

REVISTA

www.revistafreteurbano.com.br

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

ENTREGAS SUSTENTÁVEIS O IMPACTO DOS VUCS ELETRIFICADOS

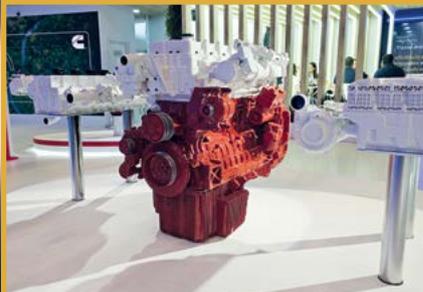


Edição LIV | Ano XI | Maio / Junho 25 | R\$ 6,90



LOGÍSTICA

A transformação
na gestão de
frotas com a IA



MOBILIDADE

Motores
multicombustíveis
chegam como solução



VUC PELO MUNDO

Novo Opel Combo
para diversas
aplicações

A Revista Frete Urbano VAI NA MESMA DIREÇÃO QUE VOCÊ!



Se você trabalha com transporte urbano de carga, a informação certa pode fazer toda a diferença no seu trajeto.



 Siga agora:
[@revistafreteurbano](#)

 A Revista Frete Urbano é uma publicação feita sob medida para você! Aqui você encontra:

-  Dicas de manutenção e cuidados com o seu VUC
-  Novas tecnologias e veículos eletrificados para o transporte de cargas
-  Mobilidade urbana e gestão de frotas
-  Logística e soluções práticas
-  Sustentabilidade

 A sua carga certa de informação, feita por quem entende do assunto.

 Acesse: www.revistafreteurbano.com.br

REVISTA

www.revistafreteurbano.com.br
FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

MAIO / JUNHO 2025 | ANO XI | EDIÇÃO LIV

f revistafreteurbano

X @rfreteurbano

Instagram revistafreteurbano

YouTube revistafreteurbano

Expediente

Diretores

Itamar Freire Lima

(11) 98339-7329

itamar@revistafreteurbano.com.br

Vânia Cagnassi

Departamento Comercial

Gabriela Sena | (11) 2534-5184

comercial@revistafreteurbano.com.br

Redação

Editora-chefe

Carolina Vilanova (MTB 26.048)

carol@revistafreteurbano.com.br

Colaboradores

Alberto Savioli,

Ana Júlia Cagnassi

Carlos Briotto,

Fernanda Souza,

Renato Albieri,

Thais Rizzatti e

Valquiria Stoinoff

Arte e Diagramação

Augusto Max Colin

arte@revistafreteurbano.com.br

Administração e distribuição

ITA & Caiana Editoras Associadas

Propaganda e Mkt Ltda-Me

Av. Pereira Barreto, 1395 - sala 115

Santo André/SP - 09190-610



Tiragem

10.000 exemplares

Distribuição

Cooperação com lojas de autopeças, centros de distribuição e docas, Ceagesp, pontos de grande concentração de VUCs, além de pedágios promocionais.

Perfil

A Revista Frete Urbano é uma Publicação Técnica bimestral, dirigida ao motorista de caminhão urbano de carga, autônomo e empregado, donos de transportadoras, frotistas, empresas de logística e compradores do setor de transportes de carga.

É proibida a reprodução total ou parcial de matérias sem a prévia autorização.

Materiais e artigos são de responsabilidade dos autores, não representam necessariamente a opinião da revista.

Manutenção preventiva: chave para a produtividade e segurança

Com o crescimento do e-commerce e a intensificação das entregas urbanas, os Veículos Urbanos de Carga (VUCs) tornaram-se peças centrais na logística de centros metropolitanos.

Projetados para operar em áreas com restrições de tráfego, eles realizam entregas rápidas e frequentes, sendo peças-chave no abastecimento de comércios e centros de distribuição. No entanto, o uso intenso desses veículos exige atenção redobrada com a manutenção.

Rodar em trechos curtos, com múltiplas paradas e em meio ao trânsito urbano, acelera o desgaste de freios, suspensão, embreagem e sistema de arrefecimento. A falta de manutenção preventiva pode levar a quebras inesperadas, atrasos nas entregas, aumento dos custos operacionais e riscos de acidentes.

Segundo dados da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), falhas mecânicas estão entre as principais causas de acidentes envolvendo veículos comerciais nas cidades. Por isso, garantir revisões periódicas, troca de peças no tempo certo e inspeções regulares é mais que uma obrigação técnica – é uma medida de segurança.

Além disso, a manutenção adequada contribui para a redução do consumo de combustível e das emissões de poluentes, alinhando as operações logísticas às metas ambientais dos grandes centros urbanos.

A tecnologia tem sido uma aliada nesse processo. Empresas que utilizam sistemas de telemetria e manutenção preditiva conseguem monitorar o desempenho dos VUCs em tempo real e agir antes que falhas ocorram, reduzindo períodos de inatividade e ampliando a vida útil dos veículos.

Em um cenário cada vez mais competitivo e regulado, especialmente com a expansão da logística de última milha, manter os VUCs em pleno funcionamento é garantir a continuidade das operações e a confiança do mercado. Aqui na **Revista Frete Urbano** temos essa preocupação, de oferecer informações e dicas para que seu VUC esteja sempre em ordem e operando! Espero que curtam essa edição e até a próxima! Grande beijo e o nosso obrigado! 🚚



Carolina Vilanova

»» Conteúdo

05 Notícias

08 De olho na saúde

10 Logística

12 Profissão

14 Distribuição

19 Lançamentos

20 Mobilidade

22 Frete a Frete

24 VUC pelo mundo

26 Frete Drive

29 Meio Ambiente

30 Meu animal

32 Falando de esportes

34 Siga em frente



08 »» Logística: Como a inteligência artificial pode ajudar a reduzir acidentes em até 40% por meio da transformação da gestão de frotas



14 »» Distribuição: A eletrificação de VUCs está acontecendo e ganha força com metas ambientais mais exigentes, alta do diesel e uma nova geração de consumidores



26 »» Frete Drive: Avaliamos a picape mais vendida do Brasil, a Fiat Strada na versão Ranch, equipada com motor turbo e câmbio CVT

Motoristas profissionais no Iron Woman

O transporte de cargas do Rio Grande do Sul acaba de ganhar reforço com a formatura da primeira turma do projeto Iron Women. Em cerimônia realizada na sede do SETCERGS, 14 mulheres concluíram a capacitação para obter a CNH categoria D, aptas a ingressar no setor.

A iniciativa, criada em parceria com a Dipesul Volvo, visa reduzir o déficit de motoristas profissionais no Brasil e abrir espaço para a atuação feminina no segmento. O curso incluiu etapas teóricas, práticas e de desenvolvimento pessoal. “Estamos formando motoristas comprometidas e preparadas para os desafios da profissão”, destacou Delmar Albarello, vice-presidente do SETCERGS.

Além de qualificar mão de obra, o projeto também reforça o papel da mulher no setor. Agora, as novas motoristas poderão ser contratadas por transportadoras associadas ao SETCERGS, com apoio direto do sindicato e da Volvo na integração ao mercado. 🚛



NINO
Faróis
A LUZ DO SEU CAMINHO



REFERÊNCIA
EM ILUMINAÇÃO
DE PESADOS



5 milhões de unidades produzidas

A Mercedes-Benz Vans atingiu a marca de 5 milhões de Sprinter produzidas no mundo, celebrada com a entrega de uma eSprinter 100% elétrica à FedEx, na fábrica de Charleston (EUA). O modelo, lançado há 30 anos, é referência em versatilidade e eficiência no transporte urbano e comercial.

No Brasil desde 1997, a Sprinter soma mais de 200 mil unidades vendidas. A versão elétrica, lançada em 2023, oferece maior autonomia e está disponível em diferentes configurações, com capacidade de carga de até 4,25 toneladas.

A fábrica de Charleston destaca-se por tecnologia e sustentabilidade, com investimentos recentes para o lançamento da nova eSprinter. A linha reforça



o compromisso da Mercedes-Benz com mobilidade limpa e soluções para transportadores e motoristas que buscam economia e inovação no dia a dia. 🚚🌱

Promoção nacional com descontos em peças



A PACCAR Parts iniciou a promoção “Caminhão de Descontos TRP”, válida até 31 de julho, com até 50% de desconto em mais de 190 itens do portfó-

lio. A ação abrange peças genuínas DAF, PACCAR e TRP multimarcas, focadas no pós-venda para caminhões, carretas e ônibus.

A promoção inclui sistemas multimídia, unidades eletrônicas, compressores de ar, peças para eixos, componentes elétricos, faróis de neblina e milha, filtros, turbocompressores REMAN e embreagens TRP, compatíveis com modelos DAF. Destaque para a Cabine Semicompleta DAF, solução para manutenção ágil e econômica.

Os produtos estão disponíveis em mais de 70 pontos no Brasil, entre concessionárias DAF, lojas TRP e no e-commerce DAF Webshop. A campanha visa fortalecer o pós-venda e impulsionar as vendas, com expectativa de crescimento de 10% em relação a 2024. 🚚🌱

30 anos do controle eletrônico de estabilidade

A Bosch comemora 30 anos do ESP®, sistema de controle eletrônico de estabilidade que, após o cinto de segurança, é considerado o que mais salva vidas no trânsito. Desde 1995, o ESP atua junto ao ABS para evitar derrapagens, corrigindo a trajetória ao detectar perda de controle.

A tecnologia pode reduzir até 80% dos acidentes causados por derrapagens, especialmente em curvas e pistas molhadas. Desde janeiro de 2024, o ESP é item obrigatório em todos os veículos fabricados no Brasil, ampliando a segurança viária.

A Bosch anuncia a nacionalização da produção da unidade de controle do ESP a partir de 2026, em Campinas (SP), fortalecendo a indústria local. Na Europa, o sistema já evitou mais de 22 mil mortes e 750 mil acidentes em 30 anos.



O ESP evoluiu para integrar tecnologias avançadas, como os sistemas ADAS, aumentando conforto e desempenho, fundamentais para motoristas e transportadores urbanos de cargas. 🚚🌱

Falta de manutenção nos freios causa acidentes

A Arteris, concessionária de rodovias, alerta para os riscos da má conservação dos freios em caminhões, tema central da campanha Maio Amarelo. Em parceria com a PRF e a Polícia Militar Rodoviária, intensifica fiscalizações em trechos críticos, principalmente de serra, para reduzir acidentes causados por falhas mecânicas.

Em 2024, mais de 1,67 milhão de veículos de carga foram fiscalizados; 23 mil caminhões foram retidos por condições inadequadas. Falhas nos freios causa-

ram 282 acidentes, com 19 mortes. Improvisos como anulação do ABS e uso de materiais inadequados comprometem a segurança.

Além da fiscalização, a Arteris investe em prevenção, com o programa Serra Segura, áreas de escape em rodovias e pontos de descanso para caminhoneiros. A campanha “Desacelere. Seu bem maior é a vida” reforça a importância da manutenção e responsabilidade no trânsito. 🚚



Tecfil®

O FILTRO ORIGINAL DO BRASILEIRO



A maior fábrica de filtros automotivos da América Latina. Uma empresa 100% brasileira, que carrega há mais de 70 anos o compromisso com a excelência, a inovação e o orgulho de fazer parte da força que move o país. É por isso que a Tecfil foi reconhecida no



COM O 1º LUGAR NAS CATEGORIAS:

- FILTRO AUTOMOTIVO MAIS LEMBRADO E COMPRADO PELO BALCONISTA
- MENOR ÍNDICE DE DEFEITO
- MELHOR SUPORTE TÉCNICO

TAMBÉM FOMOS RECONHECIDOS COMO **A 3ª MELHOR MARCA NO AFTERMARKET NA CLASSIFICAÇÃO GERAL.**



Esse reconhecimento reforça nosso compromisso com a qualidade, a confiança e a inovação. Valores que nos conectam a quem constrói o país com as próprias mãos.

SAIBA MAIS



@tecfil

tecfil.filtros

@tecfilfiltros

tecfil.com.br

Filtros Tecfil

filtrostecfil





Saiba os riscos reais do uso de cigarro eletrônico entre jovens

Coloridos, com cheiro doce e design atrativo, os cigarros eletrônicos ganharam espaço como alternativa ao cigarro tradicional. Porém, por trás da estética lúdica e dos sabores artificiais, o vape carrega substâncias capazes de desencadear doenças respiratórias graves. Rafaella Carvalho da Silva, professora de Fisioterapia do CEUB e especialista em Fisioterapia Cardiorrespiratória, alerta para o aumento de atendimentos a jovens com queixas como tosse persistente, chiado no peito e cansaço ao menor esforço, além de sequelas que podem ser irreversíveis.

Mesmo sem nicotina, os componentes do vapor são agressivos, irritam e inflamam as vias respiratórias, danificam as células dos pulmões e acabam comprometendo a respiração. Segundo a especialista, isso é ainda mais preocupante quando se fala de adolescentes, pois o pulmão ainda está em fase de desenvolvimento. Ela observa que muitos jovens já apresentam sintomas típicos de doenças pulmonares crônicas, algo que antes era comum apenas em adultos fumantes com muitos anos de exposição.

Embora pareça menos nocivo que o cigarro tradicional, o cigarro eletrônico também compromete a saúde pulmonar. “O vapor aquecido contém substâncias químicas, aromatizantes, micropartículas e até



Foto: Freepik.com

De olho na saúde »»

metais pesados que, ao entrarem em contato com os pulmões, geram inflamação e danos celulares permanentes”, afirma a fisioterapeuta.

Segundo a docente do CEUB, a presença da nicotina, quando existente, potencializa os danos ao organismo – já que, além do vício, ela aumenta os riscos cardiovasculares, como acidente vascular encefálico (AVE) e tromboembolismo pulmonar (TEP). No entanto, mesmo os dispositivos livres de nicotina continuam sendo nocivos ao pulmão: “A ausência da nicotina não elimina os riscos. Os danos nas vias aéreas podem acontecer com ou sem a substância”.

Entre os sinais que podem indicar prejuízo à função pulmonar, estão: tosse crônica, chiado no peito, produção excessiva de muco e sensação de falta de ar em atividades leves. “Muitos jovens relatam que passaram a se sentir mais cansados, com dificuldade para subir escadas ou praticar esportes que antes faziam com facilidade”, revela a docente do CEUB. Embora não reverta completamente os danos estruturais, a fisioterapia respiratória busca reabilitar a função pulmonar e aliviar os sintomas.

“Utilizamos exercícios respiratórios para melhorar a oxigenação, reduzir a inflamação e fortalecer os músculos respiratórios. Também ajudamos no mane-

jo do estresse e da ansiedade durante o processo de abandono do vape”, explica. Em quadros mais graves, como a bronquiolite obliterante - doença pulmonar rara, mas já associada ao uso do cigarro eletrônico -, a fisioterapia é complementar ao tratamento médico, buscando aumentar a eficiência respiratória e reduzir o impacto das crises.

Prevenção começa com informação

Rafaella alerta sobre o perfil crescente de jovens que chegam ao consultório com sintomas respiratórios provocados pelo vape. “Muitos começaram a usar por achar que era inofensivo. O problema é que, por serem jovens, demoram a perceber os danos. Isso só agrava a situação e aumenta o risco de lesões permanentes”, aponta.

Para a especialista, o combate ao uso precoce deve começar em casa e nas escolas. “É essencial desmistificar a ideia de que o cigarro eletrônico é seguro ou menos nocivo. Pais, professores e profissionais de saúde precisam estar bem informados e ser multiplicadores de conhecimento, apresentando dados científicos de forma clara, acessível e próxima da realidade dos jovens”, finaliza a docente do CEUB. 🚗

Produção 100%
Nacional

RODAFUSO[®]
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS

Fabricado
no Brasil

SEMPRE INOVANDO E APRIMORANDO SEU
ALTO PADRÃO DE QUALIDADE



MELHOR PREVINIR
DO QUE REMEDIAR
GARANTA SUA
SEGURANÇA USE
ANTIFURTOS

RODAFUSO
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



ANTIFURTO PARA RODA
DE ALUMÍNIO OU AÇO
PARA TRUCKS,
CARRETAS, CAMINHÕES E
ÔNIBUS



CONTATOS:
vendas@rodafuso.com.br



11 95890-1535
11 2148-5500

WWW.RODAFUSO.COM.BR



Foto: Freepik.com



uso da inteligência artificial (IA) na gestão de frotas vem se consolidando como uma das principais ferramentas para reduzir custos operacionais, aumentar a eficiência logística e melhorar a segurança nas estradas.

Levantamentos recentes apontam que a adoção dessa tecnologia já promoveu mudanças expressivas no setor, com impacto direto sobre o desempenho das operações e o comportamento dos motoristas.

De acordo com estudo da McKinsey & Company, empresas que implementaram soluções baseadas em IA conseguiram uma redução de até 15% nos custos operacionais, impulsionada principalmente pela otimização do consumo de combustível, manutenção preditiva e análise de dados em tempo real. A automação desses processos permite identificar falhas antes que elas se concretizem e propor rotas mais eficientes, reduzindo o desgaste dos veículos e o uso de recursos.

Outro levantamento, divulgado no Relatório do Estado do Transporte Comercial 2024, revela que a aplicação de IA nas frotas contribuiu para uma queda de

40% no número de acidentes nas estradas. A análise automatizada de informações sobre tráfego, clima e comportamento dos condutores permite identificar situações de risco com maior precisão, possibilitando ações preventivas.

No Brasil, dados da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) reforçam essa tendência. Frotas que operam com sistemas de telemetria avançada registraram uma redução de 35% em episódios de condução perigosa, como freadas bruscas e excesso de velocidade. A tecnologia viabiliza intervenções imediatas e treinamentos direcionados com base no histórico de condução de cada motorista.

A manutenção preditiva, baseada em sensores conectados (IoT) e algoritmos de aprendizado de máquina, também tem ganhado espaço. Com o monitoramento contínuo do desempenho de cada veículo, é possível antecipar falhas mecânicas, estender a vida útil dos componentes e minimizar os períodos de inatividade. Montadoras como a Mercedes-Benz já adotam esse modelo em suas próprias operações, incorporando IA como parte do ciclo de manutenção inteligente.



Além da eficiência operacional, as soluções baseadas em IA têm contribuído para uma gestão mais sustentável das frotas. Algoritmos de eco-driving analisam o modo de condução e recomendam práticas que reduzem o consumo de combustível e as emissões de CO₂. Grandes empresas de varejo e logística, como Amazon e Magazine Luiza, já utilizam esse tipo de recurso para tornar suas operações mais alinhadas com metas ambientais. Segundo especialistas do setor, o uso de combustíveis alternativos e a compensação de carbono podem reduzir as emissões em até 30%.

Outro destaque é a aplicação da IA na organização de rotas. Empresas como FedEx e operadores de transporte urbano, como 99 e Uber, já utilizam inteligência

artificial para prever demandas, redirecionar motoristas e evitar trajetos congestionados. O resultado é a redução do tempo de entrega, menor quilometragem rodada e melhoria na experiência dos usuários.

Especialistas do setor avaliam que a adoção da IA deixou de ser um diferencial competitivo para se tornar um componente essencial na gestão moderna de transportes. A convergência entre segurança, sustentabilidade e desempenho operacional passa, cada vez mais, por decisões guiadas por dados. Para os gestores de frota, o desafio agora é integrar essas ferramentas de forma estratégica e manter as equipes preparadas para operar com base em informações cada vez mais inteligentes. 🚛





Cuidados para evitar acidentes na carga e descarga das entregas

Acena é comum: baú aberto na calçada, motorista apressado descarregando caixas, trânsito passando a centímetros, nenhuma sinalização. No transporte urbano de cargas, o tempo é curto e o espaço, apertado, fazendo que os momentos de carga e descarga sejam tão críticos quanto o próprio trajeto. E, muitas vezes, são tratados com descuido, sendo que um erro que pode custar caro.

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o transporte rodoviário é responsável por cerca de 60% de toda a movimentação de cargas no Brasil. Nos centros urbanos, esse número é ainda mais expressivo, com motoristas autônomos e pequenos frotistas realizando centenas de entregas por dia em caminhonetes, VUCs e furgões, principalmente em tempos de e-commerce e delivery.

Mas é justamente nesse cenário urbano que as situações de risco se multiplicam. O momento de estacionar, abrir o baú e mover volumes, geralmente com o

motorista sozinho e sem apoio, envolve muito mais do que logística: é uma questão de segurança. E, na pressa para cumprir horários, muitos profissionais ignoram esse ponto essencial.

Pressa, imprevisto e falta de estrutura

Para o motorista autônomo que atua nas cidades, o maior inimigo costuma ser o tempo. Cargas com múltiplos destinos, janelas de entrega apertadas e restrições de circulação exigem agilidade máxima. Na prática, isso se traduz em manobras apressadas, descarregamentos na rua, empilhamentos improvisados e ausência total de equipamentos de proteção.

O processo de carga e descarga é muitas vezes visto como uma etapa menor, mas é ali que acontecem quedas, lesões e danos à carga. Especialistas afirmam que a negligência com a segurança é frequente, especialmente em operações fragmentadas e sem apoio de equipe.

Equipamentos que salvam vidas (e previnem prejuízos)

Para quem trabalha sozinho, cada etapa precisa ser planejada. Equipamentos como luvas, calçados com bico reforçado, cintos de segurança para acesso ao baú e fitas de ancoragem de carga são baratos, fáceis de usar e ajudam a evitar desde lesões por esforço repetitivo até tombos graves durante o acesso à caçamba.

Mas seu uso ainda é raro entre autônomos urbanos. Muitos acham que não precisam porque estão só 'entregando ali na esquina', mas é aí que mora o risco. É descendo do caminhão, escorregando com peso nas mãos, que o profissional pode se machucar.

A transportadora digital Motz reforça a importância dos dispositivos antiqueda, como talabartes e cintos paraquedistas, especialmente em veículos mais altos. Além disso, a correta fixação e distribuição da carga dentro do compartimento é essencial para evitar deslocamentos que comprometem o equilíbrio do veículo ou dificultam a retirada dos volumes de forma segura.

“Esses dispositivos são fundamentais não só para proteger os trabalhadores, mas também para facilitar o acesso ao caminhão e garantir a descida com cautela ao final da operação”, alerta André Pimenta, CEO da empresa.

Normas ignoradas, acidentes evitáveis

Apesar das normas que regulam tempo máximo de carga e descarga e da exigência de infraestrutura mínima por parte de embarcadores e lojistas, o que se vê nas cidades é o improvisado como regra. Cargas são descarregadas na calçada, em cima de pistas de rolamento ou, pior, em meio a pedestres e ciclistas.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), os acidentes nas vias urbanas aumentaram em 2024, refletindo um problema que vai além do trânsito: a falta de estrutura e de cultura de segurança nas operações urbanas de entrega.

Por isso, é crucial que embarcadores e motoristas sigam práticas essenciais para garantir entregas mais seguras. “Nesse meio, também é importante que as transportadoras apoiem seus parceiros e sempre reforcem as medidas de cuidado para toda a cadeia logística”, completa.

Segurança como investimento para o motorista autônomo

Para o autônomo, trabalhar com segurança não é luxo — é estratégia de sobrevivência. Lesões, afastamentos e acidentes impactam diretamente na capacidade de gerar renda. Adotar boas práticas e investir em equipamentos básicos pode parecer custoso no início, mas evita prejuízos maiores com dias parados, carga danificada ou acidentes de trabalho.

Além disso, operações seguras reduzem o desgaste físico e emocional do motorista, aumentando sua longevidade na profissão e sua produtividade diária. “A segurança no transporte rodoviário não deve ser vista como um custo, mas sim como um pilar essencial para a continuidade e o sucesso das operações logísticas”, finaliza o CEO. Segurança é investimento, e quanto mais o motorista urbano entender isso, mais rentável e sustentável será seu negócio

Ruas mais seguras começam com profissionais mais protegidos

Com o crescimento das entregas urbanas, especialmente no varejo e e-commerce, é inevitável que a rotina dos motoristas autônomos siga intensa. Mas isso não pode significar mais risco.

Sinalizar a área de descarga, usar os equipamentos corretos, respeitar os limites físicos do corpo e conhecer as normas locais de carga e descarga são ações simples, mas vitais. Elas não só previnem acidentes, como ajudam o motorista a manter uma rotina de trabalho mais organizada e lucrativa.

Segurança, nesse contexto, deixa de ser um detalhe técnico e passa a ser um elemento essencial da profissionalização do transporte urbano de cargas.





Entregas sustentáveis: como a eletrificação das frotas está transformando o varejo no Brasil

Por trás das entregas cada vez mais rápidas, silenciosas e eficientes nas grandes cidades brasileiras, existe uma revolução que muitos consumidores ainda não percebem, mas que já movimenta toda a estrutura logística do varejo. Trata-se da eletrificação das frotas, uma tendência que ganha força com metas ambientais mais exigentes, alta do diesel e uma nova geração de consumidores preocupados com a preservação do meio ambiente.

Quem confirma esse movimento é Lucas Zanon, CEO da EVOlution Mobility, empresa especializada em soluções de eletrificação para frotas comerciais. Segundo ele, “a eletrificação deixou de ser uma aposta do futuro para se tornar uma decisão estratégica. Hoje, grandes redes de varejo já operam com 100% da última milha feita por veículos elétricos em determinadas regiões.”



Menos custo, mais eficiência

A decisão de eletrificar as frotas tem base em números sólidos. Zanon destaca que o custo por quilômetro rodado pode cair até 70% em comparação com veículos a combustão. “Além da economia com energia, a manutenção é infinitamente mais simples. Você elimina peças como escapamento, filtros de óleo e ar, velas, correias. O tempo de oficina diminui drasticamente”, afirma.

Para o varejo, essa redução significa mais veículos disponíveis nos momentos críticos, como datas promocionais ou picos sazonais. Isso garante maior previsibilidade e performance operacional.



Outro ponto que impulsiona o uso de caminhões e vans elétricas é o baixo ruído. “Com veículos silenciosos, é possível operar em horários noturnos ou em áreas residenciais sem incomodar a vizinhança. Isso dá mais liberdade para o planejamento logístico e melhora a experiência de entrega para o consumidor final”, explica o CEO.

A agilidade também se beneficia do torque instantâneo dos motores elétricos. “Os veículos saem rápido, mesmo carregados. Isso facilita manobras e acelera o ciclo de entregas em áreas urbanas congestionadas.”

Sustentabilidade como diferencial competitivo

A pressão por metas ESG (ambientais, sociais e de governança) também está acelerando o movimento. “Mais de 60% dos consumidores já preferem marcas que investem em práticas sustentáveis. A logística verde virou um diferencial competitivo no varejo”, afirma Zanon.

Além do marketing positivo, os ganhos ambientais são reais. Em média, um VUC elétrico reduz até 70% das emissões de CO₂ no ciclo de vida completo. Grandes redes que adotaram essa tecnologia já começam a reportar quedas significativas nas suas emissões anuais.

Tecnologia embarcada e manutenção preditiva

Os veículos elétricos vêm equipados com sistemas que monitoram em tempo real o estado da bateria, motor e outros componentes. Isso permite uma manutenção preditiva precisa. “O gestor sabe exatamente quando cada item precisa de atenção, evitando surpresas e falhas no meio da operação”, diz Zanon.

Essa inteligência embarcada aumenta a confiabilidade da frota e reduz paradas inesperadas, o que é vital em uma operação que depende de prazos apertados.

A falta de pontos de recarga, um dos maiores gargalos no início da eletrificação, começa a perder força. Hoje, redes varejistas estão investindo em carregadores próprios, instalados nos centros de distribuição e bases operacionais.

“É possível programar recargas noturnas, aproveitando tarifas de energia mais baixas. Além disso, as soluções inteligentes de gestão energética já permitem equilibrar consumo, tempo e disponibilidade dos veículos”, explica o CEO da EVolution Mobility.

Um mercado bilionário em expansão

Projeções do setor estimam que a mobilidade elétrica pode movimentar até US\$ 65 bilhões por ano no Brasil até 2040. Com mais de 80% da população vivendo em áreas urbanas e o crescimento contínuo do e-commerce, a demanda por soluções de entrega limpas e eficientes tende a crescer exponencialmente.

“Esse é só o começo”, diz Lucas Zanon. “As empresas que começarem agora vão ganhar vantagem competitiva nos próximos anos. A eletrificação da frota não é mais uma tendência – é um passo lógico para qualquer operação logística moderna.”



Dados da eletrificação de frotas

- ▶ Redução de até 70% nos custos com energia em relação ao diesel.
- ▶ Diminuição de até 60% nos custos de manutenção.
- ▶ Emissões de CO₂ reduzidas em até 70% no ciclo de vida.
- ▶ Mais de 60% dos consumidores preferem marcas com práticas sustentáveis.
- ▶ US\$ 65 bilhões/ano é o potencial da mobilidade elétrica no Brasil até 2040.



»» Distribuição

Como a mobilidade elétrica afeta os VUCs autônomos?

Ultimamente, o debate sobre a mobilidade elétrica tem ganhado força no Brasil. Muito se fala sobre carros de passeio e ônibus urbanos, mas um segmento estratégico para a logística urbana começa a entrar nesse novo ciclo: os Veículos Urbanos de Carga (VUCs). Esses veículos, essenciais para distribuição e entregas nas grandes cidades, podem passar por uma transformação profunda com a entrada dos modelos elétricos, influenciando diretamente o dia a dia dos motoristas autônomos e pequenas transportadoras.

Já sabemos que a transição energética nos centros urbanos é uma realidade. Cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba vêm adotando metas de redução de emissões e restringindo a circulação de veículos mais poluentes em zonas de alta densidade. Nesse contexto, os VUCs elétricos surgem como uma alternativa viável e cada vez mais necessária.

Cidades como São Paulo que impõem restrições para circulação de veículos a diesel em determinados horários e regiões, seria muito beneficiada. Com o tempo, essas regras devem se tornar mais rígidas, favorecendo quem investir em tecnologias limpas. Dessa forma, os VUCs elétricos, por não emitirem poluentes, têm liberdade de circulação em áreas com restrições ambientais e podem operar em horários ampliados, o que representa uma vantagem competitiva para o entregador.

Modelos elétricos que já circulam no Brasil

As montadoras já entraram na onda dos VUCs elétricos, com o intuito de oferecer opções mais sustentáveis e até rentáveis para o motorista transportador. Um dos pioneiros foi o JAC iEV1200T, caminhão leve 100% elétrico com capacidade de carga útil em torno de 1.200 kg. Voltado para entregas urbanas, o modelo já é utilizado por empresas como Coca-Cola, DHL e Mercado Livre.

Outro modelo que está em circulação e foi totalmente desenvolvido no Brasil é o Volkswagen e-Delivery, lançado em julho de 2021, após um extenso programa de testes iniciado em 2017, em que percorreu mais de 45.000 km em condições reais, especialmente em parceria com a Ambev em São Paulo.



Então, temos uma série de veículos urbanos leves, os VULs, ofertados pela Stellantis: Fiat e-Escudo; Citroen E-Jumpy e o Peugeot E-Expert. Compartilham da mesma plataforma modular de multienergia EMP2, que permitiu preservar o volume útil de carga da versão a combustão, uma vez que a bateria foi incorporada abaixo do assoalho do veículo, ou seja, evita qualquer comprometimento de espaço interno ou de carga.



Foto: Freepik.com

Com bateria de 75 kWh e autonomia de até 330 km no ciclo urbano (INMETRO), utilizam motor elétrico de 136 cv e 26,5 kgfm de torque, oferece três modos de condução: Eco, Normal e Power, equilibrando eficiência e desempenho para o uso urbano. Compactos e silenciosos, rodam bem para entregas em centros urbanos, onde manobrabilidade e baixo nível de ruído são importantes.



Outro destaque é o volume de carga de 6,1 m³ de volume e capacidade para até 1 tonelada, com largura de 1,25 m entre as caixas de rodas, facilitando o transporte de paletes, enquanto a porta lateral deslizante e as traseiras com abertura de 180° tornam o manuseio mais prático. Além disso, sua altura de 1,94 m permite acesso a garagens com restrição de altura, garantindo mais eficiência nas entregas em grandes centros.



A Ford E-Transit também está no páreo, é uma van elétrica com opção de chassi-cabine. Equipada com uma bateria de 68 kWh, o modelo oferece autonomia de até 193 km no ciclo urbano, segundo o INMETRO – ideal para rotas de entregas e operações logísticas em grandes centros. A E-Transit Furgão tem capacidade de carga entre 800 kg e 1.000 kg, com volume útil variando de 9,5 m³ a 15,1 m³; já a E-Transit Chassi, suporta entre 1.300 kg e 2.100 kg de capacidade de carga, com Peso Bruto Total (PBT) de 3,5 ou 4,2 toneladas.



A Iveco e-Daily chegou ao Brasil nas versões chassi-cabine e furgão, com PBT entre 4,2 e 7,2 toneladas. Oferece tração traseira, baterias modulares com autonomia de até 300 km e motor elétrico com potência de 100 a 140 kW. Conta com três modos de condução (Natural, Power e Eco) e destaca-se pela conectividade via plataforma IVECO ON, que facilita a gestão de frotas.



Com uma opção ainda mais compacta, não vamos esquecer do Renault Kangoo E-tech, uma furgão elétrico, equipado com motor de 120 cv e bateria de 45 kWh. Dessa forma, oferece autonomia de até 329 km no ciclo urbano (INMETRO). Conta com espaço de carga de 4,3 m³, carga útil de 800 kg e capacidade de reboque de 1.500 kg. Entre os recursos, traz assistente de partida em rampa, controle de tração e estabilidade.



»» Distribuição

A Arrow Mobility, startup de Caxias do Sul (RS), já tem o modelo Arrow One, uma van 100% elétrica, que já circula em grandes cidades e integra a frota de e-commerces como o Mercado Livre. O veículo tem autonomia entre 200 km e 270 km por carga e capacidade para transportar até 2.000 kg em um compartimento de 16,5 m³, superando vans tradicionais.



O que muda para o motorista autônomo?

A primeira pergunta que o profissional autônomo faz diante de um VUC elétrico é: vale a pena o investimento? A resposta depende de vários fatores, mas há vantagens claras que podem fazer sentido a médio prazo.

Apesar do alto custo inicial – que pode ultrapassar os R\$ 300 mil em alguns modelos –, os veículos elétricos têm um custo operacional muito mais baixo. O gasto com energia elétrica chega a ser até 70% menor que o com diesel ou gasolina. Além disso, o custo de manutenção é reduzido. Sem motor a combustão, não há troca de óleo, correias, filtros ou embreagem.

Para o motorista autônomo, cada hora a mais na rua representa potencial de ganho. Com um VUC elétrico, é possível trabalhar em horários fora do pico de restrição, inclusive durante a noite, quando o trânsito é mais leve e as entregas são mais rápidas. Esse fator pode compensar o investimento.

E aí, compensa investir num VUC elétrico?

● VANTAGENS

Economia com combustível: Energia elétrica pode ser até 70% mais barata que diesel.

Baixa manutenção: Menos peças móveis e maior previsibilidade de manutenção.

Circulação em áreas restritas: Permissão para rodar em zonas de restrição e em horários ampliados.

Silencioso e mais confortável: Ideal para entregas noturnas e em centros urbanos.

Imagem sustentável: Pode abrir portas com empresas que exigem práticas ESG.

Desafios da transição: carregamento

Ainda há desafios a serem vencidos. A infraestrutura de recarga é um dos principais obstáculos, especialmente fora dos grandes centros. Embora existam redes de eletropostos em crescimento, o carregamento doméstico ou na base de operação ainda é o caminho mais viável para pequenos transportadores.

Posto de abastecimento

Além disso, o valor de aquisição continua sendo uma barreira de entrada para autônomos. No entanto, o mercado já começa a oferecer opções de leasing e locação de VUCs elétricos, o que pode facilitar a experimentação por parte dos profissionais sem a necessidade de compra imediata.

Outro ponto importante é a formação técnica: os motoristas precisam entender as diferenças operacionais do veículo elétrico, desde a regeneração de energia até o gerenciamento de autonomia e tempo de carga. Empresas têm investido em treinamentos e suporte técnico especializado para acelerar essa adaptação.

O que considerar antes de investir

Para o motorista autônomo, a decisão de investir em um VUC elétrico deve ser estratégica. É fundamental avaliar:

- ▶ **Perfil de operação:** o VUC elétrico é mais indicado para entregas urbanas com roteiros curtos e previsíveis.
- ▶ **Infraestrutura:** ter acesso a um ponto de recarga (em casa ou no local de trabalho) é quase indispensável.
- ▶ **Financiamento:** verificar linhas de crédito específicas pode tornar o investimento mais viável.
- ▶ **Clientes potenciais:** há demanda por serviços “verdes”? Se sim, o VUC elétrico pode ser um diferencial competitivo.
- ▶ **Planejamento de rotas:** é importante organizar rotas com base na autonomia máxima do veículo. 🚚

● DESVANTAGENS

Alto custo inicial: Preço de compra ainda é alto comparado ao VUC a combustão.

Infraestrutura de recarga limitada: Poucos eletropostos em áreas menos urbanas.

Tempo de recarga maior: Mesmo com carregador rápido, leva mais tempo que abastecer com diesel.

Autonomia limitada: Varia entre 150 km e 300 km por carga, exigindo planejamento.

Falta de mão de obra especializada: Oficinas para manutenção elétrica ainda são raras.



Nova Ford Maverick: mais versatilidade e robustez para crescer entre as picapes médias

Chegou a primeira grande atualização da picape Ford Maverick no Brasil, desde que foi lançada globalmente em 2021. Pronta para crescer no segmento de picapes intermediárias, Maverick amplia sua linha com novas versões, melhorias mecânicas e mais recursos tecnológicos e de segurança. As variantes a combustão – Lariat Black e Tremor – já estão disponíveis, enquanto a versão híbrida está prevista para o segundo semestre.

A renovação amplia o apelo da picape, que busca atrair também motoristas e frotistas que atuam no transporte urbano de cargas, especialmente aqueles que precisam de versatilidade e conforto para circular em grandes centros. O modelo segue utilizando a plataforma monobloco, com foco no conforto e dirigibilidade próximos aos de um SUV.

Sob o capô, está o motor 2.0 EcoBoost, que entrega 253 cv e 38,7 kgfm de torque, e com ele vieram atualizações no sistema de arrefecimento, comando de válvulas e gerenciamento eletrônico para melhorar as respostas do acelerador em baixos regimes. A transmissão automática de oito marchas continua sendo a opção única para o transportador.

Falando de design, as alterações são discretas, mas perceptíveis. A dianteira ganhou uma nova grade e faróis em LED com assinatura luminosa em “C”. A caçamba agora conta com capota marítima de série em toda a linha, enquanto o interior recebeu central multimídia de 13,2 polegadas com sistema SYNC 4 e conectividade sem fio para Android Auto e Apple CarPlay. O pacote tecnológico inclui também painel digital de 8”, carregador por indução, som da B&O e atualizações remotas.

Itens de segurança avançada passam a fazer parte do pacote, como piloto automático adaptativo com função stop & go, assistente de manutenção em faixa, frenagem autônoma com detecção de pedestres e ciclistas, câmera 360° e o assistente Pro Trailer para reboque, que utiliza inteligência artificial para facilitar manobras.

Voltada ao uso off-road, a versão Tremor apresenta visual exclusivo, suspensão reforçada, tração integral com bloqueio do diferencial traseiro e seis modos de condução, incluindo um específico para trilhas. O vão livre foi elevado para 226 mm, com melhorias nos ângulos de entrada e saída. A capacidade de carga é de 477 kg e o volume útil da caçamba é de 943 litros.

Já a Lariat Black aposta em um visual mais urbano e esportivo, com acabamento escurecido e tração AWD. Também apta para uso misto, essa versão oferece capacidade de carga de 618 kg e modos de condução voltados ao dia a dia e ao reboque.

Os preços sugeridos são de R\$ 219.900 para a Lariat Black e R\$ 239.900 para a Tremor. A conectividade é garantida por um modem embarcado com acesso ao app FordPass, que permite acionar remotamente o motor, o ar-condicionado e destravar portas, além de enviar alertas preventivos em caso de falhas. 📶





Motores multicomcombustível: será a solução para a transição energética nos transportes de carga?

Mais uma vez, vivemos uma transformação em relação às matrizes energéticas no segmento de transportes de carga, mas dessa vez, essa transição vem mais acelerada, e provocando os fabricantes de motores que estão adotando uma estratégia pragmática: desenvolver plataformas capazes de operar com diversos combustíveis, sem renunciar à eficiência, da robustez e da durabilidade.

A Fenatran, maior feira do setor de transporte rodoviário da América Latina, mostrou essa tendência com o destaque de dois projetos que prometem transformar o mercado e melhorar a vida do transportador: o FPT X Cursor 13 e a plataforma HELM da Cummins.

O primeiro ponto a frisar é que ao contrário dos motores flex dos carros de passeio, essas novas soluções não são voltadas à escolha do combustível no momento do abastecimento, mas sim à adaptabilidade da engenharia do motor às demandas operacionais e regionais, por meio de uma decisão na compra do veículo. Em um cenário em que diesel, gás natural, biometano e até hidrogênio convivem, a palavra de ordem é versatilidade.

Uma plataforma, vários caminhos

A FPT Industrial apresentou o X Cursor 13, motor com arquitetura modular e base única, que permite aplicações com diferentes combustíveis por meio da adaptação de componentes como o cabeçote, o sistema de injeção e a eletrônica de controle. A ideia é oferecer uma solução robusta e flexível, apta a atender às legislações ambientais mais exigentes e às particularidades de cada mercado.

“O X Cursor 13 é uma plataforma com uma única base de motor, que permite aplicações com diesel, gás natural, biometano e hidrogênio, adaptando a parte superior do motor”, explica Leonardo Almeida, engenheiro da FPT Technologies. “Essa modularidade

é estratégica para um futuro em que o combustível ideal vai depender da aplicação, da localização geográfica e da disponibilidade local.”

Projetado com 12,9 litros de cilindrada, seis cilindros em linha e até 600 cavalos de potência na versão diesel, o X Cursor 13 já equipa o Iveco S-Way na Europa e está em estágio avançado de validação para outras aplicações. A versão a gás natural está em desenvolvimento, assim como uma versão a hidrogênio, que já é utilizada em veículos especiais, como limpa-neves em regiões frias do continente europeu.

A expectativa da FPT é que a adoção em mercados latino-americanos dependa não apenas da evolução da infraestrutura de abastecimento, mas também de incentivos governamentais para tecnologias de menor emissão.

Igual, mas diferente

Na mesma direção, a Cummins revelou sua plataforma HELM, sigla para High Efficiency, Low Emissions, Multiple Fuels (Alta Eficiência, Baixíssimas Emissões, Múltiplos Combustíveis). A proposta é ousada: usar um bloco de motor único – com interfaces padronizadas – para atender uma ampla gama de combustíveis, ajustando apenas componentes como o cabeçote e o sistema de injeção.

“Não é um motor flex”, esclarece Adriano Rishi, presidente da Cummins Brasil. “A proposta é muito mais sofisticada: temos um bloco único, mas que pode operar com diesel, gás natural, biogás e até hidrogênio, mudando apenas os componentes superiores. Isso mantém o desempenho e a confiabilidade, independentemente do combustível.”

A padronização das interfaces com o caminhão – como a carcaça do volante e os pontos de fixação – facilita a aplicação em diferentes modelos e reduz custos de desenvolvimento. Além disso, segundo a empresa, a densidade de potência da plataforma é 10% maior, e o consumo de combustível pode ser até 12% menor que motores convencionais da mesma categoria.

Comparativo técnico: Cummins HELM x FPT X Cursor 13

Característica	Cummins HELM	FPT X Cursor 13
Tipos de motor	7L, 10L, 15L	12,9L (único)
Combustíveis suportados	Diesel, gás natural, biogás, hidrogênio	Diesel, gás natural, hidrogênio
Arquitetura	Modular e escalável	Modular com motor único
Aplicação principal	Médio, pesado, extrapesado	Pesado e extrapesado
Maturidade	Testes avançados nos EUA	Produção iniciada na Europa (diesel)
Potência máxima (atual)	Não especificada (até 15L)	Até 600 cv (diesel)

A HELM contempla três faixas de cilindrada (7L, 10L e 15L), sendo esta última já utilizada em frotas nos Estados Unidos. No Brasil, o lançamento deve ocorrer até o fim da década, com versões adaptadas às condições operacionais locais.

O motor certo para a operação certa

Um ponto crucial desses novos motores é que o combustível não é escolhido pelo motorista no posto de abastecimento. Cada unidade é projetada desde a fábrica para um tipo específico de energia, considerando a aplicação do caminhão.

“Caminhões que operam em aterros sanitários, por exemplo, podem sair de fábrica com motorização a biogás, enquanto veículos de longa distância provavelmente continuarão usando o diesel por enquanto, devido à maior autonomia”, aponta Rishi.

Isso implica que não só o motor é adaptado, mas também todo o sistema de abastecimento do veículo: tanques, tubulações e válvulas mudam conforme o combustível. É um projeto integrado, com foco em maximizar o desempenho e a eficiência dentro de cada realidade operacional.

Hidrogênio no horizonte

Tanto a FPT quanto a Cummins apontam o hidrogênio como a alternativa mais promissora para atingir emissões zero no transporte de cargas. Quando produzido por eletrólise com energia renovável, o hidrogênio pode oferecer uma operação limpa e eficiente, especialmente em áreas urbanas ou em corredores logísticos sustentáveis.

Contudo, a infraestrutura de abastecimento ainda é um gargalo. A produção, o transporte e a estocagem do hidrogênio envolvem altos custos e desafios técnicos. Mesmo assim, a Cummins prevê que os primeiros caminhões com motor HELM a hidrogênio comecem a rodar no Brasil nos próximos três a quatro anos, em projetos-piloto ou aplicações específicas.

Uma transição inevitável – e complexa

A indústria de motores comerciais vive um momento crucial. A pressão por emissões menores, o avanço das legislações ambientais e a diversificação da matriz energética impõem desafios que só podem ser vencidos com flexibilidade tecnológica. A fragmentação do mercado de energia é um caminho sem volta, e o sucesso da transição energética passa pela capacidade das fabricantes de oferecer soluções adaptáveis.

Nesse cenário, os motores multicomcombustível surgem como uma ponte estratégica entre o presente – ainda amplamente dominado pelo diesel – e um futuro em que gás natural, biometano, eletricidade e hidrogênio convivem em harmonia.

Como resume Leonardo Almeida, da FPT: “Acreditamos que o futuro do transporte será multienergético. Ter uma plataforma preparada para isso é essencial.”

Com o avanço da modularidade nos motores comerciais, o setor se prepara não só para reduzir emissões, mas para oferecer soluções mais personalizadas e eficientes a cada tipo de operação, oferecendo mais opções ao transportador, e o por consequência, mais rentabilidade. 🚛



Cummins HELM



FPT X Cursor 13

»» Frete a Frete



Luiz Antônio Cardoso é um motorista profissional de 60 anos de idade, sendo que três décadas foram dedicadas ao transporte de cargas. Funcionário da Pamplona Alimentos, ele atua com uma Fiat Ducato equipada com baú refrigerado para distribuir linguiças e carne de porco da empresa a diferentes destinos no estado de São Paulo. Ele é natural do bairro de Pirituba, na capital de São Paulo, e contou que hoje está fazendo 10 entregas no litoral e depois volta para casa. Apesar de já ter trabalhado com caminhões maiores, atualmente é com o VUC refrigerada que ele cumpre suas rotinas. 🚚

Com 32 anos de idade, o transportador autônomo Jean Henrique tem mais de um ano na rotina da distribuição, abastecendo o comércio nas cidades da Baixada Santista. Natural de Itanhaém, ele roda diariamente com seu veículo próprio, uma Fiat Fiorino 2023, e conta que carrega de tudo um pouco: desde alimentos secos e molhados até farinha usada na produção de pães e bolos. Ele circula todo o litoral da baixada, de Itariri até Bertioga. 🚚



**Siga nossas
redes sociais**

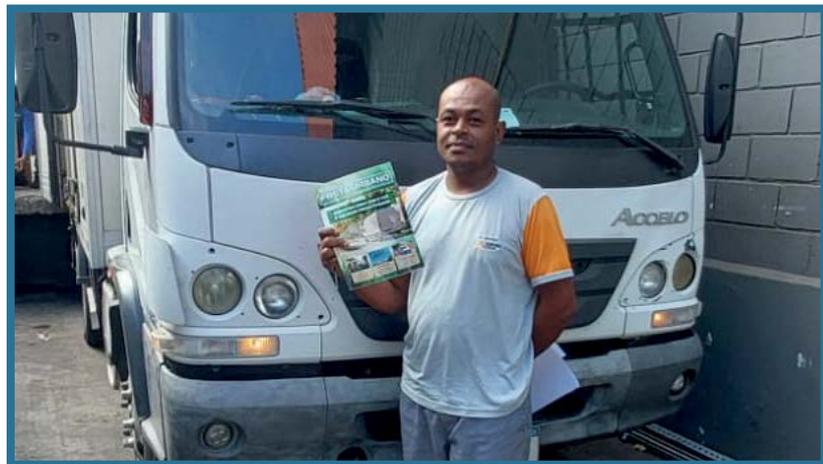


 @rfreteurbano
 revistafreteurbano
 revistafreteurbano
 revistafreteurbano.com.br
 revistafreteurbano



O motorista Emerson Espechotto, tem 52 anos e se dedica há dois anos como profissional do transporte urbano de carga, dirigindo um furgão Renault Master refrigerado. Natural de São Caetano do Sul, ele trabalha há dois anos com uma Renault Master refrigerada, veículo próprio usado para transportar carnes em rotas que cobrem todo o estado de São Paulo. Desta vez, ele embarcou os produtos na Vila Alpina, na capital, onde está localizada uma das empresa da qual é agregado, já que atende outros embarcadores do setor alimentício. 🚚

Cristiano Moreno de Sousa tem 38 anos e estava descarregado em Santos quando o encontramos. Ele dirige um Mercedes-Benz Accelo 815, ano 2015, fazendo entregas para diversos supermercados do estado. Cristiano, funcionário da MMRP MMC Transportes, vem de Itaquaquecetuba, em São Paulo, com baú refrigerado cheio de variados produtos da Aurora, como linguiças e outros cortes de carnes. 🚚



REVISTA
FRETE URBANO
Informação para o transportador VUC



Novo Opel Combo: versão a combustão e elétrica com segurança e conectividade



Na Europa, a Opel está circulando com a nova geração do Combo, seu veículo comercial leve disponível em versões com motorização elétrica, diesel e gasolina. A reformulação do modelo trouxe tecnologias inéditas no segmento, como os faróis de matriz de LED Intelli-Lux e o painel de instrumentos digital baseado em plataforma Snapdragon. As vendas do novo Combo estão programadas para começar ainda em 2023 na Europa.

Versões a combustão e elétrica

O novo Combo é comercializado com diferentes motorizações, incluindo opções a gasolina e diesel, esta última com possibilidade de câmbio automático. A versão 100% elétrica mantém o foco em operação urbana e agora conta com 330 km de autonomia no ciclo WLTP, 50 km a mais que a geração anterior. A bateria de 50 kWh pode ser recarregada até 80% em cerca de 30 minutos usando carregadores públicos de 100 kW.

Com 100 kW de potência (136 cv) e torque de 270 Nm, o Combo Electric atinge velocidade máxima de 130 km/h. O sistema permite ao condutor escolher entre os modos de condução Eco, Normal e Power. A regeneração de energia na frenagem pode ser ajustada em três níveis por meio de comandos no volante.

Capacidade de carga preservada

Mesmo com motorização elétrica, o novo Combo mantém a capacidade de transporte da versão a combustão. O volume útil chega a 4,4 m³ e a carga útil máxima é de 780 kg. A capacidade de reboque é de 750 kg. As versões a combustão e elétrica estão disponíveis em dois comprimentos de carroceria, com opções de cabine simples ou dupla, e até três assentos dianteiros. Também será ofertada uma versão Crew Cab com cinco lugares.



VUC pelo mundo >>>

Estreia de faróis adaptativos em VCL

O Combo é o primeiro veículo comercial leve da Opel equipado com o sistema de iluminação Intelli-Lux LED Matrix, tecnologia até então restrita a automóveis de passeio. Os faróis possuem 14 elementos de LED que se ajustam automaticamente para ampliar ou reduzir o fecho de luz, evitando o ofuscamento de outros veículos. O sistema ativa os máximos assim que o veículo sai de áreas urbanas e regula o alcance do fecho conforme o tráfego.

Painel digital e conectividade

O modelo estreia um painel de instrumentos digital com duas telas coloridas de 10 polegadas. O sistema é baseado na plataforma Snapdragon Cockpit, da Qualcomm, com gráficos e capacidade de processamento voltados a aplicações de infoentretenimento e segurança veicular. A central multimídia oferece compatibilidade com Apple CarPlay e Android Auto sem fio.

Como alternativa, o Combo pode ser equipado com uma estação para smartphone. Após o emparelhamento via aplicativo, o telefone do condutor passa a atuar como interface principal do sistema, com integração aos comandos do volante.



Mais visibilidade nas manobras

O Combo passa a contar com o sistema Dynamic Surround Vision, composto por duas câmeras – uma na traseira e outra sob o espelho lateral direito. As imagens captadas são projetadas em um espelho retrovisor digital de alta definição, oferecendo visão ampla durante as manobras e alertando sobre pontos cegos. A câmera lateral é ativada automaticamente ao acionar a seta para a direita.

Assistência ao motorista

O novo Combo oferece até 18 sistemas de assistência ao condutor. Entre os recursos de série e opcionais estão controle de cruzeiro adaptativo, assistência de permanência em faixa, frenagem autônoma de emergência, alerta de fadiga e assistente de velocidade. As funções visam aumentar a segurança em ambientes urbanos e rodoviários.

Foco no uso profissional

Com atualizações em tecnologia, segurança e conectividade, o Opel Combo mantém as características estruturais voltadas ao transporte de carga e serviços. A versão elétrica amplia o alcance de atuação em zonas de emissão zero, mantendo volume de carga e capacidade de reboque. A reformulação atende à demanda de profissionais que buscam veículos comerciais leves mais eficientes e conectados, com opções de motorização para diferentes perfis de uso. 🚚





Fiat Strada Ranch Turbo: a força do motor 1.0 turbo com espaço de carga

A picape mais vendida do Brasil finalmente ganhou o tempero que faltava. A nova Fiat Strada Ranch 2024 estreia o tão aguardado motor 1.0 Turbo Flex, trazendo mais torque, elasticidade e eficiência para o utilitário leve que virou sinônimo de versatilidade. Durante nosso test drive, ficou claro que o conjunto mecânico não só elevou o nível da picape em desempenho, como também redefiniu sua proposta para quem precisa de robustez com conforto e tecnologia embarcada.

O grande destaque da versão Ranch está sob o capô. O propulsor 1.0 Turbo 200 Flex, de três cilindros com injeção direta e turboalimentação, entrega 130 cv com etanol e 125 cv com gasolina, além de um torque robusto de 20,4 kgfm, disponível logo a 1.750 rpm. É esse torque em baixa que muda completamente a experiência ao volante, especialmente quando se transporta carga ou enfrenta subidas – pontos em que o antigo motor 1.3 aspirado já mostrava limitações.

Durante o test drive, foi fácil perceber a diferença. A Strada responde com agilidade nas saídas e retomadas, mesmo com passageiros e caçamba parcialmente carregada. O motor trabalha em rotação mais baixa, reduzindo o ruído e, principalmente, o consumo. O câmbio CVT de 7 marchas simuladas, que acompanha esse conjunto, mostrou bom entrosamento com o propulsor, entregando trocas suaves e sem trancos, com comportamento que equilibra bem o modo urbano e o rodoviário.



Outro ponto positivo está na dirigibilidade. A suspensão mantém a mesma fórmula que fez da Strada uma referência: McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira, mas com acerto específico para a versão Turbo. O resultado é um rodar firme, com bom controle da carroceria em curvas e absorção eficiente de irregularidades – sem comprometer a robustez para o uso em terrenos de terra ou pisos irregulares.



»» Frete Drive

O comportamento dinâmico está à altura do visual mais sofisticado da Ranch. Ela é a versão topo de linha, com visual exclusivo, interior com acabamento premium e recheada de itens de conforto. Mas é mesmo o novo conjunto mecânico que redefine o patamar do modelo – e pode fazer o público migrar da Toro para a Strada com mais convicção.

Para quem precisa de um veículo versátil para o trabalho, confortável para o uso diário e agora ainda mais potente, a nova Strada Ranch Turbo entrega um pacote muito competitivo. E mais: com consumo de hatch e desempenho de SUV compacto, ela reafirma sua posição como a picape mais completa do segmento.

Outros destaques da picape líder do mercado brasileiro são sua impressionante capacidade de carga, ideal tanto para quem utiliza o veículo para trabalho quanto para lazer. Os modelos cabine dupla oferecem 650 kg e 844 litros. A capacidade de reboque é de 400 kg. 🚚



Ficha Técnica - Fiat Strada Ranch 2024

Especificação

Dados

Motor	1.0 Turbo 200 Flex, 3 cilindros
Potência (etanol/gasolina)	130 cv / 125 cv
Torque (etanol/gasolina)	20,4 kgfm / 20,4 kgfm
Transmissão	Automática CVT com 7 marchas simuladas
Tração	Dianteira (4x2)
Suspensão dianteira	McPherson independente
Suspensão traseira	Eixo de torção com molas helicoidais
Direção	Elétrica
Freios	Discos ventilados na frente, tambor atrás
Rodas/Pneus	Liga leve 16" / 205/60 R16
Comprimento x Largura x Altura	4.48 m x 1.73 m x 1.57 m
Entre-eixos	2.73 m
Capacidade de carga	650 kg
Volume da caçamba	844 litros
Tanque de combustível	55 litros

Groenlândia: laboratório natural revela segredos do passado e alerta para o futuro do planeta

Entre descobertas científicas e disputas geopolíticas, a maior ilha do mundo revela sinais alarmantes das transformações climáticas que moldam o futuro do planeta.

A Groenlândia, maior ilha do mundo e território autônomo da Dinamarca, está no centro das atenções científicas e climáticas globais. Localizada no extremo norte do Atlântico, com 80% de sua superfície coberta por gelo, o território é considerado um verdadeiro laboratório natural para o estudo das mudanças ambientais e da história do planeta.

Nas últimas décadas, a Groenlândia tem registrado uma perda acelerada de sua massa de gelo – um derretimento 20% maior do que as previsões anteriores. Se todo esse gelo derretesse, o nível dos oceanos subiria cerca de sete metros, colocando milhões de pessoas em risco em regiões costeiras. Além disso, o descongelamento do permafrost (solo permanentemente congelado) libera grandes quantidades de gases de efeito estufa, agravando ainda mais o aquecimento global.

O impacto não é apenas local. A rápida transformação da ilha está redesenhando o litoral do Ártico: entre 2000 e 2020, surgiram mais de 2.500 km de novas áreas costeiras devido ao recuo das geleiras. Em alguns pontos, as margens da Groenlândia retrocedem até 20 metros por ano, com efeitos significativos sobre o solo permanentemente congelado e sobre as comunidades locais.

Mas a Groenlândia também guarda segredos valiosos sobre o passado da Terra. Foi lá que cientistas encontraram o DNA mais antigo já registrado, com impressionantes 2 milhões de anos, revelando que a região já abrigou um ecossistema rico, com mas-

todontes, lebres e florestas boreais. Pesquisas apontam ainda que, há cerca de 400 mil anos, a ilha era coberta por vegetação, um cenário bem diferente do gelo que predomina hoje.

Outro destaque é a presença de algumas das formações rochosas mais antigas do planeta, com até 3,8 bilhões de anos. Essas rochas oferecem pistas sobre a formação dos continentes e até mesmo sobre a origem da vida.

Além de ser fundamental para entender o passado, a Groenlândia é estratégica para prever o futuro. Cientistas do mundo todo realizam estudos com tecnologias de ponta, como sensoriamento remoto, modelagem de dados e análises de núcleos de gelo, para antecipar as consequências do aquecimento global.

A biodiversidade local também chama a atenção. Apesar do ambiente hostil, a ilha abriga focas, baleias, renas e aves migratórias, todas adaptadas às condições extremas. O conhecimento tradicional dos povos Inuits - habitantes nativos da Groenlândia -, é essencial nesse processo: suas observações sobre as mudanças sazonais e climáticas complementam a pesquisa científica moderna.

Além de sua relevância ambiental, a Groenlândia é alvo de interesses geopolíticos crescentes, devido à presença de petróleo, gás e minerais raros, tornando-se peça-chave no tabuleiro estratégico de potências como Estados Unidos, China e Rússia.

Mais do que um território remoto, a Groenlândia é um espelho das transformações climáticas e sociais que desafiam o mundo contemporâneo. Suas paisagens congeladas não apenas testemunham as mudanças, mas também anunciam o que pode acontecer com o planeta nas próximas décadas. 🌍



Valquiria Stoianoff
é jornalista formada
pela Univ. Metodista



Bebê a Caminho: como preparar a casa e o seu pet para a chegada do novo membro da família

A chegada de um bebê é um momento de grande alegria — e também de transformação. Para famílias que já têm animais de estimação, esse período exige uma preparação cuidadosa. Afinal, os pets fazem parte da casa e sentirão as mudanças na rotina e na atenção dos tutores. Com planejamento, é possível garantir uma adaptação tranquila para todos.

Antes do nascimento, é importante iniciar o processo de adaptação com calma e paciência. Os animais percebem mudanças no ambiente e no comportamento dos donos, por isso, quanto mais gradual for a introdução de novos hábitos, melhor. Sons de bebê, móveis diferentes e até simulações de como será a nova rotina ajudam o pet a se acostumar. Além disso, comandos básicos como “senta”, “fica” e “não” devem estar bem assimilados para garantir segurança e controle.

Uma dica muito eficaz é levar para casa, ainda durante a internação da mãe, uma peça de roupa usada pelo bebê — como um macacão ou manta. Ao permitir que o pet sinta o cheiro do novo membro da família antes de conhecê-lo pessoalmente, cria-se uma familiaridade inicial. Esse passo simples contribui para diminuir a curiosidade excessiva e a ansiedade no primeiro encontro.

No grande dia da chegada, o ideal é que outra pessoa da casa entre primeiro com o bebê, enquanto alguém de confiança segura o pet. Permita que ele observe o bebê à distância e, gradualmente, aproxime-se, sempre sob supervisão. Reforços positivos — como petiscos e carinho — devem ser usados sempre que o animal demonstrar comportamento calmo e respeitoso.

Durante as primeiras semanas, mantenha uma rotina o mais previsível possível para o animal. Mesmo com a nova dinâmica, tente reservar momentos diários para passear, brincar ou apenas dar atenção exclusiva ao pet. Isso ajuda a evitar ciúmes e comportamentos indesejados, como latidos excessivos, marcação de território ou agitação.

Além da alegria e do carinho que os pets proporcionam, a convivência entre eles e os bebês pode trazer diversos benefícios à saúde e ao desenvolvimento infantil. Estudos indicam que crianças que crescem com animais em casa tendem a ter menor risco de desenvolver alergias e asma.

O contato com os pets também estimula os sentimentos, promove o desenvolvimento emocional e ensina desde cedo valores como empatia, responsabilidade e respeito aos outros seres vivos. Com amor e cuidado, essa relação pode florescer e se transformar em uma das amizades mais bonitas da vida.

Dicas para facilitar a adaptação para gatos:

1. Crie refúgios seguros: Gatos gostam de ter espaços tranquilos e seguros para se esconder. Garanta que eles tenham acesso a locais altos ou cômodos mais silenciosos da casa.
2. Evite mudanças bruscas: Alterações na disposição dos móveis ou na localização da caixa de areia e comedouros devem ser feitas com antecedência e gradualmente.
3. Use feromônios sintéticos: Difusores de feromônio podem ajudar a reduzir o estresse felino durante as mudanças na rotina e na chegada do bebê.

Dicas para facilitar a adaptação para cães:

1. Pratique comandos com distrações: Treine o cão a obedecer a comandos mesmo com barulhos de fundo, como choro de bebê ou brinquedos sonoros.
2. Apresente equipamentos com antecedência: Deixe que o cão explore carrinho, cadeirinha e outros itens do bebê antes do uso real.
3. Ofereça brinquedos interativos: Para momentos em que a atenção estiver voltada ao bebê, brinquedos recheáveis com petiscos ajudam a manter o cão ocupado e estimulado. 🐾



Ana Julia L. Cagnassi
Médica Veterinária
formada pela
Univ. Metodista
de São Paulo

Meio do ano revela domínio da McLaren e aprimoramentos para o brasileiro

A temporada 2025 da Fórmula 1 chega à metade do calendário com alto nível de competitividade e novidades marcantes para os brasileiros, com a estreia de Gabriel Bortoleto como piloto titular da Sauber. Com 24 etapas previstas, o campeonato está chegando na metade, com o Canadá e a Áustria fechando o primeiro semestre.

Como era de se esperar, o domínio é da McLaren, que lidera tanto entre os pilotos quanto entre os construtores. Oscar Piastri e Lando Norris ocupam as duas primeiras posições do Mundial de Pilotos, seguidos por Max Verstappen, da Red Bull.

A temporada também marca a estreia de Lewis Hamilton na Ferrari, um dos grandes atrativos do ano. O britânico, heptacampeão mundial, ocupa o sexto lugar no campeonato, enquanto seu companheiro Charles Leclerc é o quinto.

O grande destaque nacional é Gabriel Bortoleto, que encerra um hiato de sete anos sem brasileiros titulares em uma temporada completa da F1, desde a aposentadoria de Felipe Massa. Bortoleto assumiu o

cockpit da Sauber, equipe em fase de transição para se tornar Audi em 2026, e tem Nico Hulkenberg como companheiro.

Apesar das dificuldades iniciais com um carro pouco competitivo, Bortoleto tem mostrado evolução. Nos primeiros GPs, enfrentou obstáculos, mas tem superado o companheiro de equipe em algumas sessões de treino e demonstrado resiliência diante dos desafios de um carro em evolução. O próprio piloto reconhece que o foco é aprender e extrair o máximo de cada sessão, mirando um crescimento consistente ao longo do ano.

Com a temporada entrando em sua fase europeia e se aproximando do GP do Brasil, em Interlagos, a expectativa é de que a disputa pelo título siga acirrada entre McLaren, Red Bull, Ferrari e Mercedes. Para Bortoleto, o objetivo segue sendo o desenvolvimento pessoal e da equipe, preparando terreno para a aguardada chegada da Audi em 2026, e mantendo viva a tradição brasileira na elite do automobilismo mundial.



☎ (19) 3782-6060

📞 (19) 9.7403-2077

R. Batista Raffi Nº 53/35, Jd. Nova Aparecida | Campinas - SP

www.acessoriosparacaminhoes.com.br

3vias@acessorios3vias.com.br



POSTO AUTORIZADO DE SERVIÇO E ENSAIO

VDO



Seleção Brasileira de futebol tenta retomar protagonismo mundial com técnico italiano

De protagonista a figurante no cenário mundial, a seleção brasileira de futebol tenta retomar o glamour dos velhos tempos e para isso aposta em um nome estrangeiro para dirigir a seleção canarinho. Esse resgate está por conta do italiano Carlo Ancelotti. Técnico de carreira vitoriosa em vários clubes europeus desde Juventus, Milan, Chelsea e mais recentemente o Real Madrid.

Há um ano da Copa do Mundo a expectativa é de que o técnico italiano, juntamente com sua comissão técnica, consiga trazer de volta o futebol arte que há muito tempo deixamos de ver, praticar e aplaudir. Futebol esse técnico, vistoso e alegre, sem as amarras da disciplina tática exagerada e do pragmatismo que muitos outros técnicos, antes de Ancelotti, tentaram introduzir no futebol brasileiro. O resultado disso são anos sem vitórias relevantes e muitos vexames, algum deles humilhantes. O grande desafio deste momento é dar a nossa seleção padrão tático e ritmo de jogo para um grupo de jogadores que, há muito tempo, vem demonstrando em campo e em atitudes que não conseguem representar a altura o nosso futebol.



Carlos Briotto é jornalista formado pela Univ. Metodista

Conheça agora um pouco da história de Carlo Michelangelo Ancelotti.

O novo treinador da seleção brasileira tem mais de 30 anos de carreira na função, mas antes de ser treinador também fez sucesso como jogador.

Sua carreira começou pelo Parma, da Itália, em 1976, aos 18 anos de idade. Sua posição era de meio campista. Seu desempenho chamou a atenção dos grandes times italianos. Logo em seguida se transferiu para a Roma onde ficou por oito temporadas e conquistou cinco títulos. Foram quatro Copas da Itália, um Campeonato Italiano e um torneio Teresa Herrera. Em 1986 transferiu-se para o Milan e lá atingiu seu auge como jogador. Pelos Rossoneri (Os vermelhos e Pretos) conquistou dois títulos da Série A, uma Supercopa da Itália, duas Ligas dos Campeões da UEFA, duas Copas Intercontinental e uma Supercopa da UEFA.

Além de clubes, Carlo Ancelotti também defendeu a seleção italiana pelas Copas 86 e 90. Infelizmente sem títulos. Em 1992, após 16 longas temporadas, Don Carlo deixa o campo para iniciar a carreira de treinador.

Seu início foi como auxiliar técnico de Arrigo Sacchi (o maior treinador italiano de todos os tempos), na Seleção Italiana de 1992. Em clubes sua trajetória começou no Reggiana, em 1995. Depois passou por Parma, Juventus, Milan, Chelsea e Bayern de Munique entre outros. Seu último clube antes de aceitar o desafio de dirigir a Seleção Brasileira foi o Real Madrid.

Seus títulos como treinador superam em muitos com o de jogador. Ao todo foram 31 títulos. Os principais são a Liga dos Campeões da UEFA e Mundial de Clubes. Veja na próxima página a lista completa de títulos.

Falando de esportes >>>

Liga dos Campeões: 2002/2003 e 2006/2007 (Milan), 2013/2014, 2021/2022 e 2022/2023 (Real Madrid)

Mundial de Clubes: 2007 (Milan), 2014, 2022 e 2024 (Real Madrid)

Supercopa da UEFA: 2003 e 2007 (Milan), 2014, 2022 e 2024 (Real Madrid)

Campeonato Italiano: temporada 2003/2004 (Milan)

Copa da Itália: temporada 2002/2003 (Milan)

Supercopa da Itália: 2004 (Milan)

Premiere League: temporada 2009/2010 (Chelsea)

Supercopa da Inglaterra: 2009 (Chelsea)

Copa da Inglaterra: temporada 2009/2010 (Chelsea)

Campeonato Francês: temporada 2012/2013 (Paris Saint-Germain)

Campeonato Alemão: temporada 2016/2017 (Bayer de Munique)

Supercopa da Alemanha: 2016 e 2017 (Bayer de Munique)

Campeonato Espanhol: temporada 2021/2022 e 2022/2023 (Real Madrid)

Copa do Rei: temporada 2013/2014 e 2022/2023 (Real Madrid)

Supercopa da Espanha: 2021/2022 e 2023/2024 (Real Madrid)



Gerenciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro



VDO

Tacógrafos • Ar condicionado • Climatizadores • Rodoar • Geladeiras • Acessórios



Av. Presidente Tancredo Neves, 590 | Sacomá - São Paulo/SP | (11) 5060-5070

Av. Dr. Alberto Jackson Byington, 2100 | Industrial - Osasco/SP | (11) 3693-2722

»» *Siga em frente*

“Busque pela sua força e ganhe todos os desafios da vida”

“Não abra mão sem tentar novamente”

“Use os pensamentos positivos para se libertar da gaiola de angústias e medos”

“Tentar é a única maneira de saber se vai dar certo”

“Arrisque-se. A vida é ampla e cheia de novidades. Saia da sua zona de conforto”

“Você pode voar alto, acredite!”

RODAFUSO[®]
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



VUC • PASSEIO • TRUCK • CAMINHÕES • SUV • ÔNIBUS • CARRETA • UTILITÁRIOS

Sempre inovando e aprimorando seu alto padrão de qualidade!

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

www.rodafuso.com.br

11 2148-5500

Você respira mecânica? Então, precisa seguir nossas redes sociais!



📌 Não perca tempo:
escaneie, siga e faça parte
da comunidade que move
o setor automotivo!

📌 **Siga agora**
@revistaoficinaneWS

- 🔧 Dicas práticas para o dia a dia da oficina direto no seu Feed
- 🌐 Acesso ao portal e edições digitais
- 🚗 🏍️ 🚚 Novidades sobre carros, motos e caminhões
- 🔧 Lançamento de peças, acessórios e equipamentos
- 🎬 Reels com novos veículos e dicas de manutenção
- 💡 Novas tecnologias e diagnósticos modernos
- 🎥 🧑‍🔧 Bastidores, vídeos e entrevistas com especialistas
- ★ Conteúdo exclusivo para quem vive o universo da reparação

**Na rotina da sua oficina
mecânica, a gente entra
com a informação.**

Revista
Oficina News
A revista da manutenção veicular



Nakata pode contar

Pode reparar,
em nossa jornada,
ter com quem
contar faz toda
a diferença.
Ajuda a gente
a ir mais longe.

Pode confiar,
juntos, é sempre mais
fácil abrir caminhos,
buscar novos destinos,
realizar nossos sonhos,
conquistar cada
movimento.

Pode ter certeza,
com a força
da confiança
e ao lado da melhor
companhia,
podemos ir além,
fazer muito mais.

Vem com a Nakata
fazer o futuro acontecer.
Pode contar!