

spirit

VENCENDO BARREIRAS

Construindo uma estrada no deserto

**CHINA
EM
DESTAQUE
+ BAUMA
CHINA 2014**

CARREGADEIRAS LATINAS
Cooperativa portuária

PAVIMENTAÇÃO EM ACLIVES
Debaixo da terra no Ártico



PAVIMENTAÇÃO COM PRODUTIVIDADE



A vibroacabadora P8720B ABG da Volvo Construction Equipment proporciona uma pavimentação precisa e produtiva no mercado de superfícies rígidas. Produzindo espessuras de camada de 400 mm com larguras de até 9 m, esta vibroacabadora líder de mercado é equipada com uma mesa com tamper duplo que possibilita uma pré-compactação incomparável. Projetada para uso em base tratada com cimento, a P8720B proporciona uma densidade superior e excepcional pavimentação contínua.

Vibroacabadora Volvo P8720B ABG: resultados consistentes sem problemas.

www.volvoce.com

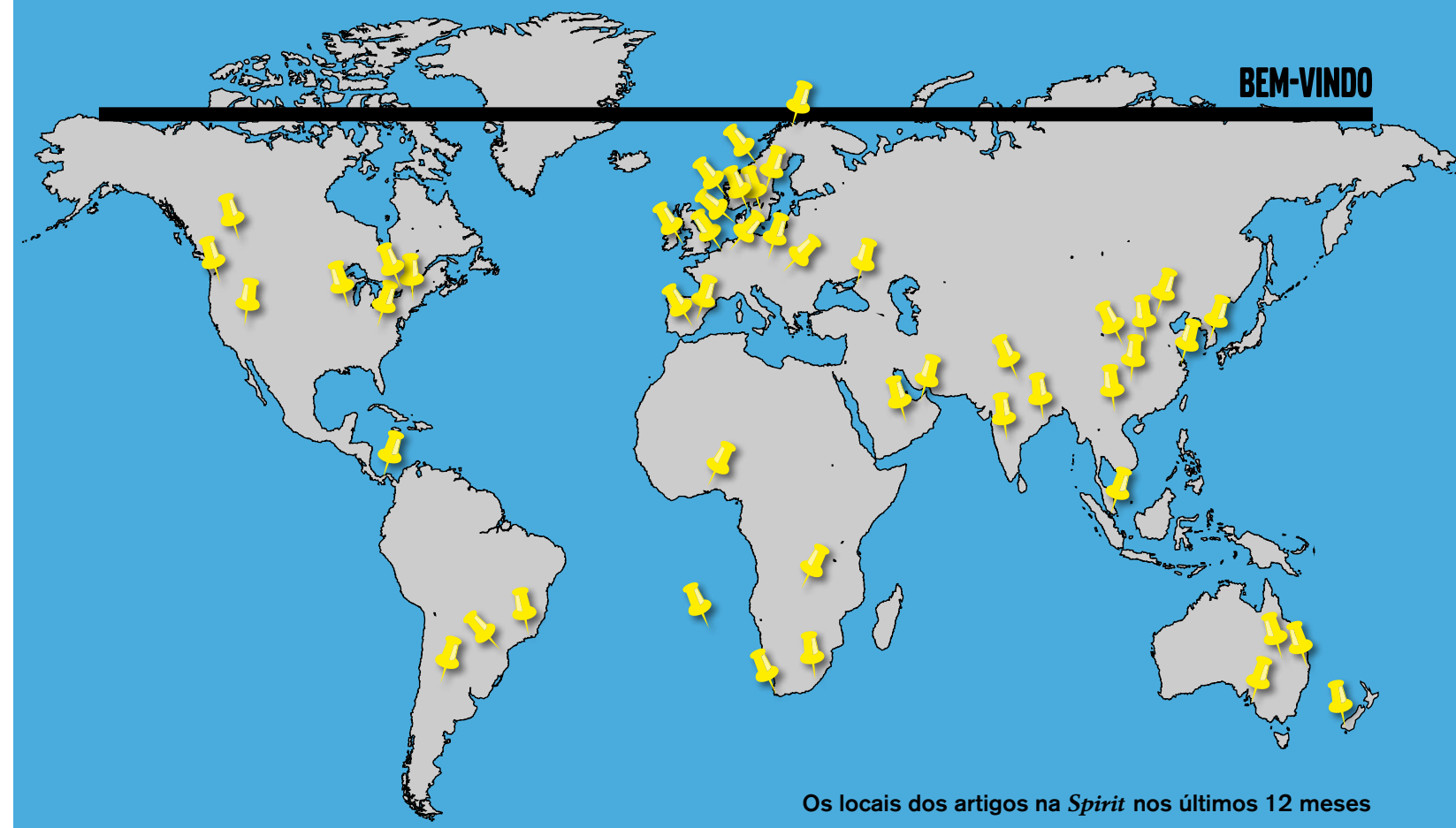


VIDEO http://open.to/a/SP_PAV-B_B

Volvo Construction Equipment



BEM-VINDO



Os locais dos artigos na *Spirit* nos últimos 12 meses



A indústria de construção da China, a maior do mundo, está em destaque

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Com a marca Bauma China já consolidada, o evento de 2014 – a sétima edição dessa feira internacional – surgiu destinado a estabelecer novos recordes de público. A feira deste ano foi um verdadeiro ‘Quem é quem’ dos fabricantes da indústria da construção do mundo todo. A Volvo CE certamente teve uma presença marcante dentre os 3.000 expositores de 40 países que exibiam seus lançamentos a 200.000 visitantes numa área de exposição equivalente a 42 campos de futebol. Nossa empresa já é líder de mercado na China em carregadeiras de rodas e escavadeiras e fundamentamos nosso compromisso com uma série de novos produtos projetados pensando na China – veja nosso artigo de seis páginas sobre a Bauma China 2014, a partir da página 10.

Com esta edição, lançamos uma série de reportagens sobre a China, começando com uma de Xi-an, no noroeste, terra dos famosos Guerreiros de Terracota, onde as vibroacabadoras Volvo são utilizadas para construir quilômetros de novas estradas. Nas próximas edições da *Spirit*, mostraremos histórias dos canteiros de obras de locais tão distantes quanto a província de Xinjiang, que faz fronteira com a Ásia Central no remoto noroeste da China. Nesta edição, a matéria sobre Xangai em nossa Trilha Interna apresenta o presidente de Vendas da Volvo CE China, Francis Sum – consulte a página 6.

O mapa no topo desta página ilustra os muitos locais de histórias do mundo todo sobre a Volvo CE, seu pessoal, seus clientes e suas máquinas e operadores apresentados na *Spirit* desde o ano passado – impressa ou em vídeo, na revista, no site e no aplicativo para iPad. Se você deseja ver sua história na *Spirit* e sua localidade em nosso mapa, entre em contato conosco. ✉



THORSTEN POSZWA
Diretor Global
Comunicações Externas
Volvo Construction Equipment

Fotografia de Thorsten Poszwa: © Natalie Hill
VS63 PTBR

NESTA EDIÇÃO

3 CARTA DE BOAS-VINDAS

A revista traz reportagens sobre o pessoal, os clientes e máquinas da Volvo CE em todo o mundo

6 TRILHA INTERNA

Uma entrevista com o presidente de Vendas da Volvo CE na China, Francis Sum

10 BAUMA CHINA 2014

A Volvo CE na exposição número um da Ásia

20 CHINA

As vibrocabadoras Volvo são utilizadas em todo o país na construção de milhares de quilômetros de novas estradas

26 SUÉCIA

Debaixo da terra na maior mina de minério de ferro do mundo

30 ARGENTINA

As máquina Volvo são parte integrante de uma cooperativa portuária

34 ESTADOS UNIDOS

Uma serraria em Idaho está sendo transformada em uma das mais modernas e tecnologicamente avançadas da América do Norte

38 MEIO AMBIENTE

O Desafio do Clima para a Construção esquentada

40 NOVA TECNOLOGIA

A Volvo CE utiliza aplicativos para comercializar equipamentos usados na Europa, no Oriente Médio e na África

42 LIÇÃO DE HISTÓRIA

Uma visão das aquisições da Volvo CE ao longo dos anos

44 VOLVO OCEAN RACE

Os pioneiros da navegação em alto mar da China

49 CANTO DO OPERADOR

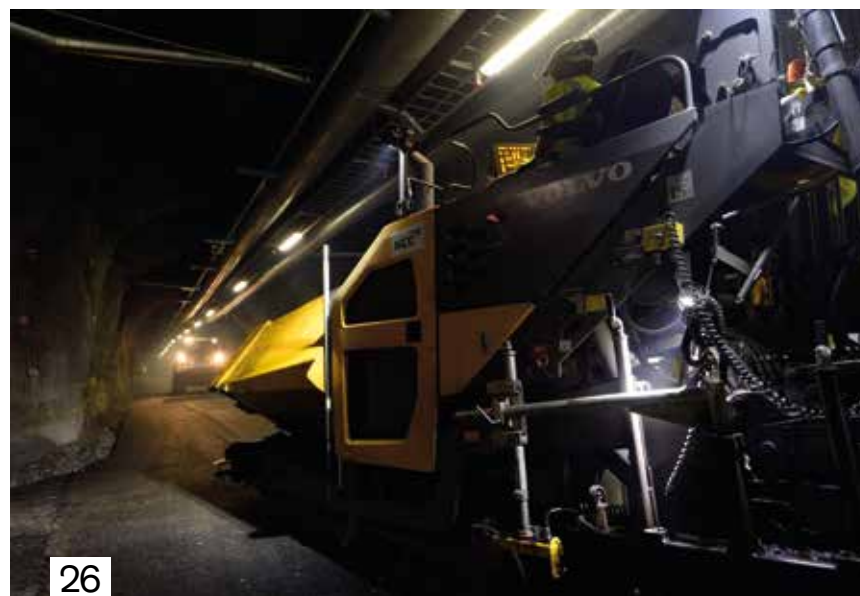
Um operador espanhol de Valência com paixão pela música clássica

NA CAPA

Algumas das 95 máquinas Volvo usadas na construção de uma nova estrada no maior deserto do mundo no Oriente Médio © Peter Lyall

16 ARÁBIA SAUDITA

Uma frota de máquinas Volvo CE foi usada para construir a primeira ligação terrestre entre o Reino da Arábia Saudita e o Sultanato de Omã



REVISTA VOLVO CE SPIRIT

Dezembro de 2014/Janeiro/Fevereiro de 2015 NÚMERO DA EDIÇÃO: 53

PUBLICADA POR: **Volvo Construction Equipment SA**

EDITOR-CHEFE: **Thorsten Poszwa**

COORDENADOR EDITORIAL: **Krista Walsh**

PRODUÇÃO EDITORIAL E DESIGN: **CMDR sprl**

www.cmdrcoms.com

COLABORADORES: **John Bayliss; Julia Brandon; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths;**

Tony Lawrence; Kristie Robinson; Nathalie Rothschild; Cathy Smith; Derek Workman

FOTÓGRAFOS: **Algirdas Bakas; Vicent Bosch; Mark Button; Natalie Hill;**

Peter Lyall; Patricio Murphy; Jonathan Nackstrand; Mike Ridinger;

Yann Riou; Ainhoa Sanchez; Zhang Yang; Henry Zhang



Envie a sua correspondência editorial para a Volvo Spirit Magazine, 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 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 opiniões factuais dos artigos nesta edição. Quatro edições por ano - impressas em papel reciclável.



PAIXÃO, POSITIVIDADE E PACIÊNCIA

O presidente de Vendas da Volvo CE na China compartilha os princípios pelos quais se orienta →

Cathy Smith

Fotografias de Algirdas Bakas

Francis Sum prefere permanecer em pé, ao invés de sentar-se

EU GOSTARIA DE ENCORAJAR NOSSOS COLEGAS CHINESES A SEMPRE EXPRESSAREM SUAS OPINIÕES

Às 5:30 da manhã, enquanto muitos dos 23 milhões de habitantes de Xangai ainda estão dormindo, Francis Sum sai para sua corrida diária. O novo presidente de Vendas da Volvo Construction Equipment na China contou que corre até 10 quilômetros todos os dias. “Ao suar, você fica revitalizado. E fica energizado para enfrentar o dia. Correr me dá tempo para pensar.”

E há apenas alguns meses nesse cargo, não há dúvidas de que esse cingapuriano de 44 anos tem muito sobre o que pensar.

Sum não é novato na Volvo nem na China. Ele está na empresa há 13 anos, oito deles na China – mas em Pequim –, como chefe da Volvo Financial Services (VFS) China. Ele foi o primeiro funcionário na VFS na Ásia em 2001, logo após a crise financeira asiática.

Seu novo cargo na Volvo CE demonstra que ele está olhando para os canteiros de construção com novos olhos: “Eu me dou conta de que estou muito consciente de qual equipamento de construção está sendo utilizado em uma obra. Isso me dá um senso de orgulho quando eu identifico uma máquina da marca Volvo e digo à minha filha: “Aquela pertence à Volvo. É com o que o papai trabalha agora.”

ESFORÇO CONJUNTO

Ele parece muito entusiasmado ao pegar de cima da mesa um modelo reduzido de uma escavadeira para examiná-lo: “Eu nunca soube que o equipamento de construção poderia ser tão bonito até aceitar este trabalho. É incrível olhar para este equipamento – na realidade, ele é a fundação de todos os prédios altos, de todas as estradas que construímos.”

Evidentemente, a China é um mercado importante para todo o Grupo Volvo, não apenas para a Volvo CE, mas o fato de Sum ter sido promovido ao cargo assim que a economia chinesa começou a desacelerar não parece incomodá-lo demais.

“O ciclo econômico sobe e desce. Pessoalmente, acho que é durante o período de baixa do mercado que temos mais oportunidades”, destaca ele. “Um ciclo de desaceleração dá a oportunidade de reposicionamento, retrabalhar o foco e repensar as estratégias para estarmos melhor preparados quando houver uma retomada do ciclo de negócios.”

Em outras palavras, isso requer paciência. É onde entram “os três Ps” dos princípios pelos quais Sum se orienta. “Nós temos que trabalhar com paixão, manter a positividade e nos manter pacientes para obter resultados – é o que eu quero compartilhar com a minha equipe”, diz ele.

“Sobre o meu estilo de gerenciamento, sou de colocar as mãos na massa e não acredito na relação chefe-subordinado. Eu acredito em trabalho de equipe. Todos nós temos um papel

a desempenhar e, em equipe, podemos produzir mais do que individualmente.”

A ENERGIA FLUI

Não há nada de ostentação ou de especial no escritório com partição de vidro onde ele prefere permanecer em pé, em uma mesa elevada, do que se sentar. Assim como a corrida matinal o ajuda a pensar, ele conta que permanecer de pé mantém a energia fluindo enquanto responde aos e-mails ou durante uma teleconferência.

Enquanto lida com o mercado de equipamentos de construção da China, que ele não vê como um país, mas como um continente, com diversas línguas e diferentes ciclos econômicos, o salão internacional de Bauma 2014 acontece à sua porta, em Xangai.

“Esse evento é especialmente importante para a Volvo China. É uma oportunidade para a Volvo CE demonstrar ao mundo que estamos comprometidos com o mercado chinês – especialmente no ambiente desafiador da atualidade – e que nós continuamos investindo nesse mercado e lançando muitos novos produtos.”

VALORES FAMILIARES

Enquanto pensa em como fazer os negócios crescerem, Sum também se dedica a sua família. Como sua esposa e sua filha de cinco anos ainda vivem em Cingapura, ele viaja para lá a cada três semanas, mais ou menos, e um novo bebê nasce em outubro.

“A segunda será uma menina também; terei duas princesas – três princesas – em casa”, corrige. “A família virá se estabelecer aqui em Xangai em 2015.”

Sum é um grande fã de Xangai, que ele descreve como uma das mais belas cidades do mundo. Seu avô veio de Guangzhou, ou seja, a China está em seu sangue e, embora tenha sido exposto à cultura cosmopolita

desde pequeno, ele diz que sua família conserva os tradicionais valores chineses em casa. O que interessa a ele, contudo, são os traços culturais que transpassam as fronteiras geográficas e a nacionalidade. O que ele aprecia nas raízes suecas da Volvo, por exemplo, é a importância do respeito pelo indivíduo.

“Cada cultura tem sua força e a força da cultura sueca é a importância de uma vida equilibrada e a crença na contribuição individual. Eu gostaria de encorajar nossos colegas chineses a sempre expressarem suas opiniões e a sempre exporem seus pensamentos. Eu acho que o pessoal ficará mais e mais confortável com esse tipo de ambiente e mais pessoas irão tomar a frente dos projetos nos quais estão trabalhando.”

A CHINA É UM MERCADO IMPORTANTE PARA TODO O GRUPO VOLVO

Visite o site da Spirit ou faça o download do aplicativo da Spirit para iPad para assistir ao vídeo da entrevista com Francis Sum

VOLVO CE MOSTRA SEU COMPROMISSO

A Volvo Construction Equipment marca presença na Bauma China, em Xangai, a feira número um na Ásia

A área de exposição da Volvo de 1.804m² demonstra o compromisso a longo prazo com o mercado da China e apresenta como tema geral a 'Caring Drives Innovation'. A Volvo CE aproveitou a oportunidade para mostrar seus produtos especificamente adaptados e desenvolvidos para a China, juntamente com outros protagonistas internacionais prontos a apresentar seus produtos no Novo Centro Internacional de Exposições de Xangai. O presidente da empresa, Martin Weissburg, deixou claro que a China, onde a Volvo CE já é líder de mercado em escavadeiras e carregadeiras de rodas, é fundamental para os futuros planos da companhia.

Aos visitantes, foram apresentadas as vantagens e os benefícios de ser um cliente Volvo CE, graças ao abrangente pacote de financiamento, gerenciamento de frotas, peças e opções de serviços de suporte. Foram exibidas peças da campanha de arte e design da Volvo CE, 'Trash to Treasure', que transformou a sucata de metal de máquinas da Volvo em arte. Também foi lançado o Operator Idol, o primeiro concurso do gênero na China e o maior evento de treinamento em eficiência do combustível no mundo, visando mais de um milhão de operadores de escavadeira na China.



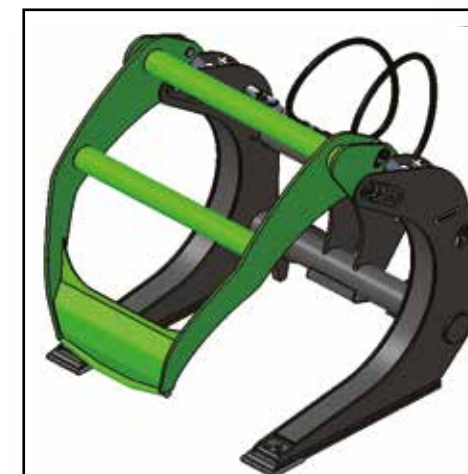
bauma
China 2014

DEDICADOS À CHINA

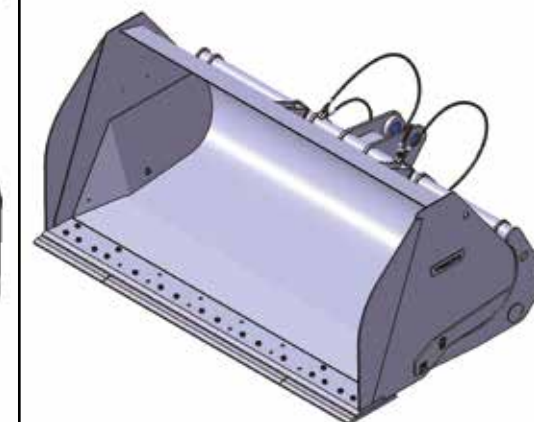
A Volvo CE desenvolveu vários acessórios para o sua icônica carregadeira de rodas L105 para atender às necessidades dos clientes na China, tornando sua máquina altamente adaptável em um suporte para várias ferramentas



Pesquisas em engenharia e operação de um grande número de túneis e minas subterrâneas na China levaram ao desenvolvimento de uma caçamba de despejo lateral para a carregadeira de rodas L105 operar em espaços de trabalho limitados. Essa caçamba personalizada, combinada com o dispositivo de elevação e com o sistema hidráulico da L105, melhora substancialmente a segurança e a conveniência em operações subterrâneas e em túneis.



Baseados nos séculos de experiência e conhecimento em carregamento e transporte de madeira na Suécia, a Volvo CE desenvolveu uma avançada garra para toras na carregadeira de rodas L105. Esse acessório multifuncional é projetado para a utilização na extração de madeira e indústrias de processamento, tornando o carregamento e o transporte mais seguro e eficiente.



A caçamba de tombamento alto foi introduzida pela Volvo CE para atender aos caminhões altos em operação no mercado chinês, com pontos de tombamento mais altos. A caçamba é ideal para materiais leves, tais como neve, cavacos de madeira, fertilizante e carvão, com o seu sistema hidráulico integrado permitindo uma maior altura de inclinação do que o padrão. O carregamento de caminhões e a elevação foram facilitados e também houve redução no tempo de carregamento e melhoria na segurança. →



ADAPTADO AO MERCADO DA CHINA

Dentre os produtos lançados pela Volvo CE na Bauma estão a nova P6820C (em destaque) e as vibroacabadoras P8720B, que oferecem pavimentação de qualidade e eficiência de combustível

A nova vibroacabadora Volvo P6820C de médio porte é completamente equipada para alto desempenho – ideal para trabalhos de médio porte com alguma flexibilidade para projetos de maior escala.

O motor em conformidade com as normas de emissões é mais potente do que o modelo anterior, porém oferece maior economia de combustível e produz menos ruído. O consumo de combustível é ainda menor quando o operador utiliza o modo de potência inteligente, que reduz as rotações do motor de acordo com a potência e a demanda, resultando numa economia de combustível de até 30%.

A mesa Variomatic Volvo oferece um alto grau de flexibilidade em alterações frequentes de largura de pavimentação, até duas vezes a largura básica de nivelamento – de 2,5 a cinco metros. Extensões adicionais permitem a pavimentação de larguras com até nove metros. Com a mesa fixa Volvo, a P6820C comprovou ser efetiva na pavimentação de até 700 toneladas por hora em 10 metros de largura. Essa máquina é versátil o bastante para uma variedade de aplicações, incluindo estradas municipais e principais, rodovias e áreas de despejo. Ela também trabalha com vários materiais, desde camadas de desgaste e camadas de ligação às camadas de base e camadas de proteção contra congelamento.

Para o mercado da China, a P6820C foi equipada com um tanque de combustível plano e funil estendido com um novo rolo de compactação para as maiores áreas de despejo dos caminhões basculantes padrão na China.

A manutenção da vibroacabadora P6820C foi simplificada, apresentando melhorias no acesso para manutenção a partir da cobertura a pontos de serviço, através de compartimentos com ampla abertura. A Volvo CE também oferece um método de segregação para o transporte e a distribuição de materiais especificamente desenvolvido para a mistura de asfalto usada nas estradas da China. →



DE PARAR O TRÂNSITO

A nova escavadeira de esteira EC170D (fotografada) exibida na Bauma nunca havia sido vista na China

Para atender à crescente demanda de máquinas no setor da construção civil na China, a Volvo Construction Equipment se prepara para lançar no mercado os modelos de escavadeira EC130D, EC140D, EC170D e EC220DL. A escavadeira de esteira EC170D é um modelo totalmente novo, uma opção aos modelos de 20 e 14 toneladas, atualmente oferecidos na China, garantindo maior produtividade do que um modelo de 14 toneladas e sendo ainda mais econômica que um modelo de 20 toneladas. A EC170D é o protótipo do estilo moderno da série D da Volvo CE, equipada com um motor em conformidade com os regulamentos de controle de emissões da China e, ao mesmo tempo, com melhorias na eficiência do combustível através do modo ECO e excelente controle de operação. 



NAS AREIAS DO DESERTO

Uma nova estrada no maior deserto do mundo é o primeiro acesso terrestre entre a Arábia Saudita e Omã

John Bayliss

Com aproximadamente 600.000km², o deserto selvagem de Rub' al Khali – ou Canto Vazio – cobre grande parte da Península Arábica, quase comparável em tamanho ao território total da França. O terreno é coberto com dunas de areia ativas que podem chegar a 250m de altura, assim como áreas ao longo da fronteira oriental, demarcada pelo deserto de sal. É um dos ambientes mais quentes e áridos do mundo.

A companhia Saudita Al-Rosan Contracting foi contratada para construir uma rodovia com 256km de extensão ligando o Reino da Arábia Saudita e o Sultanato de Omã. A maior parte dessa extensão compreende uma pista de mão dupla, embora nas seções onde há terrenos íngremes haja uma segunda faixa para caminhões e tráfego lento. Os últimos 30km de estrada chegando a Omã estão agora iluminados.

Segundo Fahad Hazza Aba Alros, diretor geral da Al-Rosan Contracting, o projeto apresentou obstáculos específicos. “Eu diria que o projeto todo foi um desafio desde o primeiro dia, seja por implicações climáticas, topografia da área, distância da cidade habitada mais próxima, ou por disponibilidade de peças e serviços. Nenhum dos fatores geralmente associados ao sucesso estiveram presentes neste projeto.”

OBSTÁCULOS OCULTOS

A rodovia começa em um local próximo ao poço de petróleo de Shaybah, propriedade da Aramco da Arábia Saudita, e se estende até a fronteira do Sultanato de Omã. Um dos muitos desafios enfrentados no projeto de Rub' al Khali é que a rodovia atravessa o campo de petróleo de Chiba e necessitou de cuidados especiais para lidar com os serviços ali existentes. Dentro do campo há tubulações e cabeamento de energia, linhas de telefone e torres de eletricidade. Toda a construção da estrada teve que ser planejada para que não atrapalhasse as operações de Chiba.

As temperaturas no deserto durante o dia no verão podem chegar a 50°C e cair abaixo de 1°C durante a noite. Com →

condições tão extremas a superar, a Volvo CE se destacou no fornecimento de equipamentos de construção por sua confiabilidade e segurança. O maquinário de campo foi fornecido pela FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC), a qual ofereceu todo o suporte.

“Al-Rosan é uma das empreiteiras mais importantes e um cliente local fiel à Volvo CE”, explica Amal Almizyen, diretor saudita da FAMCO. “Quando eles ganharam esta licitação, nós ficamos com o desafio de oferecer todo o suporte logístico, pois a cidade mais próxima fica a nove horas de distância de carro. Mais desafiador do que isso foi a confiabilidade das máquinas. Com temperaturas atingindo 50°C durante o dia e -1°C durante a noite, e com a constante movimentação das areias, foi árduo para operadores e máquinas. Entretanto, desde o início Al-Rosan dizia que o suporte no local era crucial e então nós tivemos que direcionar nossos serviços nesse sentido.”

PONTE DE FORNECIMENTO

De sua filial em Riade, a FAMCO estabeleceu a ‘ponte’ logística para o fornecimento de equipamentos Volvo àquela área remota e isolada num dos desertos mais áridos do mundo. “Com uma distância de 1.000km da cidade habitada mais próxima, nós estávamos determinados a cumprir a missão e provar que somos dignos de nossa reputação”, diz Almizyen.

“A estrada que atravessa Rub’ al Khali é um belo exemplo de como os serviços, o suporte ao produto, o comprometimento do cliente e a manutenção no local se uniram para atender à empreiteira”, diz Paul Floyd, diretor sênior do Grupo FAMCO. “Este é um projeto de extrema importância para a infraestrutura e o desenvolvimento da Arábia Saudita e nós estamos extremamente orgulhosos de fazer parte deste projeto icônico, mas ambicioso, e de estarmos à altura do desafio.”

No total, 95 equipamentos da Volvo CE foram empregados nesse empreendimento – uma variedade de caminhões articulados, escavadeiras e motoniveladoras. Apesar das condições extremas do deserto, não foi necessária nenhuma modificação no equipamento, com a FAMCO externando satisfação completa com o desempenho de operação.

“Com 95 máquinas na obra, um exigente cronograma de construção 24 horas por dia, com dunas de 305 m [1.000 pés] de altura e um terreno inimaginável, não foi uma tarefa simples”, diz Ahmad Halwani, diretor geral da FAMCO, Divisão de Equipamentos de Construção. “Sem citar nomes, nós tivemos alguns concorrentes, cujas máquinas pararam de funcionar após algum tempo, porque elas não conseguiam manter a produtividade ou o suporte mais próximo ficava a horas de distância. O recurso mais precioso foi o suporte de manutenção que pudemos oferecer, embora o mais evidente fosse a durabilidade em um dos locais mais inóspitos da Terra.”

Sem assentamento local ou água potável, tiveram que ser construídas usinas de dessalinização e acomodações temporárias para os quase 600 motoristas, operadores de escavadeiras, equipe técnica e auxiliar necessários para o projeto de três anos de duração. Também foram necessárias unidades especiais para a manutenção do equipamento, pois as unidades mais próximas ficavam a 40km do local da construção. Tiveram que ser enviados



Amal Almizyen, da FAMCO



As máquinas Volvo transportaram 130 milhões de metros cúbicos de areia



Paul Floyd, da FAMCO

ESTE É UM DOS AMBIENTES MAIS QUENTES E ÁRIDOS DO MUNDO



95 máquinas foram empregadas neste projeto



A rodovia tem 256km de extensão

combustível e sobressalentes e também o suprimento de alimento e água para os trabalhadores.

“Não é segredo algum que o projeto teve seus desafios específicos, principalmente na fase pós-vendas de suporte e manutenção”, comenta Mark Johnson, diretor geral da FAMCO, Divisão de Pós-Vendas. “Nunca essa região testemunhou um local de construção tão remoto como esse, então nós, da FAMCO, tivemos que construir nossa própria unidade de manutenção em módulos para dar suporte à empreiteira. Levando em consideração o local remoto do projeto, a difícil topografia da área e as condições ambientais extremas, assim como a falta de cobertura de sinal de telefone, a divisão de suporte pós-vendas desempenhou um papel vital no sucesso deste contrato. Nós estabelecemos oficinas 24/7, operadas no local por técnicos experientes para oferecer serviços e manutenção de confiança e com tranquilidade às máquinas da Volvo.”

IMPACTO DIRETO

Os fortes ventos da região transportam a areia de uma área para outra, criando uma paisagem geralmente desafiadora. Além disso, é comum encontrar pântanos criados pela água subterrânea e eles necessitam de técnicas especiais de construção, incluindo a criação de um escudo com uma malha para proteger a estrada contra a elevação dos níveis de água.

Todos os dias, a areia escavada é compactada utilizando água naturalmente salgada do solo para a construção de pontes de areia ao longo das barreiras de sal e entre as altíssimas dunas. Os volumes de areia são enormes, diz Fayez M. Subbaheen, gerente de projeto na Al-Rosan Contracting. “A quantidade de areia transportada neste projeto para construir a ponte da estrada foi de 130 milhões de metros cúbicos. Ao mesmo tempo, outros 12 milhões de metros cúbicos de material selecionado foram utilizados para proteger os bancos de areia da erosão pelo vento ou pela água.” Para ter uma ideia dos volumes envolvidos, 130 milhões de metros cúbicos é o equivalente a 26 pirâmides gigantes do Egito.

A nova estrada transformará o transporte entre a Arábia Saudita e Omã. Até agora, as mercadorias enviadas por terra entre os dois países seguiam viagem em circuitos via Emirados Árabes Unidos na rede de estradas existente. A rota direta ao longo de Rub’ al Khali irá reduzir drasticamente o tempo de viagem.

Para um projeto tão importante, Essam Al-Malik, diretor regional saudita da FAMCO (Província Central) não tem dúvidas sobre o motivo pelo qual sua companhia foi escolhida para o trabalho. “Al-Rosan elegeu a FAMCO por sua reputação, pela qualidade de seus produtos e pelo suporte técnico e logístico contínuo oferecido aos clientes”, diz ele.

Ahmad Halwani, da FAMCO, presta uma homenagem à Volvo CE: “Nós estamos orgulhosos do papel desempenhado pela Volvo CE numa das estradas mais icônicas e, possivelmente, a mais longa do Oriente Médio”, diz ele, e Paul Floyd, da FAMCO, completa: “A importância estratégica deste projeto representa uma nova conquista no histórico de vitórias alcançadas para ambos, FAMCO e Volvo.”

Visite o site da Spirit ou o app para iPad para assistir a um vídeo da construção da estrada

UM ALVO AMBICIOSO

As vibroacabadoras Volvo são utilizadas em todo o país na construção de milhares de quilômetros de novas estradas →

Cathy Smith



Os famosos Guerreiros de Terracota de Xi'an



Zhao Wei, diretor de Equipamentos, Grupo de Estradas e Pontes Shaanxi



CHINA

A VOLVO CE É LÍDER DE MERCADO EM VIBROACABADORAS SOBRE ESTEIRAS NA CHINA



As vibroacabadoras ABG8820 estão em operação 14 horas por dia

Xi'an, no noroeste da China, terra dos famosos Guerreiros de Terracota, foi a capital imperial do país, onde, há mais de 2.000 anos, o Imperador Qin Shi Huang era apaixonado por construção. Ele começou a trabalhar na Grande Muralha, construiu os guerreiros para protegê-lo após a sua morte e construiu a primeira rede de estradas.

Hoje, o programa de construção de estradas da China é ainda mais ambicioso do que era na Dinastia Qin, com mais de 10.000 quilômetros de novas rodovias sendo concluídas a cada ano.

Ao norte de Xi'an, quatro vibroacabadoras sobre esteiras ABG8820 Volvo estão em operação 14 horas por dia, pavimentando a camada final de asfalto numa nova rodovia de 96km na Província de Shaanxi com inauguração programada para novembro de 2014.

As estradas rurais ao redor do local da construção deixam clara a necessidade de uma rodovia, com suas passagens frequentemente bloqueadas por carretas de três eixos precariamente carregadas com montanhas de novas safras de milho. Como um alerta impressionante sobre os perigos do excesso de velocidade, em um

cruzamento foi colocada em exposição a carcaça de um carro que se envolveu em um acidente fatal.

A Rodovia Xian-Xun aliviará a pressão das estradas locais e o Grupo de Estradas e Pontes Shaanxi, que ganhou a licitação de ¥5,7 bilhões (€716 milhões/USD928 milhões) para construir a nova estrada com pedágio, acredita que a inclusão da Volvo Construction Equipment em sua proposta foi significativa para ganhar a licitação.

ELEVANDO OS PADRÕES

Os novos padrões de construção de estradas chinesas requerem uma superfície que dure por 15 anos, embora poucas estradas realmente atendam a essas exigências. Mas Zhao Wei, o diretor de equipamentos da companhia, diz que de tudo o que já foi visto em toda a China, as vibroacabadoras sobre esteiras Volvo, com sua tecnologia ABG de tamper duplo, podem certamente produzir uma superfície de asfalto mais durável. →



Duan Yanfei, diretor geral,
Tongguan Construction Machinery Co

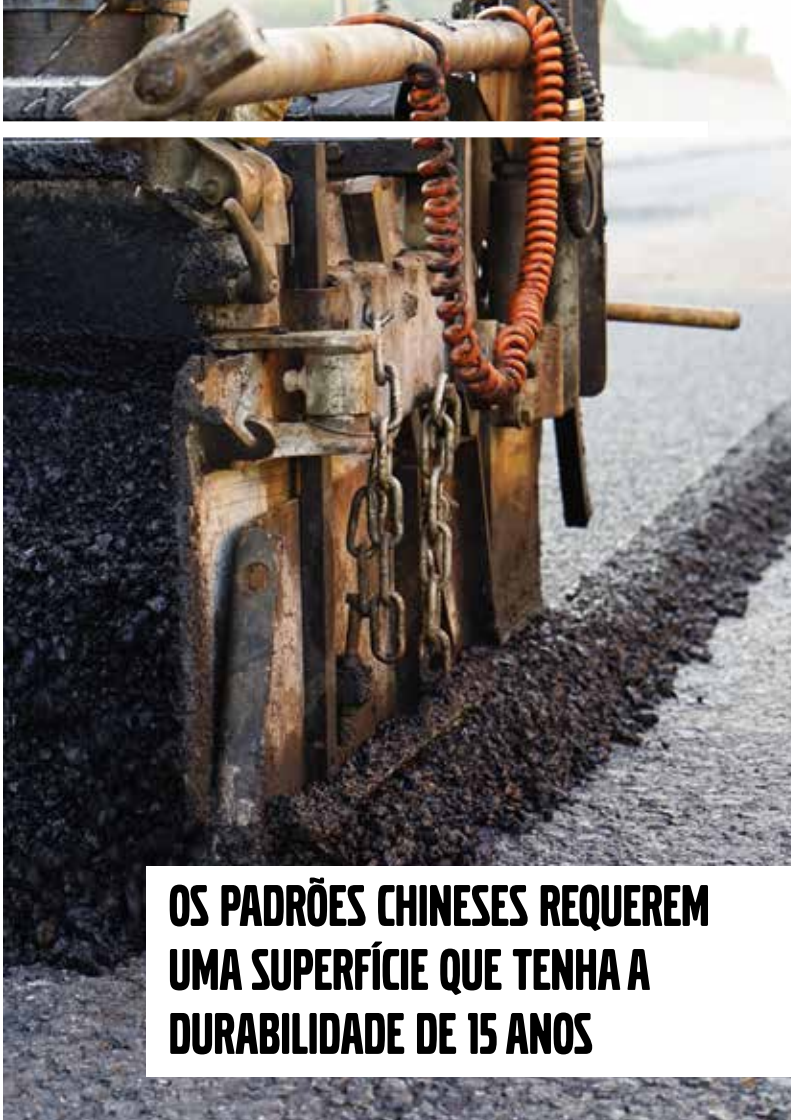
“Quando nós estamos pavimentando uma estrada utilizando uma vibroacabadora 8820 Volvo, isso nos ajuda a alcançar o padrão nacional e a facilitar as operações”, diz Zhao.

É um trabalho quente e árduo espalhar argamassa fervendo nas quatro faixas da rodovia debaixo do sol de verão, mas o operador Xin Ming diz que ele está no lugar mais confortável – na cabine. “Seu design foi pensado para o conforto da pessoa”, ele diz. “Eu gosto da cobertura para o clima quente – outras pavimentadoras não possuem esse adicional. E quando você está trabalhando e surge um problema, a mensagem do painel de controle aparece em chinês e isso ajuda muito.”

TEMPO DE MUDANÇA

A via expressa é parte da nova rede de seis rodovias projetadas para acelerar a urbanização nessa região e captar milhões de turistas que vêm a Xi’an para visitar os Guerreiros de Terracota. Sua infraestrutura é essencial para o desenvolvimento crescente da Zona Econômica de Guanzhong-Tianshui, que pretende estimular a economia do interior, que registrou uma defasagem em relação às áreas costeiras da China.

O diretor de projetos Guo Yong diz que, essencialmente, a nova estrada reduzirá em mais da metade o tempo de viagem dos carregamentos das minas de carvão no Condado de Xunyi, no extremo norte da rodovia, para abastecer as indústrias ao redor de Xi’an. “A via expressa fará com que a jornada dure um pouco mais de uma hora, enquanto agora ela dura duas horas e meia, e isso fará uma enorme diferença.”



**OS PADRÕES CHINESES REQUEREM
UMA SUPERFÍCIE QUE TENHA A
DURABILIDADE DE 15 ANOS**

A Volvo CE está bem estabelecida na província de Shaanxi: assim como a principal revenda em Xi’an, cada uma das 10 cidades secundárias da província tem uma oficina de serviços autorizada da Volvo para que os clientes saibam que serão prontamente atendidos quando precisarem.

FORÇA MOTRIZ

A Volvo CE já é Líder de mercado em vibroacabadoras sobre esteiras na China, embora elas custem o dobro das similares de marcas chinesas locais. E Duan Yanfei, que gerencia a revendedora Volvo em Xi’an, Tongguan Construction Machinery Co, está convencido de que os padrões mais altos de construção trabalharão a favor da Volvo no futuro.

“Na China, a competição está ficando agressiva. Nós achamos que algumas marcas de baixa qualidade irão sair do mercado. Estamos confiantes de que, com o nosso bom serviço e nossas máquinas de boa qualidade, iremos ocupar uma fatia maior do mercado chinês.”

E é um mercado ativo. O número de carros nas estradas da China aumentou de 23 milhões em 2003 para 140 milhões hoje – isso sem contar os veículos comerciais. Em 2015, a meta do governo chinês é completar 120.000 quilômetros de rodovias pelo país – um número com o qual o Imperador Qin poderia apenas ter sonhado. 🇨🇳

Visite o site da *Spirit* ou o app para iPad para assistir a uma reportagem em vídeo sobre este artigo



QUERIDA,

**ENCOLHI
A CARREGADEIRA**

O modelo da LEGO® Technic exibido não é adequado para uso em áreas externas.



VIDEO

Um novo vídeo da LEGO® Technic mostra até onde a equipe de design da maior fabricante de brinquedos do mundo estava preparada para ir a fim de aperfeiçoar suas mais recentes maravilhas em miniatura. Veja como foi em [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic



Volvo Construction Equipment



TRILHANDO NOVOS CAMINHOS

Uma vibroacabadora Volvo foi adaptada para suportar condições a quase dois quilômetros abaixo da terra na maior mina de minério de ferro do mundo

Nathalie Rothschild

A descoberta de um enorme depósito de minério de ferro levou ao surgimento da cidade de Kiruna, no Ártico. Localizada 300km ao norte do Círculo Ártico, na Lapônia sueca, Kiruna se situa no topo de uma placa gigante de magnetita pura que se estende por 4km abaixo da terra, com 2km de profundidade e uma largura média de 80m.

A mineração teve início em 1898, primeiro com minas a céu aberto. No começo, os mineiros transportavam o minério em carroças puxadas por cavalos. Apenas a partir da década de 1960 que a mineradora estatal da Suécia Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) mudou para a mineração subterrânea.

Hoje, Kiruna é o lar da maior e mais moderna mina de ferro subterrânea do mundo. Uma estrada de ferro e uma rede rodoviária serpenteiam até uma profundidade de 1.542m abaixo do solo e Kiruna é, literalmente, uma cidade em movimento: nas duas próximas décadas, parte da população da cidade será transferida para novas casas, construídas em torno de um novo centro da cidade, para permitir que a mina possa se expandir.

CAVANDO FUNDO

Lá embaixo, o chefe Mathias Enlund lidera uma equipe de sete profissionais de pavimentação de asfalto que estão assentando a rede de estradas subterrâneas de 400km da mina. O asfalto é misturado em um local situado a 17km de distância da mina antes de ser transportado para o subsolo até a equipe de pavimentação. De acordo com Enlund, a tarefa da sua equipe foi facilitada com a chegada de uma vibroacabadora sobre esteira Volvo P7820C.

“Costumávamos trabalhar com uma vibroacabadora de rodas. Agora, não ficamos mais atolados, pois esta máquina é equipada com esteira e, verdade seja dita, ela é muito confiável. O trabalho

não fica atrasado”, afirma Enlund sobre a vibroacabadora Volvo, acrescentando: “É tranquilizador que ela esteja equipada com um motor de combustão limpa, com o seu baixo nível de ruído e consumo de combustível.”

Enlund vive com a família na afastada cidade de Jokkmokk, ao norte, para onde retorna nos fins de semana. Aqui é “onde o mundo começa”, ele afirma. Como o resto de sua equipe, ele trabalha quatro dias por semana, durante toda a temporada de verão, de maio a outubro. O asfalto é colocado entre junho e setembro. A equipe trocou as máquinas no início desse ano. Quase toda a pavimentação é feita em subida e a nova vibroacabadora da Volvo é poderosa o suficiente para empurrar caminhões de mineração de 55 toneladas, despejando asfalto no túnel em encostas com inclinação de 7%.

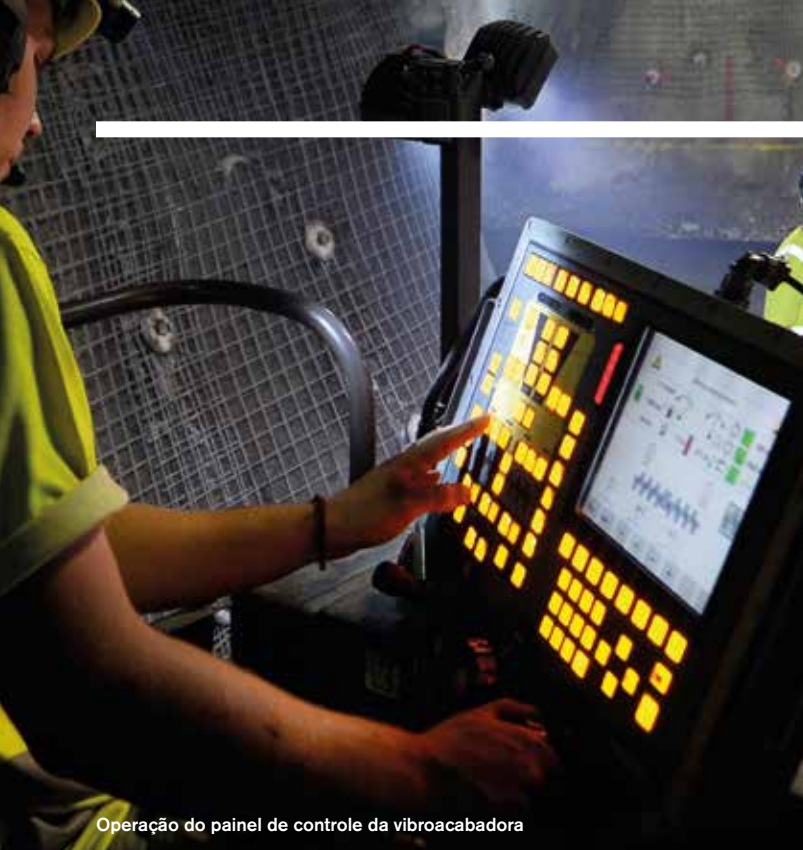
NÃO FICAMOS MAIS ATOLADOS, POIS ESTA MÁQUINA É EQUIPADA COM ESTEIRA

REAÇÃO RÁPIDA

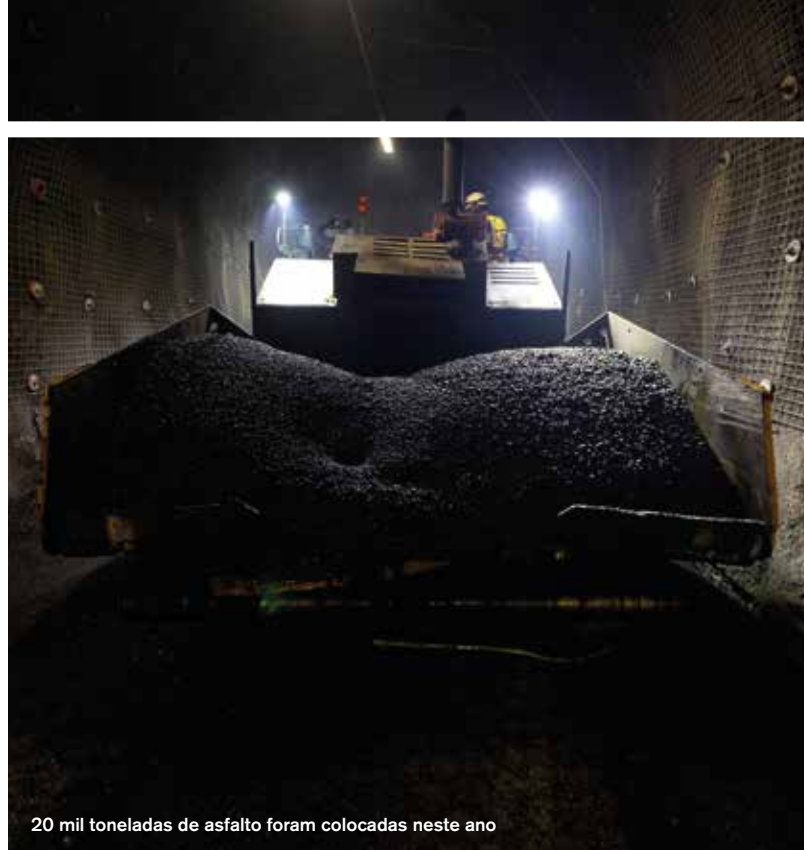
Quando a LKAB contratou a NCC Roads – uma das principais empresas de construção e incorporação imobiliária na região nórdica – para realizar a pavimentação subterrânea e os reparos de estrada na mina de Kiruna, a empresa contactou o revendedor autorizado Volvo CE Swecon para verificar se eles poderiam oferecer os equipamentos adequados.

A Volvo CE imediatamente forneceu a P7820C, que foi, então, modificada e levada a quase 1,5km abaixo do solo – uma jornada que levou várias horas, uma vez que a vibroacabadora se movimenta a uma velocidade máxima de 4km por hora. Todo o processo – desde a primeira ligação até o primeiro asfaltamento – levou apenas 10 dias, incluindo o tempo para modificar a vibroacabadora.

“A P7820C teve de ser adaptada para se adequar às condições muito particulares que existem na mina”, explica Svante Bodare, especialista de produto para máquinas rodoviárias na Swecon. “Os túneis subterrâneos são escuros, os tetos são baixos e as →



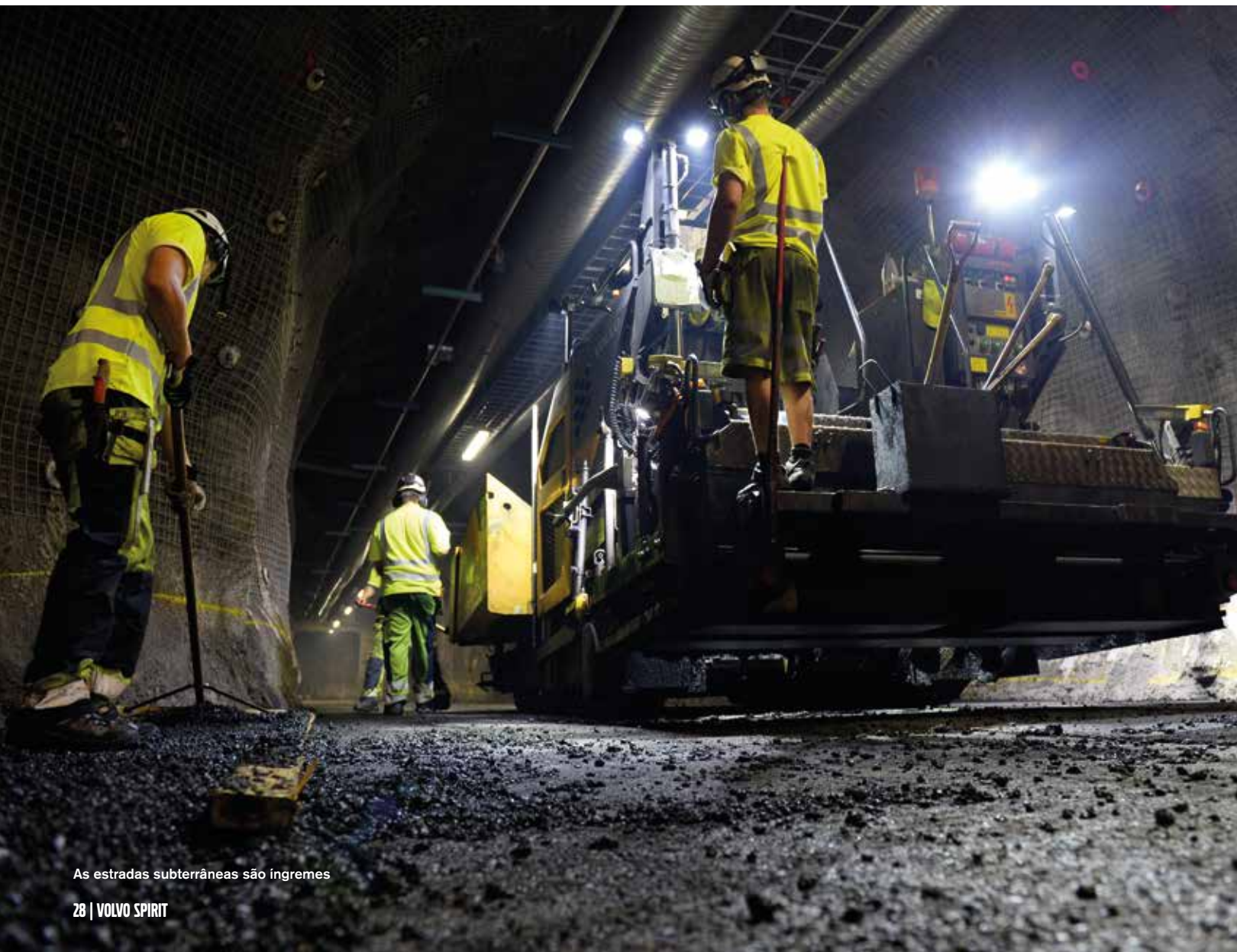
Operação do painel de controle da vibroacabadora



20 mil toneladas de asfalto foram colocadas neste ano



A vibroacabadora sobre esteira Volvo P7820C foi adaptada para se adequar às condições



As estradas subterrâneas são íngremes

estradas têm uma inclinação quase constante de 7%. Então, retirou-se o telhado da vibroacabadora, o cano de escape foi encurtado e luzes adicionais foram colocadas na máquina."

Esta tem sido uma solução única para a Suécia. "Neste país, 98% da pavimentação é feita acima do solo e com aparelhos equipados com rodas. Também tendemos a transportar essas máquinas entre os locais de construção com a ajuda de caminhões, mas na mina eles conduzem a P7820C entre os locais de pavimentação", diz Bodare.

O gerente de obra da NCC Roads, Johan Pettersson, afirma que a vibroacabadora fez toda a diferença para o trabalho de sua equipe. "Quando o equipamento não é confiável, todo mundo fica bastante apreensivo. Esta vibroacabadora proporciona todo um sentimento diferente de confiança, de que podemos realizar o trabalho de forma eficiente e sem interrupções."

ENTRANDO PARA A HISTÓRIA


Embora os operadores estejam satisfeitos com a vibroacabadora, o maior desafio, diz Pettersson, é movê-la ao final de um turno de trabalho, porque é um processo lento. E já que a vibroacabadora

está sendo usada em condições incomuns e difíceis, a manutenção adequada é fundamental.

"No momento, estamos alugando a máquina da Swecon e, uma vez que eles têm uma oficina aqui em Kiruna, o serviço é excelente. Eles podem enviar um técnico especialista rapidamente, o que faz uma enorme diferença – anteriormente, foram utilizadas máquinas mais antigas e o pessoal de serviço mais próximo estava em Umeå, a sete horas de distância".

Além de assentar uma grande rede de estradas, a vibroacabadora Volvo também está sendo usada na construção de novos escritórios subterrâneos, estações de serviço e garagens. A extração de minério de ferro está ocorrendo atualmente a cerca de 900m, mas o P7820C foi até 1.480m, onde literalmente foi abrindo o caminho para as futuras operações.

"Cerca de 20 mil toneladas de asfalto foram assentadas no subsolo neste ano, o que é provavelmente o maior montante já visto na história da mina de Kiruna", diz Pettersson.

Ele gostaria de continuar usando a vibroacabadora Volvo, pois será útil para a manutenção de estradas, que é contínua. "Há um mercado constante no subsolo", diz ele. 

ESTA TEM SIDO UMA SOLUÇÃO ÚNICA PARA A SUÉCIA

Fotografias de Patricio Murphy



TODAS AS MÃOS NA PLATAFORMA

Uma cooperativa de estivadores tem o prazer de compartilhar a carga em um dos mais movimentados portos da Argentina →

Kristie Robinson

Uma carregadeira de rodas equipada com extensão e projetada para melhorar a segurança do trabalhador

“Poderia ser pior. Você poderia estar carregando sacos em navios no porto” é a resposta muito ouvida quando alguém reclama do seu trabalho na Argentina. Mas, em uma cooperativa, os estivadores ficam orgulhosos ao falar sobre sua profissão, muitos tendo seguido os passos de seus pais para trabalhar nas docas. E, graças à mecanização, o trabalho extenuante de carregar sacos é uma memória distante.

Às margens do rio Paraná, 550 km rio acima a partir do Oceano Atlântico, está Rosario, a segunda maior cidade da Argentina e casa do San Lorenzo, um dos maiores e mais movimentados portos do país. Cerca de 85% dos produtos agrícolas, petróleo e subprodutos do país passam por San Lorenzo e pelos portos da Grande Rosario. A Argentina já foi chamada de “o celeiro do mundo” e, com as exportações agrícolas em expansão, isso não é pouca coisa.

Com uma série de terminais portuários se estendendo por mais de 50 km e funcionando 24 horas por dia, 365 dias por ano, as empresas de navegação precisam de parceiros rápidos e eficientes para despachar sua carga.

Esse papel é cumprido pelos 1.000 trabalhadores da Cooperativa de Trabalhadores Portuários General San Martín. Herme Juárez, presidente da cooperativa desde 1969, é um homem com um conhecimento inigualável do negócio das docas e do importante papel que o porto de San Lorenzo representa na comunidade local. “A cidade se move no ritmo que o porto dita”, explica ele.

HISTÓRIA DE COOPERAÇÃO

Juárez começou mais de 50 anos atrás, trabalhando como estivador, carregando e descarregando os barcos que atracavam. Ele é um homem com a visão de um empresário, mas com o coração de um sindicalista. Depois de experimentar a realidade marginalizada e explorada do estivador, e de ver como os seus esforços e os de seus companheiros de trabalho muitas vezes não eram recompensados, começou a organizar a cooperativa e seus 45 membros.

“Você nasce nesta vida para fazer coisas. Então, nós começamos a fazê-las”, explica.

Seu objetivo era dar aos estivadores – então considerados “cidadãos de terceira ou quarta classe” – uma vida melhor, bem como prestar um serviço eficiente para as empresas que utilizam o porto. Os operários trabalharam duro, conquistando mais clientes, e logo a cooperativa começou a crescer.

Em 1996, Juárez percebeu que se eles incorporassem máquinas, poderiam carregar os barcos com maior rapidez e, assim, a cooperativa conseguiu um crédito para investir em 10 carregadeiras de rodas L70C. A decisão foi um marco na história da cooperativa, permitindo que ela crescesse exponencialmente.

“Devido à velocidade com que agora podemos carregar os barcos, estamos economizando aos nossos clientes horas de navegação. Mesmo três ou quatro horas mais rápidos, são três ou quatro horas a mais de tempo para navegar”, explica Juárez.

TEMPO É DINHEIRO

No entanto, a economia de tempo não seria medida em horas, mas em dias. Antes da mecanização, levaria 20 dias para carregar um navio de 56 mil toneladas em condições miseráveis;



Barcos-ambulância fazem parte do centro de resgate de emergência desenvolvido pela cooperativa



Ao pé de uma montanha de farinha de soja

utilizando as carregadeiras de rodas, reduziu-se o tempo para 72 horas. E no ritmo de hoje, com a recente incorporação de mais 10 carregadeiras de rodas L90F com caçambas de 7m³ – perfazendo um total de 79 máquinas Volvo, principalmente carregadeiras de rodas – o mesmo navio pode ser carregado em pouco mais de um dia, com cada máquina movimentando em torno de 800 toneladas por hora.

No ano passado, a cooperativa carregou um recorde de 6,3 milhões de toneladas de mercadorias nos barcos em San Lorenzo e Grande Rosario. Os estivadores se orgulham de oferecer um serviço incomparável ao porto. E tal é a sua satisfação com as carregadeiras de rodas que, em suas festas de fim de ano e outras celebrações, há sempre uma L90 presente – sua caçamba cheia de gelo e champanhe.

Juárez vê as suas máquinas Volvo como uma parte integrante da família da cooperativa. “Conseguimos tudo o que temos com a Volvo – mas, obviamente, as Volvos não se conduzem por si mesmas, elas são operadas por pessoas.” E as pessoas sempre vêm em primeiro lugar. Há muitos riscos ocupacionais no trabalho portuário, mas as “pessoas acima do lucro” é a regra pela qual as decisões são tomadas, particularmente no que diz respeito à segurança do trabalhador.

Gustavo Casas, gerente de contas-chave na Argentina e no Uruguai para a Volvo CE, diz que é um privilégio trabalhar

Herme Juárez, Presidente da Cooperativa de Trabalhadores Portuários General San Martín desde 1969

A VOLVO SERÁ UMA PARTE INTEGRANTE DO FUTURO DA COOPERATIVA

com a cooperativa: “Com a sua visão e priorização dos seus trabalhadores, a cooperativa é um parceiro ideal para a Volvo CE – eles são um exemplo do que a Volvo CE procura em clientes”.

CINTO DE SEGURANÇA

Um exemplo específico do trabalho que os trabalhadores realizam é o carregamento de produtos agrícolas para correias transportadoras que transportam os produtos para o navio. Um armazém, onde quatro carregadeiras de rodas trabalham, abriga 180 mil toneladas de farinha de soja, empilhadas a 40 metros de altura.

O operador Pedro Fydrizowski explica: “Nós usamos as máquinas para empurrar a farinha por uma grade no chão até uma correia transportadora que a leva para o barco.” O trabalho costumava ser particularmente perigoso, já que as altas montanhas de farinha compactada, que poderiam estar armazenadas ali por até um mês, estavam propensas a soltar inesperadamente, causando uma avalanche de farinha sobre as máquinas e os trabalhadores. Embora a incorporação de carregadeiras de rodas tenha reduzido os acidentes em 95%, os trabalhadores queriam ir além.

Assim, a equipe de mecânicos da cooperativa surgiu com uma solução: nos últimos três anos, os operadores estão utilizando uma extensão de guindaste na frente da carregadeira de rodas

para ajudar a soltar os produtos que eles estão movimentando. Ele foi inteiramente projetado e construído por trabalhadores da cooperativa e tem ajudado a melhorar ainda mais a segurança do trabalhador, uma vez que as máquinas já não têm que trabalhar tão perto da borda do ‘precipício’ de farinha.

Melhor segurança significa maior eficiência e mais lucros para a cooperativa, que tem sido canalizados para os projetos sociais e comunitários, bem como outras melhorias de segurança, sendo a mais recente um novo centro de resgate de emergência. Completo com helicópteros, barcos-ambulância e ambulâncias terrestres, o centro é o primeiro de seu tipo na América Latina e foi desenvolvido especificamente para lidar com os riscos ocupacionais do perigoso trabalho portuário.

Juárez, que poderia ter se aposentado há muito tempo, é um visionário que tem um desejo insaciável por melhores resultados, acreditando que eles podem continuar a melhorar a vida dos trabalhadores. E ele está certo de que a Volvo vai ser uma parte integrante do futuro da cooperativa, dizendo que o próximo passo pode ser adicionar algumas L120s com caçambas de 12m³ à sua frota. “Mas só se os cintos puderem acompanhar.”

Visite o site da Spirit ou o app para iPad para assistir a uma reportagem em vídeo sobre este artigo

AGARRANDO O FUTURO

Um dos maiores produtores de madeira nos EUA está usando máquinas Volvo para levar uma de suas serrarias para o futuro →

Julian Gonzalez



A EMPRESA DECIDIU CONFIAR NA MÁQUINA VOLVO IDEALMENTE BALANCEADA PARA SEUS PLANOS AMBICIOSOS



Jim Smith (à esquerda) e Dana Schmitz do Idaho Forest Group

No que parece ser uma combinação dos filmes *Jurassic Park* e *Transformers*, três carregadeiras de rodas de alta elevação Volvo L180GHL conseguiram chegar aos Estados Unidos em grande parte graças a uma empresa visionária e familiar que está determinada a marcar um caminho novo na indústria madeireira dos EUA.

Com sede nas florestas espessas e verdes do norte de Idaho, o Idaho Forest Group adicionou as carregadeiras de toras da Volvo à sua serraria em Lewiston, que está sendo transformada em uma das serrarias mais modernas e tecnologicamente avançadas da América do Norte.

"Nossa teoria é ser tão eficiente quanto possível e manter o contato com a tecnologia para que possamos ter o menor custo. Isso nos dá uma margem que podemos pagar a mais pelas toras, pagar a mais para os proprietários de terras, de forma que possamos continuar a funcionar e a competir pelas toras. Também nos dá espaço para reinvestir na serraria e nós precisamos reinvestir", diz Dana Schmitz, Analista/Planejamento de Negócios do Idaho Forest Group.

A empresa encontrou pela primeira vez a L180GHL durante uma visita a uma serraria na Áustria, mas só quando visitaram uma serraria em Michigan, que na época possuía a única L180GHL do país, a empresa decidiu confiar na máquina Volvo idealmente balanceada para seus planos ambiciosos.

"Sendo uma máquina construída para um fim específico, elas não são tão grandes como algumas das outras que vimos, mas

acho que acondicionam a carga muito melhor e distribuem o peso entre os dois eixos melhor", diz Schmitz. "Parecia que elas carregavam as cargas muito melhor do que seus concorrentes – esse foi um dos principais pontos da venda para nós."

NOVOS PATAMARES

A empresa opera cinco serrarias em Idaho, o que a torna um dos maiores produtores de madeira nos EUA, com capacidade para cerca de um bilhão de pés cúbicos por ano e mercados ao redor do mundo. A serraria de Lewiston sozinha produz um milhão de pés cúbicos por dia, 200-300 milhões de pés cúbicos anualmente.

Com esses números projetados para aumentarem de forma significativa, otimizar o espaço do pátio será vital quando as melhorias das instalações estiverem concluídas ainda este ano, o que é a principal razão pela qual os recursos de alta elevação da L180G chegaram até o norte de Idaho.

John Cushman é o gerente de da filial do revendedor Volvo CE, Clyde/Oeste Inc. "Nesta operação com as L180GHLs, elas estão empilhando toras a uma altura média de 18 pés (5,5m), enquanto que, com os métodos convencionais que se costuma usar nos EUA, temos uma altura média de empilhamento sem assistência de 11 pés (3,35m). Eles estão ganhando sete pés (2,13m) de armazenamento de toras nesta área, o que é muita coisa", diz Cushman, acrescentando: "Se você considerar o custo da área de armazenamento, depois aumentar

a sua capacidade em 30%, depois calcular a diminuição da distância de deslocamento das máquinas; tudo isso se soma a ciclos mais curtos da máquina, menor desgaste, menor consumo de combustível e a oportunidade de lidar com mais toras por hora. Isso torna as nossas máquinas uma solução muito boa de movimentação de toras, oferecendo o melhor aproveitamento da área de armazenamento com o menor custo".

COMBUSTÍVEL PARA O PENSAMENTO

O motor de 13 litros a diesel turbocompressor direto de 6 cilindros fornece alto torque em baixas velocidades com a Tecnologia Combustion da Volvo, V-ACT. Os baixos níveis de emissão atendem às exigências de motores Tier 4 Interim/Nível IIIB para eficiência final e cuidado ambiental e o pedal ecológico encoraja o operador a engatar o acelerador com a quantidade adequada de pressão no contador mecânico ("push-back").

As três L180G da Volvo se movimentam com rapidez pelo pátio da serraria de Lewiston carregando toras curtas com uma garra movida a energia hidráulica que gira 360 graus. A lista de pontos positivos apresentada pela máquina Volvo é longa, mas, para o Idaho Forest Group, a economia de combustível está ganhando em disparada.

"Esse combustível é bastante fundamental. Você olha para alguns dos equipamentos mais antigos que temos e eles estão devorando 12-13 galões (45-49 litros) por hora no acondicionamento de toras; mas essas máquinas aqui, na última vez que observei, estão usando 4,5 galões (17 litros) por hora. Veja bem, elas ainda não

estão tão ocupadas como estarão no futuro, mas esse fator é simplesmente fantástico", diz Schmitz.

A empresa estima que, durante o tempo de vida das três máquinas Volvo, que eles esperam que seja 10-15 anos, as suas economias de combustível serão de US\$ 2,5 milhões (€ 1,8 milhões).

Os operadores da serraria estão igualmente entusiasmados com a ideia de trabalhar em uma cabine silenciosa o suficiente para produzir apenas 40-45 decibéis de som, enquanto dirigem em um sistema de controle de temperatura na cabine, com comandos ergonômicos e janelas de visibilidade total.

"É inconcebível pensar em como os sistemas antigos funcionavam", diz Jim Smith, mecânico-chefe na Serraria de Lewiston. "Alguém estava realmente pensando de forma inovadora ao inventar estes sistemas." ❏

A LISTA DE PONTOS POSITIVOS APRESENTADA PELA MÁQUINA VOLVO É LONGA

Visite o site da *Spirit* ou o app para iPad para assistir a uma reportagem em vídeo sobre este artigo



A VOLVO CE É AMPLAMENTE RECONHECIDA POR SUA POSTURA AMBIENTAL

todas as fases do ciclo da indústria de construção. A rede mundial da empresa é uma rota ideal para os principais interessados em toda a indústria da construção e a Volvo está convencida de que trabalhar com parceiros é a maneira mais eficaz de reduzir o seu próprio impacto no clima.

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

Acreditando que a indústria como um todo, não apenas os equipamentos de construção, pode conseguir mais trabalhando em conjunto, a Volvo CE está promovendo o Desafio do Clima para a Construção (Construction Climate Challenge - CCC). Essa nova iniciativa global impulsiona a responsabilidade total da indústria da construção para neutralizar qualquer impacto negativo que causa ao meio ambiente.

Para este fim, a Volvo CE convocou uma cúpula da indústria em Gotemburgo, Suécia, para 24 de junho de 2015, com o objetivo de influenciar a cadeia produtiva da construção, desde a extração de materiais provenientes de pedreiras até a construção de edifícios e o assentamento de estradas. Será o clímax de uma série de eventos e conferências globais destinados à exposição máxima. O objetivo do CCC durante um período de três anos não é apenas estimular a conscientização, mas também estimular o diálogo entre os representantes da indústria, acadêmicos e políticos. Ele está financiando novas pesquisas de todo o mundo e já está criando um fórum para compartilhar conhecimentos e recursos existentes para ajudar a indústria a fazer a diferença. A pesquisa acadêmica é o cerne do CCC e espera-se que o fórum funcione como uma ponte entre a indústria da construção e a pesquisa de sustentabilidade, bem como promova a colaboração entre acadêmicos e a indústria. Ao avaliar os resultados e melhorias, o CCC irá estabelecer áreas de foco para um novo ciclo de três anos, além de criar a conscientização e incentivar o engajamento.

PARCEIRO EMPENHADO

O CCC é parte do compromisso da Volvo CE com o programa Salvadores do Clima do Fundo Mundial para a Natureza (WWF) em ser um "líder climático". A Volvo CE foi a primeira empresa na indústria da construção a se associar ao programa, uma iniciativa que exige que as empresas participantes se comprometam a reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) em suas operações. O programa tem como objetivo estimular as empresas a mudar sua forma de pensar sobre as soluções para responder à mudança climática e a Volvo CE se comprometeu a cooperar com o WWF como parceiro e conselheiro principal do CCC.

O acordo original com os Salvadores do Clima do WWF obteve o compromisso da Volvo CE, juntamente com as outras empresas do Grupo Volvo, de reduzir as emissões de CO₂ de




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

unidades de produção em 12% até 2014 a partir dos níveis de 2008, sem recorrer a créditos de carbono para atingir os objetivos. A Volvo CE está empenhada em seguir adiante através do desenvolvimento de uma nova tecnologia que leve a uma eficiência ainda melhor de combustível e emissões mais baixas. A empresa também está empenhada em melhorar a eficiência em campo para os clientes em uma outra tentativa de reduzir as emissões de CO₂. A Volvo CE também planeja desenvolver o treinamento do operador atual e simulação no local para promover a melhoria da eficiência de combustível.

A CHINA PRIMEIRO

Como parte do acordo com os Salvadores do Clima do WWF, a SDLG, outra marca da Volvo CE e parceira de empreendimento conjunto na China, tornou-se a primeira companhia chinesa a se comprometer com o programa. O Grupo Volvo é membro da iniciativa Salvadores do Clima desde 2010 – foi o primeiro fabricante de caminhões pesados a assinar o acordo e os Ônibus Volvo também estão na lista.

Desde que o programa começou, em 1999, as empresas associadas do Salvadores do Clima reduziram suas emissões de CO₂ em mais de 100 milhões de toneladas – cerca de duas vezes as atuais emissões de CO₂ anuais da Suíça – criando, também, uma vantagem competitiva e aumentando o valor para o acionista. 

Visite o site da *Spirit* e o app para iPad para assistir a um vídeo do Presidente da Volvo CE, Martin Weissburg, falando sobre os objetivos do Desafio do Clima para a Construção

LOCALIZADA NA SUÉCIA

As estampas de animais desta temporada não estão apenas nas passarelas de moda de Paris, Londres e Nova Iorque, mas também em uma máquina Volvo projetada para uma passarela diferente...

Depois de submetida a uma reforma na oficina de pintura, uma carregadeira de rodas Volvo L90F, com uma impressionante pintura de estampa de chita, encontrou uma nova casa na área das chitas do Parken Zoo, em Eskilstuna, Suécia.

A contribuição exótica da Volvo CE simboliza a cooperação entre as duas organizações, representando o compromisso da Volvo CE em cuidar do meio ambiente e seu apoio aos esforços do zoológico para preservar a biodiversidade e salvar nossas espécies com risco de extinção.

O cuidado ambiental é um dos três valores centrais da empresa, juntamente com qualidade e segurança, e a Volvo CE é amplamente reconhecida por sua postura ambiental. Por exemplo, menos de um ano atrás, no final de 2013, a empresa obteve a neutralidade de carbono em sua instalação de caminhões articulados de 45.000m² em Braås, no sul da Suécia, a qual

depende inteiramente de fontes de energia renováveis, incluindo eólica, biomassa e hidrelétrica. É a primeira instalação do seu tipo na indústria.

Mais do que qualquer outro fabricante, a Volvo construiu sua reputação sobre o fundamento dos cuidados ambientais e da sustentabilidade. Um dos principais defensores da sustentabilidade, a empresa tem feito incursões pioneiras em eficiência de combustível, incluindo os programas de treinamento de operadores para incentivar uma condução eficiente de combustível.

O DESAFIO DO CLIMA ESQUENTA

A Volvo CE calcula que 90% do seu impacto ambiental é indireto, resultante da utilização das suas máquinas em quase



Nick Rose (à direita), da Volvo CE, com o cliente Gareth Rees

ABORDAGEM INTELIGENTE PARA GRANDES NEGÓCIOS

A Volvo CE utiliza aplicativos para comercializar equipamentos usados na Europa, no Oriente Médio e na África

Tony Lawrence

usar e pode oferecer uma solução para determinado problema que eles talvez estejam enfrentando. O desenvolvimento desse aplicativo representa uma nova e interessante maneira de auxiliá-los", explica Rose.

Disponível para smartphones e tablets Apple e Android, o aplicativo é gratuito para download e dá detalhes sobre os equipamentos utilizados, bem como detalhes de contato (e-mail e telefone) do revendedor.

"Temos certeza de que isso mudará radicalmente a maneira pela qual os clientes pesquisam e compram equipamentos usados", afirma Rose, que vem trabalhando no setor de equipamentos de construção em todo o mundo há 40 anos.

"Você encontra a máquina que procura e, em seguida, basta clicar em um botão de chamada e imediatamente estará em contato direto com o revendedor. Isso também significa que você terá acesso a outras ofertas, tais como financiamentos, contratos de suporte ao cliente, peças ou até mesmo garantias, se necessário".

Há também uma função de pesquisa "Usado Aprovado Volvo", para máquinas de até cinco anos de uso ou para aquelas com até 8.000 horas de operação, totalmente inspecionadas e, se necessário, recondicionadas antes de receberem uma garantia especial. Vários clientes aprovaram o aplicativo, incluindo o empreiteiro britânico Gareth Rees, da Gareth Rees Plant, em

ISSO VAI MUDAR FUNDAMENTALMENTE A FORMA COMO OS CLIENTES BUSCAM E COMPRAM EQUIPAMENTOS USADOS

Swansea, País de Gales, que está constantemente percorrendo obras em Gales do Sul e na Inglaterra.

"Eu compro várias máquinas Volvo novas e usadas para minha empreiteira", explica Rees. "Acho o aplicativo particularmente útil na pesquisa de equipamentos usados enquanto estou em deslocamento – é rápido, simples e fácil de encontrar máquinas para os meus negócios."

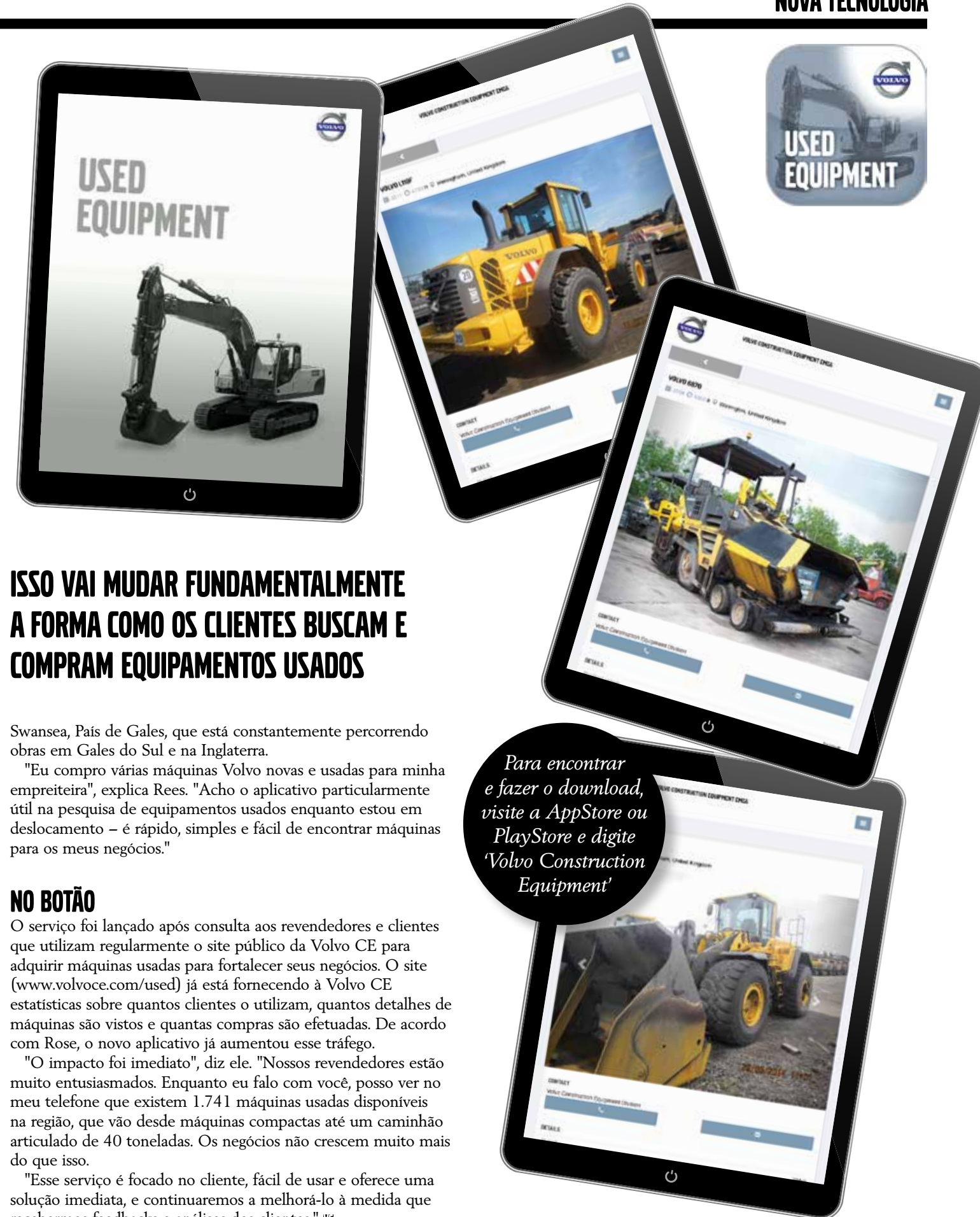
NO BOTÃO

O serviço foi lançado após consulta aos revendedores e clientes que utilizam regularmente o site público da Volvo CE para adquirir máquinas usadas para fortalecer seus negócios. O site (www.volvoce.com/used) já está fornecendo à Volvo CE estatísticas sobre quantos clientes o utilizam, quantos detalhes de máquinas são vistos e quantas compras são efetuadas. De acordo com Rose, o novo aplicativo já aumentou esse tráfego.

"O impacto foi imediato", diz ele. "Nossos revendedores estão muito entusiasmados. Enquanto eu falo com você, posso ver no meu telefone que existem 1.741 máquinas usadas disponíveis na região, que vão desde máquinas compactas até um caminhão articulado de 40 toneladas. Os negócios não crescem muito mais do que isso.

"Esse serviço é focado no cliente, fácil de usar e oferece uma solução imediata, e continuaremos a melhorá-lo à medida que recebermos feedbacks e análises dos clientes." ❏

Fotografia principal © Mark Burton



Para encontrar e fazer o download, visite a AppStore ou PlayStore e digite 'Volvo Construction Equipment'

SUCESSO INSTANTÂNEO

"Isto dá a eles a oportunidade de procurar equipamentos usados instantaneamente, onde quer que estejam. O aplicativo é fácil de

DA ORIGEM PARA O MUNDO

Aquisições inteligentes ajudam a Volvo CE a se transformar em uma líder mundial

Nigel Griffiths

No início deste ano, a Volvo CE concluiu a aquisição de 2013 da empresa norte-americana Terex Corporation, um fabricante de caminhões fora de estrada rígidos e articulados. Para o presidente da Volvo CE, Martin Weissburg, a transação representou "uma oportunidade para a Volvo CE preencher lacunas de produtos", explicando que, com o aumento de vendas na mineração, agora é um bom momento para a empresa entrar no mercado de caminhões rígidos. Descrita pela empresa como "uma aquisição estratégica que oferece à Volvo CE margem considerável para o crescimento", a aquisição é exemplo de um processo de crescimento que tem ajudado a expansão da Volvo CE desde o seu início modesto, há quase dois séculos, em uma oficina mecânica em Eskilstuna, Suécia, até se tornar um competidor mundial, diversificado por meio de uma gama de segmentos de negócios principais.

CRESCIMENTO COMPLEMENTAR

Ao longo dos anos, muitas dessas aquisições estratégicas têm complementado o desenvolvimento interno da empresa e o crescimento orgânico. Por meio desse processo, a Volvo CE evoluiu de uma empresa de engenharia especializada para um fornecedor de soluções globais e uma das maiores fabricantes mundiais de equipamentos para construção.

Ao lado dos equipamentos de construção líderes de mercado, tais como carregadeiras de rodas, equipamentos compactos,

escavadeiras com rodas e esteiras, motoniveladoras, caminhões articulados e equipamentos rodoviários, a Volvo CE também oferece uma variedade de serviços e soluções pós-venda – equipamentos usados, aluguel, peças, serviços, acessórios e serviços financeiros. Ela agora possui unidades de produção na Suécia, França, Alemanha, China, Brasil, México, Coreia do Sul, Índia, Polónia, Rússia e Estados Unidos.

No início, a Volvo era uma empresa de engenharia 'local', construída com base nos talentos dos brilhantes engenheiros suecos Johan Theofron Munktell, e os irmãos Bolinder, Jean e Carl Gerhard. Durante a Segunda Guerra Mundial a Volvo AB – ela mesma o produto de dois visionários suecos, Assar Gabriellsson e Gustav Larson – começou a cooperar com a Bolinder-Munktell (BM) na produção de tratores de exploração agrícola e outras máquinas. Em 1950, a empresa Bolinder-Munktell foi adquirida pela AB Volvo, fundada por Gabriellsson e Larson em 1927.

Foi também durante as prósperas décadas de 50 e 60 que o equipamento pioneiro na construção foi desenvolvido – máquinas que, com o tempo, passaram a dominar a produção da empresa. O primeiro trator com motor a diesel surgiu em 1952 e, dois anos mais tarde, a primeira carregadeira de rodas, precursora da carregadeira articulada.

Combinando os talentos do fabricante de carretas sueco, a empresa Lucas Lihnell, o primeiro caminhão articulado do mundo fabricado em série, conhecido como 'Gravel Charlie', foi lançado em 1966.

MUDANÇA DE FOCO

Em 1973, o nome da empresa foi alterado para Volvo BM. Nos anos seguintes, algumas das melhores máquinas já feitas pela Volvo foram colocadas para trabalhar em canteiros de obras em todo o mundo.

O ano de 1977 viu a Volvo BM com foco apenas no desenvolvimento, no marketing e na produção de equipamentos de construção, especialmente carregadeiras de rodas e caminhões articulados. Em 1979, decidiu-se abandonar os setores agrícola e florestal e focar em máquinas de construção.

Seguindo uma reorientação estratégica da empresa, a divisão de fabricação de tratores foi vendida em 1985 e a trilha de aquisições acelerou durante os anos 80 e 90, com a compra de uma série de fabricantes de equipamentos de construção americanos, europeus e asiáticos.

Em 1985, a Volvo BM fez um movimento para abrir o mercado americano, aliando-se ao produtor Clark Equipment por meio da incorporação de suas subsidiárias de equipamentos de construção. Isso reuniu três marcas – Volvo BM, Michigan e o fabricante de caminhões Euclid – como o Grupo de VME.

Enquanto isso, na Europa, a VME começou a expandir sua linha de produtos e a entrar no mercado de carregadeiras compactas com a aquisição, em 1991, da participação majoritária do líder do mercado alemão no setor, a Zettelmeyer Baumaschinen GmbH.

Ela também adquiriu integralmente uma empresa de escavadeiras há muito estabelecida na Suécia, a Åkermans Verkstad AB.

SURGE A VOLVO CE

Em 1995, o Grupo Volvo comprou da Clark 50% da propriedade da VME e o nome foi alterado para Volvo Construction Equipment. No mesmo ano, escavadeiras compactas foram adicionadas à gama de produtos após a compra do principal fabricante francês, Pel-Job.

As motoniveladoras foram levadas para a paleta de produtos da Volvo CE com a aquisição, em 1997, da gigante canadense de motoniveladoras Champion. Em 2001, as primeiras motoniveladoras Volvo foram introduzidas – destinadas a serem um padrão de mercado.

A Volvo se tornou a primeira empresa estrangeira a investir na indústria coreana, ao adquirir a divisão de equipamentos para



construções pesadas da Samsung Industries, em 1998, dando origem à Volvo Construction Equipment Korea Ltd.


O mercado de escavadeiras de esteiras era a principal meta da Volvo CE e, em alguns anos, uma série de novas escavadeiras Volvo surgiram na fábrica da Changwon, na Coreia do Sul.

EXPANSÃO NOS EUA

A Volvo CE fez grandes incursões no mercado de construção de estradas dos Estados Unidos com a compra da divisão rodoviária da Ingersoll Rand. A empresa também acrescentou, em 2008, uma operação de serviços e de distribuição de peças sobressalentes em todo o mundo, formando a 'Volvo Construction Equipment & Services California' e mais uma empresa, a recém-adquirida 'Mathews Machinery', com base na Califórnia.

Essa aquisição incluiu fábricas na Pensilvânia, Alemanha, China e Índia, bem como 20 instalações de distribuição e de serviços nos EUA e cerca de 2.000 funcionários em todo o mundo.

A Volvo CE agora estava fortemente posicionada para operar nos EUA e em outros territórios fora da Europa – vendendo, alugando e dando suporte a uma série de produtos, incluindo máquinas rodoviárias, equipamentos compactos e produtos para manipulação de materiais.

Hoje, a Volvo CE possui e comercializa uma grande variedade de equipamentos produzidos em quatro continentes e distribuídos em mais de 200 países, em concessionárias e empresas de aluguel – todos construídos com os mesmos altos padrões de qualidade, segurança e cuidados ambientais. 



OS PIONEIROS DA NAVEGAÇÃO EM ALTO MAR DA CHINA

Competindo pela China na Volvo Ocean Race, a Dongfeng Race Team está em uma longa missão desportiva

Julia Brandon

A maré está mudando completamente a história da vela na China graças à Dongfeng Race Team, uma equipe totalmente apoiada por patrocinadores chineses. Ela desperta um profundo interesse pelo iatismo no país, com um número significativo de chineses, tanto nas equipes em água como nas de apoio – competindo pela China e pelo futuro do iatismo naquele país.

Dirigidos pela OC Sport, os membros do iatismo e apoio da Dongfeng Race Team estão em uma longa missão desportiva, não somente para apresentar uma campanha competitiva no evento 2014-15, mas também para criar um legado na navegação offshore na China, atingindo a meta final de uma tripulação 100% chinesa para a corrida de 2020-21. As conquistas da equipe são um grande impulso para o desenvolvimento do iatismo profissional na China. Suas realizações são ainda mais incríveis, para uma equipe que começou do zero.

"Basicamente, resumimos o que em média levaria 10 a 20 anos em poucos meses, por isso não é um desafio fácil", diz Mark Turner, presidente executivo da OC Sport. "Mas é a natureza deste projeto – estamos tentando construir uma base para a regata após esta, em 2020, e para o futuro."

Em meados de dezembro, as sete equipes da regata devem ter chegado à capital dos Emirados Árabes Unidos, Abu Dhabi, na segunda etapa da corrida, provenientes da Cidade do Cabo, África do Sul, após zarparem do porto espanhol de Alicante, em 11 de outubro. No final de janeiro de 2015, os barcos deverão chegar a Sanya, no sul da China, com mais seis voltas à frente antes da chegada em Gotemburgo, na Suécia, em junho.

HABILIDADE EM CORRIDA

À medida que a regata de nove meses avança, a tarefa tende a ficar mais difícil para os navegadores chineses a bordo do



Chegando em Alicante antes do início da regata

SUAS REALIZAÇÕES SÃO AINDA MAIS INCRÍVEIS, PARA UMA EQUIPE QUE COMEÇOU DO ZERO

Dongfeng. Enquanto outras equipes navegam com veteranos dotados de um conjunto misto de habilidades, a equipe chinesa começou com um mínimo de conhecimento sobre os 65 barcos da Volvo Ocean e apenas uma noção sobre navegação offshore. Seis navegadores profissionais não chineses foram selecionados por suas habilidades mais abrangentes, definidas para complementar o déficit. Como resultado, há uma grande

proporção de velejadores profissionais ocidentais na equipe, graças à sua experiência em navegação solitária, que, por sua própria natureza, exige experiência, destreza e aptidão. O capitão Charles Caudrelier e o velejador sueco Martin Strömberg são os únicos dois marinheiros a bordo do Dongfeng que participaram da regata anterior. Há também seis velejadores chineses no pelotão da regata final da Dongfeng Race Team, que se alternarão entre →



OFFSHORE E ONSHORE, O ENTUSIASMO E A CORAGEM SÃO INSPIRADORES

2 a 3 posições definidas no barco e posições-chave na equipe em terra ao longo da regata.

Como nação, a China tem uma rica história marítima, e – há oito anos – uma equipe de vela olímpica, mas nem se compara com o que pode se preparar para o que está envolvido na navegação offshore.

"Competir nos Jogos Olímpicos significa velejar em um pequeno barco rápido por uma ou duas horas", diz Turner.

"Não existe elemento náutico ou conhecimento sobre o oceano, nem vivência no barco ou desconforto pessoal."

A Dongfeng Race Team foi a primeira equipe a se qualificar oficialmente para a Volvo Ocean Race 2014-15, após uma viagem de treinamento bem-sucedida de 18 dias pelo oceano Pacífico. Patrocinado pela Dongfeng Trucks – um dos principais fabricantes de caminhões médios e pesados na China, e principal patrocinador da Dongfeng Race Team –, a campanha tem uma série de objetivos-chave. Primeiro, colocar a China no mapa da navegação

offshore. Segundo, promover a missão de 10 anos da Dongfeng, a fim de obter reconhecimento mundial dentro dos principais mercados-alvo emergentes, como África do Sul, Brasil, Oriente Médio e Europa, para os quais nenhum outro evento esportivo é capaz de oferecer uma plataforma mais sofisticada. No entanto, assim como a navegação offshore, o patrocínio e a comercialização em escala global são conceitos relativamente novos para a China. Assim, espera-se que a fusão de duas novas iniciativas atraia a mídia mundial e tenha o apoio da torcida local. Então, é justo dizer que, para a Dongfeng Race Team, existe uma pressão.

No passado, duas equipes chinesas parcialmente patrocinadas se apresentaram na Volvo Ocean Race: Green Dragon 2008-09 e Team Sanya 2011-12. As duas equipes tinham apenas um membro chinês a bordo, porém em relação a uma tripulação chinesa da Volvo Ocean Race, eles foram os primeiros passos no caminho em que está agora a Dongfeng Race Team.

em equipe. A intenção era somente testá-los de todas as formas – mental e fisicamente – para ver quem ainda estaria sorrindo e disposto ao final de tudo", explica.

Os desafios durante o treinamento foram enormes, de enjoo intransponível ao desconforto insondável, e de exaustão total a restrições de tempo – "idealmente, teríamos mais um ano e manteríamos juntos uma equipe de 20 pessoas", diz Turner – mas nenhum desafio foi tão difícil como o elemento surpresa, quando finalmente pisaram a bordo. "Eles ficaram absolutamente chocados", disse. "Eles não tinham noção de onde estavam se metendo e não há nenhuma maneira de realmente explicar, a não ser levar as pessoas a vivenciar essa experiência real."

A jornada de treinamento levou a equipe da China aos Estados Unidos, França e Reino Unido e a 10.000 milhas náuticas em dois oceanos – Pacífico e Atlântico.

AMBIÇÃO PATRIÓTICA

Ao participar da equipe, Yang Jiru, apelidado de Wolf, disse: "Este é o meu sonho e é o dia de maior orgulho da minha vida", e acrescentou: "Antes da Dongfeng Race Team, eu sentia que minha vida não tinha uma direção, mas agora ela tem. Eu sei quem sou e para onde estou indo. Eu vou representar meu país na Volvo Ocean Race."

Da sua tripulação chinesa, Caudrelier cita Cheng Ying Kit, conhecido como Kit, como o mais experiente e tecnicamente competente; ele e Wolf são considerados os grandes competidores da equipe: "Essa é outra razão pela qual estão no elenco da regata final", diz Caudrelier. Aos 22 anos de idade, Chen Jin Hao é o membro mais novo da tripulação, mas foi descrito por Charles como tendo "grande potencial".

A Dongfeng Race Team é uma campanha chinesa com patrocínio essencialmente chinês – Aeolus Tyres e a cidade automobilística de Shiyan também são patrocinadores. Apesar de suas claras desvantagens, o entusiasmo geral e a coragem que emana das equipes onshore e offshore são inspiradoras. O que falta em habilidade e experiência, é compensado em coragem, ambição e empenho.

"Esperamos que esta seja a campanha que abra portas e dê credibilidade à vela e patrocínio na China, e por si só seja bem gratificante", disse Turner. "E não se trata apenas dos velejadores chineses - trata-se do treinamento da equipe em terra chinesa sobre como gerir de forma eficaz uma campanha desta magnitude a partir de uma perspectiva comercial, logística, técnica e de comunicação, uma vez que a futura campanha chinesa deve ter todas essas qualificações, e não apenas os velejadores."

Wolf diz: "A China voltou e estamos na virada de uma nova era no iatismo", e acrescentou: "Eu vim aqui não só para a Volvo Ocean Race 2014-2015, mas também para o futuro do iatismo da China. Eu posso prometer a vocês que depois de o iatismo se tornar popular na China, o mundo inteiro ficará chocado com seu enorme potencial." ❏

Desta vez, o processo de recrutamento foi muito mais além. Começando com mais de 200 candidatos, os interessados e esperançosos foram reduzindo para 20, depois para 12. O capitão da equipe, o francês Charles Caudrelier, deu a palavra final sobre a escolha da tripulação. O processo intenso de seleção priorizava fluência no idioma, aptidão física e conhecimentos de navegação. Os velejadores chineses Chen Jin Hao, Yang jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Chencheng Kong e Liu Xue foram escolhidos por Caudrelier para integrar a equipe da regata e representar a China.

DESAFIO DIFÍCIL

"Basicamente, não os deixamos dormir por 48 horas", afirmou Turner. "Designamos muitas tarefas para eles em terra e na água, desde natação e salto em um bote salva-vidas, até testes de inteligência às 3h da manhã sem dormir e testes de trabalho

Fotografias: © Yann Riou/Dongfeng Race Team;
© Almhoa Sanchez/Volvo Ocean Race

Visite volvoceanrace.com para obter atualizações sobre o progresso de cada equipe na regata



O caminho para maiores lucros começa com financiamento inteligente

O financiamento deve ser flexível — personalizado para atender a sua situação específica. Na Volvo Financial Services, entendemos o setor de construção e mineração como você. E isso é importante, porque compreendemos seus desafios, sabemos como você utiliza o seu equipamento e reconhecemos que as estações às vezes importam. São as pequenas coisas que podem levá-lo ainda mais longe. Veja como em volvoce.com

Volvo Construction Equipment



EM SINTONIA COM A SUA MÁQUINA

Um operador espanhol de Valência com paixão pela música clássica

Derek Workman

Presa acima do para-brisa da carregadeira de rodas Volvo L110G está uma foto de um menino de três anos usando um suéter azul e com um sorriso tímido. Seu nome é Aitor Molero e ele acompanha seu orgulhoso pai, Eusebio, nas longas horas que ele passa ao volante. É bastante normal para um pai orgulhoso ter uma foto de seu filho por perto — mas suas outras “companhias” são pouco mais incomuns: Mozart, Beethoven e Shostakovich.

“Como eu torço para o Real Madrid, a maioria acha que eu dei esse nome ao meu filho por causa do Aitor Karanka, que era o assistente e um ex-jogador do clube — mas, sinceramente, não fui eu quem escolheu o nome, foi a minha esposa, Ana.” No entanto, o sorriso de Molero indica que ele não foi completamente avesso à ideia.

UNIÃO

Eusebio Molero seguiu o seu time ao longo de seus 37 anos, mas o futebol ficou em segundo lugar em relação à sua principal paixão, o que de alguma forma explica a companhia clássica que ele mantém em sua cabine. Nas horas de folga, Molero toca saxofone ao lado de outros 15 músicos em uma banda local, Agrupación musical l'atropello — o Grupo Musical Escandaloso —, bem como em uma grande banda municipal de 110 integrantes.

“Comecei a estudar música aos sete anos, mas só comecei a tocar em uma banda aos 14 anos”, explica. Ele começou a tocar

sax alto e tenor e continua tocando há 23 anos. Ensaia das 14h às 16h, após o seu turno da manhã na Antonio Tarazona SL, sediada em Valência, terceira maior produtora de fertilizantes e aditivos industriais da Espanha, onde Molero trabalhou durante toda a sua vida, a apenas 10 minutos de carro de sua casa, em Paiporta.

“Tocamos em todos os tipos de festas e festivais, como Las Fallas, a maior festa de Valência, que acontece durante quatro dias em março, provavelmente a maior da Espanha”, explica Molero. “O que pode surpreender algumas pessoas é que nós também tocamos música clássica de grandes compositores, que adaptamos aos instrumentos de sopro. Os clássicos sempre foram meus favoritos e quando estou na minha cabine, quase sempre está tocando um CD de música clássica. Ela relaxa e me ajuda a me concentrar no que estou fazendo, especialmente quando temos de ter reflexo rápido, como quando estamos transportando a carga para um navio graneleiro, que é entregue à fábrica direto do porto de Valência. Nós movimentamos em torno de 3.000 toneladas em um único dia e tocar música clássica ajuda enormemente a me concentrar no que estou fazendo.”

BONS E VELHOS TEMPOS?

Molero está satisfeito com a máquina que ele usa diariamente — uma das quatro carregadeiras de rodas Volvo recentemente adquiridas pela empresa. Elas estão muito longe daquela máquina pesada que seu pai dirigia por Tarazona antes →

Fotografias de Vicent Bosch

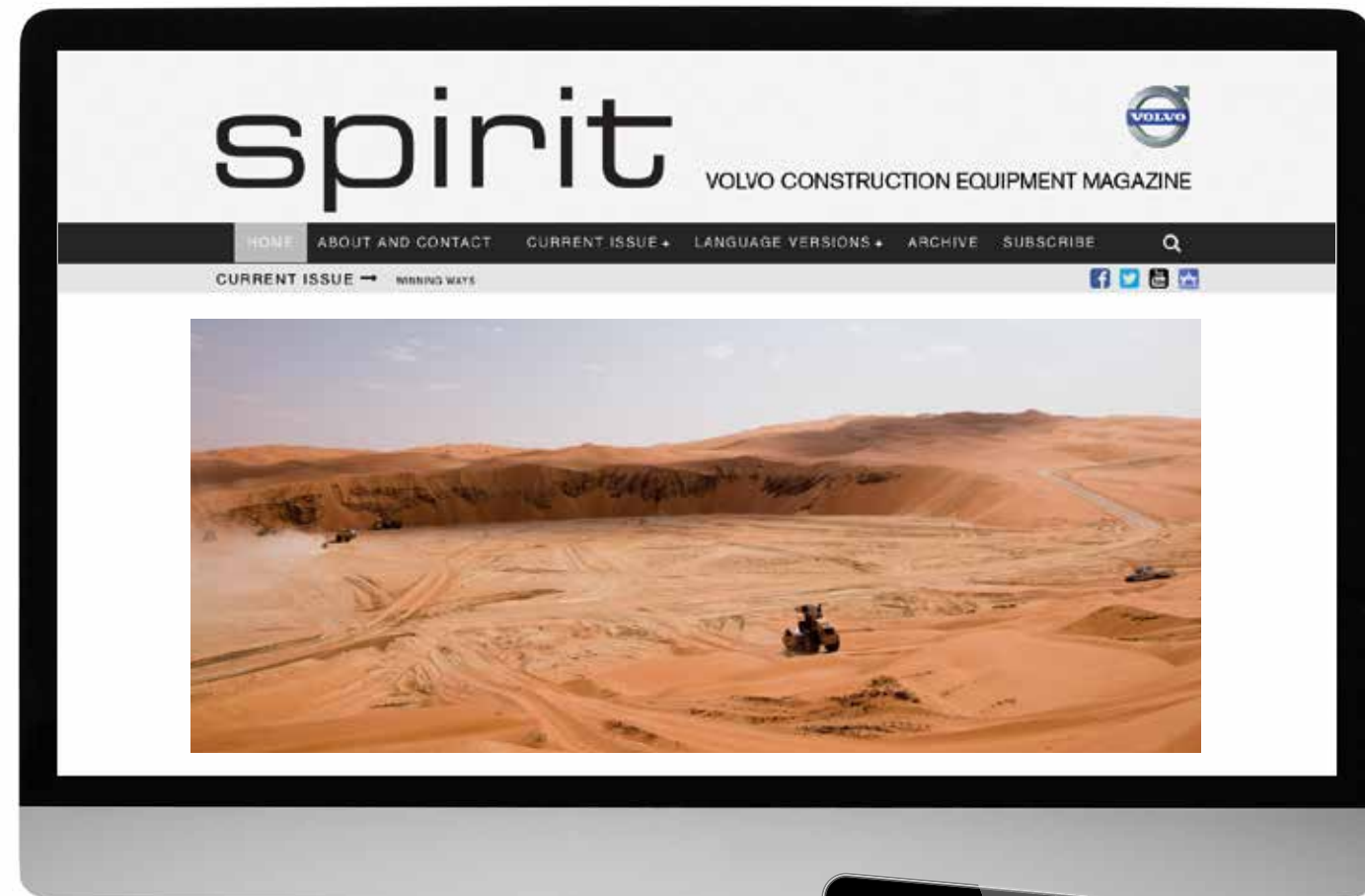


O operador Eusebio Molero (à esquerda) e Jorge Tarazona, da Antonio Tarazona SL, são amigos de infância



Ao volante da Volvo L110G

Viva essa experiência agora



das compras da Volvo, antes de se aposentar após 23 anos na empresa.

"Desde pequeno, meu pai (também chamado Eusebio) costumava me levar para trabalhar com ele nos fins de semana, então eu praticamente cresci com carregadeiras", explica. "Naqueles dias, elas eram muito difíceis de lidar. Os modelos anteriores eram como dirigir um tanque – o que exigia muito esforço para virar o volante e no final do dia você tinha músculos como se tivesse treinado na academia."

O conceito de realmente malhar em uma academia, segundo ele, não passava pela cabeça da maioria das pessoas 30 anos atrás – eles mantinham a forma com trabalho duro.

"Lembro-me de meu pai chegando em casa à noite e colocando uma almofada de aquecimento elétrico em toda a parte inferior das costas. Naqueles tempos, muitos operadores tinham problemas com seus rins por causa de todas as batidas ao levantarem e a abaixarem a caçamba." Outro problema comum era um joelho esquerdo dolorosamente duro, porque a perna esquerda quase não se movimentava durante o longo dia de trabalho por causa da falta de espaço. O conceito de "ergonomia" não existia há três décadas.

MÁQUINA MÁGICA

Não é surpresa, então, que Molero esteja encantado com sua nova Volvo L110G. O sistema de suspensão de carga absorve o choque e reduz solavancos e o derramamento da caçamba em movimentos rápidos, o mecanismo de abertura do capô ativado eletronicamente permite acesso rápido e fácil ao compartimento do motor e o desligamento do motor acontece depois de um tempo predeterminado (entre dois e 50 minutos).


"Com um dedo, você pode definir a altura que deseja para a caçamba em cerca de dois segundos", diz Molero. "Ela para automaticamente no ponto exato, então não existe risco de colisões, isso protege a caçamba e a superfície do solo, assim como o torna mais confortável para o operador. Tudo foi concebido para uma maior produtividade, com excelente economia de combustível e um poder muito maior. É uma máquina mágica de operar."

A Antonio Tarazona SL ainda é uma empresa familiar e de certa forma Molero pode ser visto como parte dessa família: ele e Jorge Tarazona, o irmão encarregado da divisão técnica/industrial, se conhecem desde que eram crianças.

"Tarazona nunca foi uma empresa onde a decisão foi tomada ao nível da gerência e os trabalhadores só tinham de ir em frente", diz Molero. "Quando foi tomada a decisão de mudar as carregadeiras de rodas que vinham

sendo utilizadas nos últimos oito anos, um grupo que representa todas as áreas da empresa – gestão, administração, finanças e operações – se reuniu.

"Quando um representante da Maquinaria y Recambios de Levante SL, os agentes locais apontados pela Volvo CE, trouxe uma carregadeira de rodas Volvo para demonstração, fomos capazes de vê-la em ação e foram oferecidas oportunidades para fazer todas as perguntas de que um operador precisava. Os elementos financeiros não têm nada a ver conosco, mas temos de trabalhar na cabine dia sim, dia não e o operador tem uma melhor noção sobre como a máquina operará e se ela fará o trabalho que precisa ser feito."

Com uma extensão de garantia de cinco anos, Molero e seus colegas operadores estão confiantes que as máquinas Volvo irão mantê-los felizes e confortáveis no futuro. 

O OPERADOR TEM UMA MELHOR NOÇÃO SOBRE COMO A MÁQUINA FUNCIONARÁ

Todas as notícias e informações sobre a Volvo CE, incluindo um vídeo exclusivo em seu computador ou iPad



volvospiritmagazine.com

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

QUEM NÃO ARRISCA, NÃO SUPERA DESAFIOS.

A Volvo Ocean Race é uma das regatas mais duras no mundo. Decidimos desafiar a nós mesmos. A cada parada da Volvo Ocean Race, iniciaremos um novo desafio utilizando nossas máquinas. Afinal, por que apenas os competidores podem se divertir? Siga o nosso progresso ao redor do mundo em volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

