhões, 30 semi-reboques e 300 automóveis.

O Stena Germanica oferece uma gama variada de serviços para uma viagem agradável e tranqüila. Duran-



te o trajeto é possível jantar no restaurante, ir ao cinema, se divertir na boate, fazer compras no *free-shop* e até tentar ganhar algumas moedas com as máquinas de jogos de azar. Ou ainda, abdicar de tudo e ir descansar bem cedo na cabine particular a bordo. É com certeza um confortável hotel flutuante para todos os gostos. Os caminhoneiros que viajam a bordo do Stena são de toda a Europa. Eles têm um restaurante particular – o “Truck Center” – onde ficam durante uma grande parte da noite batendo papo, como motoristas fazem em todo o mundo. Só que aqui ouve-se pelo menos cinco idiomas ao mesmo tempo: sueco, polonês, inglês, holandês e espanhol.

De volta à estrada. No dia seguinte às 9 horas, a equipe desembarca na Alemanha onde encontra três motoristas belgas da transportadora Galliker, que chegam ao porto para acoplar os três semi-reboques em três Volvo FH 12, também rebaixados. O próximo percurso é de 700 quilômetros, atravessando grande parte da Alemanha e um pedaço da Holanda, para chegar à noite na Bélgica. Um fato chama a atenção da equipe: apesar de chegar num outro país, a apresentação de documentos de carga ou passaporte na entrada para a Alemanha é dispensada. Situação que irá se repetir também em outros países. O mercado comum na Europa é um fato, derrubou fronteiras.

Rodovias bem pavimentadas e sinalizadas marcam a viagem. A auto-estrada da Alemanha, denominada “autobahn”, é bem diferente das estradas brasileiras. A qualidade do asfalto é superior, a pista é dupla, sem buracos, curvas ou inclinações. “As rodovias aqui são tão boas que até dá sono de rodar num caminhão que não pode ultrapassar os 90 km/h”, observa Trução. Isso porque a velocidade dos brutos é eletronicamente controlada. Já os carros nas auto-estradas não têm limites de velocidade, chegando a velocidades médias de 200km/h.

Vida de caminhoneiro. Depois de quatro dias de viagem, uma primeira parada para almoço num posto de combustível dá à equipe a oportunidade de conhecer um pouco mais do dia-a-dia dos caminhoneiros europeus. Pedro Trução conversa com Charly Adams, um dos motoristas da transportadora Galliker, que revela algumas impressões sobre a vida na estrada. Charly conta que os motoristas belgas quase sempre almoçam na cabine, comida feita em casa, já que os restaurantes são caros. Na Europa os caminhoneiros também se sentem marginalizados porque o povo e os motoristas de automóveis não gostam de caminhoneiros na estrada. “Mas normalmente não fico fora de casa mais do que uma semana em cada viagem”. diz. “Estou em casa praticamente todo o fim de semana”.

Fim de viagem. A viagem segue e às 19h a equipe já está em solo holandês. Na Holanda, o número de caminhões aumenta bastante. Os holandeses são as vedetes do transporte e logística na Europa. São os caminhoneiros que mais rodam em todo o continente.

Às 21h, o comboio chega na Bélgica, o destino final. Os semi-reboques vão para a fábrica em Ghent, enquanto a equipe faz parada final em Bruxelas, a capital belga. A captação de imagens e reportagens feitas durante a viagem à Europa serviram como um grande documentário que a equipe do “Siga Bem Caminhoneiro” exibiu no SBT. ♦



Fotos Mikael Karlsson

Deixando o porto de Kiel, pela manhã, os semi-reboques são acoplados a três caminhões Volvo, para seguir até a Bélgica



A equipe do “Siga Bem Caminhoneiro” entrevista motoristas belgas. Trabalho de oito horas por dia, com folga nos finais de semana, rende um salário mensal médio de U\$2,300 dólares

Itajaí, onde o mar está sempre pra peixe

Litoral brasileiro, 48° 39'30" de longitude E; 26° 54'30" de latitude S. Nestas coordenadas geográficas encontra-se um dos maiores complexos de captura, processamento e industrialização de pescado do Brasil e do mundo: o terminal pesqueiro de Itajaí, em Santa Catarina.



O complexo pesqueiro de Itajaí é atualmente responsável por quase metade de todo o volume de captura efetuado ao longo do litoral brasileiro, notadamente de sardinha, espécie das mais abundantes na região e que abastece as grandes indústrias enlatadoras nacionais.

A cidade de Itajaí tem na pesca sua principal atividade econômica há várias décadas. Com sua localização privilegiada, numa das regiões mais ricas em pesca do litoral brasileiro, conta hoje com uma frota de cerca de 500 barcos, entre traineiras, atuneiros, camaroneiros, parelhas de arrasto, etc. A economia local desenvolveu-se ao redor desta atividade, favorecendo a proliferação local de vários estaleiros especializados na

construção desse tipo de embarcação, além de dezenas de pequenas, médias e grandes indústrias processadoras, terminais de congelamento e estocagem e de produção de conservas alimentícias de pescado.

Estima-se que o volume de captura de sardinha na região esteja em segundo lugar em todo o mundo, sendo ultrapassado apenas por Portugal, secular e tradicional produtor e exportador desta espécie. Vários outros tipos de pescado também são capturados ao largo da costa catarinense, como atum, cavalinha, pargo, corvina, namorado e tainha.

Para atender a crescente demanda por barcos melhores e mais bem equipados, a Volvo Penta trouxe ao Brasil os consagrados motores de serviço da marca, resultado da

mais avançada tecnologia desenvolvida ao longo de 90 anos de experiência na produção de motores marítimos.

Considerados os motores mais confiáveis do mundo – foram projetados para operar no Mar do Norte, onde uma pane pode resultar em sérios problemas – os motores Volvo Penta de seis cilindros, com potências variando de 380HP (TAMD122A) a 550HP (TAMD162C), vêm obtendo excelente aceitação no mercado pesqueiro. Suas vantagens sobre os concorrentes são nítidas: além da comprovada maior economia de combustível – item que representa até 80% do custo, nesse tipo de operação – os intervalos entre paradas para manutenção são bem maiores que os dos concorrentes, o que significa que o

investimento fica consideravelmente mais tempo no mar, produzindo.

Os motores Volvo Penta contam com garantia de fábrica e serviços prestados através de uma extensa rede de assistência técnica, com profissionais treinados pela marca. Um eficiente sistema de reposição de peças assegura que os barcos não fiquem parados por falta de componentes e tampouco tenham que sair para o mar correndo riscos de uma falha em operação.

A introdução dos motores TAMD no mercado pesqueiro brasileiro começou em 1992, em Belém (PA), expandindo-se depois para as regiões de Cabo Frio (RJ) e Itajaí (SC).

Hoje, empresas do porte da Fernepe, um dos maiores fabricantes de conservas do país, produzindo cerca de 500 mil latas por dia e com uma frota de 23 embarcações pesqueiras, passam a utilizar os motores Volvo Penta em seus barcos com excelentes resultados.

A Volvo Penta possui um motor de serviço para cada tipo de atividade

de econômica ligada ao mar e outras vias navegáveis: barcos de transporte de passageiros, empurradores, barcos de patrulha e rebocadores, entre outros, a l c a n ç a m m e l h o r e s

performances e operam com mais economia quando motorizados com Volvo Penta, que também apresentam os menores níveis de ruído e os mais reduzidos níveis de emissão de gases poluentes, sendo os mais recomendáveis também sob o ponto de vista ambiental. ◆



Alcides Munhos

Fotos Volvo Penta

Power Pack Volvo Penta agrada produtores de areia

O lançamento do Power Pack Volvo Penta destinado à mineração de areia, durante a Fapija - Feira Agro-Industrial de Jacareí, em São Paulo, foi muito bem recebido pelos empresários do setor. Na verdade, o Power Pack veio atender uma necessidade já identificada pelo presidente do Sindiareia, Sindicato das Indústrias de Extração de Areia do Estado de São Paulo, Clóvis Moscoso, junto à Caparaó, concessionário Volvo em Caçapava-SP. O setor precisava de um motor moderno, que se adequasse às rigorosas condições de operação de um porto de areia. Um motor de maior capacidade volumétrica e de maior torque, compatível ao diâmetro das novas bombas de sucção utilizadas. Um motor com baixo custo de manutenção. Enfim, uma solução de motorização específica para esta atividade e, de preferência, com eficiência comprovada em outros mercados como a Holanda, um dos principais produtores de areia da Europa.

A solução não poderia ser outra: o TAD 1230, unidade composta de motor de 12 litros de 460HP a 1800 rpm, compatível com o do caminhão NL12 também muito utilizado no transporte de areia, reúne todos os pré-requisitos solicitados pelo setor. Adicionando-se, às exigências do mercado, o menor preço por HP e a garantia total da fábrica, os Power Pack Volvo Penta garantem ao produtor de areia a certeza de produzir mais e com menores custos.



Power Pack Volvo para o setor areieiro: mais potência (460HP) para transportar maior volume de areia com maior rentabilidade

Volvo On Line

Fotos Alcides Munhoz



Princesa dos Campos vai a SP com oito B12B

A empresa Expresso Princesa dos Campos, de Ponta Grossa (PR), acaba de adquirir oito unidades do B12B, o mais potente e moderno ônibus brasileiro. Os novos veículos vão operar em uma das mais longas linhas da empresa (1033 km), que liga Barracão (Oeste do Paraná) e S. Miguel d'Oeste (SC) a São Paulo, em 16 horas.

A óbvia exigência de elevado nível de conforto requer veículos com suspensão a ar, ar condicionado, freios ABS e um avançado sistema de câmbio que tornam a condução do veículo mais confortável e segura para motorista e passageiros. Estes são alguns dos motivos apontados pelo Diretor Presidente da Princesa dos Campos, José Gulin, para optar pelos veículos mais modernos do mercado, como os B10M (foto) e, mais recentemente, os B12B.

"Em viagens longas como esta, o veículo enfrenta diversos tipos de estradas e topografia, o que demanda produtos confiáveis e seguros, com bom desempenho operacional para manter a linha rentável", explica José Gulin. O cuidado exemplar com a manutenção e constante renovação faz com que a Princesa dos Campos mantenha uma impecável frota de 292 ônibus (sendo que mais da metade são Volvo), com idade média de seis anos.



Nórdica Ponta Grossa tem ISO 9000

Depois da Nórdica, concessionário Volvo em Curitiba, ser o primeiro revendedor de caminhões do país a obter o certificado ISO 9000, a obsessão pela qualidade vai se disseminando pelas filiais. A Nórdica Ponta Grossa (PR), acaba de obter seu certificado ISO. E, para quem é do ramo e sabe que tão difícil quanto obter é manter, vale lembrar que a Nórdica Curitiba têm sido imbatível, a cada nova auditoria, mantem-se detentora do certificado internacional de qualidade.

Pluma vai de B12B na SP-Santiago

A Pluma Conforto e Turismo, de Curitiba, tradicional operadora da linha São Paulo - Santiago do Chile, acaba de comprar seus dois primeiros B12B, que deverá colocar em operação naquela linha. Além de ser o veículo mais potente e moderno do mercado, a outra razão para a escolha dos B12B está no nome da empresa: conforto, naturalmente.



llo Cornelsen

Nacionalização acelera vendas

Desde que começou a importar o FH12 Globetrotter, há três anos e meio, a Volvo já comercializou no país mais de mil unidades do modelo, eleito pela imprensa especializada o mais avançado caminhão do mundo. A partir de março do próximo ano, o FH será produzido no Brasil e os clientes, claro, elogiaram a decisão. Um exemplo disso é a Transportadora Expresso Nepomuceno, de Lavras -MG, cliente da concessionária Treviso de

Juiz de Fora, que acaba de adquirir durante a Brasil Transpo'97, realizada em São Paulo, dois caminhões FH 12 380. A entrega simbólica foi durante a própria feira. Alcides Cavalcanti, gerente de Marketing de Caminhões da Volvo, acompanhado de Mauro Girardi e Douglas Jari, da Travoiso, fizeram a entrega das chaves aos empresários Agnêcio Carvalho Souza Neto, e Rogério Guerra de Mesquita da Expresso Nepomuceno.

Zilene Reilm



Norberto Odebrecht compra 23 NL10 EDC

A CNO – Construtora Norberto Odebrecht – acaba de adquirir mais 23 caminhões NL10 340 EDC na versão 6x4. Os novos veículos deverão operar nos canteiros de obras que a empresa mantém no Rio de Janeiro. A CNO utiliza intensamente os caminhões Volvo em suas obras no país e também no exterior, notadamente em construções de estradas e hidrelétricas.

Grupo Ruas: mais 50 articulados em SP

A Viação Campo Belo, empresa do Grupo Ruas, acaba de adquirir 50 chassis de ônibus Volvo B10M articulados para operação nos corredores de São Paulo.

Os novos veículos deverão se integrar ao sistema que vem sendo desenvolvido pela São Paulo Transportes, gerenciadora da operação de ônibus da cidade.

Em testes com acompanhamento da Vocal, duas operações experimentais já foram realizadas no corredor Santo Amaro, com os clientes da Viação Campo Belo e Viação Santo Amaro. A terceira etapa será realizada no corredor Cachoeirinha, com a Viação Jaraguá. Até o momento os testes têm apresentado bons resultados.

Solange Fusco



Regata Volta ao Mundo completa segunda etapa

Mais do que uma prova esportiva, a Regata Volta ao Mundo “é um mix de aventura, competitividade e tecnologia”, ressalta Leif Johansson, presidente mundial do Grupo Volvo. A definição é mais do que precisa. Basta acompanhar as mensagens enviadas via rádio pelos velejadores. Todas as equipes fazem coro: “mais do que enfrentar ondas temos que superar nossos próprios limites”. Desde a largada, no último dia 21 de setembro em Southampton, Sul da Inglaterra (foto acima), os veleiros se revezam na liderança. No dia 15 de novembro, fechamento desta edição da Eu Rodo, os três líderes eram Swedish Match, Innovation Kvaerner e Toshiba. O líder, Swedish Match estava a pouco mais de 24 horas de Fremantle, na Austrália, segunda parada da Withbread Regata Volta ao Mundo pelo Troféu Volvo, que chega ao Brasil na semana do Carnaval. Um verdadeiro enduro em alto mar, onde os velejadores temem os ventos, mas agradecem quando eles chegam fortes, pois garantem maior velocidade aos seus barcos.

Breda compra B10M para o Rio de Janeiro

A empresa de transportes Breda está colocando 30 novos ônibus B10M em operação no Rio de Janeiro, na linha que liga Nova Iguaçu a Copacabana. Tratam-se dos mais modernos veículos já colocados em operação na cidade, todos equipados com caixa de câmbio automática. As carrocerias Marcopolo têm vidro fumê e piso especial, semelhante ao dos ônibus rodoviários, entre outras novidades voltadas para proporcionar maior conforto. O

Cristina Gramato



grupo Breda possui mais de 400 ônibus que rodam 1 milhão de km por mês e transportam 150 mil passageiros por dia. Além das linhas urbanas, a Breda possui 12 linhas rodoviárias no estado do Rio de Janeiro.

Articulados em Blumenau

A empresa Nossa Senhora da Glória, de Blumenau-SC, celebra os 35 anos de existência investindo pesado na modernização do sistema de transporte urbano da cidade: oito novos articulados Volvo adquiridos junto à Dicave passarão a atender a demanda da linha troncal 10, que liga o aterro Garcia ao eixo da rua São Paulo. Os usuários da nova linha de articulados, que tem capacidade para 1800 passageiros/hora, poderão contar com um ônibus a cada seis minutos. A escolha dos articulados Volvo deu-se em razão de sua “maior capacidade, versatilidade e economia”, segundo Humberto Sackl, diretor da Nossa Senhora da Glória, ao reafirmar o propósito de renovar com Volvo toda a frota de 182 ônibus da empresa.

Ilo Cornelsen



Batendo recordes

Globetrotter ultrapassa 1 milhão de quilômetros sem trocar o alternador (motor, embreagem, então... intactos).

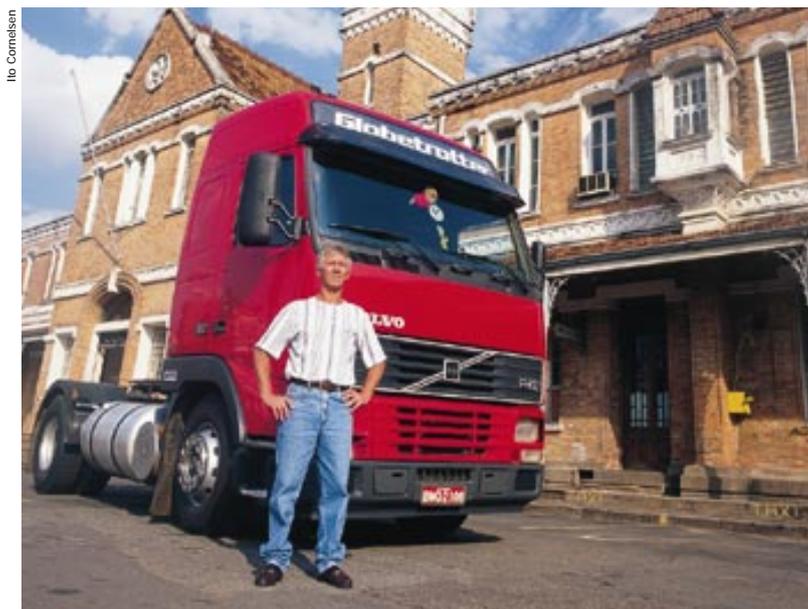
Milton Maltarolo é proprietário da Vida Transportes, empresa que criou há seis anos com seu irmão Osvaldo, e desde março de 1993 presta serviços para a Di Gregório, transportando suas carretas do Sul para o Norte e Nordeste, com quatro cavalos-mecânicos, três dos quais Volvo. Foi um dos primeiros clientes da Vocal Campinas a retirar o então recém-lançado mundialmente, FH12 380 Globetrotter, em abril de 1994.

Rodando sempre com dois motoristas – “o conforto da cabine permite que um descanse enquanto o outro trabalha”, afirma Milton – o Globetrotter começou a conhecer o Brasil fazendo a rota São Paulo-Porto Velho e em seguida visitou o Nordeste rodando entre São Paulo-Rio e Salvador-Recife-Fortaleza, sempre a serviço da Di Gregório. Atualmente roda principalmente entre São Paulo-Rio e Porto Velho (RO).

Com a experiência de quem está há 27 anos na boléia, Maltarolo sabia que estava recebendo um produto “completamente diferente de tudo que existia no país” ao comprar seu primeiro pesado importado, há 3 anos e meio. “No começo tinha certo receio de passar em alguns trechos de estrada ruim, mas logo o caminhão mostrou que além de sofisticado é valente em qualquer lugar do país”.

Atravessar o Brasil de Norte a Sul, nos últimos anos, tem sido uma aventura diária, segundo Maltarolo, pois “em alguma parte do país há sempre um bom trecho de estrada danificada. E quem é do ramo sabe que às vezes é melhor rodar em estrada de terra com chuva do que numa Belém-Brasília com 100 km de crateras”. Como bom cidadão, ele reconhece os esforços do governo em reparar os trechos mais críticos e evitar a situação quase calamitosa a que chegou a malha rodoviária nacional: “Pelo menos placa de obras a gente tem visto... vamos ver se acontecem”.

Ao descarregar mais uma carreta de eletrodomésticos no depósito cen-



Milton Maltarolo:
“é um caminhão que não tem concorrente, não existe igual”.

“Praticamente não pára, a não ser para carga e descarga e para as manutenções periódicas recomendadas pela fábrica”

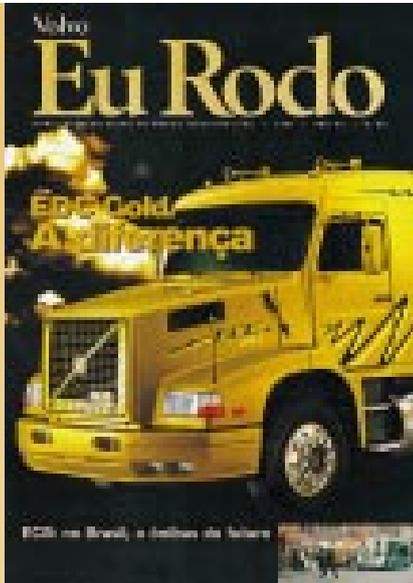
tral da Disapel, uma rede de lojas de eletrodomésticos de Curitiba, em meados de outubro, seu Globetrotter estava com exatos 987.000 quilômetros rodados. Quando esta edição de Eu Rodo estiver circulando seu caminhão já terá ultrapassado a marca de 1 milhão de quilômetros rodados, considerando que o veículo “praticamente não pára, a não ser para carga e descarga e para as manutenções periódicas recomendadas pela fábrica”, segundo Maltarolo.

As condições do veículo podem ser resumidas em poucas palavras: “As lonas de freio ainda são as origi-

nais, nunca mexi na embreagem nem na caixa ou eixo e o motor está intacto”. Ele carrega consigo um pedaço de papel com um gráfico de barras impresso por computador. Trata-se de um dos *check-ups* feitos através de um *laptop* da Vocal, concessionário Volvo em Campinas, quando o veículo tinha 945 mil km, mostrando que a taxa de compressão do motor ainda permanece em torno de 95% de sua configuração original.

Milton Maltarolo lembra: “Até agora não precisei trocar sequer o alternador” e afirma que jamais viu um alternador durar tanto. Para não dizer que não mexeu em nada, lembra que já trocou alguns sensores eletrônicos e fez um ajuste na direção, além das trocas normais de componentes como filtro de ar, de acordo com as recomendações da fábrica. O veículo “nunca apresentou problemas que não pudessem ser resolvidos por mim mesmo, com a ajuda do *check-control*, ou pelo concessionário, em pouquíssimo tempo”. ◆

Ito Cornelisen



Nova "Eu Rodo"

Nós da Nórdica (concessionário Volvo em Curitiba) queremos parabenizá-los pelo excelente trabalho apresentado na nova revista Eu Rodo, pois superou nossas expectativas, mesmo conhecedores do ótimo trabalho que vocês sempre desempenharam.

Salientamos que a revista é um grande canal de comunicação entre a fábrica, a rede de concessionários e os clientes. Por este motivo, comemoramos a retomada da circulação da Eu Rodo.

Queremos registrar que estamos à disposição de sua equipe para colaborar no que for necessário, pois estamos convictos de que trabalhos assim trazem motivação e envolvimento entre fábrica, rede e clientes, contribuindo para que todos cresçam juntos.

Parabéns.

Maysa Baglioli
Nórdica Veículos - Curitiba-PR

Gostei de receber o exemplar de nº 79 da revista "Eu Rodo", já era tempo da revista voltar para nós leitores.

Gostaria de parabenizá-los pelos vinte anos de sucesso. Vou dar algumas opiniões sobre os assuntos que gostaria de ver publicados nesta revista: caminhões e ônibus do futuro; posters e adesivos da marca Volvo e atividades da Volvo em outros países.

Sem mais, agradeço a todos.

José Fernandes Palomino
Ribeirão Preto, SP

EDC
"cabine
alta", o
melhor

Quero cumprimentar a Volvo pela Volta da Eu Rodo, mostrando a grandeza desse grupo líder mundial que também está no nosso país com outros produtos de qualidade sueca, como barcos, carros e tratores poderosos, além dos caminhões que eu já conheço muito bem. Agora, então, com os EDC de cabine alta, os melhores caminhões do Brasil.

Parabéns pela revista que está ainda mais bonita e informativa.

Carlos R. Ventilino
Imperatriz-MA

O outro
lado do
Brasil

É uma surpresa muito boa abrir a revista da Volvo e ver também este lado do Brasil onde o progresso foi trazido por desbravadores de todas as partes. E a participação da Eucatur no crescimento desta



próspera região é uma verdade que prova a capacidade empreendedora de nosso povo. Espero que vocês continuem mostrando este outro lado do Brasil para seus leitores que, como eu, querem conhecer mais nossa própria terra.

Parabéns pela bela reportagem sobre a Eucatur.

Deoclécio Rodrigues
Campo Grande - MS

FH
brasileiro

Sou motorista de caminhão e ainda não tive a oportunidade de rodar com um FH. Fiquei contente de saber,

Ito Cornelisen



na Eu Rodo, que agora vai ser fabricado no Brasil, o que aumenta a possibilidade de eu poder comprar um desses caminhões inconfundíveis.

Peço a gentileza de enviar minha revista para o novo endereço que estou informando. Por falar nisso, meus parabéns pela excelente qualidade das matérias e pela volta da Eu Rodo.

João Marcos de Souza
Maringá-PR

Cartas para a redação de Eu Rodo devem ser enviadas para:

Volvo do Brasil
Veículos Ltda
Depto. de
Comunicação
Corporativa
Revista "Eu Rodo"
Rua Juscelino
Kubitschek de
Oliveira, 2.600
CIC
CEP 81260-900
Curitiba-PR
Home page:
<http://www.volvo.com.br>
E-mail:
webmaster@memo.volvo.com.br