

spirit

COWBOYS DO CALCÁRIO

Mineração no Centro-
Oeste da América

OPERADORES CAPACITADOS
Treinando para o futuro

COPA MUNDIAL DA FIFA
A Volvo CE participa desse evento



A POTÊNCIA QUE ESCAVA



VIDEO

As escavadeiras EC380E e EC480E da Volvo Construction Equipment são construídas para proporcionar forças excepcionais de escavação e rompimento para maior produtividade. Equipadas com um motor Volvo em conformidade com as emissões Tier 4 Final/Stage IV e com o modo ECO, exclusivo da Volvo, essas escavadeiras combinam um aumento da economia de combustível de até 9% com um potente desempenho. EC380E e EC480E Volvo: as mais modernas máquinas para serviços pesados.

www.volvoce.com

Volvo Construction Equipment



http://opn.to/a/SP_EXC-E_A

BEM-VINDO



SEJA BEM-VINDO AO NOSSO MUNDO

Todo verão, nossos clientes e revendedores de todo o mundo são convidados a visitar Eskilstuna, na Suécia, a casa da Volvo Construction Equipment. Conhecido como Volvo Days, o objetivo desse evento global não é apenas demonstrar a nossa ampla linha de produtos e soluções, mas também a paixão que a Volvo CE tem por eles.


Embora o foco principal deste ano esteja nos novos lançamentos ligados à tecnologia de motores Fase IV- tema de um artigo na página 24 desta edição da revista - os convidados terão a oportunidade de testar uma ampla linha de nossas máquinas, ou relaxar e assistir a uma demonstração impressionante de máquinas, um dos destaques do evento.

Entre os equipamentos em exposição estará o mais recente fruto da imaginação de nossos designers da Volvo, o conceito de escavadeira GaiaX, a escavadeira compacta totalmente elétrica do futuro, que fez sua estreia pública no início deste ano. O Diretor de Design Sidney Levy, entrevistado para o nosso artigo Trilha Interna na página 6, diz que é a máquina de que ele mais se orgulha desde que entrou para a Volvo CE.

A Volvo Days não somente proporciona aos nossos convidados uma visão do futuro, mas também uma oportunidade para mergulharem no passado com uma visita ao Museu Munktell, que registra 180 anos do passado pioneiro e inovador da Volvo CE.

Entre os modelos de trabalho adquiridos pelo museu está a motoniveladora de 1930 apresentada na página 36.

Há também oportunidades para visitar outras instalações da Volvo na Suécia, incluindo a planta de caminhões articulados em Braås, destaque em nosso artigo na página 38 sobre o Desafio Climático para a Construção Civil, uma iniciativa Volvo para impulsionar a agenda ambiental da indústria da construção.

O Volvo Days é a experiência suprema do cliente e o ambiente perfeito para ver as máquinas Volvo em ação, aprender sobre os serviços Volvo e conhecer especialistas da Volvo. Nosso mundo na Volvo CE está refletido na revista, com conteúdo extra disponível em vídeos, além de mais fotografias que podem ser vistas no aplicativo *Spirit* gratuito e no site da revista. 

spirit
ONLINE

www.volvoce.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Revista Volvo Spirit

Fotografia principal: © Image Photo Professional



THORSTEN POSZWA
Diretor Global
Comunicações Externas
Volvo Construction Equipment

NESTA EDIÇÃO

3 CARTA DE BOAS-VINDAS

Volvo Days no horizonte

6 TRILHA INTERNA

Conheça Sidney Levy, Diretor de Design da Volvo CE

16 ESTADOS UNIDOS

Reciclagem de lixo em Nova York

20 BRASIL

Reforma do estádio da final da Copa do Mundo de futebol

24 NOVA TECNOLOGIA

Testes e verificação de motores a diesel compatíveis com Tier 4 Final / Stage IV

28 TREINAMENTO DE OPERADORES

Treinamento com simuladores para operadores sobre o uso dos equipamentos de construção

32 CHINA

O Centro de Tecnologia de Jinan, centro de pesquisa e desenvolvimento da Volvo CE

36 LIÇÃO DE HISTÓRIA

A evolução da motoniveladora

38 MUDANÇA GLOBAL

A Volvo CE apresenta uma nova iniciativa ambiental

42 ZÂMBIA

A escavadeira hidráulica Volvo recebe um novo sopro de vida

44 VOLVO OCEAN RACE

Uma equipe só de mulheres assume o desafio

49 CANTO DO OPERADOR

Concurso Operator Idol da China



NA CAPA

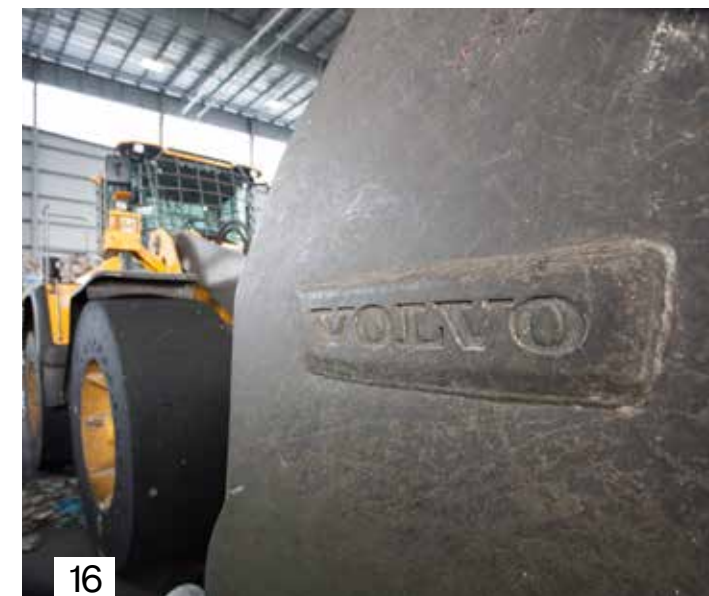
Fotografia do operador Brian Leslie e seu Volvo A40D
© Charles Cherney

10 ESTADOS UNIDOS

Caminhões articulados Volvo são usados para a extração de calcário no centro-oeste da América



20



16



44



32

REVISTA VOLVO CE SPIRIT

Junho/Julho/Agosto 2014 NÚMERO DA EDIÇÃO: 51

PUBLICADA POR: **Volvo Construction Equipment SA**

EDITOR-CHEFE: **Thorsten Poszwa**

COORDENADOR EDITORIAL: **Krista Walsh**

PRODUÇÃO EDITORIAL E DESIGN: **CMDR sprl**
www.cmdrcoms.com

CONTRIBUIDORES: **John Bayliss; Julia Brandon; Carol Cassidy; Chi-an Chang; Sam Cowie; Jorgen Försrup; Nigel Griffiths; Patricia Kelly; Tony Lawrence; Bo Liljestränd; Håkan Ripell**
FOTÓGRAFOS: **Jennifer Barteluk; Dan Bigelow; Charles Cherney; Natalie Hill; Lianne Milton; Juha Roininen; Steve Skinner; Rick Tomlinson**



Envie sua correspondência editorial para a Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussels, Belgium; ou por e-mail para volvo.spirit@volvo.com.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação (texto, dados ou parte gráfica) pode ser reproduzida, armazenada em sistemas de dados ou transmitida, de qualquer forma ou meio, sem a obtenção prévia da permissão escrita por parte da Volvo CE. A Volvo Construction Equipment não necessariamente apoia os pontos de vista ou conclusões factuais dos artigos nesta edição. Quatro edições por ano - impressas em papel ambientalmente amigável.



Fotos tiradas por Jennifer Barteluk

DESIGN COM VALOR AGREGADO

O Diretor de Design Sidney Levy da Volvo Construction Equipment está concentrado em máquinas fáceis de usar e na criação de valor para os clientes

por Patricia Kelly

O sonho de infância de Sidney Levy era ser um designer de carros quando ele crescesse. Ele diz que é a única coisa que ele se lembra de querer fazer desde que tinha 12 anos. Apesar de não saber desenhar "Com 20 anos eu desenhava como uma criança de quatro anos de idade", Levy passou 10 anos projetando automóveis, antes de começar a trabalhar com equipamentos de construção, há dois anos, quando entrou para a Volvo como um de seus principais designers. Uma promoção recente para diretor de design fez com que agora ele supervisione todo o departamento de design.

Levy começou na indústria automotiva com um estágio de seis meses na Opel, na Alemanha, trabalhando sob o comando do Diretor de Design Martin Smith (atualmente diretor executivo de design na Ford da Europa). Sua carreira em design de carros decolou na cidade do carro, Detroit, agora falida, nos Estados Unidos, onde Levy, como consultor de um estúdio de design pequeno que tinha em sua lista clientes como Ford, General Motors e Chrysler, onde trabalhou no projeto dos novos Cadillacs da GM.

Surgiu uma oferta para trabalhar no premiado protótipo EcoJet, construído pela GM em colaboração com o comediante e apresentador de talk-shows americano Jay Leno, um colecionador ávido de carros. Equipado com um motor de helicóptero, o EcoJet foi projetado para funcionar com biodiesel. Levy diz que recebeu um telefonema para se mudar para a Califórnia e participar do projeto na segunda-feira. "Cheguei lá na quinta-feira", lembra ele. "Foi moleza."

Nascido na cidade francesa de Estrasburgo, com nacionalidade dupla suíça / francesa, Levy saiu de casa e se mudou para os EUA

depois do colegial para continuar a sua educação. Além de uma temporada de quatro meses em Nova York, aos 18 anos, ele se mudou para a Califórnia, cursando a faculdade em Santa Monica e, em seguida, o Art Center College of Design, em Pasadena. Aos 30 anos, Levy obteve um MBA da escola de administração IMD em Lausanne, na Suíça.

Sempre à procura de um desafio - em suas próprias palavras - depois disso teve uma breve mudança de rumo na carreira e se envolveu na criação de duas empresas francesas de sucesso, que nada têm a ver com carros: uma fornece suprimentos descartáveis como baterias, eletrodos e gel de ultrassom para cardiologistas franceses, e a outra presta serviços oftalmológicos para pessoas com mobilidade restrita.

NA ESTRADA NOVAMENTE

A indústria automotiva finalmente atraiu Levy de volta para seu rebanho e o fez morar em Paris, Frankfurt, Munique e Berlim trabalhando para a Opel, depois para a BMW, onde ele ajudou a colocar os últimos retoques no protótipo elétrico i3. Em seguida, ele passou um ano na Volkswagen, antes de ingressar na Volvo CE.

Com sede em Gotemburgo, na Suécia, que ele acha que tem "todas as vantagens de um pequeno vilarejo com as oportunidades de uma cidade grande", Levy, 37, diz que foi atraído pela enorme linha de máquinas da Volvo, além do fato de que a empresa leva o design muito a sério e respeita o papel de seus designers.

"A Volvo estava projetando máquinas que eram mais consistentes e mais bonitas do que a maioria das outras marcas", diz ele. "Eu vi uma oportunidade de não apenas desenvolver belas formas, mas

também projetar soluções para o futuro.

Uma das minhas maiores conquistas na Volvo até o momento é a criação de uma linha de máquinas rodoviárias, que é extremamente consistente, e que foi feita graças a uma boa colaboração estabelecida entre a equipe de projeto e nossos parceiros de tecnologia", reconhece Levy.

O esforço de design do novo caminhão, exibido na ConExpo no início deste ano, procurou tornar a operação da máquina "mais intuitiva e conveniente", fazendo com que parecesse "mais polida", diz ele. Um design mais liso, também, para escavadeira EC380E da Volvo, também revelado na ConExpo, e o ganhador recente de um prestigiado Prêmio de Design Red Dot. A escavadeira, diz Levy, possui uma interface →



Vídeo da entrevista de Sidney Levy para o aplicativo da Spirit



A VOLVO ENTENDE O VALOR AGREGADO DO DESIGN E TEM RESPEITO POR ELE

Sidney Levy com o protótipo de escavadeira GaiaX

homem-máquina (HMI) nova e mais intuitiva. "Ela tem uma aparência e sensação muito precisas", ele acrescenta.

NOS GENES

"Realmente queremos ter certeza de que estamos criando um grupo de máquinas que se parecem e têm o DNA da Volvo implantado nelas", diz ele. "Não só queremos que as máquinas tenham uma aparência e um desempenho melhores, mas também queremos que pareçam uma máquina Volvo para que alguém possa sair de uma máquina e entrar em outra e sentir que é uma experiência contínua."

Nem o trabalho dos designers da Volvo está limitado a máquinas: a variedade de produtos inclui uma jaqueta de trabalho reversível e uma mochila muito vendida, sendo que ambas também ganharam prêmios Red Dot este ano. Além de projetar o software que vem com as máquinas, o departamento de design também está envolvido na resposta às necessidades e exigências dos clientes, e na melhor maneira para que a Volvo CE as incorpore.

O departamento de Levy recebe suporte de várias fontes. "A equipe principal recebe muito apoio - nunca estamos sozinhos em nenhum projeto", diz ele. "Os nossos engenheiros nos dizem qual tecnologia que devemos ter e como usá-la; também trabalhamos com especialistas em CAD", explica. "Nossos especialistas em



Os itens vencedores do Red Dot deste ano, desenvolvidos pelos designers da Volvo CE



produtos têm uma excelente compreensão do que o cliente está procurando; tentamos entender o que a plataforma do produto faz e qual produto é relevante para o mercado. Com a integração de tecnologias, podemos desenvolver o produto mais adequado para o nosso público-alvo. Queremos nos concentrar na criação de valor para os clientes."

A máquina da qual Levy diz ter o maior orgulho até hoje é o protótipo de escavadeira GaiaX, a escavadeira compacta totalmente elétrica do futuro, que fez sua estreia na ConExpo.

"É realmente uma afirmação de design e também aborda todas as questões do nosso negócio", diz ele. "É uma construção simples que permite manutenção limitada e fácil resolução de problemas e que agrega muito valor para o operador em termos de eficiência e segurança."

Embora a estrutura do GaiaX possa ser simples, a HMI é altamente avançada. A maioria das aplicações pode ser realizada remotamente usando um tablet com realidade aumentada; o principal benefício é que é necessária apenas uma pessoa para usar a máquina. O operador pode cavar, mantendo os olhos no ambiente circundante ao mesmo tempo. A operação remota também permite que a máquina seja utilizada em situações potencialmente perigosas, enquanto que o operador mantém uma distância segura.

A máquina pode ainda não estar disponível, mas os proprietários de tablets podem ter um vislumbre do futuro fazendo o download

do aplicativo GaiaX para explorar seus recursos e operar sua lança e braço.

"No futuro, esperamos projetar muito mais máquinas que pareçam estar 20 ou 30 anos à frente, integrando muitas tecnologias novas e tornando a operação uma experiência melhor para o usuário."

Os valores essenciais da Volvo - qualidade, segurança e cuidado ambiental - permanecerão componentes-chave no processo de design no futuro, da mesma maneira que são hoje. No que diz respeito ao meio ambiente, tentamos usar um material que seja ecológico, seja biodegradável ou feito a partir de material reciclável", explica Levy. "Estamos criando máquinas sólidas e precisas incorporando uma série de recursos de segurança ativa e passiva para evitar que pessoas se coloquem em situações perigosas."

Com a previsão de que a GaiaX esteja operacional até 2030, Levy sugere que há

mais recursos de HMI inovadores no horizonte, os quais poderiam ser incluídos em novas máquinas Volvo muito mais cedo.

"A Volvo entende o valor agregado do design e tem respeito por ele," diz Levy. "A empresa leva nós, os designers, muito a sério, e meus colegas e eu estamos ansiosos para desenvolvermos produtos mais inovadores no futuro, permitindo que a Volvo seja o parceiro preferido dos empresários da construção civil." ❏

TENTAMOS USAR O MATERIAL QUE É ECOLÓGICO, SEJA BIODEGRADÁVEL OU FEITO A PARTIR DE MATERIAL REICLÁVEL

Faça o download ao aplicativo gratuito da Spirit para assistir à entrevista com Sidney Levy

COWBOYS DO CALCÁRIO

Bem no coração do centro-oeste dos Estados Unidos, uma equipe de caminhões articulados Volvo não apenas está ajudando a reunir o melhor calcário disponível, mas também a impulsionar os esforços de sustentabilidade da Lafarge North America →

por Chi-an Chang





O VOLVO A40D É ATUALMENTE O EQUIPAMENTO PREFERIDO PARA MINAS SUBTERRÂNEAS



Os caminhões articulados Volvo ajudam a fazer economia de combustível

A Lafarge North America é a maior fornecedora diversificada de materiais de construção na América do Norte e faz parte do Grupo Lafarge, conhecido mundialmente por operar suas fábricas de cimento, operações de concreto, pedreiras e minas de agregados de maneira ecológica.

Em uma de suas pedreiras de agregados em South Elgin, Illinois, a empresa utiliza quatro caminhões articulados A40D Volvo para ajudar na economia de combustível e reduzir o impacto das operações subterrâneas no meio ambiente.

Com uma capacidade de carga de 37.000 kg (40,7 toneladas) e um peso operacional de 68.270 kg (68,6 toneladas), o A40D possui um motor de 313kW de 12 litros (426 cv) e uma transmissão planetária totalmente automática e controlada eletronicamente com seis marchas para frente e duas de ré. Ele consegue transportar o calcário mais áspero, mais duro e mais pesado da pedreira para ser processado e triado.

"No passado, nossos caminhões consumiam nove a dez galões (34-37 litros) de combustível por hora de operação, enquanto que os caminhões articulados Volvo consomem cerca de oito galões (30 litros) por hora de operação", diz Ahmed Hamadi, gerente de operações da Midwest Aggregates, Lafarge US.

Atualmente, a Lafarge US extrai 469.000 m² (116 acres) da Pedreira Fox River, que ainda possui cerca de 60 anos de reservas

de calcário. Durante as estações de pico de operação no verão, até 11.000 kg (10-12 toneladas) de calcário são transportados e entregues em seu destino final todos os dias.

BURROS DE CARGA À PROVA DE INTEMPÉRIES

A pedreira de Fox River, com 91m de profundidade, se assemelha a uma cidade subterrânea onde bancos de minas criam estradas largas o suficiente para a entrada e saída de caminhões Volvo do local. Com uma inclinação de 15-17% para manobras para dentro da pedreira, Hamadi explica que é importante ter caminhões que sejam estáveis em encostas íngremes e que tenham o poder de subi-las completamente carregados, dia após dia, independentemente do clima.

"Os veículos Volvo são flexíveis - eles são projetados de modo que, se o corpo de carga tombar, a cabine geralmente mantém seus "pés" no terreno", disse Hamadi. "Eu diria que o Volvo A40D é atualmente o equipamento preferido para minas subterrâneas por causa de sua flexibilidade, confiabilidade e economia de combustível."

Hamadi, que administra a Pedreira Fox River e outras minas subterrâneas da Lafarge US no centro-oeste, diz que todas elas usam Volvo. →



O calcário extraído viaja menos de 40 km até o seu destino final

"Utilizamos as máquinas de maneira pesada e gostamos dos caminhões Volvo, porque eles são burros de carga que podem lidar com a carga de trabalho duro", diz ele.

A Lafarge US também substituiu a frota na Pedreira Fox River a cada dois anos para melhorar a qualidade do ar e para manter os níveis de emissões e de partículas de diesel baixos.

"Geralmente tentamos ter uma frota mais nova no subsolo do que na superfície, para que possamos tirar proveito máximo da nova tecnologia, que pode ajudar a melhorar a qualidade do ar", diz Sean Hawley, vice-presidente e gerente geral da Midwest Aggregates, Lafarge US.

PERTO DE CASA

Outra forma utilizada pelo Grupo Lafarge para a redução das emissões de gases de efeito estufa é trabalhar com operações locais. Por exemplo, o calcário extraído na Pedreira Fox River viaja menos de 40 km até o seu destino final.

"Nosso produto também ajuda as empreiteiras a atender as metas de reciclagem de materiais do Department of Transportation e Tollway de Illinois", explica Joëlle Lipski-Rockwood, diretor de comunicações da Lafarge US. "Pelo fato de a qualidade da pedra em

Fox River ser tão alta, as empreiteiras podem incorporar mais materiais reciclados na mistura de asfalto, o que permite uma redução na quantidade de petróleo usado em misturas de asfalto, reduzindo custos para os contribuintes e beneficiando o meio ambiente."

O calcário da pedra também vem sendo usado para ajudar na reconstrução de várias estradas com pedágios em Illinois, incluindo a porção centro-oeste da Interstate 90 - A rodovia mais longa nos Estados Unidos. A uma extensão incrível de 4.990 km, ela vai de costa a costa, desde Boston, no leste, a Seattle, no oeste.

O MELHOR DA CATEGORIA

Em 2013, o Grupo Lafarge e o Grupo Volvo eram ambos membros do Climate Savers do WWF (World Wildlife Fund - Fundo

Mundial para a Natureza), com o compromisso de se tornarem os melhores da categoria na redução de emissões de gases de efeito estufa. Os dados da WWF de maio de 2012 mostram que as empresas associadas do Climate Savers reduziram suas emissões de dióxido de carbono (CO₂) em mais de 100 milhões de toneladas desde o início do programa, em 1999. Isso é duas vezes as emissões anuais de CO₂ da Suíça. ■

**GOSTAMOS DOS CAMINHÕES
VOLVO, PORQUE ELES SÃO
BURROS DE CARGA QUE
PODEM LIDAR COM A CARGA
DE TRABALHO DURO**



O A40D consome cerca de 30 litros de combustível por hora de operação

A BELA É A UMA FERA

A nova carregadeira de rodas da Volvo CE não se cansa de alimentar um sistema de reciclagem de ponta com um apetite insaciável →

por Carol Cassidy



A carregadeira de rodas L150G da Volvo ajudando nova-iorquinos a reciclar

Fotos tiradas por Dan Bigelow

Ao primeiro olhar, os nova-iorquinos podem ver que sua nova e elegante usina de reciclagem marca uma mudança radical em relação aos aterros que costumavam engolir as embalagens de plástico, metal e vidro da cidade.

Arquitetos premiados, conhecidos por galerias de arte e locais de interesse cultural, projetaram a unidade como um projeto em parceria da Cidade de Nova York e da Sims Municipal Recycling, que é propriedade da Sims Metal Management, maior recicladora mundial de metais e aparelhos eletrônicos.

Um olhar mais atento mostra que a planta está em conformidade com uma consciência ambiental global, com a construção de aço reciclado, a produção de energia solar e a gestão de águas pluviais independente. A localização nas margens do rio permite o acesso de barcos, retirando o peso de um quarto de milhão de milhas de caminhão (mais de 400.000 km) das ruas da cidade, reduzindo o uso de combustível, os engarrafamentos, os vapores de óleo diesel e o ruído, contribuindo para a qualidade do ar, paz e tranquilidade.

SALTO QUÂNTICO

Thomas Outerbridge é Gerente Geral da Sims Municipal Recycling. "É possível achar algumas instalações de reciclagem igualmente impressionantes em países da Europa, onde eles já fazem isso há algumas décadas a mais que nós", diz Outerbridge. "Para Nova York, é um salto quântico em tamanho, escala e qualidade."

Essa bela também é uma fera voraz. Ela pode processar 20.000 toneladas de metal, vidro e plástico a cada mês, tornando-se a

maior operação de triagem de seu tipo nos Estados Unidos.

Demorou 10 anos e um investimento combinado de US\$ 110 milhões (€80 milhões) para dar vida à instalação. A Volvo CE se envolveu desde o início.

"Nós temos uma relação muito boa com a Sims, que começou quase sete anos atrás, quando eles estavam procurando por uniformidade de máquinas em suas mais de 130 áreas de operação na América do Norte", diz Pat Reilly, Diretora de Contas Nacionais da Volvo CE. "Eles nos contrataram quando começaram a desenvolver a instalação de Nova York. Na verdade, nós os ajudamos a decidir se eles poderiam usar um tamanho de máquina menor do que a que haviam planejado. Isso reduz despesas de combustível e de operação."

O SUCESSO DE TODO O EMPREENDIMENTO DE RECICLAGEM DEPENDE DA PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

A RECICLAGEM COMEÇA EM CASA

A Sims e a cidade estão apostando que a bela nova planta irá inspirar os nova-iorquinos a iniciarem o ciclo de reciclagem, que começa na cozinha de cada família. "Esperamos que isso possa ajudar a deixar o público animado em relação à reciclagem", diz Outerbridge. "O sucesso de todo o empreendimento de reciclagem depende da participação pública."

Outerbridge estima a conformidade atual em 50%, mas todos os moradores de Nova York são obrigados por lei a separar lixo doméstico e colocar os recipientes vazios de metal, plástico e vidro em um saco ou balde, na calçada.

Depois de caminhões e balsas entregarem os resíduos mistos para o que é chamado de "o chão de tombamento", a carregadeira de rodas L150G da Volvo rola e escava.

"Recicláveis chegam 24 horas por dia, seis ou sete dias por semana", diz Outerbridge. "A carregadeira de rodas empilha o material verticalmente e mantém as pilhas, por isso temos espaço viável para a movimentação de caminhões e outros equipamentos."

A carregadeira de rodas recolhe vidro, metal e plástico e os coloca no sistema de triagem, a uma taxa de até 70 toneladas por hora. Outerbridge continua: "A carregadeira de rodas precisa alimentar constantemente o nosso sistema de processamento. Isso é o que impulsiona toda a capacidade do sistema."

As entranhas enormes e elaboradas do sistema em operação são tão impressionantes que a Sims convida alunos para observar as operações em plataformas especialmente construídas.

MÁQUINA DE DINHEIRO

As máquinas detectam e separam os materiais por tamanho, forma, propriedades magnéticas e outras qualidades, usando vibração, gravidade, ímãs e refletores. De acordo com Outerbridge, "Todos esses equipamentos são projetados para levar o material que a carregadeira de rodas está colocando no sistema e convertê-lo em uma dúzia de produtos diferentes, que agora podem ser vendidos".

A triagem é a alquimia, transformando lixo em ouro. Latas de alumínio reciclado, por exemplo, são amarradas em fardos alinhados pesando 680 kg. Eles podem ser vendidos por cerca de US\$ 1.000 por peça.

As máquinas da Volvo CE contribuem com a missão de reciclagem da Sims, promovendo metas ambientais de maior

alcance. "A cidade tem leis que exigem que nós, como prestadores de serviços, estejamos em conformidade com os rígidos padrões de qualidade do ar", diz Outerbridge. "Os novos Volvos nos tornam compatíveis com os requisitos de qualidade do ar."

"Para a Volvo, a consciência ambiental é um dos nossos três valores fundamentais, juntamente com qualidade e segurança", afirma Reilly. "Esses três valores são

essenciais para todos os produtos que fazemos e todos os valores que mantemos, em termos de servir os nossos clientes."

Outerbridge espera que as máquinas da Volvo CE ajudem a Sims a avançar para o futuro. Ele diz: "Nos próximos meses, teremos mais e mais papel nas calçadas da cidade, e a carregadeira de rodas será um equipamento essencial para lidar com toda a tonelagem adicional."

"Dissemos à Sims que queremos ser seu parceiro para sempre", diz Reilly. "Eles são muito proativos em fazer as coisas da maneira certa e ser contribuintes industriais positivos. Queremos ajudar a apoiar a Sims com o equipamento certo e com o apoio adequado através de nossos distribuidores, para que eles possam expandir seus negócios."

Outerbridge diz que a Sims planeja continuar construindo seu sucesso em Nova York. "Acreditamos que o que realizamos aqui nos qualifica para concorrer a contratos municipais em outros lugares. E é o que vamos fazer".

"PARA A VOLVO, A CONSCIÊNCIA AMBIENTAL É UM DOS NOSSOS TRÊS VALORES FUNDAMENTAIS, JUNTAMENTE COM QUALIDADE E SEGURANÇA

Visite www.volvospiritmagazine.com para assistir ao vídeo deste artigo



Thomas Outerbridge,
Gerente Geral da Sims
Municipal Recycling



Pat Reilly, da Volvo CE, visita a Sims
Municipal Recycling em Nova York

A final da Copa do Mundo de 2014 será realizada no estádio do Maracanã, no Rio de Janeiro

VOLVO CE À FRENTE DO JOGO

Com a Copa do Mundo FIFA de 2014 se aproximando, todos os olhos estão no Brasil - particularmente em sua antiga capital tropical, o Rio de Janeiro, que abriga o icônico Maracanã, que foi recentemente reformado para o campeonato →

por Sam Cowie

Fotos tiradas por Lianne Milton



O Maracanã é a segunda atração turística mais popular do Rio de Janeiro



Silvio Vilarim Ramos Junior, Gerente de Equipamentos na Unidade da Odebrecht no Rio, supervisionou o trabalho no Maracanã

Este ano, os brasileiros esperam que a história do futebol não se repita. O Maracanã - ou Estádio Jornalista Mário Filho, para dizer seu nome completo - foi construído em 1950, quando o Brasil sediou a Copa do Mundo pela última vez. O time da casa perdeu por 2x1 para o Uruguai na final no Maracanã, marcando uma das viradas mais dramáticas e amargas da história do jogo.

O estádio será centro das atenções mais uma vez durante a Copa 2014 no Brasil, sediando sete jogos no total, inclusive a final em 13 de julho - mais do que qualquer outro local.

Em preparação para a competição, muito trabalho foi feito para a modernização do estádio e sua colocação no padrão exigido pelos regulamentos da FIFA. A Odebrecht, uma gigante da construção civil brasileira, cujas realizações notáveis incluem o Aeroporto Internacional de Miami e a Barragem de Seven Oaks, na Califórnia, ganhou a licitação para a reforma do Maracanã.

A Odebrecht tem trabalhado com máquinas pesadas Volvo nos últimos sete anos, desde que a Volvo Construction Equipment abriu sua primeira fábrica no Brasil. Silvio Vilarim Ramos Junior, Gerente de Equipamentos na Unidade da Odebrecht no Rio, supervisionou a reconstrução do estádio, empregando sete veículos

Volvo no total - seis escavadeiras Volvo EC210B e uma mini-carregadeira Volvo MC90.

ESTRATÉGIA DE GANHOS PARA AMBAS AS PARTES

Quando perguntamos o que diferencia a Volvo de outras marcas de máquinas pesadas, Ramos diz: "Preço competitivo, confiabilidade, alta performance produtiva, boa disponibilidade mecânica e baixo consumo de combustível, com a garantia de produzir mais por menos, aumentando assim a competitividade."

Já tendo sido o maior estádio do mundo, reunindo multidões de até 200.000 pessoas, o Maracanã tem uma capacidade muito reduzida agora, mas continua sendo o maior palco de futebol do país.

Embora respeitando o layout original do estádio, a reforma incluiu a demolição do anel inferior de assentos, a construção de um novo

anel que oferece melhor visibilidade, mais rampas de acesso - o que permite a evacuação do estádio em oito minutos - e a substituição de todos os assentos.

"Em particular, as máquinas Volvo foram essenciais para a remoção de detritos e escavação da área dos assentos. As escavadeiras EC210B foram ferramentas ótimas para este trabalho", diz Ramos.

O NOSSO MAIOR DESAFIO FOI MANTER A FACHADA ICÔNICA DO ESTÁDIO

O estádio também foi equipado com um novo telhado completo que inclui um sistema de coleta de água da chuva. A fachada, que foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico, permanece intocada.

"Quando trabalhamos no Maracanã, o nosso maior desafio foi manter a fachada icônica do estádio", explica Ramos. "Como resultado, precisávamos de máquinas capazes de realizar tarefas exigentes de elevação dos equipamentos e suprimentos."

Como a segunda atração turística mais popular do Rio de Janeiro depois da estátua do Cristo Redentor, o Maracanã continuou a receber os adeptos de futebol de todo o mundo, mesmo durante a reforma. Os visitantes do estádio assistiram ao trabalho em andamento da Torre de Vidro (Glass Tower), construída especialmente para a ocasião, e puderam até mesmo levar um pedaço do antigo estádio como lembrança.

Com uma quantidade significativa de dinheiro público sendo gasto no trabalho (R\$ 1 bilhão - 430 milhões dólares americanos / 310 milhões de euros), a sustentabilidade do projeto ficou sob intenso escrutínio. Ramos diz que, para garantir o máximo de sustentabilidade, a Odebrecht

trabalhou de acordo com as diretrizes da LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

PREPARADOS PARA O QUE DER E VIER

"Conseguimos reutilizar uma grande quantidade de resíduos da reforma na nova construção - economizando recursos naturais e energia e, portanto, reduzindo custos", continua ele.

O novo Maracanã abriu suas portas quando a Inglaterra jogou contra o Brasil em um amistoso como prelúdio para a Copa das Confederações, em junho de 2013. Ramos está convencido de que a Volvo CE desempenhou um grande papel no sucesso das reformas.

"No canteiro de obras encontramos problemas. Máquinas quebram - isso é inevitável. Mas com a Volvo, se são necessários reparos ou substituições, eles são disponibilizados ao consumidor

de forma rápida e fácil - o que significa que não perdemos tempo. Isso reflete o compromisso da empresa com seus clientes e faz com que a marca Volvo seja bem vista pelos usuários e operadores no mercado de equipamentos pesados." ❏

AS MÁQUINAS VOLVO FORAM ESSENCIAIS PARA A REMOÇÃO DE DETRITOS E ESCAVAÇÃO DA ÁREA DOS ASSENTOS

A CONTAGEM REGRESSIVA FINAL

Nos últimos anos, a equipe de projeto do motor de 11-16 litros Tier 4 Final vem conduzindo testes de verificação em condições extremas

por Tony Lawrence

Gerente de projeto principal para a iniciativa Tier 4 Final / Stage IV da Volvo CE, Jan Guthammar passou quatro anos à frente dos testes e verificação dos mais recentes motores e máquinas da empresa antes de seu lançamento na ConExpo 2014. Apoiado por uma equipe de especialistas particularmente selecionados, ele vem trabalhando em segredo com tecnologias altamente avançadas.

Os novos caminhões articulados da Volvo CE, carregadeiras de rodas e escavadeiras, equipados com motores Tier 4 compatíveis com a legislação de emissões, foram testados ao máximo - a temperaturas de -40°C, no extremo norte da Suécia, perto do Círculo Polar Ártico, até 50°C de calor sufocante na Espanha, e a 3.500 m acima do nível do mar, nos Alpes franceses.

AVENTURA

"Tem sido um grande exercício de logística", diz Guthammar, que lidera a plataforma de motores Tier 4f de 11-16 litros. "A equipe viajou por todo o mundo com os nossos protótipos, com apoio de um grupo de engenheiros especializados, o que tem sido uma aventura.

"Cada expedição demorou cerca de quatro meses para ser planejada e cerca de um mês para ser realizada, com cada segundo contado. Nós alternávamos nossa equipe para que pudéssemos

operar até 16 horas por dia, sete dias por semana. Nós testamos tudo o que foi possível, até o último parafuso, nas condições mais exigentes para verificar o motor e o desempenho da máquina."

Os motores a diesel D4, D6, D8, D11, D13 e D16 compatíveis com Tier 4 Final/Stage IV da Volvo CE melhoram a eficiência de combustível em até 5% em relação aos modelos anteriores e reduzem os custos de funcionamento geral. Os motores incorporam a tecnologia de redução catalítica seletiva (SCR) para atender ao limite de óxido de nitrogênio 80 % menor (NOx). A SCR usa uma injeção de fluido de escape dos motores diesel (DEF nos EUA) ou AdBlue® (Europa) no fluxo dos gases de escape para converter NOx para nitrogênio e água. A SCR vem sendo usada pela Volvo Trucks desde 2005. A Volvo CE aproveitou a vasta experiência dentro do Grupo Volvo os milhões de horas de testes práticos pelos quais a tecnologia já passou. O sistema de filtro de partículas diesel totalmente automático (DPF) e reprojeto reduz as partículas sem interromper o funcionamento da máquina nem diminuir a produtividade ou o desempenho. A regeneração passiva ocorre regularmente em temperaturas de escape baixas para oxidar partículas. Com pouca frequência, as partículas também são incineradas em altas temperaturas através de regeneração redefinida. Nenhum processo requer a intervenção do operador e o feedback dos clientes que testaram as novas máquinas é excelente. →



Jan Guthammar

Fotografias por Steve Skinner



Os testes foram realizados em condições climáticas extremas

"Produzir um motor mais verde e montá-lo em nossas máquinas foi um enorme desafio, mas para nós o principal era ir além desses requisitos e nos concentrar em melhorar a eficiência de combustível, potência do motor, facilidade de manutenção e desempenho da máquina", explica Guthammar.

CONDIÇÕES EXTREMAS

Em termos de investimento, o Tier 4 Final representa o maior projeto de desenvolvimento já realizado pela empresa.

Então, qual foi o teste mais difícil? "Os Alpes", diz Guthammar, um engenheiro altamente experiente que já trabalhou na IBM, General Electric e Bombardier, sem hesitação. A equipe subiu a 2.200 m, ficou em casas isoladas, normalmente utilizadas por trabalhadores do setor de esqui, em seguida, dirigiu para além de 3000 m, ao longo de uma estrada de pista única. Com um caminhão A40, só sobra um espaço de 30 centímetros de cada lado. Quando nevou, a visibilidade foi reduzida a apenas alguns metros.

"Mas isso criou um grande vínculo entre os membros da nossa equipe, que eram todos especialistas e vindos de todas as partes do mundo, da Suécia e da Alemanha, Coreia do Sul, dos EUA e América do Sul. Eles se tornaram uma comunidade muito próxima".

E tudo isso foi feito discretamente, tentando ficar longe de olhos curiosos, bem como das lentes das câmeras, Guthammar explica.

O processo de verificação, acrescenta, foi "inestimável" e um enorme sucesso, com destaque para algumas questões e também produzindo algumas surpresas bem-vindas: "Na verdade, na maioria das vezes, as coisas correram ainda melhor do que o previsto."


"Os motores e máquinas foram testados em bancadas de trabalho, em câmaras climáticas e locais de teste durante mais de 100.000 horas, mas ainda descobre coisas novas, em condições extremas, quando os dirige até uma ladeira muito íngreme, totalmente carregado, nas condições climáticas mais adversas. E descobrir que os motores estão com desempenho ainda melhor



O Volvo D-16 em detalhes

NÓS TESTAMOS TUDO O QUE FOI POSSÍVEL, ATÉ O ÚLTIMO PARAFUSO, NAS CONDIÇÕES MAIS EXIGENTES

que o esperado, ou são mais eficientes em termos de combustível do que o previsto, isso coloca um enorme sorriso no seu rosto. Essas expedições são de valor inestimável neste sentido."

Guthammar deveria estar relaxando agora e tirar umas férias para esquiar ou jogar golfe - mas não. "Essa é a parte mais importante - o lançamento dessas máquinas. Isso é o que conta. Essa é a parte que faz sentido do que fizemos antes. Não dá para deixar passar." 



ESTA É MAIS DO QUE UMA ESTRADA.
É UM PROJETO BEM-SUCEDIDO
ENTREGUE PONTUALMENTE.

ACORDOS
DE SUPORTE AO CLIENTE

Com os Acordos de Suporte ao Cliente, você não apenas é capaz de explorar pedreiras e abrir estradas com o máximo do tempo de atividade, conhecimento especializado e produtividade aprimorada, mas também pode causar um impacto na infraestrutura de cidades, municípios e países em qualquer parte do mundo, com o total suporte do seu distribuidor Volvo. Saiba mais em www.volvoce.com





Instrutores Phil Sporne e Joshua Bennett no primeiro canteiro de obras virtual do mundo, desenvolvido pela Civil Contractors Federation, Adelaide, Austrália



Treinamento em simulador com a Odebrecht no Brasil

OPERADORES CAPACITADOS

Uma nova geração de simuladores está causando um enorme impacto sobre o desenvolvimento de uma força de trabalho do século 21 para equipamentos de construção. Ao otimizar o treinamento do operador através de uma gama de equipamentos pesados, os simuladores minimizam não só as questões de saúde e segurança, mas também os efeitos adversos sobre o meio ambiente

por John Bayliss

Desenvolvidos em parceria com a Oryx Simulations, da Suécia, os modernos simuladores de treinamento da Volvo combinam gráficos avançados em 3D com uma plataforma de movimento total controlada eletricamente. Com o intuito de oferecer aos operadores em treinamento uma experiência realista, os simuladores Volvo utilizam entrada real de escavadeiras, carregadeiras de rodas, caminhões articulados ou equipamento de demolição em funcionamento, de acordo com o treinamento exigido.

A aplicação destes métodos de treinamento em simuladores está oferecendo benefícios associados há muito tempo à indústria da aviação: menores riscos para pessoal inexperiente; redução de custos; períodos de treinamento mais eficientes e máquinas disponíveis para a produção faturável, em vez de sessões de treinamento.

Esses benefícios são claros para Abraham Acosta, um instrutor eco-operador da empresa e fábrica de equipamentos Comercial de Motores, do Panamá, na América Central. "Não importa quantos sensores, sistemas e tecnologias uma máquina possui, os nossos

clientes não conseguem tirar proveito máximo deles, a menos que saibam como usá-los. É por isso que os treinamos em simuladores".

PLANO DO JOGO

Com os jogos de videogame desempenhando um papel importante na vida cotidiana, em muitos aspectos, os simuladores podem ser vistos como uma extensão de um ambiente divertido e familiar. Isso torna mais fácil para os operadores em treinamento se acostumarem ao equipamento de construção em funcionamento antes de usá-los na vida real, em condições potencialmente perigosas.

Os operadores em treinamento são imersos em um ambiente simulado onde aprendem com seus erros, sem qualquer impacto negativo sobre si mesmos, sobre o equipamento pesado ou o ambiente. A ferramenta de avaliação integrada monitora o desenvolvimento das habilidades do operador.

Os simuladores variam em tamanho e escala. Unidades individuais e independentes, compreendendo uma tela de alta definição e uma plataforma de movimento, proporcionam uma percepção sensorial das ações do operador. Eles podem ser transportados para diferentes centros de treinamento, onde os operadores em treinamento de outras empresas e distritos

podem se reunir para trabalhar em simuladores. Desta forma, o treinamento pode ocorrer sem qualquer interrupção na produção em canteiros de obras e as unidades independentes podem ser deslocadas para atender às necessidades locais.

PORTÁTIL

Na Europa, onde a rede de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo é extensa, a facilidade de transporte torna os simuladores uma ferramenta de treinamento flexível. No entanto, no Brasil, o maior país da América do Sul, os desafios logísticos e as maiores distâncias entre os centros fizeram com que as empresas levassem o conceito de portabilidade para outro nível. A Trabel SA tem 45 anos de experiência no Brasil, fornecendo equipamentos para os setores de construção civil, agrícola e florestal. Usando os simuladores da Volvo CE, a empresa equipou reboques com unidades de treinamento que podem ser rebocadas por todo o país.

No reboque convertido, o operador senta em uma cabine semelhante à de uma máquina real e acompanha os trabalhos em andamento em uma tela de LED de 140 cm. A empresa alega que uma turma de 12 pessoas sem nenhuma experiência anterior do equipamento pode ser treinada no nível de certificação em 100 horas. O CEO do Trabel, Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira, diz: →



Operadores aprendizes realizam treinamento em simuladores Volvo, Civil Contractors Federation, Austrália do Sul



Alunos no Projeto Profissionalizar do Brasil



Gerente de treinamento da Odebrecht, Edivaldo Freitas



CEO do Grupo Tracbel, Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira



Phil Sutherland, CEO, Civil Contractors Federation, Austrália do Sul

"Nossos simuladores avançados Volvo oferecem um treinamento muito realista, é comparável ao treinamento nas máquinas reais."

BENEFÍCIOS ECONÔMICOS

A Odebrecht, outra empresa do Brasil (veja a página 20), possui vasta experiência em uma série de grandes projetos de infraestrutura no país, incluindo projetos de transporte rodoviário, ferroviário e aeroportos, e enormes canteiros de obras. A empresa realizou uma análise econômica, comparando simuladores e treinamento tradicional em equipamento real. O gerente de treinamento da Odebrecht, Edivaldo Freitas, estima que em um período de 100 horas, o consumo de combustível é reduzido em 10%, a produtividade é aumentada em 5%, e os custos totais de treinamento são cortados em 62% - para não mencionar os benefícios com saúde, segurança e com o meio ambiente.

A Volvo Construction Equipment tem uma longa história de

O TREINAMENTO PODE OCORRER SEM QUALQUER INTERRUPTÃO NA PRODUÇÃO EM CANTEIROS DE OBRAS

apoio, não apenas em relação aos interesses dos seus clientes e partes interessadas, mas também em relação às pessoas nas comunidades onde a empresa atua. Em nenhum lugar isso é mais verdadeiro do que no Brasil, onde a Volvo CE fornece apoio financeiro ao *Projeto Profissionalizar*.

Estabelecido 13 anos atrás, o *Projeto Profissionalizar* oferece cursos gratuitos em uma ampla gama de profissões aos jovens que vivem em ambientes de vulnerabilidade social. Tudo começou no estado brasileiro de Minas Gerais e, desde a sua criação, o projeto vem ajudando no treinamento de mais de 450 estudantes. A partir de 2014, os estudantes serão treinados nos simuladores de carregadeira e escavadeira Volvo.

Na Austrália do Sul, onde as construtoras enfrentam desafios logísticos semelhantes aos do Brasil, uma dupla abordagem ao treinamento combina portabilidade e um centro de treinamento permanente. A CCF (Civil Contractors Federation - Federação de Empreiteiros Civis) desenvolveu um centro de excelência em um local de 4.000m² localizado a apenas 5 km do

distrito empresarial central de Adelaide, e a 10 minutos de carro do aeroporto da cidade.


REALIDADE VIRTUAL

O centro abriga o primeiro canteiro de obras virtual do mundo e uma frota de unidades de treinamento móveis. Na sua essência, uma variedade abrangente de simuladores de plantas de equipamentos pesados Volvo inclui várias unidades de quatro graus de movimento e dois simuladores de seis graus de movimento. A CCF oferece mais de 20 cursos de curta duração e estágios reconhecidos nacionalmente, com até 20.000 estagiários por ano.

Phil Sutherland, CEO da CCF, afirma que o centro de Adelaide tem se concentrado no fornecimento de sistemas de educação e treinamento modernos para milhares de novos operadores ou para os que estão ampliando a sua base de competências. "Os simuladores proporcionaram ao nosso

negócio a vantagem sobre todas as outras empresas de treinamento. A Volvo é uma marca de qualidade reconhecida mundialmente e nossos simuladores Volvo fazem jus a essa expectativa."

ELES APRENDEM COM SEUS ERROS, SEM QUALQUER IMPACTO NEGATIVO SOBRE SI MESMOS, SOBRE O EQUIPAMENTO PESADO OU O AMBIENTE.

As vantagens amplas do treinamento em simuladores estão sendo reconhecidas em todo o mundo, com a parceria entre a Volvo CE e a Oryx oferecendo uma oportunidade para uma presença mais forte nesse segmento de mercado. Como Phil Sutherland afirma: "O treinamento realizado em simuladores oferece muitas vantagens. Minimiza os riscos e custos associados ao treinamento na instalação real. Quando os nossos alunos estão proficientes nos simuladores, eles passam para instalações e equipamentos reais para completar seu treinamento. Estamos muito satisfeitos com a nossa associação com a Volvo." 

Visite www.volvospiritmagazine.com para acessar os links de vídeos dos simuladores Volvo



IMPULSIONANDO O CRESCIMENTO

O investimento realizado pela Volvo mostra o compromisso com mercados emergentes →



Dentro da fábrica



A entrada



A área de recepção



Funcionários se preparando para o trabalho



Anders P. Larsson, da Volvo CE

A nova unidade construída para pesquisa e desenvolvimento da Volvo CE em Jinan, na província oriental chinesa de Shandong, reforça o compromisso de longo prazo da empresa para com o setor de construção chinês. O investimento de 270 milhões de coroas suecas (US\$ 41.8m/€ 30.3m) no Centro de Tecnologia de Jinan de 50.000m² é o ponto central do esforço da Volvo para o desenvolvimento de produtos e componentes para clientes em mercados emergentes, que compõem mais da metade dos negócios globais da Volvo CE. Desses mercados, a China é o maior e é considerado o mais importante.

O Centro de Jinan permitirá que a Volvo CE forneça máquinas adaptadas especificamente às necessidades desse novo mercado e as entregue aos clientes mais rapidamente do que antes - uma grande vantagem no mercado global altamente competitivo de hoje.

"Na Volvo, sabemos que é essencial termos uma presença de design e fabricação nos países onde são usadas nossas máquinas. Isso nos dá uma compreensão maior dos nossos clientes e suas necessidades, ao mesmo tempo que nos permite aproveitar os talentos de engenharia locais", explica Mats Sköldbberg, presidente da Volvo CE Technology, China. "O Centro de Tecnologia de Jinan não é apenas crucial para o sucesso da Volvo CE na China, mas também para o resto do nosso mercado global."

ORIENTADA PARA O MERCADO

Localizada a 350 quilômetros de Pequim, Jinan é uma área



de especialização em engenharia e design. As diversas grandes universidades e escolas técnicas localizadas na cidade representam uma fonte valiosa de talentos de engenharia para a Volvo CE. O Centro de Tecnologia de Jinan possui uma pista de testes, escritórios de design e dois edifícios de testes com oficinas de componentes e de montagem de protótipos, bem como áreas de teste da estrutura e do desempenho dos equipamentos.

Mesmo antes do trabalho no Centro de Tecnologia de Jinan ter sido concluído, os engenheiros em um local temporário já tinham obtido resultados positivos com o desenvolvimento bem-sucedido da carregadeira de rodas L105 - a primeira máquina da marca Volvo a ser produzida especificamente para mercados emergentes. A máquina foi desenvolvida em 25 meses e lançada no final de 2012.

Existe um amplo escopo no Centro de Tecnologia em termos de desenvolvimento de produtos e projetos futuros, incluindo escavadeiras de rodas, carregadeiras de rodas e produtos para estradas e serviços públicos - todos projetados especificamente para mercados emergentes. Os engenheiros de Jinan também projetam e desenvolvem as versões mais recentes de máquinas Volvo existentes para esses mercados.


"A abertura de um centro técnico na China desempenha um papel importante na Volvo CE para que esta concretize suas ambições de crescimento", explica Anders P. Larsson, Vice-Presidente Executivo da função de tecnologia da Volvo CE. "O Centro de Tecnologia de Jinan vai nos ajudar a expandir e desenvolver o portfólio de produtos da Volvo CE em todo o mundo.

É ESSENCIAL TERMOS UMA PRESENÇA DE DESIGN E FABRICAÇÃO NOS PAÍSES ONDE SÃO USADAS NOSSAS MÁQUINAS.

REDE GLOBAL

A Volvo CE possui atualmente mais de 160 funcionários trabalhando no Centro. Eles são parte de uma equipe muito maior, participando de uma rede de centenas de engenheiros - trabalhando em 11 unidades da Volvo em diferentes partes do mundo - que estão ocupados desenvolvendo novas

máquinas e tecnologias do futuro para produzir equipamentos de construção da Volvo com maior eficiência em combustível e o mais produtivos e seguros possível.

O Centro de Tecnologia de Jinan é hoje uma das maiores instalações de pesquisa e desenvolvimento da Volvo e está definido que o número de funcionários irá crescer - a instalação pode acomodar até 450 funcionários. O Centro também é parte vital do plano da empresa para ter uma presença global de locais de engenharia e design. 



AS MOTONIVELADORAS FORAM ORIGINALMENTE CONSTRUÍDAS EM TORNO DE UMA UNIDADE DE FORÇA COM BASE EM UM TRATOR

Motoniveladoras evoluíram após a Primeira Guerra Mundial

AS MOTONIVELADORAS PERCORRERAM UM LONGO CAMINHO

À medida que a infraestrutura nos dois lados do Atlântico evoluiu, o mesmo ocorreu com a necessidade de máquinas para ajudar a construir estradas

A American Road Champion, a primeira niveladora puxada por cavalos nos Estados Unidos, foi construída pela empresa familiar Pennock segundo sua própria patente em 1875. A empresa mais tarde se tornou a American Road Machinery Company, estabelecendo uma filial em Goderich, Canadá, em

1892. Ela mudou seu nome para Champion Road Machinery em 1977 e foi depois adquirida pela Volvo, em 1997. A primeira motoniveladora apareceu em 1928 e era equipada com uma área coberta para o operador.

Do outro lado do Atlântico, os engenheiros na Suécia introduziram a primeira motoniveladora motorizada em 1923, devido à necessidade urgente de melhorar a infraestrutura de transportes após a Primeira Guerra Mundial para lidar com um número crescente de carros. A Munktell, antecessora da Volvo, concluiu que uma niveladora alimentada por um motor de combustão interna seria uma máquina mais eficiente.

Assim como todos os seus equipamentos de construções iniciais, as motoniveladoras da Munktell foram originalmente construídas em torno de uma unidade de força com base em um trator. A primeira motoniveladora, conhecida como modelo 24, foi lançada em 1923 com uma linha de transmissão idêntica ao terceiro modelo de trator da Munktell, o Tipo 22, lançado alguns anos antes, em 1921. A máquina de 5.000 kg - em comparação com o monstro de hoje de 17.470 kg - era alimentada por um motor de bulbo quente de dois cilindros e dois tempos com uma potência de 22hp.

O MELHOR DA CATEGORIA

O modelo 24 foi a primeira niveladora de estrada feita na Suécia. As entregas começaram em 1924, embora a niveladora tenha feito sua primeira aparição no Encontro Agrícola Sueco de Gotemburgo em 1923, onde recebeu o Prêmio de Honra do Rei. As niveladoras Modelo 24 ainda podiam ser vistas trabalhando em estradas suecas na década de 1950.

O Modelo 24 em exposição no Museu Munktell da Volvo em Eskilstuna, número de série 5579, foi concluído em 31 de março de 1930. Vendido a um depósito de manutenção de estradas de Kälarne, em Jämtland, na Suécia, ele foi enviado para seu novo proprietário em 7 de maio de 1931. O museu adquiriu a niveladora em 1986, cortesia do ex-diretor do museu Sven Arnegard, acompanhado por um colega, que a dirigiu mais de 100 quilômetros até a sua nova casa.

Durante 1932-1944, os Modelos 30 e C1 - em que foram introduzidas lâminas de motoniveladoras operadas hidráulicamente / mecanicamente - seguiram o Modelo 24.

No início de 1950, o Conselho Real da Suécia para Estradas Públicas e Estruturas de Saneamento solicitou propostas para máquinas de diversos fabricantes de motoniveladoras. Nessa época, a Munktell havia se fundido com a Bolinder, e estipulou-se que todas as máquinas seriam baseadas em uma unidade projetada e fabricada pela Bolinder-Munktell.

ATINGINDO OS OBJETIVOS

Em 1950, a AB Volvo adquiriu a empresa e os produtos passaram a ter a marca BM-Volvo. Em 1973, a empresa mudou seu nome para Volvo BM AB e os produtos se tornaram Volvo BM. Lançada em 1954 e equipada com transmissão mecânica, o VHK 55 foi a primeira motoniveladora desta série. Posteriormente, diversos modelos de motoniveladoras mecânicas vieram, levando ao famoso VHK 115, que foi fabricado até 1965. Em seguida veio a VHK 310, que foi a primeira motoniveladora com transmissão hidráulica e câmbio Powershift, seguida pela VHK 312, em 1970.

A última geração de motoniveladoras Volvo BM, as séries 3200-




O G946C da Volvo em uma exposição na ConExpo 2014



A Volvo adquiriu a Champion Road Machinery em 1997

3700 da Volvo BM, foram fabricadas entre 1977-1982. Durante esse período, a empresa Champion Road Machinery também havia ampliado suas linhas de produtos e cobertura de mercado. Ao alavancar várias novidades e patentes no mercado pelo caminho, ela subiu para o segundo lugar a nível mundial e era representada em mais de 100 países no fim da década de 1990.

Em 1958, o círculo com alimentação hidráulica foi adotado, em seguida, em 1989, o Duramide patenteado foi introduzido para estender a vida útil dos principais componentes da máquina. Em 1999, a empresa implantou um modo de arraste de baixa velocidade em modelos AWD, juntamente com circuitos de freio cruzado para aumentar a segurança.

A Volvo introduziu a transmissão de 11 velocidades em 2006, com o lançamento das niveladoras da série 900. O mais recente modelo, a motoniveladora G946C para serviço pesado, possui um poderoso motor compatível Tier 4 Final / Fase IV e oferece o máximo em desempenho e precisão, e recursos com os quais os pioneiros das máquinas de construção do século passado só poderiam ter sonhado. 



A instalação de caminhões articulados em Braås no sul da Suécia depende inteiramente de fontes de energia renováveis



A instalação neutra em emissões de carbono de 45.000 m² da Volvo CE em Braås, Suécia



Presidente da Volvo CE
Martin Weissburg

DESAFIANDO O SETOR DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Uma nova iniciativa ambiental está definida para dar início à agenda de sustentabilidade

por Tony Lawrence

Após ter concluído recentemente o seu desafio ambiental de longo alcance mais ambicioso e exaustivo até o momento, revisando com sucesso todo o seu portfólio de motores e máquinas para atender a nova legislação de emissões Tier 4 na Europa e nos EUA, a Volvo CE está aumentando a pressão sobre a agenda ambiental do setor de construção.

Sendo um dos principais defensores da sustentabilidade, a empresa está pronta para ir a público com uma nova iniciativa – o Desafio Climático para a Construção Civil – na tentativa de promover essa agenda.

"Temos trabalhado na redução das emissões através de nossas próprias iniciativas internas há muitos anos, e com sucesso considerável. No entanto, não podemos enfrentar sozinhos as questões climáticas", diz o Presidente da Volvo CE, Martin Weissburg.

"A ideia é ajudarmos a levar as coisas até o próximo nível", diz Niklas Nillroth, Vice-presidente de Gestão de Valores Centrais e Responsabilidade Social Corporativa. "Sim, queremos ampliar o debate, mas o verdadeiro objetivo é cooperar com outras partes interessadas, clientes, clientes de nossos clientes e nossos fornecedores, entre outros, para que possamos converter palavras em ações. É evidente que podemos conseguir muito mais se agirmos juntos."

O plano é organizar uma reunião de cúpula em 2015, planejada provisoriamente para Gotemburgo, na Suécia, que reunirá organizações e entidades interessadas, incluindo governos e acadêmicos, para se concentrarem em futuros projetos e iniciativas comuns. Estudos e pesquisas encomendados, já discutidos em eventos específicos dedicados à investigação e apresentados pela Volvo CE e uma seleção de parceiros convidados, também serão apresentados na reunião de cúpula proposta.

"Cuidado ambiental é um dos nossos três valores fundamentais, juntamente com qualidade e segurança" diz Nillroth. "Isso reforça a nossa identidade e o que estamos fazendo. Os nossos designers e

engenheiros, por exemplo, estão sempre à procura de desempenho e eficiência de combustível líderes de mercado para reduzir o impacto de nossas máquinas em seus arredores. É também por isso que o nosso equipamento apresenta 95% de reciclabilidade.

"Mas nós queremos nos expandir cada vez mais, além das nossas próprias capacidades e conhecimentos, para trabalhar com os outras empresas em toda a cadeia de suprimentos do setor, da extração de materiais de pedreiras até a construção de edifícios ou a construção de estradas.

"Acreditamos que podemos fazer a diferença, especialmente nas interfaces das nossas organizações, onde diferentes empresas podem reorganizar a forma como trabalham juntas."

O Desafio Climático para a Construção Civil não ficaria limitado à tecnologia de produtos ou processos, mas instigaria novos comportamentos e maneiras de fazer as coisas", Nillroth acrescenta. "Isso significa olhar para diferentes modelos de negócios sustentáveis, por um lado, e formas individuais de funcionamento - e cooperação, no outro."

FAZENDO SENTIDO

Tais ideias podem envolver projetos como o próprio esquema de eco-operador da Volvo CE, onde os motoristas de equipamentos de construção atingiram até 20% de economia de combustível depois de participar de cursos de especialização.

Hoje, muitas empresas importantes, como o grupo de construção multinacional Skanska e a gigante de materiais de construção Lafarge, compartilham abordagens semelhantes com a Volvo. A sustentabilidade pode fazer tanto sentido ambiental quanto comercial, especialmente com as autoridades locais definindo cada vez mais parâmetros ambientais na concessão de infraestrutura ou de serviços. →



A instalação da Braås é alimentada por energia eólica, biomassa e hidrelétrica

A IDEIA É AJUDARMOS A LEVAR AS COISAS ATÉ O PRÓXIMO NÍVEL



Da Volvo CE, Niklas Nillroth

A ideia do Desafio, gerada dentro da Volvo CE, criou um forte interesse no Grupo Volvo como um todo. Ainda estão sendo formulados planos específicos a respeito de como a ideia pode ser divulgada antes de uma reunião de cúpula de 2015, como instigar pequenos pré-lançamentos em reuniões de associações industriais e universidades de pesquisa, e até mesmo em escalas durante a Volvo Ocean Race, que começa em outubro.

O Grupo Volvo tem uma longa história de tais iniciativas proativas. Sua primeira política ambiental foi organizada em 1972, quando o presidente e CEO Pehr G. Gyllenhammar sinalizou o compromisso da empresa, dizendo: "Nós somos parte do problema - mas também somos parte da solução."

AGENDA AMBICIOSA

Alguns anos atrás, a Volvo desenvolveu o conversor catalisador de três vias controlado por sensor de oxigênio e a tendência foi estabelecida. Mais recentemente, o prestigiado Volvo Environmental Prize (Prêmio Ambiental Volvo) acrescentou três ganhadores do Nobel a seu ranking premiado desde 1990, enquanto que em 2011 a Volvo foi nomeada uma das empresas mais sustentáveis do mundo pelo Índice Mundial de Sustentabilidade da Dow Jones.

Em 2012, a Volvo CE tornou-se a primeira empresa de equipamentos de construção a participar do Climate Savers do

WWF (World Wildlife Fund - Fundo Mundial para a Natureza), inscrevendo-se para a agenda mais ambiciosa de redução de carbono já realizada do setor.

Como parte disto, a Volvo CE e o Grupo Volvo se empenharam em reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) das plantas de produção em 12% a partir dos níveis de 2008. No final de 2013, foi anunciado que a instalação de caminhões articulados de 45.000 m² da Volvo CE em Braås, no sul da Suécia, tornou-se neutra em emissões de carbono, contando inteiramente com fontes de energia renováveis, incluindo eólica, biomassa e energia hidrelétrica.

"Isso foi um destaque para nós, em termos de iniciativas de sustentabilidade e meio ambiente - é a primeira instalação do gênero no setor", diz Nillroth.

"Considerando o Desafio Climático para a Construção Civil como um todo, existem muitas boas ideias para serem colocadas em prática. É especialmente difícil como um projeto, porque é uma área ampla, com muitas partes interessadas envolvidas, desde clientes e fornecedores à academia em toda a Europa e governos nacionais e locais.

"A chave será manter o foco na ação, não na teoria. Estamos procurando instigar a mudança por meio de pesquisas. Esse desafio se aplica a todos nós. Estamos apenas atuando como anfitriões, mas estamos felizes em oferecer um direcionamento e queremos ver essa iniciativa se tornar uma parte importante e integrante da Volvo CE no futuro".

Foto de Martin Weissburg: © Juha Röninen



GANHE UMA JAQUETA DE GRIFE

Esta é sua chance de ganhar uma das premiadas jaquetas de trabalho reversíveis Red Dot da Volvo CE. Estamos dando 3 delas a nossos leitores. Basta fazer o download do aplicativo da *Spirit* para iPad e procurar os detalhes. Os vencedores serão sorteados aleatoriamente

Data de encerramento: 31 de julho de 2014



MOVENDO O CÉU E A TERRA

Após a doação de uma escavadeira Volvo EC290BLC usada para um centro de formação agrícola na Zâmbia, os alunos podem ter a esperança de um futuro muito mais brilhante

por John Bayliss



A escavadeira remontada



As freiras na Fazenda Jacaranda

TRANSPORTAR A MÁQUINA DO SUDESTE DA ÁSIA PARA A ÁFRICA FOI O PRIMEIRO DE VÁRIOS DESAFIOS

Em 1996, um grupo de freiras das Irmãs Franciscanas Missionárias em Serviço foi para a Zâmbia para ampliar os serviços de educação disponíveis e ajudar na luta contra o HIV-AIDS e outras doenças. Nas décadas que se seguiram, as freiras expandiram seus projetos, eventualmente abrindo o Centro de Formação na Fazenda Agrícola Jacaranda em 200 hectares de terra, cerca de uma hora de carro da segunda maior cidade da Zâmbia, Kitwe.

Os alunos vêm das famílias mais carentes - geralmente de comunidades rurais. Uma vez selecionados, eles passam dois anos aprendendo várias habilidades de cultivo agrícola de pequena escala. Os graduados passam a ter melhores perspectivas de emprego e, por sua vez, podem desempenhar um papel fundamental para ajudar suas famílias no sentido de um estilo de vida auto-sustentável.

Há um enorme potencial para que uma área maior do terreno circundante de Jacaranda seja desenvolvida para a agricultura. Infelizmente, grande parte dessa área é coberta por uma densa floresta e entremeada com formigueiros. Limpar essa terra com ferramentas manuais, como acontecia anteriormente, é ao mesmo tempo um trabalho extremamente difícil e muito trabalhoso. Mas isso está prestes a mudar.

DEPENDENDO DE DOAÇÕES

Angariar fundos para o desenvolvimento da fazenda e seus recursos é um desafio constante. Agora, graças ao apoio de um padre diocesano na Coreia do Sul, a Fazenda Jacaranda é a orgulhosa proprietária de uma escavadeira EC290BLC Volvo de segunda mão. O padre Hwang Changyong conseguiu doações para comprar a unidade, consciente de quão útil ela seria para os alunos e freiras na Zâmbia.

Transportar a máquina do sudeste da Ásia para a África foi o primeiro de vários desafios. A escavadeira tem um peso operacional de cerca de 29.000 kg. Uma vez desmontados, os componentes tiveram de ser enviados em duas embalagens separadas de 20 metros de comprimento que chegaram na Zâmbia duas semanas mais tarde.

Depois veio a tarefa de remontar a EC290BLC e garantir que estava em bom estado de funcionamento. Padre Hwang angariou doações adicionais para enviar uma equipe de três engenheiros da Coreia do Sul para a Fazenda Jacaranda. Usando a ajuda local, eles levaram três dias para colocar a escavadeira de volta em funcionamento.

Depois de muitos anos tendo que fazer todo o trabalho na terra com as mãos, a escavadeira Volvo está trazendo algumas mudanças radicais à fazenda. Irmã Emmanuella Kim, Diretora do Centro, diz que, embora os seus sonhos e os de suas companheiras irmãs franciscanas permaneçam inalterados, o seu alcance tornou-se mais amplo. "Haverá uma grande melhoria na terra, com uma escola, um local para aves, chiqueiro e algumas culturas." Irmã Kim diz que, graças à escavadeira doada e seu impulso aos recursos da Fazenda Jacaranda, "os jovens na escola agora podem sonhar com um futuro melhor." ☒



EM UMA QUILHA NIVELADA

Uma tripulação somente de mulheres está competindo na edição 2014-15 da Volvo Ocean Race ao redor do mundo →

por Julia Brandon

SOMOS UMA EQUIPE ESPORTIVA EM PRIMEIRO LUGAR E, EM SEGUNDO, FEMININA



A equipe SCA faz uma pausa bem merecida do treinamento em Lanzarote

A Volvo Ocean Race é o teste mais difícil da corrida oceânica. Com duração de árduos nove meses, sete equipes vão competir neste ano em uma corrida de nove pernas ao redor do mundo. Em média, cada fase dura cerca de 20 dias, enquanto que as escalas podem durar de 18 a seis dias.

Cobrindo 76.745 km no total, completá-la não será tarefa fácil, e força e resistência são dois dos principais pré-requisitos. Assim, não é de surpreender que a equipe SCA atraiu tanto interesse da mídia este ano com sua tripulação formada somente por mulheres.

As emoções entre a mistura internacional de velejadoras - que inclui americanas, britânicas, australianas, suíças e holandesas - estão exaltadas em relação ao grande desafio que está pela frente. "A Equipe SCA não é um projeto de 'segunda mão', mas um projeto profissional de primeira classe com grande potencial", diz a tripulante Carolijn Brouwer, uma talentosa velejadora olímpica, e ao mesmo tempo uma competidora experiente da Volvo Ocean Race, Abby Ehler, acrescenta: "Não há desculpas: temos todas as ferramentas e suporte [necessários] para vencer."

FEITO PARA MULHERES

A Equipe SCA não é a primeira tripulação somente de mulheres a participar da Volvo Ocean Race - essa honra foi reivindicada pelo

Team Maiden em 1988-89. No entanto, é primeira equipe criada para as mulheres competirem com as mesmas oportunidades que os homens. Longe de ser uma novidade ou chamariz, a mensagem corporativa por trás da decisão é a emancipação das mulheres.

A SCA é uma empresa líder global em produtos de higiene e florestais que desenvolve e produz produtos para cuidados pessoais e florestais sustentáveis. Oitenta por cento dos seus consumidores são mulheres, e por meio de seus produtos do dia a dia, a empresa apoia a emancipação das mulheres e sua liberdade de participação plena na sociedade. Há uma sinergia clara entre os objetivos do patrocinador e as necessidades da vela feminina, de acordo com Victoria Low, diretora de comunicações da equipe SCA.

"Fazem 12 anos desde que uma equipe feminina participou pela última vez da corrida, e há uma brecha imensa na profundidade de experiência entre as mulheres em relação aos homens. Precisamos da Volvo Ocean Race para chegar até a velocidade certa com o que é exigido da vela feminina, de modo que esta equipe é muito importante tanto do ponto de vista do velejamento quanto da perspectiva da marca SCA.

"Nosso objetivo é ser a equipe 100% feminina com melhor desempenho da história da corrida", acrescenta ela. "Mas estamos muito ansiosas para afirmar que somos uma equipe de vela profissional composta por mulheres. Somos uma equipe esportiva em primeiro lugar e, em segundo, feminina".

Claro, nenhum grau de emancipação pode mudar o fato de que os homens tendem a ter uma vantagem física sobre as mulheres. A equipe masculina não apenas possui uma força acumulada superior, mas o seu peso total é maior, e é o peso que estabiliza o barco.

NÍVEL DE IGUALDADE

Este ano, para colocar todas as equipes em um pé de igualdade competitiva, uma nova regra foi aprovada, que estipula que as equipes só de mulheres podem ter 11 tripulantes, enquanto que as equipes masculinas permanecem com oito.

"Esta é uma grande oportunidade para a vela feminina e é o momento certo para fazê-lo, com a mudança nas regras da Volvo Ocean Race", diz Sam Davies, uma exímia moniatista da Grã-Bretanha. "A estrutura de treinamento e a equipe técnica de alto nível no local irão ajudar a acelerar a nossa curva de aprendizagem e realmente acredito que temos a oportunidade de obter alguns resultados surpreendentes na próxima corrida."

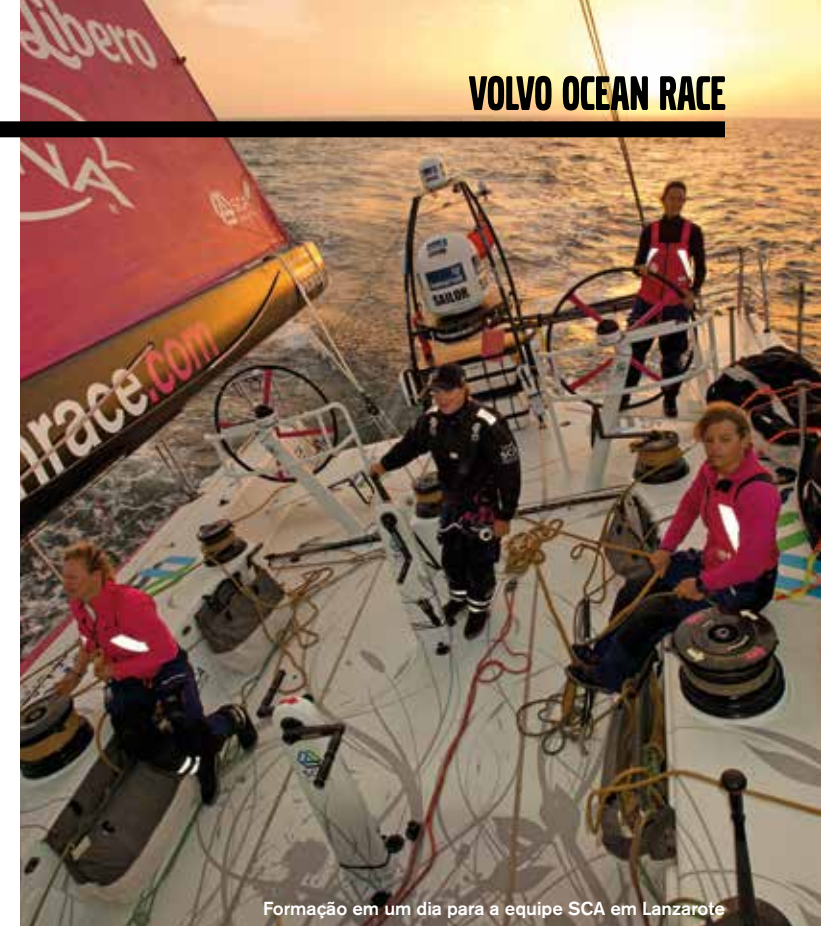
O novo barco Volvo Ocean 65 recém-projetado também coloca todas as equipes em um maior nível de igualdade. Projetado com a segurança e a estabilidade na mente, as equipes agora são tão boas quanto a soma de sua tripulação, embora não escape o fato de que há cerca de três toneladas de material a bordo que precisam ser deslocadas a qualquer momento. Então, além de treinamento de força e das habilidades óbvias necessários para navegar o barco em seu potencial máximo, a preparação física da equipe SCA inclui uma resposta rápida à súbita necessidade de manobrar grandes pesos.

"É algo mental e fisicamente esgotante, e as equipes masculinas têm a vantagem da tripulação experiente", reconhece Low. "A Equipe SCA possui um mix de experiência - algumas que já participaram da Volvo Ocean Race anteriormente em 2001-2002, e algumas que participaram nas Olimpíadas - mas a equipe, como um todo, requer um conjunto misto de habilidades".

Contando apenas com elas mesmas, a tripulação multinacional precisa abranger uma grande variedade de profissões, incluindo uma médica, engenheira, meteorologista, estrategista, navegadora, tática, etc. "Quando recrutamos, tentamos desenvolver uma equipe ideal em todos os conjuntos de habilidades, de modo que quando estiverem em ação elas saibam como desmontar um guincho enquanto estão sendo golpeados por ondas, ou como descer a vela principal, remendá-la e costurá-la novamente durante a noite", acrescenta Low.

PREPARANDO-SE PARA O INFERNO

Em março deste ano, a equipe já tinha coberto 16.093 km em treinamento durante um período de cinco semanas. Em sua rotina, elas já se encontram prontos às 6:30 para ir à academia antes de velejar por sete horas, seis dias por semana. Elas estão passando por 48-72 horas de treinamento no mar para praticar o sistema de



Formação em um dia para a equipe SCA em Lanzarote

ELES PODEM CONTAR COM MESES DE ESGOTAMENTO FÍSICO

vigilância a bordo de quatro pessoas por turno - quatro horas em ação e quatro horas paradas. E também têm treinamento transatlântico, que reproduz as condições da corrida.

De acordo com Low, elas não estão tão focadas em sua capacidade de navegação ou em se adequar à equipe durante o treinamento, estão mais preocupadas em "preparar-se para o inferno que

podem vir a encontrar."

Em outubro, quando a corrida começar em Alicante, na Espanha, elas podem esperar meses de exaustão física, condições climáticas insuportáveis e navegação em um dos maiores canais de navegação do mundo, graças ao novo pit stop anunciado recentemente em Haia. Mas apesar de tudo isso, o entusiasmo da equipe em relação ao que vem pela frente é bastante palpável.

Sally Barkow, membro da tripulação americana, competiu pela equipe dos EUA nos Jogos Olímpicos de Pequim, em 2008, e foi a Velejadora Rolex americana do ano em 2005. Ela diz: "É uma grande oportunidade ter a chance participar de corridas ao redor do mundo. Está em nossa natureza continuar a nos empenharmos o máximo possível, sabendo que não há limites para o sucesso que podemos ter."

E, embora ela mesma não vá realmente navegar, Low compartilha seu entusiasmo. "Esta será minha quinta Volvo Ocean Race e a terceira vez que participo de uma equipe feminina. Tenho muito orgulho do que elas querem atingir, e é ótimo fazer parte de uma equipe que está assumindo uma abordagem adequada das atletas. A tripulação se esforçou muito para chegar até aqui e, se no final de tudo isso, tivermos capacitado outras mulheres a participar e a se esforçarem cada vez mais, então teremos atingido nosso objetivo".

Visite www.volvospiritmagazine.com para ver vídeos e mais fotos relacionadas a este artigo

DEIXE SUA MARCA

Descubra a Coleção Identity



CANTO DO OPERADOR

Feng Yi,
participante do
Operator Idol, ficou
em segundo lugar



Ganhe a nova mochila da identidade!

Para saber como ela pode ser sua, visite identity.volvomercandise.com, onde você poderá conhecer a nova coleção completa da Volvo Construction Equipment

VOLVOMERCHANDISE.COM

Volvo Merchandise Corporation



CONCURSO DA CHINA É O VENCEDOR

Milhares de operadores de escavadeira em toda a China deverão competir no Operator Idol de 2014, disputa nacional para eleger o "eco-operador" da Volvo CE

por Nigel Griffiths

Lançado em 2011, Operator Idol é o primeiro concurso do gênero na China e o maior evento de treinamento em relação à eficiência de combustível no mundo. Visando mais de 1 milhão de operadores de escavadeira na China, o concurso não só incentiva a condução eficiente em termos de combustível, mas também é um veículo importante para a promoção da marca Volvo CE e de seus →

valores essenciais de qualidade, segurança e cuidado com o meio ambiente. "O sonho de nossa época é promover um futuro verde. Nós, na verdade, fomos pioneiros na eficiência de combustível na China, usando uma série de abordagens criativas", comentou April Li, Vice-Presidente de Marketing da Volvo CE na região da China.

Com o seu enorme impacto em termos de participação, atenção do público e reconhecimento da marca Volvo CE, a empresa já decidiu prorrogar a competição por mais três anos, com o final de 2014 previsto para novembro.

Organizado conjuntamente pela Volvo CE e seus revendedores, juntamente com a China Construction Machinery Association (CCMA), o evento em diversos locais também é apoiado pelo Departamento de Conservação e Utilização de Recursos da China e pelo Ministério da Indústria e Tecnologia da Informação. A preparação da competição envolve mais de 1.000 pessoas trabalhando nos bastidores.

EM TODO O PAÍS

Durante um período de três anos, a competição atraiu 410.000 participantes - 40% dos operadores de escavadeira do país. O número de participantes nesta competição altamente inovadora tem aumentado a cada ano.

O evento de 2013 durou mais de seis meses e chegou a todos os cantos da China, com eliminatórias em 30 províncias e regiões, sendo a final realizada em Xangai. Lá, 24 operadores competiram pelos três primeiros títulos nacionais do Operator Idol, cada um ganhando o prêmio de uso gratuito de uma escavadeira Volvo durante um ano.

Este ano, os organizadores estão planejando estender o treinamento de eficiência de combustível e esperam oferecer uma variedade mais ampla de prêmios.

A publicidade em torno do concurso de 2013 foi impressionante, com mais de 3.500 informes na mídia e 100 milhões de visitas únicas ao site do Operator Idol. O projeto atraiu 150.000 fãs no Weibo, o micro-blogging chinês equivalente ao Facebook e ao Twitter, e recebeu amplo reconhecimento por parte dos operadores, revendedores, indústria e sociedade.

O vencedor Liu Fang Jie participou do Operator Idol pela segunda vez: "Eu gostaria de agradecer à Volvo por me ajudar a realizar meu sonho de finalmente possuir a minha própria escavadeira, depois de trabalhar nesse setor há mais de 10 anos", disse ele.

O participante Feng Yi, que ficou em segundo lugar, comentou: "Como resultado do concurso, eu pude me concentrar mais na proteção do meio ambiente e estou aprendendo muitos conceitos e habilidades novos para a condução com eficiência de combustível", acrescentando: "Agora que possuo minha própria escavadeira, vou aplicar o que aprendi aqui ao meu trabalho e tentar influenciar os outros ao meu redor."



Da esquerda para a direita: Qi Jun, presidente da CCMA, o Feng Yi (2°), o vencedor Liu Fang Jie, o participante Gong Xue Feng (3°), Lawrence Luo, presidente da Volvo CE na região da China

OPERADORES EXÍMIOS

Ao longo dos anos a competição gerou milhares de jovens operadores, que agora estão qualificados em técnicas de condução eficiente em termos de combustível. Como parte do programa, é fornecido um treinamento online e offline personalizado para a condução com eficiência de combustível a todos os operadores

inscritos e os competidores recebem certificados ao concluir o curso.

No final, os operadores enfrentam uma série de desafios, simulando condições reais de trabalho para demonstrar a sua flexibilidade e capacidade de condução com eficiência de combustível.

"Os operadores que participam neste concurso são todos muito jovens, mas representam a espinha dorsal do futuro da indústria", explicou Jennifer He, Diretora de Marketing e Comunicação da Volvo CE na região da China. "O concurso tem se mostrado uma excelente maneira de fazer contato rápido com milhares de

operadores e proporcionar-lhes as habilidades de eco-operador", acrescentou.

"Ele é agora uma ponte importante entre a Volvo CE e os operadores para nos ajudar a comunicar e tornar a Volvo CE e seus produtos mais conhecidos. Os contatos feitos durante o projeto têm nos ajudado a construir um enorme banco de dados de mais de 200.000 operadores. Esses contatos podem ser muito benéficos no futuro, visto que os operadores na China muitas vezes exercem influência sobre seus empregadores em relação às opções de compra."

"OS OPERADORES QUE PARTICIPAM NESTE CONCURSO SÃO TODOS MUITO JOVENS, MAS REPRESENTAM A ESPINHA DORSAL DO FUTURO DA INDÚSTRIA"

SPIRIT GRATUITA



Leia a revista gratuitamente em seu iPad e desfrute de mais fotos e vídeos: faça agora mesmo o download da *Spirit* em sua loja de aplicativos – é totalmente de graça



PRODUTIVIDADE CONVENIENTE



VÍDEO

Simplifique as suas operações de pavimentação e obtenha uma produtividade mais rentável e de melhor nível. Deixe que coloquemos todo o processo de pavimentação na ponta dos seus dedos com a tecnologia de ponta disponibilizada pelas nossas pavimentadoras ABG. Operações de pavimentação excelentes são conseguidas sem esforço através do nosso sistema eletrônico de gerenciamento da pavimentadora, líder na indústria, que denominamos EPM II, e com o nosso alinhamento inigualável de pavimentos já aprovado pelo mercado. Para ver concretamente as vantagens de uma cobertura de qualidade superior, mostraremos a você como fazê-la, em menos tempo e com mais dinheiro em seu bolso.

www.volvoce.com

http://opn.to/a/SP_PAT-C_A

Volvo Construction Equipment

