

spirit

REVISTA DA VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



CARREGANDO O PESO DA HISTÓRIA

MÁQUINAS DE PONTA DA VOLVO TRABALHANDO EM UMA PEDREIRA DE 500 ANOS

Uma sequência de desafios: máquinas confiáveis mantêm tudo funcionando em Papua-Nova Guiné
Destaque Tier IV Final/Estágio IV: como a Volvo CE está se preparando para as novas leis sobre emissões
Aplicações especiais: soluções inovadoras que colocam o distribuidor no centro do processo
Canto do operador: dois homens e uma paixão por uma máquina da Volvo
E mais: a Volvo está pronta para o crescimento econômico na Nigéria e para transformar a vida de jovens no Brasil





COM VOCÊ POR TODO O CAMINHO

A Volvo oferece uma ampla linha de produtos e serviços que propicia uma experiência completa de propriedade; soluções que beneficiam os proprietários de máquinas por anos após a aquisição inicial. A Volvo oferece uma solução global, independente do que você precise, que atende a cada aspecto da vida produtiva da máquina, desde o financiamento da aquisição à manutenção, peças e telemática, por toda a vida útil da máquina até eventuais reparos ou venda. Todas as manutenções são desenvolvidas para maximizar o desempenho, produtividade, lucratividade e o mais importante... a tranquilidade. Entre em contato com o seu distribuidor local para obter mais detalhes ou visite www.volvoce.com

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



conteúdo

5 Uma sequência de desafios

Assentar um duto de gás natural liquefeito em uma área remota da Papua-Nova Guiné requer os equipamentos potentes e confiáveis da Volvo .

9 Trilha interna

SMT – Nigéria. Entrevistamos Pierre Peeters, o responsável pela Volvo em uma das economias de crescimento mais rápido em todo o mundo.

17 Destaque

Tier IV Final/Estágio IV. O segredo para o “poder verde”: como a Volvo CE está se preparando para as novas leis sobre emissões.

25 Andanças pelo mundo — Mianmar

A Volvo CE amplia a sua liderança no mercado de mineração nessa terra de grandes mistérios, enquanto o país está se preparando para o crescimento econômico.

33 Não dê o peixe, ensine a pescar.

O distribuidor da Volvo CE que continua a transformar a vida de jovens no Brasil.

Os opostos se atraem

O teste para uma inteligência de primeira categoria, disse certa vez o escritor americano F. Scott Fitzgerald, é a capacidade de ter em mente duas ideias opostas ao mesmo tempo, e ainda guardar a habilidade de funcionar.

Pode ser difícil acreditar em dois conceitos conflitantes simultaneamente. Entretanto, se há algo evidente nesta última edição da revista Spirit , é que, para a Volvo, lidar com os opostos definitivamente não é um problema.

Nesta edição da Spirit, nós nos aventuramos nos Alpes Apuanos na Itália para visitar uma pedreira de 500 anos, que certa vez foi utilizada por Michelangelo e rendeu o mármore que foi parte de alguns prédios e esculturas considerados como os ícones mais importantes no mundo inteiro. A empresa italiana do setor de rochas Henraux tem trabalhado nesta pedreira por mais de 200 anos, mas atualmente utiliza uma escavadeira e pá carregadeira da Volvo para ajudar a lidar com o grande volume de mármore produzido.

Os arredores de uma antiga pedreira oferecem um contraste impressionante à história seguinte, detalhando a novíssima tecnologia de ponta da Volvo CE dos motores compatíveis com a norma Tier IV Final. Utilizando tecnologia de ponta, os novos motores reduzem as emissões de gases nocivos em até 95%.

A Spirit também viajou para as remotas áreas montanhosas de Papua-Nova Guiné, onde 70 máquinas da Volvo estão trabalhando para assentar um duto de gás natural liquefeito. Como se a desolação da região já não fosse difícil o suficiente de transpor, a área também recebe mais de 10 metros de chuva ao ano, contribuindo para algumas condições traiçoeiras. Porém, as máquinas da Volvo estão fazendo sucesso lá. Enquanto isso, no clima quente e árido de Nova Gales do Sul, Austrália, uma frota de pás carregadeiras e caminhões articulados trabalham em uma caixa de areia de 300 acres, a maior do continente.

E com tantas histórias sobre como as máquinas da Volvo trabalham duro todos os dias nos quatro cantos do mundo, seríamos negligentes se não mostrássemos a você que a Volvo trabalha tão duro como as máquinas. Falamos com Guo Xiang, gerente de desenvolvimento do mercado de pós-venda da Volvo CE e antigo marinheiro mercante que treinou e velejou em uma regata teste com a Equipe Sanya, uma das seis participantes da Volvo Ocean Race 2011-2012. Ele diz que a experiência foi uma das mais difíceis, porém a mais inesquecível, de sua vida.



Acredito que seja verdade quando dizem que os opostos se atraem. E a Volvo está provando novamente o quanto está adepta a lidar com ambas as extremidades do espectro, assim como com tudo que se encontra no meio.

Klas Magnusson

PUBLICADO POR Volvo Construction Equipment (Edição 48)
EDITORA Klas Magnusson **EDITOR-ASSISTENTE** Brian O'Sullivan
PRODUÇÃO EDITORIAL E DESIGN EMG Communications Ltd
COLABORADORES Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo
FOTOGRAFIA Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

ENVIE A SUA CORRESPONDÊNCIA PARA A VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 - 1082 BRUXELAS, BÉLGICA, OU POR E-MAIL PARA VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS. NENHUMA PARTE DESTA PUBLICAÇÃO (TEXTO, DADOS OU IMAGENS GRÁFICAS) PODE SER REPRODUZIDA, ARMAZENADA TRANSMITIDA, EM NENHUM FORMATO OU POR QUALQUER MEIO, SEM O CONSENTIMENTO PRÉVIO DA VOLVO CE. A VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT NÃO ENDOSSA NECESSARIAMENTE A OPINIÃO OU A PRECISÃO DOS ARTIGOS DESSA EDIÇÃO. QUATRO EDIÇÕES POR ANO - IMPRESSAS EM PAPEL RECICLÁVEL.

www.volvoce.com/global

Junte-se a nós:



O aplicativo da Revista Spirit está agora disponível para download na loja iTunes da Apple.



TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



OS PRODUTOS E SERVIÇOS DA VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT A APENAS UM CLIQUE DE VOCÊ

CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY



Para encontrar seu distribuidor local visite www.volvoce.com



Quando chove, os desafios entornam



Instalar um duto de gás natural liquefeito na remota região montanhosa de Papua-Nova Guiné obviamente apresenta alguns desafios. Mas acrescente a eles uma precipitação anual de mais de 10 metros, um íngreme terreno montanhoso e infraestrutura limitada. Esse só pode ser um trabalho para as poderosas e confiáveis máquinas da Volvo Construction Equipment.

O PRIMEIRO OBSTÁCULO

A Esso Highlands Limited, uma subsidiária da maior empresa pública de petróleo e gás do mundo, a ExxonMobil, contratou a Spiecapag para instalar 300 km de dutos de gás natural liquefeito (GNL), dos campos de gás natural de Hides, no centro de Papua-Nova Guiné, até Omati, localizado no litoral do Golfo de Papua. De lá, os dutos ainda percorrerão mais 400 km submersos até uma usina de processamento de gás natural liquefeito próxima da capital do país, Port Moresby.

O trabalho foi iniciado em terra firme, em 2010, e envolveu a construção de um trilho de passagem localizado em ambos os lados do duto, a criação de uma acomodação temporária para os trabalhadores e a extração e transporte de calcário para nivelar as diversas colinas e vales que cruzam o caminho do duto. Para isso, a Spiecapag comprou uma frota de 70 máquinas da Volvo CE, incluindo 45 caminhões articulados A30E, cinco motoniveladoras G940, quatro retroescavadeiras BL71, cinco pás carregadeiras L150F, sete assentadores de tubos PL4611 e quatro compactadores de solo SD100.

“Assim que a instalação dos dutos foi concedida à Spiecapag, tivemos que ser rápidos, praticamente não houve tempo para negociações”, conta Thomas Stemper, Diretor de Clientes Especiais na Volvo CE. “Em parceria com a Spiecapag, a Volvo CE forneceu a frota por meio de Cingapura em apenas três meses. Era uma tarefa difícil, mas conseguimos. Inclusive, entregamos os equipamentos antes do prazo.”

ASSENTAMENTO DAS BASES

A passagem que percorre as laterais do duto é um caminho importante, utilizado para o transporte de trabalhadores, alimentos, materiais e combustível durante a fase de construção. As pás carregadeiras da Volvo extraem calcário das pedreiras ao longo da rota dos dutos e os caminhões articulados transportam o calcário extraído e moído pela passagem. Em seguida, os compactadores de solo e as motoniveladoras assumem o trabalho de nivelar e compactar o material para fazer uma estrada regular.

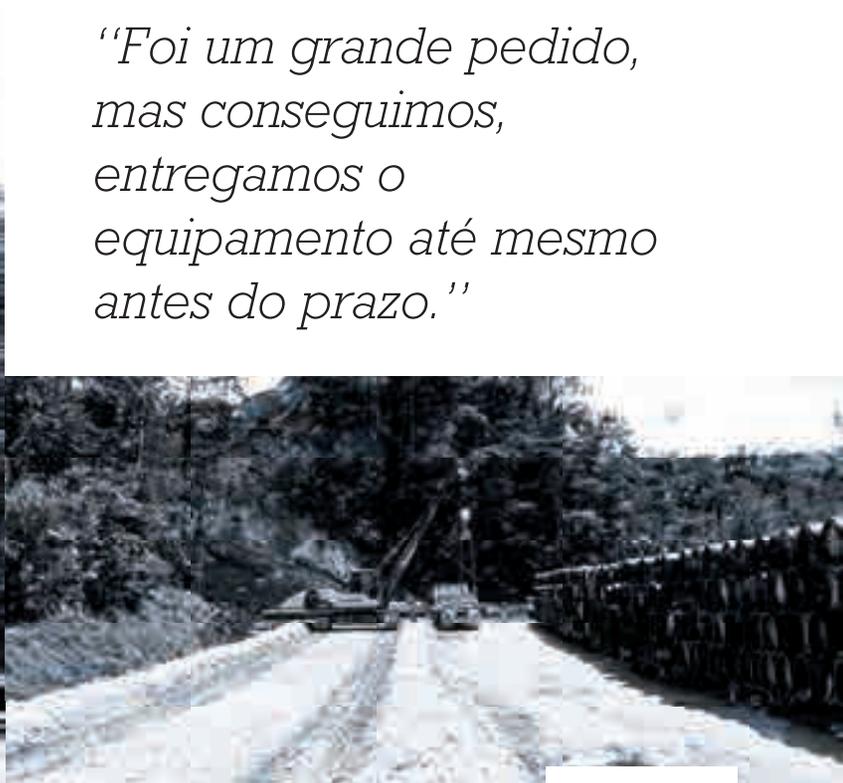
“O local é extremamente lamacento”, explica Olivier Balloy, Diretor de Projetos da Spiecapag. “Sem as máquinas potentes da Volvo, não conseguiríamos dar continuidade ao trabalho. Até mesmo durante a chamada estação seca, Papua-Nova Guiné pode ter até 50 cm de chuva em um mês. Isso poderia inundar o material que usamos para aumentar os vales e nivelar o terreno. Por isso, precisamos de um fornecimento de pedras contínuo para preencher essas áreas.”

Em vários pontos da passagem, há pilhas de dutos prontos para serem instalados. Os assentadores de tubos são usados para carregar os caminhões articulados especialmente adaptados para transportar os dutos pela trilha usando grandes carretas. “O terreno íngreme e lamacento não permitia que usássemos caminhões convencionais para transportar os dutos. Mas os caminhões da Volvo são capazes de andar fora da estrada e, por isso, representam a solução perfeita”, conta Balloy.

“Os caminhões vinham direto da fábrica adaptados com todos os acessórios necessários para prendermos as carretas com facilidade”, continua ele. “As máquinas também podem voltar para a configuração normal quando o trabalho tiver sido concluído. Isso torna esses equipamentos ainda mais valiosos para nós.”

Os assentadores de tubos da Volvo foram especificamente selecionados devido à sua capacidade de empilhamento, conforme explica Balloy: “O giro em 360° dos assentadores de tubos com um design baseado em escavadeira possibilita que as máquinas não precisem ser movidas durante o carregamento dos caminhões, o que ajuda a reduzir o consumo de combustível.” Os tubos apresentam diferentes tamanhos. O maior tem um diâmetro de 81 cm, com até 12 metros de comprimento e peso de mais de 8 toneladas. “Esses tubos são transportados até 20 km em uma única viagem, por isso, as máquinas precisam ser robustas”, explica Balloy.

“Os caminhões articulados da Volvo são capazes de andar em terrenos difíceis, o que os torna uma solução perfeita.”



“Foi um grande pedido, mas conseguimos, entregamos o equipamento até mesmo antes do prazo.”

Outra aplicação do equipamento da Volvo é na construção dos acampamentos para os funcionários que trabalham no projeto. “As retroescavadeiras são máquinas excelentes para fins gerais e puderam ser usadas para criar acomodações temporárias e em diversas outras áreas do projeto.”

VALOR AGREGADO E SERVIÇO INCOMPARÁVEL

“Um dos principais motivos pelos quais decidimos fazer a parceria com a Volvo CE neste projeto foi o valor agregado que obteríamos”, explica Balloy. “As máquinas sofisticadas e robustas são fáceis de usar. E a Volvo enviou, inclusive, instrutores para a obra localizada em um local remoto a fim de mostrar aos operários locais como usá-las. Eles explicaram as funções operacionais e como operar as máquinas de forma mais segura e eficiente.”

As máquinas da Volvo são cheias de recursos que melhoram a segurança como, por exemplo, a ampla visibilidade das cabines, as câmeras traseiras, os controles ergonômicos e os sistemas de pesagem a bordo, o que Balloy acredita serem vitais para o projeto. “A segurança do operador é um ponto importante para nós”, afirma ele.

Thomas Stemper da Volvo CE, que participou integralmente do processo de licitação, afirma que ter uma frota de máquinas da Volvo agrega outros benefícios. “Grande parte das máquinas da Volvo usam peças comuns, o que faz com que a disponibilidade dessas peças seja muito maior. Atualmente temos US\$ 2 milhões em peças no local de suporte para o projeto. E

“Ter um serviço de apoio no local é extremamente importante para nós, porque precisamos que as máquinas estejam funcionando o tempo todo.”

nossas redes de logística e distribuição de peças garantem que elas sejam entregues a tempo para aumentar o tempo de operação das máquinas.”

Uma equipe de técnicos experientes da Volvo também está instalada no local para executar qualquer reparo ou manutenção. “O serviço que recebemos da Volvo é incomparável”, explica Balloy. “Ter um suporte no local da obra é incrivelmente valioso para nós já que precisamos que as máquinas estejam em operação o tempo todo. O serviço de pós-venda que a Volvo oferece representa a principal vantagem sobre qualquer outro fabricante de equipamentos de construção. Podemos visualizar um relacionamento longo e duradouro com nosso distribuidor na Austrália, a CJD Equipment.” **VM**

Texto: Holly Brace





O homem que administra o crescimento da Volvo em uma das economias de crescimento mais rápido do mundo.

“A RAZÃO DE TERMOS MUITOS CLIENTES TRABALHANDO CONOSCO NA NIGÉRIA É QUE ESTAMOS PRESENTES E PODEMOS OFERECER SUPORTE ONDE QUER QUE ESTEJAM.”



Cinquenta oficinas móveis de serviço ao consumidor pelo país.

NA NIGÉRIA, PARECE QUE TUDO ESTÁ CRESCENDO: DAS EXUBERANTES ÁRVORES QUE CERCAM A CAPITAL ABUJA ATÉ A POPULAÇÃO DE SEU CENTRO DE NEGÓCIOS, LAGOS. ESSE É DEFINITIVAMENTE UM PAÍS EM ASCENSÃO.

O promissor setor de petróleo, a infraestrutura em desenvolvimento representada pelo incrivelmente ambicioso projeto Eko Atlantic, em Lagos, e uma classe média em expansão formam uma das economias de maior crescimento do mundo.

Como resultado, enquanto outros mercados de construção lutam para escapar dos efeitos da recessão, o mercado da Nigéria está vivendo um período de crescimento, e a SMT-Nigeria, distribuidor da Volvo na região e em diversos outros países da África, encontra-se numa posição ideal para aproveitar o momento.

Um indício dessa confiança é que a empresa está para abrir uma nova rede de distribuição em Abuja, que irá empregar cerca de 50 pessoas e poderá armazenar 200 máquinas.

DIMENSÃO EXTRA

A capital da nação foi criada na década de 1980 e continua a se expandir. Por esse motivo, faz sentido que a nova rede de distribuição esteja localizada ali. Antes, a sede da SMT-Nigeria ficava em Lagos, funcionando com mais de 50 unidades móveis que atendiam aos clientes de todo o país. Essas unidades continuarão com seu trabalho fundamental, mas a nova rede de distribuição dará à empresa uma maior dimensão.



A nova distribuidora em Abuja empregará aproximadamente 50 pessoas e será capaz de alojar 200 máquinas.

“NÓS TAMBÉM TEMOS CONEXÃO COM ESCOLAS LOCAIS PARA RECEBER ESTUDANTES E OFERECER APRENDIZAGEM EM VENDAS, ADMINISTRAÇÃO OU EM FUNÇÕES TÉCNICAS”.

“Todas as grandes empresas de construção têm sede em Abuja”, conta o Diretor de Gerenciamento, Pierre Peeters, cuja função é conduzir as vendas e o suporte na Nigéria. “É mais conveniente para todos, já que o governo da Nigéria está sediado ali e representa um dos maiores clientes. Outro motivo é que essa é uma localização central e de fácil acesso para outras regiões do país.”

Peeters, que já trabalhou para a SMT-Nigeria em diversos países da África e tem um conhecimento profundo do mercado, continuará em Lagos. “Ainda precisamos ter uma forte presença aqui. Do ponto de vista da logística, todas as

máquinas chegam no porto de Lagos, bem como a maioria dos carregamentos expressos por avião. No futuro, nosso objetivo é ter uma instalação em Lagos semelhante à de Abuja.”

A rede de distribuição de Abuja também será o centro técnico da empresa, incluindo um núcleo de treinamento que ajudará a lidar com a falta de especialização, um obstáculo comum em economias emergentes como a da Nigéria. “É um verdadeiro desafio buscar e recrutar técnicos locais qualificados”, explica Peeters. “Por esse motivo, estamos criando a unidade de treinamento. Também é preciso treinar os operadores, e, para isso, teremos os simuladores para nos ajudar.”

SERVIÇO AO CLIENTE

“Temos também uma parceria com escolas locais para que possamos oferecer cursos aos alunos, seja na área de vendas, administração ou técnica. Não é diferente do que acontece na Europa ou em qualquer outro lugar: você precisa gerar a mão de obra.”

A SMT-Group, ou ATC-Nigeria como era conhecida inicialmente, começou a atuar no mercado africano em 2003. Por ser uma empresa da Bélgica, seu vínculo histórico com a República Democrática do Congo fez com que ela se estabelecesse inicialmente ali.

Desde então, a empresa ampliou sua presença por quase todo o continente, inclusive em países como Benin, Burkina Faso, Burundi, Camarões, Congo, República Democrática do Congo, Gabão, Gana, Costa do Marfim, Libéria, Ruanda e Togo.

Por que o mercado da África está crescendo e a SMT-Nigéria prosperando? “Viemos para cá com a mentalidade do Serviço ao Cliente Volvo, algo que pode não ser um grande diferencial oferecido por alguns de nossos concorrentes.”

SUPORTE VITAL

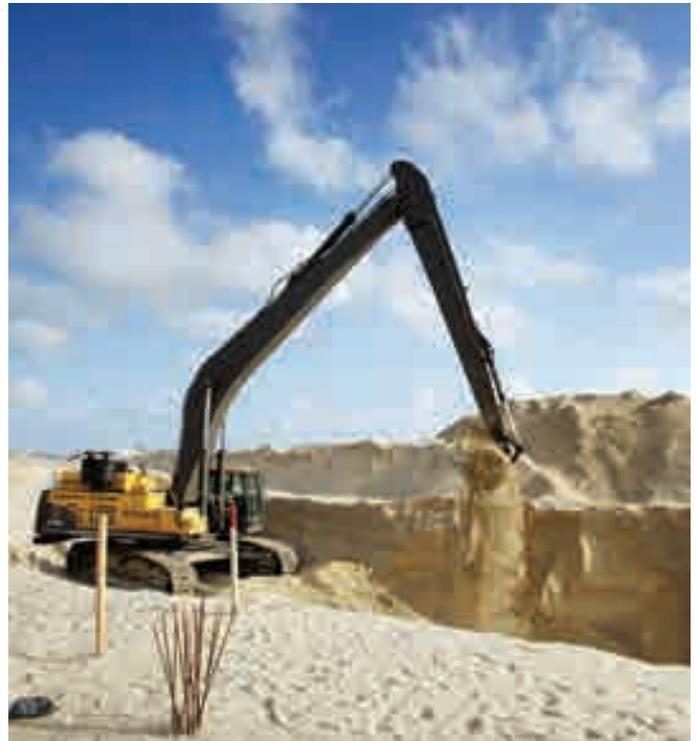
“A evolução do preço das commodities e o crescimento populacional também criaram uma necessidade e uma pressão para que o desenvolvimento da infraestrutura ocorresse de forma mais rápida.”

A África possui um mercado exclusivo, com seus próprios desafios, mas, de acordo com Peeters, há muitas semelhanças com outras regiões. “As pessoas ainda se preocupam com o serviço, talvez até mais do que no mercado europeu. Na Europa, se você não tem uma peça, é possível encontrá-la sem qualquer dificuldade. Aqui, isso pode levar uma ou duas semanas se o suporte não estiver preparado.”

“É fundamental ter uma máquina operando e técnicos para oferecer suporte a essa máquina. Nós garantimos esse serviço aos nossos clientes. O motivo pelo qual eles estão trabalhando conosco na Nigéria é porque temos presença e podemos oferecer suporte onde quer que estejam.”

“É por isso que as unidades móveis são um requisito fundamental. Os clientes precisam de técnicos que possam ir até suas instalações. Muitos de nossos clientes possuem suas próprias oficinas e encontram-se dispersos já que seus projetos estão espalhados pelo país. Um cliente com um projeto de rodovia ou de pedreira não quer deslocar seus equipamentos. Você precisa ir até ele.”

Quando a Revista Volvo Spirit visitou a nova rede de distribuição, em abril, ela já estava quase pronta. Algumas das



“UM CLIENTE TRABALHANDO EM UMA PEDREIRA OU EM UM PROJETO DE ESTRADA NÃO QUER MOVER SEU EQUIPAMENTO, VOCÊ PRECISA VISITÁ-LOS.”

máquinas que irão ser expostas no amplo saguão estavam sendo usadas em um local de demolição próximo dali. Cinco escavadeiras EC380 compradas pela empresa ITB Nigéria estavam preparando uma parede de proteção ao redor de uma construção de concreto abandonada, antes que ela fosse reduzida a escombros.

“Foram quatro anos para construir, e serão 15 segundos para demolir”, conta Joseph El-Haddar, gerente de obra. Depois disso, uma frota de escavadeiras da Volvo irá cavar cerca de nove metros para preparar a fundação da nova construção.

Mais um novo desenvolvimento em Abuja, e outro projeto notável conduzido pela SMT-Nigéria e pela Volvo Construction Equipment. **VW**

Texto: Dan Waddell

Fotografia: Julian Cornish Trestrail



CARREGANDO O PESO DA HISTÓRIA



BEM NO ALTO DOS ALPES APUANOS, COM VISTA PARA AS BADALADAS PRAIAS DA RIVIERA ITALIANA DA COSTA DA VERSÍLIA, SITUA-SE UMA ANTIGA PEDREIRA, ABERTA E DESENVOLVIDA HÁ 500 ANOS POR UMA DAS FIGURAS MAIS INFLUENTES DA HISTÓRIA. DURANTE SÉCULOS, MONTE ALTISSIMO PRODUZIU MÁRMORE DE ALTA QUALIDADE PARA ALGUMAS DAS MAIORES



CONSTRUÇÕES DO MUNDO E FORNECEU MATÉRIA-PRIMA PARA GRANDES ESCULTORES. AGORA, AS MÁQUINAS DE PONTA DA VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT (VOLVO CE) ESTÃO FAZENDO SUA PARTE NO PROCESSO DE PRODUÇÃO.





Os ricos depósitos de minerais de Monte Altissimo foram descobertos no início do século XVI e preparados para extração pelo grande ícone da Renascença, Michelangelo. Escultor, pintor, arquiteto, poeta e engenheiro, Michelangelo passou três anos estruturando a pedra de mármore da região e supervisionando a construção de estradas e pontes.

As pedreiras, situadas no noroeste da Toscana, posteriormente caíram em desuso e estiveram abandonadas por mais de cem anos, até que, em 1821, Marco Borrini di Seravezza – um homem abastado da região – e o francês Jean-Baptiste Alexandre Henraux adquiriram sua propriedade e retomaram as operações. Elas permaneceram em uso contínuo desde então, e hoje fazem parte da Henraux S.P.A., uma empresa líder no setor, que produz granito e mármore em diversas pedreiras dessa incrível região.

O famoso mármore Henraux tem sido usado em grandes projetos ao redor do mundo como, por exemplo, na Catedral de Santo Isaia em São Petersburgo, na Basílica de São Pedro em Roma, na reconstrução da Abadia de Monte Cassino, na Grande Mesquita em Abu Dhabi, e nas Emirates Towers em Dubai. Ele também foi usado por dezenas de grandes



“NOSSA COMPANHIA TEM TRABALHADO NAS PEDREIRAS CARVAIOLE NO MONTE ALTISSIMO POR QUASE 200 ANOS.”



escultores, dentre eles, Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Miró e Isamu Noguchi.

TECNOLOGIA DE PONTA

A pedra, que fica a 1.300 metros acima do nível do mar, pode até ser antiga, mas o mesmo não pode ser dito dos equipamentos de construção usados para a complicada – e por vezes perigosa – tarefa de extrair e transportar as cargas extremamente pesadas de mármore em condições desafiadoras. Essas tarefas são realizadas pela escavadeira Volvo EC700C e pela pá carregadeira L350F.



“Nossa empresa trabalha nas pedreiras de Carvaiole em Monte Altissimo há quase 200 anos”, conta Paolo Carli, Presidente da Henraux. “Uma tecnologia moderna separa o mármore da montanha usando serras elétricas de diamante ou serras de fio diamantado”, explica Carli. “Em seguida, o mármore é transportado até o vale em blocos de diversos

“O SISTEMA CARETRACK E O ACORDO DE ASSISTÊNCIA E MANUTENÇÃO NOS DÃO TRANQUILIDADE.”

tamanhos, onde é transformado em blocos e placas de diferentes espessuras.”

As cinco variedades de mármore extraído são: Cervaiole Arabesque, Altissimo Arabesque, Cervaiole Statuary, Altissimo Statuary e Altissimo Calacatta. Eles são usados em grandes projetos no mundo todo, principalmente no Oriente Médio e nos Estados Unidos.

ALTA QUALIDADE DA VOLVO

A Henraux conta com uma grande frota de máquinas para trabalhar com os grandes volumes de mármore produzido na pedreira. Dentre suas mais importantes máquinas estão a escavadeira Volvo EC700C e a pá carregadeira L350F. Carli afirma que a empresa escolheu a Volvo CE por diversos motivos.

“Quando precisamos adquirir novas máquinas, buscamos a Volvo CE porque ela oferece o equilíbrio adequado entre uma qualidade extremamente alta e preço”, explica ele. “Naturalmente, há diversos fatores que levamos em consideração ao escolher novas máquinas. Não comparamos simplesmente os preços e as características. Conversamos com colegas e com pessoas que já trabalhavam com máquinas da Volvo CE. E descobrimos que elas tinham uma ótima reputação.”

Depois de realizar uma avaliação detalhada de suas necessidades, a Henraux adquiriu as escavadeiras L350F e EC700C, e, posteriormente, adquiriu a carregadeira L330E. “O foco no impacto ambiental, a preocupação obsessiva com a segurança e

a tecnologia avançada fornecida pela Volvo CE foi o que nos convenceu e o que hoje nos satisfaz”, acrescenta Carli. “Outro fator igualmente importante foi o excelente serviço de assistência técnica, que é rápido e eficaz. O sistema CareTrack e o acordo de assistência e manutenção nos dão tranquilidade.”



Paolo Carli, presidente da Henraux

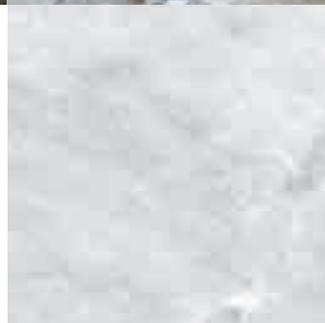
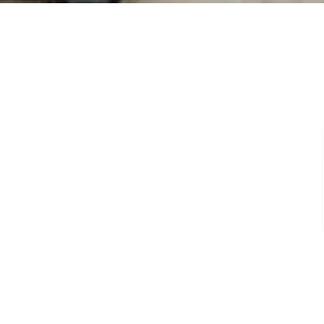
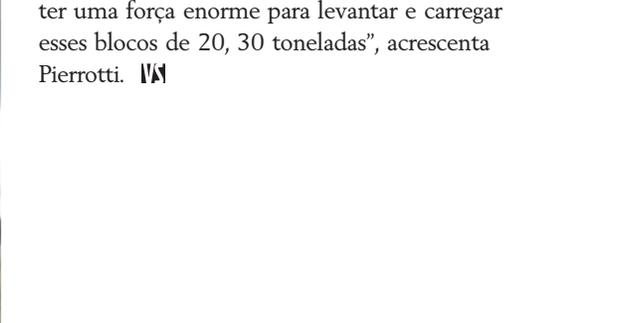
“É NECESSÁRIO UMA GRANDE FORÇA PARA LEVANTAR E CARREGAR AQUELES BLOCOS QUE PESAM DE 20 A 30 TONELADAS.”

AGREGANDO VALOR

Franco Pierotti, consultor do gerente de fábrica e curador da história da pedra, explica como as máquinas da Volvo CE facilitaram o trabalho no local.

“A pedra é dominada pelas máquinas usadas nos diversos estágios da extração. A escavadeira Volvo EC700C, em particular, é usada para diversas finalidades. Este equipamento nos ajuda a derrubar a pedra, conhecida como bancada, que foi cortada na parte da frente da pedreira. E nos locais onde o movimento é restrito, usamos macacos hidráulicos. Assim que a bancada é derrubada, a escavadeira EC700C a transporta para o local onde ela será cortada.”

“Quando o bloco de mármore está pronto para sair da pedreira, ele é transportado pela pá carregadeira L350F, que o carrega até o caminhão que, por sua vez, o transporta até o vale. Graças a esses veículos, hoje essa operação é relativamente simples. Mas é preciso ter uma força enorme para levantar e carregar esses blocos de 20, 30 toneladas”, acrescenta Pierotti. 





O segredo para o 'poder verde': Como a Volvo Construction Equipment está se preparando para as novas leis de emissões.

“ESTAMOS EM SINTONIA COM O THE VOLVO WAY, QUE ESTABELECE NOSSO COMPROMISSO COM O MEIO AMBIENTE E COM A QUALIDADE.”



Os novos motores desenvolvidos cumprem com todas as exigências legais do Estágio 4A.

EM 1º DE JANEIRO DE 2014, AS NOVAS LEIS SOBRE EMISSÕES PARA A INDÚSTRIA DE EQUIPAMENTOS DE CONSTRUÇÃO ENTRARÃO EM VIGOR. AS NOVAS REGRAS DO TIER IV FINAL (NOS EUA) OU ESTÁGIO IV (NA UNIÃO EUROPEIA) PODEM PARECER DE DIFÍCIL COMPREENSÃO PARA VÁRIAS PESSOAS, POR ISSO VAMOS SIMPLIFICAR: O DIA 1º DE JANEIRO REPRESENTARÁ O AUGUE DE UMA TRAJETÓRIA ENVOLVENDO O DESENVOLVIMENTO DE MOTORES, E COMO RESULTADO, AS COISAS NUNCA MAIS SERÃO AS MESMAS.

Ainda não está claro o suficiente? Que tal, então, essa explicação? Em combinação com os estágios anteriores da legislação, esses novos padrões levarão a uma extraordinária redução de 95% nas emissões de NOx (óxidos de nitrogênio produzidos durante a combustão) e matéria particulada (fuligem do motor). Se você vem acompanhando os níveis de emissões dos equipamentos de construção nos últimos 15 anos, pode perceber que eles, de fato, sofreram reduções ao longo desse tempo.

UM FEITO IMPRESSIONANTE

Este é um feito impressionante por si só, e que vale a pena comemorar. Exceto pelo fato de que a Volvo Construction Equipment (Volvo CE) foi ainda mais longe. A empresa não apenas cortou as emissões, mas também trabalhou duro para melhorar o desempenho dos motores e a utilização eficiente de combustível ao mesmo tempo. Para que os aspectos ambientais se igualassem à potência. Os ciclos podem ser regulados.

Algumas pessoas contestaram as novas exigências voltadas às emissões com o argumento de que o desempenho cairia. Porém, essa não foi a reação da Volvo CE.

“Isso está totalmente de acordo com o ‘The Volvo Way’, que estabelece o nosso compromisso com o meio ambiente, bem como com a qualidade”, diz Åsa Gabriellsson, diretora de projetos para plataformas de tecnologia. “É claro que existem desafios a serem superados quando você empreende grandes mudanças tecnológicas, mas faz parte da missão de nossos engenheiros assegurarem ou ultrapassarem as exigências legais enquanto mantêm o desempenho, a qualidade e o foco ambiental”.

“Houve alguns problemas durante o Tier IV Interim, mas estamos prontos para lançar produtos que funcionem bem em janeiro de 2014. Nossas equipes de projeto nunca tiveram qualquer dúvida de que alcançaríamos as metas”. Peter Engdahl, gerente de desempenho de motor, complementa afirmando que a meta desde o início não era apenas alcançar os últimos padrões de emissão, mas melhorar, ao mesmo tempo, a eficiência do motor. “Encaramos as novas leis como uma oportunidade em vez de um problema”, diz ele. “Sempre foi nossa meta criar mais valor para o cliente, através do melhor desempenho e do menor consumo de combustível. Honestamente, acho que nós ultrapassamos nossas próprias expectativas.”

UMA SOLUÇÃO ÚNICA

Para atingir os padrões finais de emissão, que exigiam um corte de 80% nos níveis de emissão de NOx comparados aos limites anteriores, a Volvo CE desenvolveu um novo Sistema de Tratamento após Escape (EATS). Esse sistema usa uma tecnologia de Redução Catalítica Seletiva (SCR), onde um líquido não-tóxico (ureia) é injetado em um conversor catalítico para converter o NOx em nitrogênio não nocivo.

“O EATS será usado em produtos dentro e fora da estrada, permitindo que tiremos proveito do amplo trabalho realizado por nossos colegas nos caminhões e ônibus da Volvo.” Enquanto desenvolvíamos essas tecnologias, a SCR já foi extensamente testada em mais de um milhão de caminhões da Volvo desde 2005. Simultaneamente, a Volvo foi obtendo mais desempenho dos motores com tecnologia de combustão avançada (V-ACT – Volvo Advanced Combustion Technology).

“De uma perspectiva mecânica, temos o mesmo conceito de motor.”, diz Engdahl. “Porém, desde o Tier IV Interim, ao mesmo tempo em que reduzimos a emissão de NOx em mais de 80%, nós também otimizamos a combustão e o software de controle. Isso também significará que teremos mais de três anos de experiência, com esses motores em nossos equipamentos de construção, quando lançarmos os produtos Tier IV Final.”

MELHORIAS NA MANUTENÇÃO E EFICIÊNCIA

Outro desenvolvimento importante para o Tier IV Final/Estágio IV, diz Engdahl, foi a remoção do queimador de



Motor a diesel Volvo, apresentando o V-Act (tecnologia de combustão avançada da Volvo)

“NOSSAS EQUIPES DE PROJETO NUNCA TIVERAM QUALQUER DÚVIDA DE QUE ALCANÇÁRIAMOS AS METAS.”

materia particulada. Anteriormente, esse queimador tinha que ser iniciado a cada 10 ou 20 horas; agora, a manutenção é necessária apenas a cada 500 horas, reduzindo o impacto nos operadores.

“Com a tecnologia SCR, a eficiência do motor torna-se mais difícil. Normalmente, é possível reduzir drasticamente o consumo de diesel, mas na realidade o operador também precisa cobrir o custo do fluido de emissão de diesel (DEF, ureia). Durante o desenvolvimento, nossos engenheiros otimizaram os motores, para que produzissem o menor custo total possível, de diesel e DEF, para os clientes”. “Registramos melhoras na eficiência, envolvendo diesel e DEF, de até 5% comparado ao Tier 4 Interim. Isso levará a uma economia enorme no custo total da propriedade.” “Todos estiveram envolvidos no sucesso do projeto.”, diz Peter Österberg, vice-presidente de plataformas de tecnologia.

UM DESAFIO E UM SUCESSO PARA TODOS

“As novas leis impuseram um desafio para toda a organização, da área de compras à área de operações, vendas e

setor de pós-venda. Todo mundo teve que dar esse passo. Novas competências foram exigidas de toda a equipe.

“Essa tem sido uma façanha econômica e técnica importante, trabalhamos em conjunto com a Volvo Penta e nossos parceiros de motores.”

“Isso nos proporciona um amplo portfólio de soluções, pois nossos diferentes tamanhos de máquinas apresentam exigências diferenciadas. Nenhum de nossos concorrentes oferece algo diferenciado da nossa proposta. E temos uma vantagem significativa sobre os fabricantes menores, que não podem contar com esses recursos.”

Gabrielsson concorda: “Os projetos de desenvolvimento são totalmente multifuncionais, refletindo toda a organização da Volvo CE, com alto envolvimento também dos setores de Operações, Soluções ao cliente e Mercado. Considerando nossa ampla linha de equipamentos, posso dizer que nós nos preparamos para os lançamentos bem-sucedidos de produção e mercado da Volvo CE nos diferentes mercados em que atuamos.”

BENEFÍCIO AO CLIENTE

Os recursos da Volvo CE possibilitaram que os novos motores fossem testados em praticamente todas as situações possíveis, de temperaturas abaixo de zero ao calor extremo e altas altitudes, enquanto sua confiabilidade foi monitorada continuamente com a oferta de suporte ao cliente por meio de equipes de técnicos dedicados. Os motores passaram por mais de 25 mil horas de testes em caminhões articulados, pás carregadeiras e escavadeiras, assim como em bancadas de teste de motor.

Em 2008 e 2009, temia-se que a indústria de construção contestasse algumas medidas exigidas pela nova legislação de emissões, como por exemplo, a ideia de utilizar ureia nas máquinas e a criação de infraestrutura para distribuí-la em locais de trabalho remotos. Esses receios não existem mais, enfatizando o quão longe a indústria, e a Volvo CE chegaram.

“Foi um trabalho difícil, mas estamos orgulhosos de tê-lo feito”, conclui Engdahl. “Temos, afinal, por volta de 250 modelos de máquinas. Ainda que nem todas estejam sujeitas à nova legislação, pensamos nessa questão, todos os dias, nos últimos seis anos”.

“Entretanto, isso também significou aprender novas coisas diariamente, o que tornou o trabalho bastante desafiador. Estamos muito bem preparados para janeiro de 2014. O próximo desafio será assegurar que nosso sucesso durante os testes seja replicado em campo, beneficiando assim nossos clientes.” 

Texto: Tony Lawrence



TESTES EXTREMOS

De condições abaixo de zero a altas altitudes e calor abrasador, a tecnologia Estágio IV/Tier 4 Final da Volvo CE passou pelos testes mais duros para garantir que a última geração de motores Volvo tivesse confiabilidade e desempenho máximo.

Como parte do processo de testes e validação, protótipos de caminhões articulados, pás carregadeiras e escavadeiras equipados com a tecnologia Estágio IV/Tier 4f da Volvo foram transportados para locais remotos para avaliações no clima frio, em altas altitudes e no verão. Cada ciclo de testes envolveu por volta de 100 engenheiros de motores e máquinas, que juntos realizaram centenas de testes que duravam cerca de um mês. Os testes foram repetidos duas vezes, uma durante a fase de desenvolvimento e outra mais tarde, no processo de verificação.

A Volvo CE realiza suas expedições de inverno no ponto mais rigoroso em Kiruna, no norte da Suécia, perto do Círculo Polar Ártico, onde as temperaturas atingem (e permanecem) bem abaixo dos -30 °C (-86 °F). O teste em clima frio foi realizado na mina de Kiruna, a maior e mais moderna mina de ferro subterrânea do mundo. Um cliente da Volvo que opera no local incorporou os protótipos das máquinas em sua frota. Isso quis dizer que os engenheiros da Volvo não apenas podiam coletar os dados e monitorar o desempenho em uma situação real, mas também eram capazes de entender como a nova tecnologia era percebida pelo operador.

Outros testes incluíram a repetição de ciclos de trabalho padrão e otimização do arranque a frio. “Enfrentar temperaturas congelantes em testes no clima frio representa apenas uma etapa no processo de desenvolvimento, mas é um procedimento essencial para garantir que o motor, o tratamento após escape e todos os sistemas e subsistemas podem lidar com essas temperaturas extremas do inverno,” diz Jan Guthammar, gerente de projetos líder do Estágio IV/Tier 4f da Volvo CE.

“Levando para o outro extremo, na Espanha, conduzimos provas em esteiras de teste e monitoramos como a tecnologia superou o calor extremo e aplicações exigentes,” continua Jan. “Vimos, por exemplo, como o caminhão articulado Estágio IV/Tier 4f reagiu ao ser dirigido em uma colina extremamente inclinada, com carga total em um calor intenso. As máquinas também foram testadas a 3.500 metros (11.500 pés) acima do nível do mar durante testes em altas altitudes em Les Deux Alpes, na França. Lá o ar é rarefeito e a pressão atmosférica é baixa, assim precisamos testar e verificar o desempenho da máquina, o consumo de combustível, a resposta do motor e a capacidade de arranque nestas condições difíceis”.

Quando você opera em altas altitudes, onde há muito menos oxigênio no ar, isso vai obviamente ocasionar um efeito prejudicial em todos os motores de combustão, pois o oxigênio é o principal componente em um ciclo de combustão. Entretanto, a última geração de máquinas da Volvo terá seu desempenho melhorado nestas condições difíceis. De acordo com nossos resultados internos e por meio das opiniões dos nossos clientes que estão operando estas máquinas, podemos ver que toda a linha Estágio IV/Tier 4f melhorou seu desempenho, eficiência do combustível e confiabilidade.”

BRINCADEIRA DE CRIANÇA NA MAIOR CAIXA DE AREIA DA AUSTRÁLIA



IMAGINE IR TRABALHAR TODOS OS DIAS
NA MAIOR CAIXA DE AREIA DA AUSTRÁLIA...
BEM, É ISSO O QUE OS OPERADORES DE
MÁQUINAS DA EMPRESA MACKA'S SAND
& SOIL SUPPLIES FAZEM. LOCALIZADO A 2
KM DO INCRÍVEL LITORAL DE NOVA GALES
DO SUL, NA AUSTRÁLIA, ESSE AREAL É
DIFERENTE DE TODOS OS OUTROS.

Robert Mackenzie, ou “Macka”, como é conhecido, não é um empreendedor comum. Há sete anos, esse pai de três filhos, decidiu dar um tempo de sua empresa de extração de areia, diga-se de passagem, muito bem-sucedida. Levou a mulher e dois dos três filhos (a filha mais velha precisou ficar em casa para se dedicar a seu curso de cabelereira) rumo a uma aventura inesquecível. O alegre australiano, de 43 anos, não tinha sequer consultado um mapa antes de sair de casa em Salt Ash, localizada 200 km ao norte de Sydney em Nova Gales do Sul. Mas, para ele, isso fazia parte da diversão.

“Eu queria ver a Austrália de verdade, e que melhor maneira para fazer isso do que junto com a família?”, explica Macka. “Nós não queríamos ir aos pontos convencionais lotados de turistas; queríamos ver coisas que ninguém mais vê. Não importa se estávamos vendo o nascer do sol em uma praia deserta no oeste da Austrália ou descobrindo novas culturas na Tasmânia; fizemos com que cada segundo valesse a pena.”

Macka e sua família viajaram mais de 26.000 km durante a jornada de um ano. No caminho, eles mesmos deram continuidade aos estudos dos filhos, na época com 10 e 11 anos. “O ponto alto foi quando conhecemos as tribos de aborígenes que viviam a mais de 800 km de distância da estrada principal, longe de tudo. Eles nos receberam extremamente bem na comunidade, inclusive em suas casas”, lembra. “Ficamos muito próximos de uma família em especial, e depois os convidamos para nos visitar em Newcastle. Foi a primeira vez que alguns deles viajavam de avião, a primeira vez que foram ao cabelereiro e ao cinema. Mas, por mais que eles estivessem adorando as novas experiências, mal podiam esperar para voltar para sua comunidade. Eles eram muito humildes.”

Da mesma forma, a família de Macka também ficou feliz ao voltar para casa e para os negócios: a empresa Macka’s Sand & Soil Supplies, fundada pelo próprio Macka em 1992. Com o areal original quase esgotado, recentemente, Macka participou e venceu um processo de licitação para iniciar a extração em uma área de 121 hectares, que contém aproximadamente 154 milhões de toneladas de areia fina. A terra é de propriedade do povo Worimi (indígenas nativos da região), que detém propriedade absoluta do local para a extração de areia. Esse direito foi concedido pelo governo do estado como parte da devolução da terra desse povo para Stockton Bight, agora conhecido como

“É COMO PISAR EM OUTRO MUNDO. A VISÃO DE UMA QUANTIDADE TÃO VASTA DE AREIA BRANCA FINA É DE TIRAR O FÔLEGO.”

Worimi Conservation Lands (Terras de Preservação dos Worimi). Graças à licitação, a empresa de Macka continuará a extrair cerca de um milhão de toneladas de areia por ano do maior depósito desse material no hemisfério sul.

Subir pelas dunas da costa deserta, a quilômetros de distância das rotas turísticas, é como entrar em outro mundo. A visão dessa vasta imensidão de areia fina e branca é de tirar o fôlego.

A areia é usada em diversas aplicações, dentre elas, na fabricação de vidro, na fundição e na indústria de cimento. Mas as variedades mais finas e limpas, que são mais difíceis de encontrar em outras regiões do planeta, são muito mais procuradas. “Somos o principal fornecedor de areia para campos de golfe na Austrália”, explica Macka. “E agora, estamos querendo exportar nossa areia para resorts, para a renovação de praias em locais como o Havaí. Este ano também enviaremos um lote de nossa areia para o setor de construção em Sydney.”

RESISTÊNCIA NA AREIA FINA

A Macka’s Sand tem uma frota de 10 máquinas da Volvo Construction Equipment (Volvo CE) que trabalham até 12 horas diárias, seis dias por semana. Macka conta ainda com seis pás carregadeiras, sendo que a mais nova é uma L220 da nova série G



A Macka's Sand tem uma frota de dez máquinas Volvo, que trabalham por mais de 12 horas diárias, seis dias por semana. Ela inclui seis pás carregadeiras e quatro caminhões articulados.



da Volvo. E ele tem também quatro caminhões articulados, sendo dois A35E e dois A40E.

“Trabalhar com areia fina o dia todo pode causar um grande impacto nas máquinas, mas as da Volvo são as melhores para essa tarefa.”, explica Macka. “Apesar das difíceis condições do solo, as máquinas da Volvo são resistentes e aumentam seu valor de revenda quando chega a hora de vendê-las. Esse é outro fator importante no momento de decidir qual máquina comprar.”

O operador de máquinas, Ross Lavis, que trabalha para a Macka's Sands há 13 anos operando pás carregadeiras, conta: “Já testei outras marcas, e as máquinas da Volvo são realmente as melhores para a areia fina. A L180E que opero já tem 23.000 horas de trabalho e ainda está excelente. A taxa de torque e as rodas antiderrapantes permitem um bom desempenho e uma excelente tração na areia solta. E você não precisa acelerar muito o motor, o que permite uma maior eficiência do consumo de combustível e maior longevidade do motor.”

A Macka's Sands já trabalha há muitos anos com o distribuidor nacional australiano da Volvo, a CJD Equipment, e criou com ele um forte relacionamento de negócios. “Nos últimos anos, a CJD Equipment realmente ouviu nossas exigências e nos ajudou a adquirir e a manter os equipamentos de que precisávamos”, diz Macka. “O tempo de inatividade da máquina causa um impacto enorme em nossos negócios uma vez que temos 150 caminhões e carretas (reboques grandes) entrando todos os dias para serem carregados. Se uma de nossas máquinas estiver inativa, fica difícil atender a demanda. O serviço que recebemos da CJD é rápido e confiável, e é exatamente disso que precisamos.”

OPERADOR + CONFORTO = PRODUTIVIDADE: UMA EQUAÇÃO SIMPLES

As pás carregadeiras da nova série G representam uma evolução das gerações anteriores. A Volvo aprimorou os recursos disponíveis para o operador, que tornaram as suas carregadeiras tão populares ao longo dos anos. Como a segurança representa um ponto central em todos os produtos da Volvo, esse atributo também é refletido no design. As amplas superfícies de vidro na cabine proporcionam uma visão poderosa da frente e das laterais, enquanto a câmera traseira da máquina completa a visão de 360°. A ergonomia dos controles no interior da cabine foi criada pensando no motorista a fim de maximizar a segurança, a eficiência e a facilidade de uso.

Steve Morrison, um operador que trabalha na Macka's Sands há quatro anos, conta: “Quando comecei, foi aqui que operei pela primeira vez um Volvo. Era um luxo em comparação com as outras marcas. O equipamento tem muita força e não há pontos cegos, o que facilita a operação para que possamos nos concentrar no trabalho – e com prazer! Climatizador, rádio,



Da esquerda para a direita: Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis e Glenn Bowtell.

“TRABALHAR EM AREIA FINA O DIA TODO PODE TER UM IMPACTO ENORME NAS MÁQUINAS, AS DA VOLVO SÃO AS MELHORES PARA O TRABALHO.”

assento confortável e quebra-sol... Esses são alguns dos benefícios que temos para trabalhar no sol de 40 °C da Austrália.”

Macka sabe da importância de oferecer conforto para o operador, já que ele próprio pilotou máquinas por muitos anos, antes de abrir seu negócio. “Se os operadores estão confortáveis, o trabalho fica mais agradável”, afirma ele. “Se eles quiserem vir para o trabalho todos os dias, eles serão mais produtivos. E se eles estão felizes, eu estou feliz.”

Paul Carleton, um operador de caminhão que trabalha na Macka's Sands há 16 anos, conta: “A Volvo está muito à frente de seus concorrentes quando se trata de dirigir sobre a areia. As outras marcas são muito pesadas, mas os caminhões A40E são rápidos e têm uma maior eficiência do consumo de combustível. Sem falar no conforto... Eu ainda tenho energia depois de um turno de 12 horas de trabalho.”

Texto: Holly Brace



A terra de grandes mistérios e belezas está se preparando para o crescimento econômico com uma perspectiva aberta para o mundo.

“MIANMAR ESTÁ NO CORAÇÃO DA ÁSIA, TENDO A ÍNDIA, CHINA E O SUDESTE DA ÁSIA NA SOLEIRA DA SUA PORTA.”



Milhares de milhas de rodovias devem ser desenvolvidas: Mianmar está no coração da Ásia.

A MISTERIOSA MIANMAR RESURGE APÓS ANOS DE RECLUSÃO, E A VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ESTÁ BEM POSICIONADA PARA SE BENEFICIAR DO NOVO ESPÍRITO DE ABERTURA DESSA BELA TERRA.

“A região é completamente diferente de qualquer lugar que você conhece ou ouviu falar”, escreveu o famoso escritor britânico, Rudyard Kipling, sobre o mistério e a incrível beleza de Mianmar, antes conhecida como Birmânia.

Durante várias décadas, Mianmar permaneceu oculta, como uma joia desconhecida, fora das populares rotas turísticas. Mas, agora o país está se abrindo para o mundo e revelando sua impressionante beleza natural e herança fascinante.

Seja em Mandalay, o centro espiritual do país, com seu passado real e uma arquitetura de tirar o fôlego, no tranquilo Rio Irrawádi, que corre por grande parte do país, ou no espetacular Pagode Shwedagon, em Yangon - certa vez descrito pelo escritor Somerset Maugham como “reluzente de ouro, como uma esperança repentina na noite escura da alma”- Mianmar tem muito a oferecer.

Sua população de 54 milhões de habitantes forma um povo pacífico e amigável, como é esperado de uma nação cuja história e cultura são moldadas pelo budismo. Essa terra também é rica em pedras preciosas, minerais e recursos naturais e, agora, com uma



Construa e os investimentos virão é a motivação por trás dos esforços para desenvolver a infraestrutura do país

“A VOLVO PRECISA AMPLIAR A SUA LIDERANÇA NO MERCADO E ENTRAR EM OUTROS SEGMENTOS ALÉM DA MINERAÇÃO.”

perspectiva mais aberta para o mundo, apresenta uma economia em crescimento.

SEM IGUAL

O ritmo das mudanças é incomparável. Assim como o Presidente Thein Sein disse à Revista Time recentemente: “Estamos vivendo um período sem precedentes de transição do governo militar para o democrático, do conflito armado para a paz e de uma economia centralizada para uma nova economia voltada para o mercado”.

Como parte dessa transformação, é fundamental que haja uma nova infraestrutura, e o governo tem sido proativo na construção de rodovias, aeroportos e portos marítimos. Além disso, novos blocos de escritórios estão começando a surgir em muitas das grandes cidades de Mianmar.

Eberhart Wedekind, Vice-Presidente Executivo de Vendas e Marketing da Volvo Construction Equipment, viajou recentemente ao país e ficou extremamente impressionado com sua cultura e beleza. Ele também testemunhou em primeira mão a explosão de otimismo que sustenta a recuperação da nação.

“O setor de construção vê um enorme potencial em Mianmar. Os clientes estão destacando a construção geral e de

estradas como áreas particularmente promissoras. Não é difícil entender por que milhares de quilômetros de estradas devem ser construídos: Mianmar está localizada no centro da Ásia, tendo a Índia, a China e o sudeste da Ásia posicionados bem à sua soleira. O país está na posição ideal para atuar como passagem do leste para o oeste, de norte a sul.”

AMBIÇÃO

Em alguns aspectos, a ambição do país está superando seu crescimento. Em 2005, o governo transferiu a capital da nação de Yangon para Nay Pyi Taw, que agora se tornou uma das cidades de maior crescimento no planeta. Entretanto, durante sua visita, Wedekind observou que a rodovia de 16 faixas criada para transportar as pessoas até o aeroporto estava totalmente vazia. “Tivemos um arquiteto americano”, foi a explicação lacônica que recebeu do Diretor de Distribuição da Volvo, H.K. Aliwarga.

O novo aeroporto da capital tem uma história parecida: construído dentro dos mais altos padrões de qualidade e com capacidade suficiente para diversos voos internacionais diários, atualmente recebe apenas alguns voos de pequenas aeronaves e uns poucos passageiros.

“Construir para atrair é o lema por trás de um investimento tão alto”, explica Wedekind. “Mas, por enquanto, este ainda é um aeroporto fantasma, tão vazio quanto as avenidas de 16 faixas que levam até os ministérios e o gabinete do Presidente.”

Em breve as demandas virão, e Mianmar estará preparada. Assim como o distribuidor da Volvo, Win Strategic, que também representa a Volvo Trucks, Bus e Penta na região. O sucesso dessas divisões conquistou para a Volvo Construction Equipment (Volvo CE) uma boa posição de mercado no país.

OPORTUNIDADES

“A Volvo CE precisa se apoiar em sua posição líder de mercado e penetrar em outros segmentos além da mineração”, acrescenta Wedekind. “Devemos utilizar especialmente a força de nossa estratégia de marca dupla.”

A economia do país está prevista para crescer em torno de 5,4% em 2013, como resultado de investimentos estrangeiros em petróleo, gás natural e energia, além do crescimento no setor de construção, turismo e exportação. O setor de mineração, no entanto, começou a desacelerar, embora a Volvo CE ainda tenha conseguido manter sua posição líder de mercado. Apesar disso, não há qualquer possibilidade de que a empresa se acomode nos próximos anos.



Eberhard Wedekind, vice-presidente executivo de Vendas e Marketing da Volvo Construction Equipment.

“COMEÇAREMOS A NOS FOCAR MAIS EM CONSTRUÇÃO, ANTECIPANDO O GRANDE CRESCIMENTO QUE IRÁ OCORRER NOS PRÓXIMOS ANOS.”

“No passado, tivemos um bom desempenho no setor de mineração, mas não queremos ser complacentes”, afirma Roger Tan, Vice-Presidente do centro do sudeste asiático. “Vamos começar a nos concentrar mais no setor de construção, assumindo uma posição proativa antes da expansão prevista para os próximos anos.”

“O país está se abrindo e as oportunidades começam a surgir”, acrescenta Tan. “No entanto, o crescimento será lento, pois há diversas áreas, como os sistemas bancário e jurídico, que ainda não começaram a crescer. Ainda assim, o potencial para a Volvo CE é imenso. Precisamos buscar maneiras de ampliar nossa presença em Mianmar no longo prazo.” 

Texto: Dan Waddell



Soluções para aplicações especiais

Outra estratégia inovadora da
Volvo CE, que coloca o distribuidor
no centro do processo.



As máquinas da Volvo têm um apelo e uma identidade únicos. Mas, o que fazer quando possíveis clientes buscam a tecnologia de ponta e a confiabilidade sólida de uma máquina Volvo e possuem requisitos extremamente diferenciados?

Pode ser que eles trabalhem no setor florestal e precisem de uma máquina para manuseio de material industrial ou de equipamentos de perfuração e empilhamento. Antes, a única opção para esses clientes, se quisessem utilizar uma máquina da Volvo, era buscar uma empresa de terceiros que personalizasse a máquina de acordo com suas necessidades e sem o suporte da Volvo.

Isso apresentava um risco: se a máquina sofresse algum dano ou desenvolvesse um problema após as modificações, o cliente não estava segurado pelas amplas garantias oferecidas para máquinas não personalizadas.

Mas as parcerias do setor de Soluções para Aplicações Especiais transformaram positivamente essa situação. Agora os clientes podem informar aos distribuidores quais são as modificações de que precisam, e seus pedidos serão feitos de acordo com as rígidas diretrizes técnicas de todas as outras máquinas da Volvo, com a garantia do mesmo atendimento

"NO CASO DE QUALQUER DANO AOS VEÍCULOS MODIFICADOS, O CLIENTE ESTÁ PROTEGIDO, POIS AS MODIFICAÇÕES FORAM FEITAS DE ACORDO COM TODAS AS DIRETRIZES NECESSÁRIAS DA VOLVO."

Esbjörn Fritzell, diretor global de Desenvolvimento Comercial da Volvo CE





**"ESTAMOS FELIZES DE TER AUMENTADO
NOSSA CAPACIDADE DE FORNECER
SOLUÇÕES ESPECIAIS DE APLICAÇÃO EM
UM ESCALA GLOBAL, MAS HÁ MUITO MAIS
A SER FEITO."**

Esbjörn Fritzell, diretor global de Desenvolvimento Comercial da Volvo CE

padrão ou pós-vendas, pelo qual a Volvo Construction Equipment (Volvo CE) é reconhecida.

PARCERIAS

Para garantir essa qualidade, a Volvo CE cumpriu com sua reputação de inovação, formando parcerias com empresas experientes, como a CeDe Group da Suécia, que realiza serviços de personalização de acordo com as altas normas exigidas pela empresa.

Esbjörn Fritzell, Diretor Global de Desenvolvimento de Negócios da Volvo CE, explica o motivo: "A máquina modificada é tão boa quanto aquela que vem diretamente da Volvo CE. Assim, o cliente sabe que está recebendo todos os benefícios de uma de nossas máquinas, além da proteção, segurança e tranquilidade oferecidos pelos produtos autorizados da Volvo CE."

"Caso haja algum dano aos veículos modificados, o cliente está segurado, pois essas modificações foram feitas de acordo com todas as diretrizes da Volvo CE, com o envolvimento de parceiros autorizados. Os distribuidores não precisam mais fazer modificações por sua conta e risco."

Há também diversos benefícios para a Volvo CE e para o cliente. Os distribuidores são incentivados a se posicionarem como fornecedores de soluções, e isso oferece a eles uma maior oportunidade de competir no mercado. Com essas aplicações, o distribuidor da Volvo CE também pode oferecer uma diversidade de máquinas especializadas e conquistar uma posição em mercados nos quais tradicionalmente não tinha uma grande presença, como por exemplo, nos setores de demolição e reciclagem.

SIMPLIFICAÇÃO

Um exemplo disso é uma aplicação "ambiciosa", que permite que uma escavadeira com esteiras especialmente adaptadas seja operada na água, quase como um barco. Essas máquinas estão sendo usadas no mundo todo.

A nova abordagem estruturada também está muito mais simplificada do que antes, quando diferentes distribuidores de várias regiões ofereciam suas próprias soluções, em vez de terem uma abordagem global unificada.

Obviamente, a confiabilidade dos parceiros com os quais a Volvo CE está trabalhando é superior. A CeDe Group foi a primeira e está sediada no porto de Malmö, na Suécia.

"ALGUMAS VEZES, O CLIENTE PODE QUERER MUDAR ALGUNS DETALHES E PODEMOS VISITAR A FÁBRICA ONDE A MÁQUINA ESTÁ SENDO CONSTRUÍDA."

Knut Grepperud, Gerente de Vendas de Reciclagem/demolição na Volvo Maskin AS,



Eles puderam enviar máquinas personalizadas a distribuidores no mundo todo. Mas para oferecer ao cliente um atendimento ainda melhor com tempos de espera mais curtos, a Volvo CE ampliou o esquema para incluir parceiros em toda a Europa, América do Norte e Ásia.

POTENCIAL

Dentre os novos parceiros, estão: HTMC na Coreia, especializada em equipamentos de demolição e silvicultura, Young Corp. nos Estados Unidos, que opera no setor de manuseio de material industrial, TSA na Indonésia (silvicultura), EIK na Malásia, BECO nos Países Baixos e Fliegl na Alemanha.

“Estamos felizes por ampliar nossa capacidade de fornecer soluções para aplicações especiais em escala global, mas ainda há muito para fazer. Atualmente estamos conversando com um possível novo parceiro na China e também estamos buscando aumentar nossa presença na América do Sul”, acrescenta Fritzell. “Abrindo caminho para novos conceitos e buscando soluções inovadoras todos os dias; o futuro das Soluções para Aplicações Especiais da Volvo nunca foi tão promissor.”

Knut Grepperud, Gerente de Vendas de Reciclagem/ Demolição na Volvo Maskin AS, um distribuidor da Noruega, tem experiência nos benefícios do programa de Soluções para Aplicações Especiais. Muitos de seus clientes precisam de uma máquina personalizada, que possa fazer um trabalho rápido e eficiente.

“O cliente é envolvido desde o início. Conversamos com ele e explicamos as diferentes soluções no segmento de máquinas personalizadas. Em seguida, analisamos os diferentes esboços e designs. Às vezes o cliente pode querer mudar alguns detalhes e podemos visitar a fábrica na qual a máquina será construída.”

“Trabalhamos em conjunto durante todo o processo e, se necessário, modificamos a solução. Dificilmente temos um cliente insatisfeito, pois eles sempre são envolvidos em todas as etapas, do início do processo ao produto final. Obviamente, também precisamos acompanhar as soluções de serviço e pós-vendas, que são fundamentais para manter a satisfação do cliente.” **VM**

Texto: Dan Waddell



“Não dê
o peixe,
ensine a
pescar...”



Quando a Linck Máquinas, um dos distribuidores da Volvo Construction Equipment no Brasil, lançou o “Projeto Pescar”, a ideia era simples. Oferecer qualificação profissional e oportunidades para jovens desprivilegiados de famílias de baixa renda. Quase 40 anos depois, a iniciativa conquistou uma série de prêmios internacionais e transformou milhares de vidas.

Em 1976, o empresário e empreendedor brasileiro Geraldo Tollens Linck ficou chocado após presenciar um grupo de jovens roubar um homem indefeso.

“Assim como eu, muitas pessoas presenciaram o roubo, porém ficamos todos paralisados com a cena violenta e não soubemos o que fazer. Em seguida, a polícia chegou e parti arrasado”, ele recordaria.

Entretanto, Linck, fundador e presidente da Linck Máquinas S.A, um distribuidor da Volvo Construction Equipment (Volvo CE) nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, rapidamente transformou seu choque em uma determinação de agir.

No dia seguinte, quando contou o ocorrido a um grupo de colegas, questionando o que poderia ser feito para resolver o problema, alguém enfatizou que o negócio da empresa não era lidar com problemas sociais. Porém, quando ele insistiu, “não adianta dizer que o problema é sempre do governo e não fazer nada sobre isso”, outra pessoa sugeriu: “Bem, poderíamos ensinar mecânica automotiva a esses garotos. Isto é algo que todos nós conhecemos”.

Esse fato ocorreu há 37 anos. Até maio de 2013, o “Projeto Pescar” como essa iniciativa ficou conhecida, ajudou um total de 21.747 estudantes a se graduarem em vários cursos. Mais de 3.500 voluntários ajudam a coordenar



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, presidente do Conselho de Administração da Linck

o projeto, junto com 36 funcionários. A Fundação conta com o apoio de 11 companhias, incluindo a Volvo, e opera 142 filiais no Brasil, 27 na Argentina, uma no Paraguai e uma em Angola.

UNINDO A COMUNIDADE LOCAL

Ainda mais extraordinário é que quase 80% dos estudantes conseguem um emprego logo após concluírem seus cursos.

O projeto, entretanto, quase não conseguiu sair do papel. Em 1976, um grupo de funcionários da concessionária Volvo se reunia às sete da manhã todos os dias antes do trabalho, na tentativa de encontrar meios de conseguir que a comunidade local se unisse em torno da ideia. Rapidamente encontraram a Irmã Maria José Trevisan, que os ajudaria a recrutar seu primeiro grupo de estudantes. Entretanto, várias outras pessoas duvidaram da iniciativa.

Luiz Carlos Matte, o atual presidente do Conselho de Administração da Linck,

lembra: “Nós entramos em contato com várias agências públicas pedindo ajuda e orientação para estabelecer uma ação social voltada para jovens desprivilegiados e que preferencialmente vivessem perto de nossa empresa.”

“Nossa intenção era fornecer a alguns desses jovens uma oportunidade, pela aprendizagem de uma profissão e, mais tarde, encaminhá-los ao mercado de trabalho na tentativa de impedir que se tornassem criminosos.”

“Entretanto, foi desanimadora a falta de interesse manifestada pelas pessoas que contactamos. Tantas barreiras burocráticas foram levantadas que quase desistimos. Mas, ao invés disso, decidimos agir por conta própria, sem a participação ou ajuda de nenhuma agência governamental.”

SUCESO BOCA A BOCA

A primeira aula na Escola Técnica da Linck começou na manhã do dia 8 de março de 1976, frequentada por 15 garotos

e o professor Jair Fick. Eles se formariam com uma qualificação profissional técnica em dezembro do mesmo ano.

A notícia logo se espalhou. Os alunos contaram aos amigos, e suas famílias contaram aos vizinhos. O número de alunos rapidamente cresceu de 15 para 30. Um pouco mais tarde, esse número dobrou novamente para 60. E então, cerca de 200 candidatos estavam se inscrevendo para uma vaga no curso.

Enquanto isso, Linck e seus colegas de conselho estavam entusiasmadamente recomendando a ideia para seus contatos empresariais, e para seus concorrentes, oferecendo ajuda e apoio caso decidissem apoiar um projeto semelhante.

Ao mesmo tempo, o currículo evoluiu. Ao invés de contar com aulas apenas de mecânica, os estudantes começaram a aprender português e línguas estrangeiras, assim como noções de liderança e trabalho em equipe. E da mesma forma que em



A fundação atrai 3.100 novos estudantes por ano.

escolas oficiais, o dia da graduação tornou-se uma cerimônia especial e de grande valor, envolvendo familiares e convidados.

Em 1991, o “Projeto Pescar” recebeu o “Prêmio Eco - Categoria Educação” da Câmara Americana de Comércio de São Paulo, o que inspirou a fundação de novas escolas.

UMA SÉRIE DE PRÊMIOS

“Após a abertura de três escolas, decidimos instituir a Fundação Projeto Pescar, com o propósito específico de promover a criação de novas escolas por empreendedores de todo o país e fornecer apoio permanente e contínuo para as já existentes”, recorda Luiz Carlos Matte.

“O nome foi inspirado em um provérbio chinês: ‘Dê um peixe a um homem e alimente-o por um dia. Ensine um homem a pescar e alimente-o pela vida toda.’”

Mais prêmios vieram em seguida, incluindo o reconhecimento do Banco Mundial e da Fundação Getúlio Vargas, o selo institucional da UNESCO (*), o

“Prêmio Criança” da Fundação Abrinq (**), o “Top Ser Humano” e o “Prêmio Cidadão Emérito”.

Geraldo Tollens Linck faleceu em 1998, deixando para trás “o que foi possivelmente o trabalho mais importante da sua vida, uma fonte imensa de orgulho e muita alegria”, de acordo com seu sócio e amigo Luiz Carlos Matte.

Atualmente a Fundação, que foi oficialmente instituída como entidade independente em 2000, atrai 3.100 novos estudantes a cada ano. Ou, como Matte diz: “o trabalho na Fundação era, e continua a ser, brilhante. O resultado tem sido maravilhoso e muito gratificante para todos que participam ou participaram dessa iniciativa”.

Mesmo após transferir a supervisão do programa para uma Fundação independente, a Linck Máquinas continua a desempenhar um papel importante no Projeto Pescar.

Além da atuação de Matte, um dos principais diretores da Linck Máquinas, na direção da Fundação Projeto Pescar, a Linck

continua apoiando o programa com seu maior atributo: experiência prática. Três unidades da Linck têm salas para as aulas do Projeto Pescar. Localizadas nas filiais de Eldorado do Sul, Palhoça e Curitiba, essas unidades educacionais formam 20 novos mecânicos por ano.

A unidade de Curitiba, no Paraná, é a mais nova filial do Projeto Pescar. As operações iniciaram nesse ano como parte do projeto de expansão de filiais do distribuidor. A nova sala de aula é clara e arejada. Através de painéis de vidro, os estudantes podem ver as atividades da filial enquanto completam seus estudos, o que lhes dá a sensação do que é realmente trabalhar em um distribuidor da Volvo Construction Equipment. 

Texto: Luiz Carlos Beraldo e Tony Lawrence

Fotos: Tania Meinerz e Linck Máquinas

(*) Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e a Cultura <http://www.unesco.org>

(**) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Save the Children



Ambientalista com capacidade para enfrentar grandes desafios e excelente condicionamento físico: um funcionário da Volvo com vários atributos.

“PARTICIPAR DA REGATA TESTE COMO PARTE DA EQUIPE SANYA FOI A EXPERIÊNCIA MAIS INESQUECÍVEL DA MINHA VIDA.”



Guo passou seis meses treinando duro no Reino Unido.

GUO XIANG PASSOU OITO ANOS NO MAR COMO MARINHEIRO MERCANTE. MAS, ATÉ MESMO UM HOMEM QUE JÁ NAVEGOU TANTAS MILHAS COMO ELE, FICA IMPRESSIONADO COM O GRANDE DESAFIO ENFRENTADO POR AQUELES QUE PARTICIPAM DA VOLVO OCEAN RACE.

Quando surgiu a oportunidade de formar uma tripulação para a regata de 2011/12, Xiang, agora Gerente Sênior de Desenvolvimento em Pós-Vendas da Volvo Construction Equipment na China e baseado em Xangai, aproveitou a chance. Ele foi indicado como candidato da tripulação para a Equipe Sanya, devido a sua experiência em navegação, condicionamento físico e pela capacidade de trabalhar como membro de uma equipe integrada.

Xiang é um nadador excepcional, já ganhou várias competições e, portanto, estava mais do que apto a lidar com os rigores físicos de um treinamento para regata oceânica. Ele passou 15 dias treinando em

Hamble, no Reino Unido, antes de fazer um teste de navegação de Hamble a Dublin como integrante da Equipe Sanya.

Foi sua primeira vez em um veleiro e ele conseguiu chegar à velocidade de 25 nós no percurso de 38 horas até a Irlanda. Apesar das dificuldades, Xiang teve



A Volvo Ocean Race é considerada o evento de iatismo mais difícil do mundo.

“GUO FOI NOMEADO COM BASE EM SUA EXPERIÊNCIA, CAPACIDADE FÍSICA E HABILIDADE DE TRABALHAR EM EQUIPE.”

um desempenho admirável, mas, sentiu-se aliviado ao chegar em Dublin, onde experimentou outra novidade: uma merecida Guinness gelada com os colegas da tripulação!

INESQUECÍVEL

“Foi a experiência mais inesquecível de minha vida”, conta ele. “Precisava lutar contra o vento forte e contra a água gelada do mar. Foi difícil, mas muito bom.”

Xiang não foi selecionado para a tripulação final devido à sua falta de experiência com veleiros, mas ele ainda pôde aproveitar cada segundo. “Foi uma experiência excelente e mudou minha perspectiva. O treinamento é duro, ninguém consegue sobreviver a uma regata tão difícil sem treinamento. Em sua categoria competição mais difícil do mundo. Mas meu sonho é conseguir entrar na Volvo Ocean Race de 2014-2015.”

Enquanto isso, Xiang tem tarefas mais do que suficientes para ocupar seu tempo em terra, como parte da Volvo Construction Equipment (Volvo CE). Ele entrou na empresa em 2004 como Engenheiro de Serviço, tornou-se Gerente de Serviço Regional, e agora é responsável pelo desenvolvimento de hardware e software em pós-vendas do distribuidor. Segundo ele: “A Volvo CE não é apenas a empresa na qual trabalho, mas também uma família que amo”.

“Fui atraído pela cultura da Volvo desde o início. Adoro azul... O azul do mar, o azul do logotipo da Volvo. Acho que meu sangue também é azul. Tenho tanto orgulho de trabalhar para a Volvo e de trabalhar com minha equipe da Volvo CE na China.”

ORGULHO

O maior orgulho de Xiang é o novo serviço 400Plus Hotline, especialmente criado para o mercado da chinês. Clientes de todo o país podem ligar 24 horas por dia, sete dias por semana, para agendar um serviço, fazer pedidos de peças e verificar o andamento de uma entrega. E o serviço também oferece um rastreamento por SMS em tempo real: o cliente recebe uma mensagem de texto para deixá-lo atualizado sobre a hora de chegada prevista de um técnico ou da disponibilidade de peças em diferentes cidades.

Como surgiu essa ideia? “Na China, o cliente viaja com suas máquinas de um estado para o outro em busca de oportunidades de negócios”, explica Xiang. “Um cliente reclamou que não pôde entrar em contato com o distribuidor local da nova região porque não sabia para qual número ligar. Foi quando pensamos: ‘Por que não criamos uma plataforma nacional com um número de linha direta unificado para atender aos clientes onde quer que eles estejam?’”

“Assim que tivemos a aprovação e o suporte da nossa equipe de gerenciamento, conseguimos concretizar a ideia em apenas seis meses, do projeto ao lançamento.”

O resultado foi uma redução drástica na frustração dos clientes chineses, que frequentemente ficavam se perguntando quanto tempo uma máquina poderia ficar inativa. Isso também revitalizou amplamente o processo de serviço, de forma que todos os envolvidos – clientes, técnicos e equipe de distribuição – sabem agora exatamente o andamento dos processos a qualquer momento.

INTEGRAÇÃO

“Depois que o serviço de vendas desempenha um papel importante na satisfação do cliente e na retenção do cliente, acaba gerando clientes fiéis”, afirma Xiang. “Atender ou superar as expectativas dos clientes em um amplo e emergente mercado como a China não é tarefa fácil. O 400Plus Hotline é um serviço de pós-vendas integrado que destaca a Volvo em meio a tantos outros. Você poderia dizer: “É um pacote completo”.

Agora que o 400Plus Hotline está em operação, Xiang espera enfrentar novos desafios. Ele se tornou parte da equipe de gerenciamento de projetos responsável pelo Projeto de Liderança de Serviço, que busca aprimorar a competitividade e a lucratividade do pós-vendas para distribuidores da Volvo na China.



“O SERVIÇO DE PÓS-VENDA DESEMPENHA UM PAPEL IMPORTANTE NA SATISFAÇÃO E RETENÇÃO DE CLIENTE E GERA CLIENTES FIÉIS.”

Longe do trabalho, quando não está na piscina, não há nada que Xiang goste mais do que passar tempo com sua filha e com sua família, cozinhando e tomando chá Tieguanyin. Ele também é um ambientalista ávido, que vai trabalhar de bicicleta e evita beber água engarrafada. **W**

Texto: Dan Waddell



A VOLVO OCEAN RACE CHEGA AOS 40

Por 40 anos, a Volvo Ocean Race vem criando heróis e lendas em todo o mundo. Para celebrar esse marco, recordamos grandes momentos de uma regata que continua representando um desafio único e uma aventura esportiva suprema.





“A segurança, o bem-estar da equipe e a integridade do barco devem estar em primeiro lugar.”

Quando 17 barcos carregando 167 corajosos velejadores deixaram Portsmouth em 8 de setembro de 1973, teve início uma grande aventura. As imagens gravadas daquela regata continuam impressionantes, mostrando grandes barcos de madeira carregados com cerveja e vinho, geladeiras cheias de carne e espaços internos grandes e amplos. Algumas equipes até levavam um cozinheiro a bordo!

Entretanto, se algum dos participantes pensava estar em um cruzeiro turístico, deve ter mudado rapidamente de ideia quando os barcos se dirigiram para o congelante oceano Antártico. “Você não pode temer o que não conhece”, disse Grant Dalton, que faria a primeira de suas seis participações em 1981-82 com o Flyer. “Eles não tinham a menor ideia de como sentiriam frio ou o quanto ficariam molhados.”

Todos imaginavam que a regata nunca mais seria realizada, porém a Whitbread continuou a apoiar a edição de 1977-78, quando medidas de segurança mais rigorosas atraíram um grande número de participantes, o que garantiu o futuro da regata.

Grande nomes como Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis e Alain Gabbay estavam entre aqueles que competiram na segunda edição, assim como o novato Conny van Rietschoten, o holandês que trouxe mais profissionalismo para a regata.

A cada edição, a regata apresentava mudanças. Na edição seguinte, Lionel Péan assegurou a vitória para a França com apenas 29 anos de idade. Em 1989-90, tivemos a primeira equipe feminina, liderada por Tracy Edwards, e finalmente a vitória de Peter Blake, que ganhou todos os prêmios com o Steinlager 2.

Quatro anos depois, foi Grant Dalton quem celebrou a última vitória, antes da nova geração da Whitbread 60/Volvo Ocean 60s assumir, com os americanos Paul Cayard e John Kostecki passando a integrar a lista de capitães vencedores.

A vitória de Kostecki no Desafio Illbruck de 2001-02 foi a primeira sob o novo patrocinador da regata e a Volvo

Ocean Race continuou inovando. A era Volvo Open 70 registrou velocidades assombrosas em barcos que pareciam assustadoramente potentes, com Mike Sandeson no ABN Amro One e Torben Grael no Erickson 4 arrebatando vitórias impressionantes. Na edição de 2011-2012, Franck Cammas com o Goupama 4 foi o vencedor da disputa mais emocionante de toda a história da Whitbread/Volvo Ocean Race.

Pode até parecer que tudo mudou nestes 40 anos de regata: do design dos barcos ao profissionalismo dos navegadores, da comida desidratada congelada aos sistemas de comunicação à bordo.

Entretanto, apesar dessas mudanças, a essência da regata continua a mesma e ninguém subestima o quanto a competição é desafiadora.

Para as próximas duas edições, os organizadores apresentaram o novíssimo projeto Volvo Ocean 65. Essa iniciativa irá não apenas reduzir os custos para as equipes competidoras, mas também enfatiza a importância de contar com barcos mais robustos e menos propensos a fraturas de mastro. Além disso, uma escotilha de escape no gio tornou-se um item obrigatório.

“A segurança, o bem-estar da tripulação e a integridade do barco devem estar em primeiro lugar”, disse recentemente o diretor da regata Jack Lloyd.

Quando tiver início a edição de 2014-15, no dia 4 de outubro do ano que vem em Alicante, os navegadores vivenciarão durante várias semanas inúmeros desafios. Eles enfrentarão um frio de entorpecer e um calor intenso, vivenciarão grandes sustos e muito cansaço. Tudo em busca de um simples objetivo: fazer parte da equipe mais rápida do mundo.

O grande prêmio almejado por todos vai além do troféu de vencedor. Ele é simbolizado pela a honra de fazer parte desse time de grandes navegadores, que fizeram todo o possível, algumas vezes de forma até obsessiva, para conquistar a vitória nessa aventura esportiva suprema. **VW**

A EVOLUÇÃO DOS RECORDES:

Os iates Whitbread 60, Volvo Ocean 60 e Volvo Open 70 que quebraram o recorde mundial de velocidade a vela, para a máxima distância percorrida por um veleiro de um único casco dentro de um período de 24 horas, nas edições anteriores da Whitbread e Volvo Ocean Race são:



1994 Intrum Justitia, 64 pés, Lawrie Smith (Grã-Bretanha) - 428 milhas náuticas com uma velocidade média de 17,83 nós



1997 Toshiba 64 pés, Dennis Connor (EUA) - 434,4 milhas náuticas com uma velocidade média de 18,1 nós



1997 Silk Cut, 64 pés, Lawrie Smith (Grã-Bretanha) - 449,1 milhas náuticas com uma velocidade média de 18,71 nós



2002 Illbruck, 64 pés, John Kostecki (EUA), 484 milhas náuticas com uma velocidade média de 20,16 nós



2005 Movistar 70 pés, Bouwe Bekking (Holanda) - 538,19 milhas náuticas com uma velocidade média de 22,09 nós



2005 ABN AMRO, 70 pés, Mike Sanderson (Nova Zelândia) - 546,14 milhas náuticas com uma velocidade média de 22,75 nós



2006 ABN AMRO TWO, 70 pés, Sébastien Josse (França) - 562,96 milhas náuticas com uma velocidade média de 29,45 nós



2008 Ericson 4, 70 pés, Torben Grael (Brasil) - 596,6 milhas náuticas com uma velocidade média de 24,85 nós

DISTÂNCIAS PERCORRIDAS EM MILHAS NÀUTICAS

1973-74: 27.000
1977-78: 26.780
1981-82: 26.095
1985-86: 26.740
1989-90: 32.018
1993-94: 31.975

1997-98: 31.600
2001-02: 32.250
2005-06: 31.250
2008-09: 37.000
2011-12: 39.270
2014-15: 39.895

VENCEDORES:



1973-74
Barco: Sayula II
Capitão: Ramón Carlin (México)



1977-78
Barco: Flyer
Capitão: Conny van Rietschoten (Holanda)



1981-82
Barco: Flyer
Capitão: Conny van Rietschoten (Holanda)



1985-86
Barco: L'Esprit d'Equipe
Capitão: Lionel Péan (França)



1989-90
Barco: Steinlager 2
Capitão: Peter Blake (Nova Zelândia)



1993-94
Barco: New Zealand Endeavour (Maxi class)
Capitão: Grant Dalton (Nova Zelândia)



1993-94
Barco: Yamaha (Whitbread 60 class)
Capitão: Ross Field (Nova Zelândia)



1997-98
Barco: EF Language
Capitão: Paul Cayard (Estados Unidos)



2001-02
Barco: Illbruck
Capitão: John Kostecki (Estados Unidos)



2005-06
Barco: ABN AMRO ONE
Capitão: Mike Sanderson (Nova Zelândia)



2008-09
Barco: Ericsson 4
Capitão: Torben Grael (Brasil)



2011-12
Barco: Groupama 4
Capitão: Franck Cammas (França)



**“Provavelmente o
melhor caminhão
para construção do
mundo”**



O novo caminhão Volvo FMX foi lançado na feira Bauma neste ano. Ele estabeleceu um novo padrão de robustez, manuseio e conforto para o motorista. Claes Nilsson, Presidente da Volvo Trucks, o descreveu como “provavelmente o melhor e mais resistente caminhão para construção do mundo”.

O lançamento desse novo modelo fortalece ainda mais a oferta da Volvo Trucks no setor de construção pesada. O primeiro FMX foi introduzido em 2010 e agora, nessa nova geração, o interior da cabine foi totalmente reprojetoado, há um novo sistema de suspensão a ar, uma maior distância do solo e a Direção Dinâmica Volvo, a primeira inovação criada para melhorar significativamente a capacidade de manobra. “Melhoramos cada detalhe do caminhão, seja ele grande ou pequeno. Isso é fundamental para garantir sua robustez e manuseio nas piores condições”, afirma Nilsson.

“O novo FMX possui uma imagem honesta e competente. O que você vê é exatamente o que você recebe. Uma ferramenta totalmente equipada, 100% pronta para o trabalho duro. Este caminhão para construção é como um verdadeiro herói de filmes de ação: fica cada vez melhor depois do trabalho duro”, afirma o Diretor de Design, Rikard Orell.

CONTROLES, POSIÇÃO DO MOTORISTA E VISIBILIDADE SUPERIORES

A baixa posição da cabine em relação ao chassi oferece maior conveniência na entrada e na saída do equipamento, bem como uma maior visibilidade. Isso reduz o risco de danos ao veículo e melhora a segurança dos funcionários que trabalham perto do caminhão.

“A manutenção foi facilitada graças ao fato de que todas as funções dos faróis frontais, dos indicadores e das fortes luzes de funcionamento diurno estarem integradas em uma mesma unidade”, afirma Rikard Orell. “O cliente pode aumentar o desempenho das luzes ainda mais ao utilizar luzes Bi-Xenon.”

O interior da cabine do novo Volvo FMX foi totalmente reprojetoado para oferecer ao motorista um local de trabalho ainda mais confortável e ergonômico. A cabine agora tem mais espaço para o motorista e mais opções de armazenamento em comparação com o modelo anterior. E o motorista ainda se beneficia de uma melhor interface de direção e um maior ajuste do assento.



“A suspensão a ar no eixo traseiro oferece agilidade e conforto consideráveis quando o caminhão está carregado ou vazio.”

O download do novo aplicativo móvel “My Truck” amplia a capacidade do motorista de inspecionar e operar remotamente algumas das funções do caminhão. O aplicativo possibilita a partida remota do aquecedor, bem como a verificação do alarme, da trava da porta e do status do nível de fluido.

MANUSEIO SUPERIOR EM QUALQUER CONDIÇÃO

Diversas inovações melhoram a eficiência e a capacidade do novo Volvo FMX. O motorista pode manobrar o caminhão com carga pesada sem o menor esforço, graças a uma nova tecnologia: a Direção Dinâmica Volvo.

Um motor elétrico controlado por sistema eletrônico acoplado ao mecanismo de direção é a grande inovação tecnológica. O motor elétrico trabalha junto com a direção hidráulica e é regulado milhares de vezes por segundo por sua unidade de controle eletrônica.

“Em baixa velocidade, o motor eletrônico substitui a força muscular do motorista. Assim, o motorista pode relaxar e conduzir o veículo sem qualquer esforço”, explica Rikard.

NOVA SUSPENSÃO A AR TRASEIRA

O chassi e o sistema de transmissão foram criados para melhorar a produtividade do caminhão.

“Esta é uma área de alta prioridade para nossos clientes do setor de construção. A nova suspensão a ar foi feita sob medida para serviços de construção sem necessidade de ajustes”, explica Peter Frléta, especialista em chassis, na Volvo Trucks. Ele acrescenta: “A suspensão a ar traseira oferece conforto e agilidade consideráveis, não importando se o caminhão está carregado ou vazio”.

O sistema de suspensão conta com um controle automático de altura de condução e, com uma altura livre do solo de 300 mm, resultando em uma excelente capacidade de alcance.

I-SHIFT COMBINADO COM UMA MELHOR TRACÇÃO NAS QUATRO RODAS

A transmissão I-Shift exclusiva da Volvo é altamente eficiente para manobras em baixa velocidade e também pode ser combinada com um eixo frontal acionado. Outro novo recurso do I-Shift é o maior intervalo entre trocas de óleo (450.000 km).

O sistema de tração dianteira foi ainda mais refinado para oferecer uma maior resistência e capacidade fora da estrada.

O novo Volvo FMX está disponível com motores de 11 e 13 litros, atendendo aos requisitos da norma Euro 6. O D13 tem uma potência de 380 a 540 cavalos, enquanto o D11 ultrapassa a faixa de 330 a 450 cavalos. Para mercados fora da Europa, estarão disponíveis motores adaptados para as normas Euro 3, Euro 4 e Euro 5.

Para atender aos requisitos da norma Euro 6, o motor foi equipado com um sistema EGR não resfriado para a recirculação de gases de escape. Isso otimiza a temperatura do gás de escape e os níveis de óxido de nitrogênio para um pós-tratamento eficiente.

Claes Nilsson provavelmente tem razão. Com tantas melhorias, o novo Volvo FMX pode exigir seu lugar ao lado dos melhores caminhões para construção do mundo. **||**



Trezentos quilômetros, dois homens, uma paixão.

“EU DIRIGI OUTROS CAMINHÕES ARTICULADOS, MAS ELES DEFINITIVAMENTE NÃO SÃO IGUAIS.”



De vez em quando, a lama chegava ao nível da coxa!

À

PRIMEIRA VISTA, THIERRY QUINTARD E MICHEL MARTIAL NÃO TÊM MUITO EM COMUM. ELES PERTENCEM A DIFERENTES GERAÇÕES. VÊM DE DIFERENTES REGIÕES DA FRANÇA. NÃO TÊM O MESMO EMPREGO. E UM DELES JÁ ACUMULOU DEZ VEZES MAIS EXPERIÊNCIA DE TRABALHO DO QUE O OUTRO.

Um é fã de futebol. O outro prefere caçar cervos e javalis com os amigos. É até difícil imaginá-los sentados juntos conversando.

Exceto que, como sabemos, eles compartilham o mesmo local de trabalho em obras de construção, perto de Poitiers, no centro-oeste da França. E eles também compartilham uma paixão. Uma paixão grande, amarela e que leva a marca Volvo.

Michel Martial é categórico. “Trata-se de opinião pessoal, mas acho que os equipamentos de construção da Volvo são os melhores”, diz ele. “E também acho que meus colegas aqui concordam comigo. Já dirigi outros caminhões articulados, mas não eram iguais aos da Volvo.”

“EU ATÉ ROUBARIA UM VOLVO, SE PRECISASSE!”

“Não pudemos escolher a marca da máquina que iríamos operar aqui, mas eu teria até roubado um Volvo quando ninguém estivesse olhando, se tivesse recebido outro equipamento!”



As máquinas da Volvo estão trabalhando em algumas condições bem desafiadoras e superando os desafios.

“NÃO TIVEMOS QUE ESCOLHER COM QUAL MARCA DE MÁQUINA IRÍAMOS OPERAR, MAS EU TERIA ROUBADO UMA DAS MÁQUINAS VOLVO QUANDO NINGUÉM ESTIVESSE OLHANDO, SE TIVESSEM ME DADO OUTRO EQUIPAMENTO.”

Quintard, um operador de escavadeiras de 53 anos, e Martial, com 25 anos, trabalham juntos no que é conhecido como o maior canteiro de obras da Europa, a futura linha férrea de alta velocidade South Europe Atlantic (SEA), que terá mais de 300 km entre as cidades de Tours e Bordeaux.

A linha férrea irá acomodar os TGVs da França («trains grande vitesse», ou «trens de alta velocidade»), que podem alcançar uma velocidade de cerca de 320 km por hora.

O projeto de engenharia civil, iniciado há dois anos e meio, apresenta uma lista de estatísticas impressionantes. Ele irá custar cerca de 7 bilhões de euros, criará milhares de empregos e envolverá a remoção de 46 milhões de m³ de terra (dos quais 30 milhões serão reutilizados posteriormente). Haverá também 415 novas pontes, além de 10.000 metros de viadutos.

A obra também possui um cronograma desafiador, com a construção prevista para ser concluída até setembro de 2014, a tempo para que os trilhos sejam instalados antes que sejam realizados os testes gerais.

SEM PROBLEMAS PARA A VOLVO

A neve e as chuvas no início de 2013 não facilitaram nem um pouco o trabalho. Logo na saída de Poitiers, um túnel

de trem está sendo construído por uma frota de escavadeiras. Para que isso fosse possível, uma rodovia precisou ser transferida. Quando o trabalho estiver concluído, a rodovia será transferida de volta para passar sobre o novo túnel.

Neste momento, o local de trabalho não passa de um abismo formado por um solo argiloso e lama. Seria impossível passar por ali; você ficaria afundado na lama até a cintura. Martial, no entanto, com seu A40E, não teve esse problema.

“Essas máquinas são muito potentes”, conta ele. “Elas conseguem entrar e sair de áreas lamacentas e inundadas muito melhor do que outras máquinas. Outra grande vantagem é que elas oferecem bastante conforto para o operador. Você sente bem menos solavancos quando desce em uma cratera.”

“E isso é muito importante. Você pode até acabar com uma terrível dor nas costas realizando esse trabalho.”

“UMA JÓIA DE MÁQUINA”

Quintard, por sua vez, converteu-se recentemente em um fã da Volvo, apesar de já estar trabalhando há 25 anos no setor. O EC300D de 30 toneladas, com seu motor Volvo D8H (Estágio IIIB) Tier 4i, que produz 11% mais energia e 18% mais torque do que os anteriores, foi uma revelação para Quintard.

“Nunca tinha operado um Volvo antes desse trabalho. Para mim, esse equipamento é uma joia. Gostei muito. Ele reage muito melhor e é mais fácil de controlar do que outras máquinas que já operei. E é muito potente, passa direto por qualquer solo ou pedra.”

“Já trabalhei muito no setor de obras e rodovias, em locais de construção e habitação, mas nunca em uma escala tão grande como essa. Estou gostando muito da experiência e aprendendo algo novo todos os dias.”

“Aqui estão operando muitos equipamentos em um espaço relativamente pequeno, por isso, a visibilidade também é muito importante. A amplitude de visão proporcionada pelas máquinas da Volvo é excelente, o que é fundamental quando você precisa ter olhos atrás da cabeça!”

Quintard e Martial têm dois anos de trabalho garantido pela frente. Quintard é especialmente grato por isso. A vida não tem sido muito boa para ele nos últimos anos. Ele esteve desempregado durante um bom tempo antes de conseguir esse contrato. “Isso tem sido fantástico para mim”, conta ele.



“AS LINHAS DE VISÃO NA MÁQUINA VOLVO SÃO MUITO BOAS, O QUE É IMPORTANTE QUANDO VOCÊ TEM QUE TER OLHOS ATRÁS DA CABEÇA!”

Martial admite que, em um mundo perfeito, ele teria sido jogador de futebol profissional – no Real Madrid. Ainda assim, em certo momento da vida ele já pensou em se tornar um contador.

Mas trabalhar ao ar livre e dirigir caminhões articulados – “caminhões articulados da Volvo”, ele ressalta – agora representam o seu caminho rumo ao futuro. 

Texto: Tony Lawrence

Fotografia: Julian Cornish Trestrail

MANTENHA CONTATO MANTENHA-SE INFORMADO

Acompanhe a revista Volvo Spirit ao redor
do mundo em:

www.volvoespirmagazine.com



Siga-nos no Twitter e no Facebook ou baixe de graça
o nosso aplicativo Spirit para iPad e tenha acesso a
artigos e vídeos exclusivos e muito mais...



VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT www.volvoce.com



Official Volvo Merchandise

VOLVO

A PRÁTICA TRAZ A PERFEIÇÃO

A paixão por fazer perfeito
começa cedo.

Descubra a coleção de merchandise
Yellow Tab da Volvo:
www.volvomercandise.com



MERCHANDISE OFICIAL DA VOLVO

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation