

REVISTA

www.revistafreteurbano.com.br

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC



NOVO VUC

**ESG, CONECTIVIDADE E ELETRIFICAÇÃO
REDEFINEM O TRANSPORTE DE CARGAS**

Edição LX | Ano XII | Maio / Junho 26 | R\$ 6,90



GESTÃO DE FRETE

Custo por km
aumenta e muda a
conta do VUC



RASTREIO

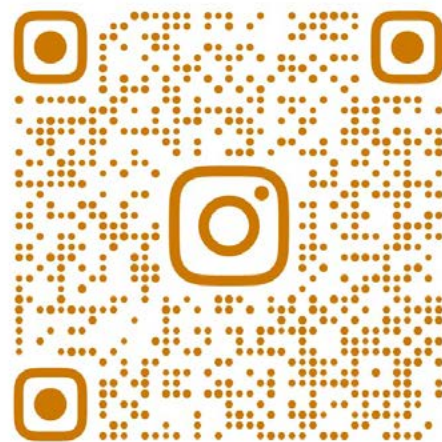
Como a tecnologia
monitora entregas
nas cidades



FRETE DRIVE

Conheça a Ford
Ranger XL, picape
pronta para o trabalho

QUEM VIVE DE ENTREGA PRECISA VIVER DE **INFORMAÇÃO**



@revistafreteurbano

Escaneie e atualize
sua operação

- ✓ **Manutenção**
- ✓ **Veículos elétricos**
- ✓ **Novas tecnologias**
- ✓ **Operação de VUC**
- ✓ **Gestão de frota e logística**
- ✓ **Sustentabilidade no transporte**

REVISTA

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

MAIO / JUNHO 2026 | ANO XII | EDIÇÃO LIX

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,

Thaís 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



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.

Entre mudanças e adaptação, a rotina segue na rua

Basta alguns minutos parado em uma área de carga e descarga para entender como o transporte urbano de cargas mudou. Todo mundo no Smartphone; checando a rota que muda em tempo real, a vaga que desaparece rapidamente e o não pode tirar o olho, porque para ver em tempo real as atualizações sobre entregas, horários e trajetos. Enquanto a cidade acelera, quem está ao volante precisa encontrar maneiras de acompanhar esse ritmo.

A rotina do motorista de VUC sempre exigiu organização, mas a distribuição passou a cobrar ainda mais capacidade de adaptação. Nos últimos anos, aumentaram as restrições de circulação, cresceram as exigências por entregas mais rápidas e a tecnologia passou a fazer parte definitiva do dia a dia das operações. A cidade mudou, o mercado mudou e a forma de trabalhar também.

A pressão da distribuição está mais evidente. E é justamente nesse cenário que o setor passa a discutir uma nova etapa: a chegada do chamado “Novo VUC”, ora bolas, vamos nos adaptar a ele, mudar o jeito da operação, porque, afinal, a ideia é que seja mais eficiente e mais produtivo.

Novas tecnologias embarcadas, exigências ambientais, custos, valor dos fretes, atualização de frota e uma pergunta que aparece com frequência entre transportadores e motoristas: como absorver mais uma transformação em um momento em que as margens seguem apertadas?

Nesta edição, mergulhamos nesses temas. Falamos sobre o **Novo VUC**, analisamos o cenário do **preço dos fretes** e colocamos a **Ford Ranger à prova no trabalho**, em um teste com olhar voltado para a operação, uma picape para o trabalho.

Seguimos acompanhando quem faz a logística urbana acontecer diariamente: quem acorda cedo, enfrenta a cidade e transforma quilômetros em entrega. E a conversa não termina nas páginas da revista. Nos acompanhe também no Instagram da Revista Frete Urbano. Obrigada, um super beijo e nos vemos por lá. 🚚



Carolina Vilanova

»» Conteúdo

06 De olho na saúde

08 Gestão

10 Notícias

16 Frota conectada

18 Frete a Frete

20 Logística

22 Entrevista

28 História

29 Meio Ambiente

30 Meu animal

32 Falando de esportes

34 Siga em frente



12 »» Novo VUC: Novas tecnologias chegam ao VUC enquanto transportadores avaliam custos, infraestrutura e retorno da eletrificação



24 »» Frete Drive : Rodamos com a Ford Ranger XL com câmbio manual, uma picape que entrega o que o trabalho urbano pesado exige no dia a dia



26 »» Revisão de férias: Revisão preventiva ajuda a evitar panes, atrasos e prejuízos durante o aumento do fluxo nas férias

**MANN
FILTER**

A melhor escolha para a proteção do seu utilitário.

Garanta o desempenho total do seu veículo com a linha para utilitários leves da MANN-FILTER.

**MANN
FILTER**



Desenvolvidos com tecnologia de equipamento original, nossos filtros do ar, óleo, combustível e cabine trabalham em conjunto para assegurar economia e durabilidade. Seja em entregas urbanas ou viagens longas, conte com a confiança da MANN-FILTER para o seu utilitário rodar mais e melhor.



MANN-FILTER - Perfect parts. Perfect service.

www.mann-filter.com.br | SAC: 0800-701-6266

 /MannFilterBrasil

 @mannfilterbrasil

 MANN-FILTER Brasil

 (19) 99203-5382

Os sinais do diabetes que o motorista de VUC não pode ignorar

A rotina do transporte urbano costuma deixar pouco espaço para o motorista cuidar da própria saúde. Horas no trânsito, alimentação improvisada, sedentarismo e noites mal dormidas acabam favorecendo doenças silenciosas, como o diabetes.

O alerta ganha força neste 26 de junho, Dia Nacional de Combate ao Diabetes. Segundo a Sociedade Brasileira de Diabetes, cerca de 20 milhões de brasileiros convivem com a doença. Muitos só descobrem quando os sintomas começam a afetar diretamente a qualidade de vida – e até o trabalho.

O diabetes tipo 2 ocorre quando há excesso de glicose no sangue devido à produção insuficiente ou ao mau uso da insulina, hormônio responsável por transformar açúcar em energia. O excesso de peso, presente em 7 a cada 10 brasileiros, aliado ao consumo frequente de ultraprocessados, está entre os principais fatores de risco.

“Você pode estar com diabetes e nem desconfiar, principalmente se não conhece seu histórico familiar. Os sinais iniciais são sutis e facilmente confundidos com estresse ou hábitos do dia a dia. Quando o paciente procura ajuda, muitas vezes o corpo já está comprometido”, explica o endocrinologista Márcio S. Roberto, coordenador de endocrinologia do Hospital São Luiz Jabaquara, da Rede D’Or.

Sinais que merecem atenção

Na rotina puxada do VUC, muitos sintomas acabam sendo ignorados ou associados apenas ao cansaço do trabalho. Mas o corpo costuma dar avisos importantes.

Confira os 9 sintomas mais comuns que podem indicar a presença do diabetes:

- **Sede constante** – Mesmo bebendo bastante água, a sensação de boca seca não passa.
- **Vontade frequente de urinar** – Acorda várias vezes à noite para ir ao banheiro? Pode ser um alerta.
- **Cansaço sem motivo aparente** – Sensação de exaustão mesmo após uma boa noite de sono.
- **Fome exagerada** – Comer muito e não se sentir saciado.
- **Perda (ou ganho) de peso sem explicação** – Mesmo sem dieta ou mudança na rotina.
- **Visão embaçada ou turva** – Dificuldade para focar ou enxergar nitidamente.
- **Formigamento nos pés e mãos** – Alterações na sensibilidade periférica.
- **Infecções de repetição** – Candidíase, infecções urinárias ou de pele que voltam com frequência.
- **Feridas que demoram a cicatrizar** – Pequenos machucados que levam semanas para fechar.

De olho na saúde »»

Para quem dirige o dia inteiro, sintomas como fadiga, visão embaçada e perda de concentração também podem afetar a segurança no trânsito.

“Com a rotina acelerada, sedentarismo e maus hábitos alimentares, as pessoas tendem a normalizar sinais do corpo. Se tem algo que pode fazer a diferença é prestar atenção nos ‘recados’ do organismo. Ele costuma avisar, mesmo que discretamente”, destaca Roberto.

Complicações e novos tratamentos

Quando não tratado, o diabetes pode causar infartos, AVCs, insuficiência renal, cegueira e até amputações, consequências da deterioração dos vasos sanguíneos e da má circulação.

Apesar de não ter cura, os tratamentos evoluíram. Medicamentos modernos ajudam no controle da glicemia, auxiliam na perda de peso e protegem órgãos como coração e rins.

Entre as novidades estão medicamentos que atuam no receptor GLP-1, como o Ozempic, que regula o apetite e os níveis de açúcar no sangue, e o Mounjaro, de aplicação semanal e foco no controle metabólico.

“O diabetes é traiçoeiro, mas não é imbatível. Quanto antes for identificado, maiores as chances de manter uma vida saudável. Mudanças na alimentação, prática de exercícios, boa qualidade do sono e acompanhamento médico fazem toda a diferença”, reforça o médico.

Para os motoristas de VUC, manter exames em dia, melhorar a alimentação e prestar atenção aos sinais do corpo pode fazer diferença não apenas na saúde, mas também na disposição e na segurança durante as entregas. 🚚



NINO
Faróis
A LUZ DO SEU CAMINHO



REFERÊNCIA
EM ILUMINAÇÃO
DE PESADOS



Frete por quilômetro aumenta e acende alerta para transportadores urbanos



Foto: Magnific.com



custo do transporte de cargas voltou a subir e o impacto também chega ao dia a dia do motorista de VUC. Dados do Índice de Frete Rodoviário da Edenred (IFR), calculado a partir da

plataforma Repom, mostram que o preço médio do frete por quilômetro rodado alcançou R\$ 8,66 em abril, contra R\$ 7,99 registrados em março. O avanço foi de 8,39% no período.

Para quem atua em operações urbanas, especialmente na distribuição em grandes centros, a elevação chama atenção porque pressiona diretamente custos já conhecidos do setor, como combustível, manutenção, pedágios e despesas operacionais.

Diesel puxa alta dos custos

Entre os fatores que impulsionaram o aumento está a escalada do diesel, ainda pressionado pelas oscilações do mercado internacional de petróleo e pelos efeitos das tensões geopolíticas no Oriente Médio.

Segundo o Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL), o diesel comum registrou alta de 6,42% e chegou à média nacional de R\$ 7,46. Já o diesel S-10 avançou 7,18%, atingindo R\$ 7,61 por litro.

Para o motorista urbano, o impacto é imediato. Embora muitos VUCs rodem trajetos menores em comparação ao transporte de longa distância, a operação urbana envolve trânsito intenso, paradas frequentes e

maior consumo em ciclos de entrega, fatores que ampliam a sensibilidade ao aumento do combustível.

Especialistas apontam, porém, que possíveis acordos de pacificação no cenário internacional podem aliviar parte dessa pressão nos próximos meses.

Novo piso da ANTT também entrou na conta

Outro componente que pesou no resultado foi a atualização dos coeficientes dos pisos mínimos de frete da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A medida entrou em vigor em março, mas abril foi o primeiro mês a absorver integralmente os novos valores, elevando a média dos preços praticados.

Na prática, o reajuste busca adequar os custos da operação de transporte, mas também influencia negociações em diferentes modalidades do setor.

Economia aquecida sustenta demanda

Mesmo diante dos custos mais altos, a demanda por transporte manteve ritmo forte. O agronegócio brasileiro ampliou sua presença internacional, exportando 29 produtos para nove países, segundo dados do Ministério da Agricultura.

Ao mesmo tempo, a indústria também mostrou aceleração. O Índice de Gerentes de Compras (PMI), da S&P Global, saltou de 49 pontos em março para 52,6 em abril – o maior patamar dos últimos 14 meses.



Esse movimento ajuda a explicar a absorção dos reajustes pelo mercado e mantém o transporte de cargas aquecido.

O que observar nos próximos meses

Para transportadores e autônomos que operam com VUCs, a atenção continua voltada principalmente ao combustível, variável que costuma provocar efeitos rápidos sobre a rentabilidade das entregas urbanas.

“O expressivo avanço do frete em abril é a culminação de fatores estruturais e conjunturais. De um lado, sofremos o impacto direto das tensões internacionais



sobre o petróleo e o repasse integral do novo piso da ANTT. Por outro, temos um cenário em que a indústria atinge o maior nível em 14 meses e o agronegócio diversifica suas exportações, trazendo forte dinamismo à economia brasileira e absorvendo essa elevação de custos logísticos. Para maio, o mercado deve observar de perto os desdobramentos geopolíticos e possíveis acordos de paz podem aliviar a pressão sobre os combustíveis”, analisa Vinícios Fernandes.

Raio-X do frete em abril

1. Preço médio por km: R\$ 8,66
2. Alta sobre março: 8,39%
3. Diesel comum: R\$ 7,46 (+6,42%)
4. Diesel S-10: R\$ 7,61 (+7,18%)
5. Novo piso da ANTT entrou integralmente no cálculo
6. Indústria e agronegócio mantiveram demanda aquecida

Para quem roda nas cidades, a leitura vai além do indicador: acompanhar a evolução do diesel e revisar custos operacionais segue sendo parte da estratégia para preservar a margem em um cenário de oscilações constantes. 🚚

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

Veículo a hidrogênio no transporte urbano

A PHINIA apresentou durante a ACT Expo 2026, realizada em Las Vegas, nos Estados Unidos, seu primeiro veículo comercial leve homologado para circulação equipado com motor a combustão interna movido a hidrogênio (H2ICE). Desenvolvido em parceria com a Aramco, o projeto amplia as discussões sobre novas alternativas energéticas para operações de transporte e distribuição urbana.

Voltado para aplicações comerciais, o modelo foi projetado para transportar até seis ocupantes e possui autonomia estimada em até 500 quilômetros. Segundo a empresa, a tecnologia pode reduzir em até 99% as emissões de CO₂ em comparação a motores diesel convencionais e atende aos requisitos da norma Euro 7.

A proposta utiliza motores a combustão adaptados para operar com hidrogênio, reduzindo a necessidade de alterações estruturais em arquiteturas já existentes. 🚚



Picape convocada par a seleção



A Volkswagen utilizou a cerimônia de convocação da Seleção Brasileira de futebol para a Copa do Mun-

do como palco da primeira aparição pública da inédita Tukan. Ainda camuflada, a nova picape foi apresentada no Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro, transportando o mascote Canarinho e acompanhando o técnico Carlo Ancelotti.

A Tukan será a primeira picape da fabricante desenvolvida sobre a plataforma MQB e terá suspensão traseira com eixo rígido e feixe de molas, solução adotada para aplicações que exigem maior resistência estrutural e durabilidade.

Desenvolvida integralmente no Brasil, a picape será produzida em São José dos Pinhais (PR) e faz parte do plano de investimentos de R\$ 20 bilhões da Volkswagen para a América Latina até 2028. O modelo marca a entrada da fabricante em um segmento ainda inédito para a empresa no mercado nacional, para competir com a Fiat Toro. 🚚

Furgão elétrico médio chega no segundo semestre

A Ford Pro confirmou a chegada da Transit City ao mercado brasileiro no segundo semestre de 2026. A nova van elétrica também será lançada em outros países da América Latina e da Europa e amplia a estratégia da marca de fortalecer sua atuação no segmento de veículos comerciais voltados ao transporte urbano.

Desenvolvida para operações em centros urbanos, a Transit City foi projetada para atender empresas e transportadores que atuam em entregas de última milha, serviços, manutenção, concessionárias e operações com restrições de circulação e metas de redução de emissões.

Segundo a fabricante, a proposta do modelo combina dimensões compactas e configuração direcionada à rotina urbana, buscando aumentar a eficiência



operacional e reduzir custos de utilização. Informações sobre versões e especificações técnicas serão divulgadas próximo ao lançamento. 🚚

Treinamento inspirado na Disney

A Wega Motors realizou o treinamento “Atendimento Mágico Disney”, iniciativa voltada à capacitação de colaboradores com foco em atendimento, relacionamento e experiência do cliente. A ação reuniu mais de 150 profissionais da matriz da empresa, em Itajaí (SC), além de equipes conectadas remotamente de São Paulo e México.

Conduzido por Marcus Bernarde, especialista formado pelo Disney Institute, o treinamento utilizou conceitos aplicados pela Disney para reforçar práticas ligadas ao relacionamento com clientes, oficinas e parceiros do mercado de reposição automotiva.

Segundo a empresa, a iniciativa faz parte da estratégia de qualificação contínua. Em 2025, a fabricante informou ter capacitado mais de 11 mil profissionais do aftermarket em programas técnicos, presenciais e

digitais. A ação acompanha o movimento do setor de reposição, que amplia investimentos em treinamento e desenvolvimento como ferramenta de aproximação com oficinas e profissionais da reparação. 🚗



Transporte de produtos radioativos



O transporte de produtos radioativos no Brasil segue normas específicas que envolvem classificação, acondicionamento, rastreabilidade e protocolos operacionais definidos por órgãos reguladores. O tema

voltou ao debate após a repercussão da série “Emergência Radioativa”, que relembra o acidente com Césio-137 ocorrido em Goiânia, em 1987.

Segundo especialistas do setor, a atividade exige controle técnico em todas as etapas da operação. Após o acidente, o país ampliou a regulamentação do transporte de produtos perigosos, estabelecendo critérios voltados à redução de riscos e ao reforço dos procedimentos de segurança.

Para transportadores, a operação envolve exigências ligadas à documentação, identificação da carga, treinamento e cumprimento de normas específicas definidas por órgãos reguladores. Materiais radioativos são utilizados em áreas como saúde, indústria, agricultura e pesquisa, exigindo planejamento operacional e preparo técnico das empresas e profissionais envolvidos no transporte. 🚗

Pós-venda com e-commerce de peças e serviços conectados

A Scania anunciou a ampliação de sua estratégia de pós-venda no Brasil com o lançamento de uma plataforma digital para venda de peças, novos serviços de manutenção e expansão da rede de atendimento.

Entre as novidades está o e-commerce de peças, que permitirá compra remota, pagamento online e entrega de componentes originais. A fabricante também apresentou o plano PRO Start, modalidade voltada a veículos com mais de dois anos de operação, incluindo manutenção preventiva, peças e mão de obra especializada.

A empresa também atingiu a marca de 100 mil veículos conectados no Brasil, com serviços que permitem monitoramento de desempenho, planejamento de manutenção e gestão de frota. Para transportadores, a



conectividade amplia o acompanhamento operacional e busca reduzir paradas não planejadas, tema cada vez mais ligado à produtividade no transporte de cargas. 🚗



O novo VUC: conectado, elétrico e sob pressão de custos

Eletrificação avança no transporte urbano de cargas, mas infraestrutura, investimento inicial e realidade do autônomo ainda definem o ritmo da transformação

Durante anos, o Veículo Urbano de Carga (VUC) ocupou um espaço específico no transporte brasileiro: entregar agilidade em regiões com restrições de circulação e atender a distribuição nas grandes cidades.

Agora, esse segmento passa por uma nova transformação. A pressão por metas ambientais, custos operacionais e exigências das grandes empresas acelerou uma mudança que já movimentava montadoras, operadores logísticos e transportadores: o surgimento de uma nova geração de VUCs mais conectados, eletrificados e orientados por dados.

Mas essa transição não ocorre na mesma velocidade para todos. Enquanto grandes frotas incorporam telemetria, monitoramento remoto e modelos elétricos; o autônomo ainda calcula se a conta fecha no fim do mês. E, no centro dessa discussão, surge uma pergunta cada vez mais presente: vale a pena investir no novo VUC?

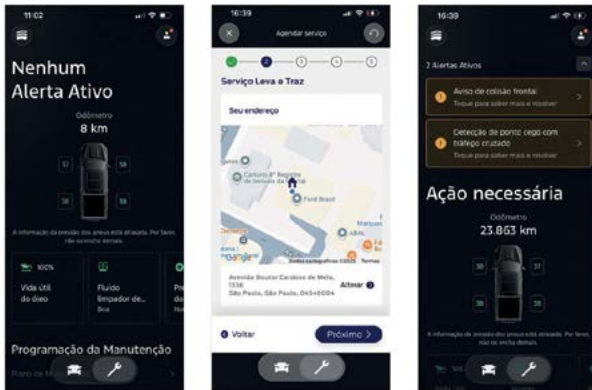
Da carga aos dados: o VUC mudou

Se antes o principal foco do segmento estava em capacidade de carga e consumo, hoje o veículo urbano de carga se tornou uma plataforma de gestão.

Conectividade embarcada, diagnósticos remotos, monitoramento de desempenho, atualização de software à distância e análise de comportamento do motorista já fazem parte da rotina dos modelos mais recentes.

Essa evolução atende uma demanda crescente das operações urbanas. Com entregas cada vez mais rápidas e janelas menores, empresas passaram a olhar para indicadores antes restritos às grandes frotas.

Tempo parado, quilometragem improdutivo, consumo, desvios de rota e manutenção preventiva passaram a impactar diretamente a operação. Estamos num momento em que não basta apenas rodar. É preciso gerar informação.



Questões ambientais aceleram a mudança

Outro fator ajuda a impulsionar essa transformação são as políticas ambientais. Mesmo sem uma legislação nacional específica para restringir veículos urbanos a combustão, o movimento global já influencia o Brasil. Grandes empresas passaram a estabelecer metas próprias de redução de emissões e pressionam parceiros logísticos a adaptar suas operações.

Além disso, discussões sobre zonas de baixa emissão de poluentes, corredores sustentáveis e metas de neutralização de carbono começam a ganhar espaço em centros urbanos. Na prática, operadores já entendem que o tema deixou de ser tendência para entrar no planejamento operacional.

E o diesel também pesa nessa equação. Oscilações de preço, custos operacionais e despesas indiretas aumentam a pressão sobre transportadores urbanos. Nesse cenário, modelos eletrificados passaram a entrar na conta.

TCO muda a conversa entre diesel e elétrico

O valor de compra ainda é o principal choque para quem avalia um VUC elétrico. Em muitos casos, o investimento inicial permanece significativamente superior ao modelo convencional. Porém, a comparação hoje vai além do preço de aquisição.

No setor, a análise considera cada vez mais o chamado TCO (Custo Total de Operação), indicador que soma despesas como combustível, energia, manutenção, seguro, revisões e custos indiretos ao longo do ciclo de uso.

É justamente nessa conta que o veículo elétrico tenta ganhar espaço. Sem troca de óleo lubrificante e filtros, com menos componentes móveis e menor desgaste de itens mecânicos, a manutenção tende a apresentar redução em determinados serviços.

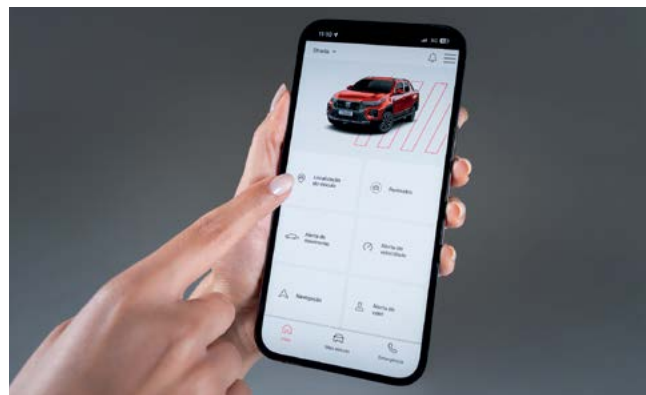
Outro ponto está no abastecimento. Dependendo do contrato de energia e da operação, o custo por quilômetro pode ser menor que o diesel. Para quem roda com previsibilidade, operação fixa e estrutura própria, a equação tende a ser mais favorável. Mas para o autônomo, a realidade ainda é diferente.



A matemática do autônomo

O motorista autônomo que faz distribuição nas grandes cidades trabalha com uma variável decisiva: fluxo de caixa. A possibilidade de ficar horas em recarga, o investimento inicial elevado e a necessidade de infraestrutura própria tornam a decisão mais complexa.

Além disso, muitas operações urbanas apresentam rotas variáveis. Um dia envolve entregas concentradas; no outro, deslocamentos maiores e trajetos imprevistos. Para quem depende da flexibilidade operacional, autonomia e disponibilidade ainda pesam.



O resultado é que muitos profissionais acompanham a evolução do mercado, mas permanecem observando. A pergunta deixou de ser apenas “quanto custa comprar?” e passou a incluir “quanto custa operar?” e “quanto custa parar?”.

Infraestrutura ainda freia expansão

A ampliação da rede de recarga é apontada por operadores como uma das etapas decisivas para a expansão dos VUCs elétricos. Apesar do crescimento da infraestrutura no país, a concentração ainda ocorre em regiões específicas.

Boa parte das operações depende de carregamento em centros logísticos próprios ou bases operacionais. Na prática, empresas estruturam o uso elétrico em trajetos planejados e previsíveis.

»» Veículos

No transporte urbano de carga, a lógica é diferente da adoção por veículos de passeio. O foco está menos na quantidade de pontos públicos e mais na existência de recarga integrada à operação. Sem planejamento, o risco de indisponibilidade compromete a produtividade.



Quem já colocou elétricos para rodar

Operadores de logística, varejo e empresas ligadas ao comércio eletrônico estão entre os grupos que mais avançam em testes e adoção. Em grandes centros, grandes empresas já utilizam veículos elétricos em entregas urbanas programadas, e muitas vezes com 100% da frota eletrificada.

A estratégia normalmente segue um padrão: rotas curtas, retorno à base e controle operacional. Empresas relatam ganhos relacionados a manutenção, previsibilidade de custos e metas ambientais. Mas também apontam desafios envolvendo adaptação operacional, treinamento e infraestrutura; afinal, o mercado ainda está em fase de aprendizado.

O novo VUC: o que está disponível no Brasil

A mudança de perfil também aparece nos produtos lançados recentemente. O setor deixou de olhar apenas para dimensões reduzidas e capacidade de circulação urbana. Além da eletrificação, os modelos mais recentes incorporam recursos de conectividade, monitoramento remoto e gestão de frota.

As opções disponíveis no país variam entre furgões compactos para entregas leves até veículos de maior porte, confira:

- **Fiat e-Scudo:** Utilitário elétrico voltado para operações urbanas e entregas. O modelo oferece autonomia de até 330 km, capacidade volumétrica de 6,1 m³ e carga útil próxima de 1,5 tonelada.



- **Peugeot e-Expert e Citroën ë-Jumpy:** Modelos do grupo Stellantis desenvolvidos sobre a mesma plataforma do e-Scudo. Compartilham autonomia estimada de até 330 km e volume de carga de 6,1 m³, direcionados à logística urbana e distribuição regional.



- **Ford E-Transit:** Com carga útil máxima de 800 a 2100 kg, dependendo da versão, tem motorização elétrica de 198 kW (269 cv), combinada a bateria com capacidade útil de 68 kWh. A fabricante informa autonomia de até 193 km, além de recursos de conectividade embarcada, gerenciamento remoto e integração com sistemas de gestão de frota voltados ao monitoramento da operação e planejamento das rotas urbanas.



- **Renault Kangoo E-Tech:** Posicionada como opção compacta para centros urbanos, possui volume de carga de 4,3 m³ e proposta voltada para circulação em regiões com restrições e entregas rápidas. Proporciona autonomia de 210 km, segundo o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV).



• **Arrow 2:** Produzido no Brasil, o modelo nacional tem capacidade para transportar até uma tonelada de carga e mira operações urbanas de pequeno e médio porte. Oferece recursos de conectividade embarcada, monitoramento remoto e gestão operacional, além de proposta voltada à redução do custo operacional em operações urbanas e comerciais.



• **IVECO eDaily:** Sua tração traseira e baterias escaláveis permitem um alcance máximo de até 300km e potência de 100 a 140 kW. A fabricante informa autonomia de até 400 km em ciclo urbano, além de recursos de conectividade embarcada, gerenciamento remoto e monitoramento operacional voltados à gestão de frotas e otimização das rotas urbanas. Oferece as versões de chassi cabine e furgão, com peso variando de 4,2 a 7,2 toneladas.



• **Volkswagen e-Delivery:** De maior porte e a mais tempo no mercado, o modelo é oferecido nas versões de 11 e 14 toneladas e incorpora sistemas de conectividade e gerenciamento remoto. Além da motorização elétrica, traz recursos de telemetria integrados e monitoramento operacional para gestão de frota.



• **Mercedes-Benz eSprinter:** A nova geração da e-Sprinter chega ao mercado brasileiro com baterias de 81 kWh e 113 kWh e autonomia que pode atingir até 478 km no ciclo WLTP, dependendo da configuração. O modelo oferece compartimento de carga de até 14 m³ e opções de diferentes entre-eixos e carrocerias, aproximando o segmento elétrico da capacidade tradicional das vans a diesel.



A chegada desses modelos mostra que a eletrificação do transporte urbano deixou de se concentrar apenas em iniciativas experimentais. O movimento agora avança para operações reais, ainda que em ritmos diferentes entre grandes operadores e transportadores independentes.

O desafio permanece na infraestrutura, no investimento inicial e na construção de uma equação operacional capaz de fechar a conta para quem vive da carga todos os dias. Além dos elétricos, modelos convencionais passaram a incorporar telemetria, integração com plataformas e diagnósticos avançados.

O que o mundo já está testando

Se o Brasil discute a expansão da eletrificação, outros mercados avançam em tecnologias que podem chegar ao segmento nos próximos anos. Na Europa e na Ásia, fabricantes trabalham em:

- carregamento ultrarrápido para frotas urbanas;
- inteligência artificial aplicada à roteirização;
- manutenção preditiva baseada em dados;
- plataformas com atualização remota de sistemas;
- direção semiautônoma aplicada a entregas urbanas;
- integração do veículo com centros logísticos.

Também avançam testes com caminhões elétricos equipados com softwares capazes de monitorar desgaste de componentes em tempo real. A lógica muda completamente a manutenção: o sistema identifica a necessidade antes da falha ocorrer. 🚚



Como funciona o rastreo de um pedido?

O cliente acompanha a entrega pelo celular em tempo real. Sabe quando o veículo saiu para entrega, onde está no mapa e até quantos minutos faltam para a chegada. Quem nunca acompanhou uma encomenda, não é mesmo? Parece fácil, mas nos bastidores dessa operação, existe uma rotina cada vez mais conectada para quem trabalha com entregas urbanas.

A evolução dos sistemas de rastreamento mudou a dinâmica das entregas e passou a impactar diretamente o dia a dia do motorista de VUC. O antigo modelo, baseado em poucas atualizações ao longo do trajeto, deu espaço ao chamado rastreo inteligente, tecnologia que utiliza GPS, Internet das Coisas (IoT) e Inteligência Artificial para monitorar entregas em tempo real.

Na prática, isso significa que transportadoras e operadores logísticos conseguem acompanhar continuamente a operação, identificar desvios de rota, prever atrasos e reorganizar entregas antes que o problema afete o cliente final.

“O consumidor quer a visibilidade total do processo. O rastreo inteligente permite exatamente acompanhar, prever e melhorar a experiência em cada etapa”, afirma André Mortari, CEO da LETS, empresa de tecnologia para orquestração de entregas.



Tecnologia passou a fazer parte da cabine

Para o motorista urbano, a digitalização alterou a rotina operacional. Assim que a compra é confirmada, o pedido entra automaticamente nos sistemas logísticos, que calculam a melhor rota considerando trânsito, prazo de entrega, localização e capacidade operacional. A partir daí, cada movimentação passa a ser monitorada.

Quando o veículo sai para entrega, o cliente acompanha praticamente em tempo real o deslocamento da carga. Em muitos casos, recebe alertas automáticos quando o motorista está próximo do destino.

Ao mesmo tempo em que a tecnologia ajuda na organização das rotas, ela também elevou o nível de cobrança sobre a operação urbana. Hoje, atrasos de poucos minutos geram notificações automáticas. Mudanças de trajeto podem ser identificadas instantaneamente e a expectativa por precisão aumentou.

Menos reentregas e mais previsibilidade

Segundo especialistas do setor, o rastreamento inteligente também ajuda a reduzir problemas comuns da distribuição, como endereços incorretos, ausência do cliente ou dificuldades de acesso.

O sistema cruza dados em tempo real para antecipar falhas e evitar reentregas, fator que impacta diretamente custos operacionais e produtividade.

“Esse link de rastreamento é gerado automaticamente quando o pedido entra na plataforma e passa a ser monitorado de ponta a ponta. A partir daí, as atualizações não dependem de uma pessoa inserindo informações manualmente. Elas acontecem de forma integrada, com base nos sistemas das transportadoras, nos aplicativos dos entregadores e nos dados de geolocalização. Cada movimentação, como a saída para entrega ou a proximidade do destino, é registrada automaticamente e refletida para o cliente quase instantaneamente”, explica André.

Além da localização em tempo real, muitas operações passaram a utilizar recursos adicionais, como confirmação por código, assinatura digital e registro fotográfico da entrega.

Pressão maior na última milha

A transformação digital trouxe ganhos de eficiência para o transporte urbano, mas também aumentou a pressão sobre quem está na ponta da operação.

O motorista passou a atuar dentro de uma logística mais conectada, com monitoramento constante, necessidade de cumprir janelas de entrega cada vez menores e clientes acompanhando toda a movimentação em tempo real.

Para operações urbanas com VUCs, a tecnologia se tornou ferramenta importante para enfrentar congestionamentos, restrições de circulação e otimização das rotas dentro das cidades.

Ao mesmo tempo, o desafio continua sendo equilibrar produtividade, custos operacionais e a crescente exigência por velocidade nas entregas.

Segundo a LETS, empresas que utilizam ferramentas de orquestração logística conseguem reduzir em cerca de 30% os insucessos de entrega e diminuir o custo total do frete em aproximadamente 25%.

No fim da operação, a tecnologia deixou de ser apenas um recurso de acompanhamento para o cliente. Hoje, ela faz parte da rotina de quem vive diariamente a pressão das entregas atrás do volante. 🚚



Foto: Magnific.com

»» Frete a Frete



Frank Mafra, 48 anos

Há 14 anos no transporte urbano, Frank encontrou no setor uma oportunidade que virou profissão. Proprietário de uma Kia Bongo 2500 ano 2011, com baú carga-seca, ele atua no transporte de hortifruti. A rotina começa no Ceasa, em São Paulo, ainda de madrugada, onde carrega mercadorias para abastecer unidades da rede Mania do Churrasco. Integrado à operação da empresa, Frank trabalha com veículo próprio e afirma que gosta da vida na distribuição: “Entrei por uma oportunidade e fui embora”.

Jair Palmeira, 46 anos

Do setor de academias para a rotina das entregas urbanas, Jair mudou de área há nove anos direto para a distribuição de carga nas cidades. Dono de uma Iveco 2008 com baú carga-seca, ele trabalha como agregado no transporte de produtos da Pepsico entregando salgadinhos. As cargas saem de Praia Grande e seguem para entregas em diferentes cidades do litoral paulista. Morador local, Jair atua com veículo próprio e, na jornada diária, conta também com a presença da esposa, Cláudia Caires de Alencar, parceira dentro e fora da estrada.



**Siga nossas
redes sociais**



[revistafreteurbano](#)



[revistafreteurbano](#)



[revistafreteurbano.com.br](#)



[revistafreteurbano](#)



Risonaldo dos Santos, 49 anos

Motorista de um Iveco Daily 35S14 ano 2019 com baú seco, Risonaldo trabalha no transporte de alimentos, cereais, produtos de limpeza e carne seca na Grande São Paulo. As cargas saem de Arujá para entregas na capital e no interior paulista. A rotina começa cedo: ele acorda às 2h da manhã para percorrer quase 80 km até o ponto de carregamento. Dependendo da rota, o retorno para casa pode acontecer apenas à noite. “Pra quem gosta, vale a pena, mas a rotina é puxada”, resume o transportador, que trabalha ao lado do filho Eduardo, de 19 anos. 🚚

Luiz Antônio Cardoso, 61 anos

Há 15 anos no transporte urbano de cargas, Luiz Antônio Cardoso trabalha com uma Fiat Ducato Furgão Refrigerada ano 2001. As viagens acontecem entre São Paulo e a Baixada Santista, levando produtos como queijo e linguiça. Mesmo sem ser proprietário do veículo, ele destaca a importância da manutenção preventiva para garantir segurança nas viagens, principalmente em trechos de serra. “Freio é segurança. Na serra carregado, manutenção é fundamental”, afirma. Para Luiz, a rotina exige dedicação diária e atenção constante ao veículo. 🚚



REVISTA

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC



Última milha sob pressão: a rotina de quem faz a cidade acontecer



Foto: Magnific.com



motorista de VUC acorda cedo, todos os dias faz parte da sua rotina pegar a rota bem cedo para fazer o embarque da carga. Ele sai preocupado com a programação do dia, mas antes mesmo da segunda entrega o trânsito ou a demora para descarregar já alterou a programação.

O aplicativo recalcula o trajeto, a vaga de carga e descarga está ocupada e o relógio segue correndo. Para quem trabalha com Veículo Urbano de Carga (VUC), essa cena faz parte da dia a dia.

Nos últimos anos, a última milha — etapa final da logística responsável por levar a mercadoria até o cliente — ganhou peso dentro das operações urbanas. Impulsionado pelo crescimento do comércio eletrônico, o setor passou a conviver com entregas mais rápidas, rastreamento em tempo real e consumidores cada vez mais exigentes. Na prática, a mudança alterou diretamente o dia a dia de quem está atrás do volante.

Mais entregas, menos tempo

Todo cliente está de olho no relógio. A promessa de entregas rápidas transformou a dinâmica do transporte urbano. Se antes os prazos eram medidos em dias, hoje muitos clientes esperam receber produtos em poucas horas ou até no mesmo dia.

Para o motorista de VUC, a pressão aparece em diferentes etapas da operação. A rota precisa ser exata, as entregas devem respeitar janelas de horário específicas e qualquer atraso pode comprometer a programação inteira.

Diferentemente do transporte rodoviário de longa distância, a operação urbana reúne fatores difíceis de controlar. Congestionamentos, acidentes, obras, alterações viárias e restrições municipais podem transformar trajetos curtos em horas adicionais de trabalho. Poucos quilômetros, dentro da cidade, nem sempre significam viagens rápidas.

O desafio das cidades

Os VUCs se consolidaram como ferramentas importantes para operações urbanas por conseguirem acessar regiões com restrições para veículos maiores. Mas essa vantagem trouxe novos desafios.



Encontrar áreas para carga e descarga continua sendo uma das principais dificuldades relatadas pelo setor. Em muitos centros urbanos, o motorista perde tempo procurando locais adequados para estacionar ou precisa reorganizar completamente a sequência de entregas.

Além disso, regras de circulação variam de cidade para cidade. Horários restritos, zonas específicas e mudanças frequentes exigem planejamento constante. Em alguns casos, a produtividade da operação depende menos da distância percorrida e mais da infraestrutura disponível.

Custos seguem pressionando a operação

Outro ponto que pesa na conta é o custo operacional; gastos com combustível, manutenção preventiva, pneus, peças, seguro e despesas do veículo acumulam reajustes. Enquanto isso, muitos transportadores e autônomos apontam dificuldade para repassar os aumentos ao valor do frete.



No ambiente urbano, a operação também costuma gerar maior desgaste dos veículos. Paradas constantes, trânsito intenso e percursos curtos aumentam o consumo e exigem atenção maior com manutenção.

Para quem trabalha de forma autônoma, cada parada improdutiva representa impacto direto no resultado do mês.

Tecnologia ajuda, mas aumenta a cobrança

Ferramentas digitais passaram a fazer parte da rotina das operações urbanas. Sistemas de roteirização, rastreamento e monitoramento em tempo real ajudam empresas a reduzir custos e melhorar a eficiência. Ao mesmo tempo, a tecnologia elevou o nível de exigência.

Hoje, o cliente acompanha a localização do veículo pelo celular, recebe atualizações automáticas e espera previsões cada vez mais precisas. Na prática, atrasos de poucos minutos podem gerar cobranças imediatas.

O profissional no centro da operação

Especialistas observam que a última milha deixou de ser apenas o trecho final de uma entrega. Ela se tornou uma das etapas mais complexas da logística urbana.

No centro dessa equação está o motorista de VUC, profissional que enfrenta diariamente trânsito, pressão por produtividade, custos crescentes e mudanças constantes no ambiente urbano.

Porque, para quem vê a operação pelo aplicativo, a entrega pode representar apenas alguns quilômetros. Mas, para quem vive a cidade atrás do volante, a última milha é muito mais do que a etapa final: ela se tornou o principal teste da logística urbana atual. 🚚



Conectividade entra na rota do transporte urbano de cargas e na vida do motorista

Gisele Tonello, diretora de Gestão de Negócios de Software da Stellantis para a América do Sul, explica como os veículos conectados podem reduzir custos, aumentar segurança e transformar a gestão das frotas

Revista Frete Urbano: Os veículos comerciais deixaram de ser apenas ferramentas de transporte e passaram a gerar uma enorme quantidade de informações. Como a conectividade está mudando a forma de operar no transporte urbano?

Gisele Tonello: Hoje, além de transportar mercadorias, os veículos também produzem dados importantes para a operação. Informações sobre manutenção, localização, consumo, comportamento do motorista e alertas de segurança passaram a fazer parte da rotina de quem trabalha nas ruas. Na Stellantis, a conectividade já está embarcada em parte da linha de veículos comerciais leves e vem ocupando um papel estratégico tanto para frotistas quanto para motoristas autônomos. O objetivo é transformar esses dados em ferramentas que ajudem a aumentar a eficiência, melhorar a gestão e apoiar a tomada de decisão de quem depende do veículo para trabalhar.

RFU: Quando falamos em conectividade aplicada aos VUCs e veículos de trabalho, do que exatamente estamos falando?

Gisele: Estamos completando cinco anos de conectividade na Stellantis, chegando perto de meio milhão de veículos produzidos com esse recurso. O carro sai da fábrica com um módulo embarcado integrado à arquitetura eletrônica. Funciona como um celular dentro do veículo, permitindo comunicação constante com nossa plataforma na nuvem.

Esse sistema envia dados como localização, informações de saúde do veículo, combustível e outros indicadores. No caso das frotas, a conectividade tem papel importante porque ajuda na redução de custos operacionais, aumenta produtividade e traz mais segurança. O principal benefício é o TCO, o custo total de propriedade.

RFU: A conectividade já vem instalada ou precisa ser contratada?

Gisele: Nas vans, ela já sai embarcada no veículo. O cliente precisa aceitar os termos de uso e autorizar a ativação, principalmente por questões relacionadas à privacidade e à legislação. Depois disso, o serviço começa a funcionar.

Inicialmente oferecemos um período gratuito para que o cliente conheça os benefícios. Agora estamos iniciando a evolução para modelos de assinatura.

RFU: Muitas empresas já usam rastreamento e softwares próprios de gestão. Os sistemas conversam entre si?

Gisele: Temos dois perfis principais. O primeiro é o pequeno frotista, que normalmente não possui sistema próprio. Para ele existe nossa plataforma específica de gestão, com telemetria, relatórios, análise de desempenho e monitoramento da frota.

O segundo grupo são grandes frotistas multimarcas, que normalmente já têm plataformas próprias. Nesse caso, o interesse é receber os dados do veículo e integrá-los via APIs.

Nossa vantagem é que, por estarmos integrados à arquitetura do veículo, conseguimos acessar uma quantidade de informações maior do que sistemas externos instalados posteriormente.



RFU: E para o motorista autônomo que trabalha sozinho, com apenas um veículo? Qual é o benefício prático?

Gisele: Talvez o principal ganho seja a manutenção preditiva. O sistema consegue emitir alertas sobre necessidade de serviços, desgaste e códigos de falha.

Isso ajuda a antecipar problemas e reduzir a indisponibilidade do veículo. Quem depende do carro para trabalhar sabe que ficar parado representa prejuízo. Além disso, existem os recursos de segurança e assistência 24 horas.

RFU: Como funciona essa parte de segurança?

Gisele: O veículo permanece conectado continuamente. Em caso de acidente, por exemplo, se houver acionamento do airbag, o sistema envia um alerta automático para nossa central. Entramos em contato com o motorista e, se necessário, acionamos polícia, bombeiros ou serviços de emergência.

Também oferecemos suporte em casos de roubo e furto. Como temos acesso à localização do veículo, conseguimos acompanhar a movimentação e auxiliar as autoridades durante a recuperação.

RFU: Hoje o roubo de utilitários é uma preocupação crescente para quem trabalha com entregas.

Gisele: Sim, e tivemos casos que mostram a importância desse tipo de tecnologia. Tivemos uma situação envolvendo uma família em que, por meio dos dados de localização do veículo, foi possível identificar uma situação anormal e auxiliar as autoridades. São situações que mostram que a conectividade vai além da gestão operacional.

RFU: Existe previsão de custos para essas assinaturas?

Gisele: Em veículos de passeio já trabalhamos com pacotes anuais na faixa de aproximadamente R\$ 1 mil por ano. Mas a tendência é evoluir para modelos personalizados. Alguns clientes podem querer apenas localização; outros precisarão de manutenção preditiva e telemetria completa. A ideia é que cada operação pague pelo conjunto de dados que realmente utiliza.

RFU: E o motorista sabe que o veículo possui tudo isso quando chega à concessionária?

Gisele: Esse ainda é um trabalho contínuo. Atuamos em diferentes frentes: comunicação das marcas,

imprensa, concessionárias e relacionamento direto com clientes. Na ponta, o vendedor precisa explicar claramente o benefício prático. O desafio é transformar tecnologia em algo que faça sentido para a rotina do cliente.

RFU: Os veículos elétricos da linha comercial também entram nessa estratégia?

Gisele: Ainda estamos evoluindo essa parte para utilitários elétricos. Em alguns veículos eletrificados de passeio já temos recursos específicos, como gestão de recarga, autonomia e pontos de carregamento. Esse é um próximo passo para os comerciais.

RFU: O futuro será de veículos atualizados remotamente?

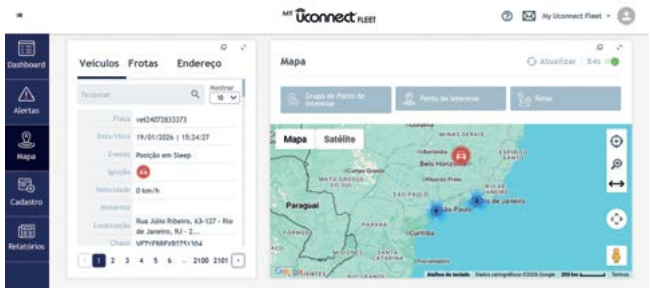
Gisele: Isso já começou. Hoje já realizamos atualizações remotas, conhecidas como OTA (Over The Air). Dependendo da arquitetura do veículo, conseguimos atualizar mapas, softwares e corrigir falhas sem necessidade de levar o veículo à concessionária. A tendência dos veículos definidos por software é ampliar ainda mais essa capacidade.

RFU: A conectividade ainda é um diferencial ou será obrigatória?

Gisele: Alguns mercados já enxergam isso como essencial. Nos Estados Unidos, por exemplo, já houve casos de perda de vendas para frotistas porque determinados veículos não eram conectados. No Brasil ainda estamos num momento de amadurecimento, mas a tendência é que o próprio cliente passe a exigir esse tipo de recurso. 🚗

Tecnologia na prática: O que a conectividade pode fazer em um VUC

- ✓ Monitoramento de localização em tempo real
- ✓ Alertas de manutenção preventiva
- ✓ Diagnóstico remoto do veículo
- ✓ Assistência automática em emergências
- ✓ Suporte em casos de roubo e furto
- ✓ Relatórios de desempenho da frota
- ✓ Atualizações remotas de software





Ford Ranger XL manual: uma picape feita para o trabalho pesado urbano

Bastam poucos quilômetros ao volante da Ford Ranger XL cabine dupla para entender que a proposta da picape está diretamente ligada ao trabalho. A posição elevada de dirigir, o volante com regulagem de altura e profundidade e o torque disponível em baixa rotação e a robustez deixam claro que o foco aqui não é o luxo, mas a operação diária de carga, deslocamentos urbanos e rotinas severas.

No trânsito carregado da cidade, a Ranger transmite uma condução firme. A direção elétrica ajuda nas manobras, principalmente em ruas apertadas e operações de carga e descarga, enquanto o câmbio manual de seis marchas trabalha com engates curtos e relações voltadas para aproveitar o torque do motor 2.0 turbodiesel.

Recentemente, a Ford Pro ampliou a linha Ranger XL com foco no segmento de picapes de trabalho e passou a oferecer novas configurações cabine simples, chassi e cabine dupla, todas com opção de transmissão manual ou automática. Entre elas, a versão que testamos, Ranger XL CD MT, que surge como alternativa para operações urbanas e rodoviárias que exigem capacidade de carga, robustez estrutural e conectividade para gestão de frota.

A versão cabine dupla manual utiliza o motor Panther 2.0 turbodiesel de quatro cilindros, com 170 cv a 3.500 rpm e torque de 405 Nm a 2.000 rpm. O conjunto trabalha com tração 4x4.

Na prática, a proposta da Ranger XL é atender operadores que utilizam a picape tanto em trajetos urbanos quanto em aplicações mais severas, comuns em serviços de manutenção, transporte de equipamentos e entregas em regiões com pavimentação irregular.

Segundo a Ford, o motor foi calibrado para entregar torque em baixas rotações, faixa mais utilizada em operações de carga e deslocamentos urbanos. O propulsor Panther 2.0 turbodiesel entrega a curva de potência otimizada entre 1.000 e 2.500 rpm, faixa em que a picape trabalha a maior parte do tempo no uso profissional.

Capacidade de carga e foco operacional

Com capacidade de carga de 1.097 kg e caçamba com volume de 1.230 litros, a picape de cabine dupla entra em um segmento disputado por operadores que buscam um veículo para múltiplas funções dentro da operação urbana.

As dimensões também reforçam essa proposta. A picape possui 5.370 mm de comprimento, 1.884 mm de altura e entre-eixos de 3.270 mm. O tanque de

combustível de 80 litros contribui para maior autonomia em trajetos longos ou operações com menor disponibilidade de abastecimento.

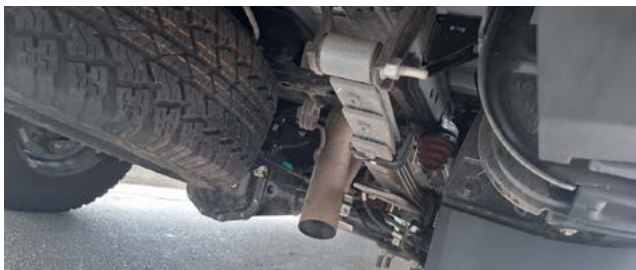
O consumo combinado divulgado pela fabricante é de 10,7 km/l, sendo 10 km/l na cidade e 11,5 km/l na estrada.

Suspensão encara o piso ruim da cidade

Rodando por ruas esburacadas e vias irregulares, a suspensão mostra um dos pontos mais consistentes da Ranger. O conjunto absorve bem impactos sem transmitir excesso de vibração para a cabine, característica importante para quem passa o dia inteiro ao volante.

O chassi utiliza longarinas e travessas em aço especial, com resistência torsional 30% superior à geração anterior, segundo a fabricante. A suspensão recebeu curso 15 mm maior e amortecedores posicionados externamente à longarina, solução usada para melhorar estabilidade e controle da carroceria.

A Ranger XL também traz diferencial traseiro bloqueante, controle automático em descidas, assistente de partida em rampas e sistema eletrônico de estabilidade.



Tecnologia aplicada ao trabalho

Mesmo sendo uma versão voltada ao uso comercial, a Ranger XL CD MT incorpora equipamentos hoje importantes para a rotina operacional.

A cabine traz central multimídia SYNC 4 com tela de 10 polegadas, conexão sem fio com Android Auto e Apple CarPlay, painel digital de 8 polegadas, direção elétrica e piloto automático.

No pacote de segurança, a picape oferece sete airbags, incluindo airbag de joelho para o motorista, e um piloto automático que ajuda, principalmente, na estrada e em vias com restrição de velocidade.

Para operadores de frota e motoristas autônomos, a conectividade embarcada passa a ter papel importante no controle operacional. Pelo aplicativo Ford App ou pelo portal Ford Pro, é possível acompanhar consumo, quilometragem, pressão dos pneus, alertas de manutenção e dados do veículo em tempo real.

Segundo a Ford, a conectividade da Ranger permite maior previsibilidade da operação e ajuda o gestor de frota a reduzir paradas e custos de manutenção por meio do monitoramento constante do veículo. 🚚



Checklist para evitar paradas e prejuízos nas rotas

Chegam as férias escolares, aumentam as viagens nas rodovias e o trânsito muda de comportamento em diversas regiões do País. Enquanto muitas famílias pegam a estrada para descanso, quem trabalha com Veículo Urbano de Carga (VUC) continua rodando para manter a operação de abastecimento das cidades, atender entregas e cumprir rotas.

Nesse período, a rotina do motorista urbano pode ganhar desafios extras. O fluxo de veículos aumenta nos acessos às cidades, rodovias registram movimento mais intenso e qualquer parada inesperada pesa ainda mais na produtividade. Por isso, a revisão preventiva antes do período de férias pode fazer diferença não apenas para a segurança, mas também para evitar perda de tempo e custos inesperados.

Para quem trabalha diariamente atrás do volante, a manutenção não deve ser vista apenas como uma exigência mecânica. Ela também faz parte da estratégia operacional.

Pneus: o contato direto com a produtividade

Em operações urbanas, o desgaste dos pneus costuma ser acelerado. Paradas constantes, pisos irregulares, valetas, lombadas e trajetos com muitas manobras exigem mais dos componentes.



Antes de iniciar períodos de maior movimentação, vale observar:

- ✓ calibragem correta
- ✓ desgaste irregular
- ✓ profundidade dos sulcos
- ✓ presença de cortes ou bolhas
- ✓ condições do estepe

Rodar com pneus em condições inadequadas aumenta o consumo de combustível e compromete estabilidade e frenagem. Em dias de chuva, situação comum durante parte do ano, o risco pode ser ainda maior.

Freios merecem atenção especial

Poucos sistemas trabalham tanto em um VUC quanto os freios.

Na operação urbana, o motorista convive diariamente com semáforos, congestionamentos, cruzamentos e paradas frequentes. O desgaste é muito maior do que em percursos rodoviários contínuos.

Ruídos, vibrações, pedal baixo ou aumento da distância de frenagem podem indicar necessidade de inspeção.

Itens importantes: pastilhas, discos, lonas, fluido, mangueiras e sistema de freio de estacionamento. Pequenos sinais ignorados podem virar grandes problemas.



Óleo e filtros: economia que sai cara

Muitos profissionais adiam trocas para ganhar alguns quilômetros extras. A conta, porém, pode aparecer depois. Óleo vencido ou filtros saturados comprometem o desempenho do motor, aumentam desgaste interno e podem elevar consumo.

Quem trabalha com entregas urbanas enfrenta uma condição severa de uso: liga e desliga constante, trânsito intenso e longos períodos em baixa velocidade. Nesses casos, seguir o plano de manutenção indicado pela montadora torna-se ainda mais importante.



Suspensão sofre na cidade

Buracos, valetas, ruas desniveladas e pisos deteriorados fazem parte da rotina urbana. A suspensão absorve diariamente impactos que muitas vezes passam despercebidos. Amortecedores, buchas, pivôs e terminais podem apresentar desgaste sem sinais muito evidentes.

Fique atento a:

- ✓ ruídos metálicos
- ✓ veículo puxando para um lado
- ✓ desgaste irregular dos pneus
- ✓ instabilidade em curvas
- ✓ excesso de balanço

Bateria e sistema elétrico: pane também atrasa entrega

Veículos atuais possuem cada vez mais recursos embarcados. Rastreadores, carregadores, sistemas de telemetria, aplicativos, iluminação adicional e equipamentos eletrônicos aumentaram a demanda sobre o sistema elétrico.

Nas férias, mudanças de temperatura e maior tempo parado em alguns períodos também podem afetar a bateria, por isso, vale a pena conferir: carga da bateria, estado dos cabos, alternador, iluminação externa e fusíveis. Lembre-se que uma simples pane elétrica pode comprometer toda a programação do dia.

Palhetas e ar-condicionado entram na conta

Itens pequenos frequentemente passam despercebidos na revisão. Mas para quem permanece horas dirigindo, conforto e visibilidade também impactam a operação.

Palhetas ressecadas prejudicam a visão em dias de chuva. Já filtros do ar-condicionado sujos comprometem a circulação interna e reduzem eficiência. No trânsito urbano, onde o motorista passa longos períodos dentro da cabine, esses detalhes fazem diferença.



Documentação também faz parte da revisão

A revisão não termina na oficina. Muitos profissionais só percebem pendências quando já estão na rua. Por isso, antes de períodos de maior fiscalização, vale conferir:

- ✓ licenciamento atualizado
- ✓ documentos obrigatórios
- ✓ validade de exames
- ✓ seguro
- ✓ equipamentos obrigatórios



Parar para revisar pode evitar parar no acostamento

Quem roda diariamente sabe que o prejuízo de um veículo parado vai além do reparo. Atrasos nas entregas, perda de produtividade, reprogramação de rotas e custos inesperados impactam diretamente a operação.

No transporte urbano, poucos minutos podem alterar uma sequência inteira de entregas. Por isso, a revisão de férias funciona como investimento em segurança e continuidade do trabalho.

Porque para quem vive a cidade atrás do volante, manutenção preventiva não é apenas cuidado com o veículo. É ferramenta para continuar rodando. 🚗

Daimler Truck celebra 130 anos e reforça foco no futuro do transporte



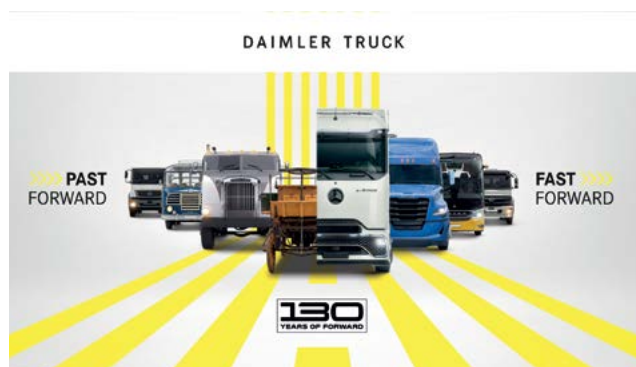
Da criação do primeiro caminhão motorizado à eletrificação e digitalização das frotas, a Daimler Truck completa 130 anos destacando a trajetória que ajudou a moldar a indústria do transporte. Para comemorar a data, a empresa lançou a campanha global “130 Years of Forward”, iniciativa que celebra a invenção criada por Gottlieb Daimler, em 1896, e reforça a estratégia voltada para as próximas décadas.

O marco remete ao primeiro caminhão motorizado Daimler, desenvolvido a partir de uma carroça adaptada para transporte de mercadorias e entregue a um cliente em Londres. O veículo abriu caminho para uma nova indústria e marcou o início de uma transformação que se estende até os dias atuais. Ainda antes disso, em 1895, um modelo desenvolvido por Carl Benz já realizava transporte de passageiros em um trajeto entre as cidades alemãs de Siegen, Netphen e Deuz.

Segundo a montadora, a celebração não tem foco apenas na trajetória histórica, mas também nas mudanças em andamento no setor.

“Karin Rådström, presidente do Conselho de Administração e CEO da Daimler Truck: ‘Da invenção pioneira de Gottlieb Daimler, em 1896, até a posição de líder global no transporte hoje, a Daimler Truck sempre foi movida pela coragem de avançar. Para nossas equipes em todo o mundo, carregar esse legado é uma honra – e moldar o que vem a seguir é a nossa responsabilidade. Ao descarbonizar o transporte e digitalizar nossos veículos e serviços, estamos focados no que realmente importa: permitir que nossos clientes mantenham o mundo em movimento. Agora e no futuro.’”

Hoje, a companhia reúne cerca de 100 mil colaboradores globalmente e mantém operações em diferentes mercados. A empresa afirma ainda possuir liderança em segmentos estratégicos e ampliar investimentos em veículos de zero emissão.



Além do histórico construído ao longo de mais de um século, a Daimler Truck destaca a atual estratégia de transformação baseada em descarbonização, conectividade e digitalização. Entre os projetos estão caminhões elétricos a bateria, modelos movidos a hidrogênio e plataformas digitais para gestão de frotas.

No segmento de veículos comerciais, a empresa aposta em uma estratégia de múltiplas tecnologias. Entre os exemplos estão o Mercedes-Benz eActros 600, caminhão elétrico produzido em série, e o NextGenH2 Truck, modelo em desenvolvimento movido a hidrogênio. Paralelamente, seguem os investimentos em tecnologias a diesel para mercados onde a demanda ainda permanece forte.

A companhia também mantém parcerias voltadas ao desenvolvimento de direção autônoma, software embarcado e sistemas de célula de combustível.

Ao longo do ano, a campanha “130 Years of Forward” deverá destacar marcos históricos e iniciativas atuais da empresa em diferentes canais e ações globais. O objetivo é conectar o legado da marca aos desafios que devem moldar a próxima fase do transporte comercial. 🚛

Copa do Mundo de 2026: o preço ambiental do maior espetáculo do planeta

A Copa do Mundo de 2026 promete entrar para a história como a maior já realizada pela FIFA. Pela primeira vez, o torneio contará com 48 seleções, 104 partidas e sedes espalhadas por três países — Estados Unidos, Canadá e México. Mas, enquanto o futebol celebra sua expansão global, cientistas e ambientalistas fazem um alerta: esta também poderá ser a Copa mais poluente da história.

Estudos recentes da organização Scientists for Global Responsibility (SGR) estimam que o Mundial de 2026 poderá emitir mais de 9 milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO₂e). O número representa um aumento de cerca de 92% em relação à média das últimas quatro Copas do Mundo e supera até mesmo edições já criticadas pelo impacto ambiental, como Catar 2022.

O principal vilão é o transporte aéreo. Com cidades-sede separadas por milhares de quilômetros — de Vancouver à Cidade do México, passando por Miami, Los Angeles e Boston — milhões de torcedores, equipes, jornalistas e dirigentes precisarão se deslocar constantemente de avião. As projeções apontam que somente as viagens aéreas poderão responder por aproximadamente 7,7 milhões de toneladas de CO₂e, tornando-se a maior fonte de emissões do torneio.

A ampliação da competição de 32 para 48 seleções também contribui diretamente para o aumento da pegada de carbono. Mais jogos significam mais hotéis, mais consumo de energia, mais infraestrutura temporária e maior demanda por transporte. Para especialistas, a lógica de crescimento contínuo adotada pela FIFA entra em choque com os esforços globais de combate às mudanças climáticas. Outro fator preocupante é o clima.

O torneio será disputado entre junho e julho, período em que diversas cidades-sede enfrentam ondas de calor extremo. Isso exigirá sistemas intensivos de re-

frigeração em estádios, hotéis e áreas de convivência, aumentando ainda mais o consumo energético.

Além da questão ambiental, especialistas alertam para os riscos à saúde de atletas e torcedores diante do estresse térmico severo.

As críticas também recaem sobre os patrocinadores do evento. A parceria da FIFA com grandes empresas do setor petrolífero, como a saudita Aramco, vem sendo questionada por pesquisadores e organizações ambientais. Segundo especialistas, a associação entre megaeventos esportivos e marcas ligadas aos combustíveis fósseis reforça modelos econômicos de alto carbono justamente em um momento em que o planeta tenta reduzir emissões.

A FIFA afirma possuir uma estratégia climática alinhada ao Acordo de Paris, com metas de redução de 50% das emissões até 2030 e neutralidade climática até 2040. Entre as medidas anunciadas estão o uso de energias renováveis, eficiência energética nas arenas e gestão sustentável de resíduos. No entanto, críticos afirmam que as iniciativas ainda são insuficientes diante da escala do torneio e da expansão promovida pela própria entidade.

A discussão vai além do futebol. A Copa do Mundo de 2026 simboliza um dilema cada vez mais presente no cenário atual: como equilibrar entretenimento global, crescimento econômico e responsabilidade ambiental. Megaeventos mobilizam paixões, movimentam bilhões de dólares e unem culturas, mas também deixam uma pesada conta climática.

No momento em que o planeta enfrenta recordes de temperatura, incêndios florestais, secas e eventos extremos cada vez mais frequentes, cresce a pressão para que o esporte também assuma compromissos concretos com a sustentabilidade. Afinal, a maior competição do futebol mundial não pode ignorar o maior desafio do mundo atual: a crise climática.

Se o futebol pretende unir o mundo, precisará também ajudar a preservá-lo. 🌱



Valquiria Stoianoff é jornalista formada pela Univ. Metodista



Foto: Magnific.com



Cuidados com os pets no inverno: o que muda nessa época do ano?

Com a chegada do inverno, assim como nós sentimos os impactos das temperaturas mais baixas, os animais de estimação também podem sofrer com o frio e demandam alguns cuidados extras. Embora cães e gatos tenham mecanismos naturais de proteção térmica, fatores como idade, raça, porte, condição de saúde e ambiente em que vivem influenciam diretamente na forma como cada pet enfrenta esse período. Por isso, adaptar alguns hábitos da rotina pode fazer toda a diferença para garantir conforto, saúde e bem-estar.

Os cães tendem a demonstrar mais claramente o desconforto com o frio. Raças de pelo curto, animais de pequeno porte, filhotes, idosos e aqueles com pouca gordura corporal costumam sentir mais as baixas temperaturas. Tremores, busca constante por locais quentes, diminuição da atividade e até alterações de apetite podem ser sinais de que o animal está desconfortável. Em alguns casos, roupinhas po-

dem ajudar, desde que sejam confortáveis, limpas e não limitem os movimentos.

Já os gatos, apesar de parecerem mais independentes, também sofrem no inverno e muitas vezes de forma silenciosa. Eles costumam procurar lugares escondidos, cobertas, caixas ou até aparelhos eletrônicos que emitam calor para se aquecer. É importante respeitar esse comportamento natural, mas garantindo ambientes seguros, evitando locais com risco de acidentes, como motores de carros ou aquecedores inadequados. Gatos idosos, especialmente aqueles com artrite ou doenças renais, merecem atenção redobrada nessa época.

Um dos principais cuidados no inverno está relacionado ao ambiente em que os pets vivem. O ideal é oferecer camas elevadas do chão, cobertores limpos e locais protegidos do vento e da umidade. Para animais que ficam em áreas externas, é essencial garantir abrigo adequado, seco e protegido. Casinhas abertas demais ou locais úmidos podem favorecer problemas respiratórios e piorar muito o desconforto térmico. Pequenas adaptações na casa já ajudam significativamente no bem-estar do animal.

Outro ponto importante é manter a hidratação e a alimentação equilibradas. É comum que alguns pets bebam menos água durante o frio, o que pode favorecer problemas urinários, especialmente nos gatos, que já possuem predisposição a alterações renais e urinárias. Incentivar a ingestão de água, disponibilizar múltiplos potes e até oferecer alimentação úmida em alguns casos pode ser uma estratégia interessante. Além disso, a alimentação deve continuar balanceada, sem exageros motivados pela ideia de que o pet “precisa comer mais porque está frio”.



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

No inverno, algumas doenças merecem atenção especial. Problemas respiratórios costumam ser mais frequentes, principalmente em animais idosos, braquicefálicos (como bulldogs, pugs e persas) e aqueles que já possuem predisposição clínica. Tosse, espirros, secreção nasal, apatia e dificuldade respiratória nunca devem ser ignorados. Além disso, doenças articulares, como osteoartrite, podem se intensificar devido às temperaturas mais baixas, fazendo com que cães e gatos fiquem mais rígidos, relutantes para andar ou subir em locais altos.

Outro aspecto frequentemente negligenciado é a manutenção dos cuidados preventivos. Muitas pessoas acreditam que pulgas e carrapatos desaparecem no inverno, mas isso não é totalmente verdade. Dependendo da região e do ambiente, os parasitas continuam ativos e podem permanecer dentro das casas. Portanto, antiparasitários, vacinação e check-ups veterinários seguem sendo fundamentais durante todo o ano.

A rotina de banhos também merece atenção. No frio, o ideal é reduzir excessos, sempre secando muito bem o animal, especialmente os de pelagem densa. Banhos em horários mais quentes do dia e o uso de secagem adequada ajudam a evitar desconforto

e possíveis problemas dermatológicos ou respiratórios. Vale lembrar que um animal úmido por longos períodos perde calor corporal mais rapidamente.

Além de cães e gatos, outros pets bastante comuns em casa exigem cuidados ainda mais específicos no inverno. Os passarinhos, por exemplo, são extremamente sensíveis às mudanças de temperatura e às correntes de ar. Gaiolas próximas a janelas, locais úmidos ou muito ventilados podem representar risco. O ideal é posicioná-las em ambientes protegidos, com temperatura estável, sempre respeitando ventilação adequada e sem exposição direta ao frio excessivo.

Pequenos mamíferos, como coelhos, hamsters e porquinhos-da-índia, também são bastante suscetíveis às baixas temperaturas. Como possuem metabolismo delicado, podem desenvolver hipotermia com relativa facilidade. Forrar melhor os ambientes, oferecer substratos secos e garantir proteção contra vento e umidade são cuidados simples, mas extremamente importantes.

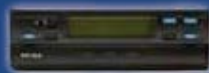
No fim das contas, o inverno pede apenas algo que vale para qualquer espécie: atenção, observação e adaptação do ambiente para que nossos companheiros atravessem a estação com conforto e saúde. 🚗



Gerenciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro



VDO

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



DENSO



SPHEROS



Rensar
Climatizadores

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

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

Copa do Mundo: uma nova era para o futebol mundial

A Copa do Mundo da FIFA 2026 inaugura uma nova fase em sua história com a ampliação do número de seleções participantes e uma organização compartilhada entre diferentes países-sede. Estados Unidos, Canadá e México dividem esse privilégio. A competição, considerada o maior evento esportivo do planeta, passa a reunir 48 equipes, refletindo a expansão global do futebol e o crescimento da modalidade em mercados tradicionalmente menos representados.

O novo formato amplia as oportunidades de participação e fortalece o caráter universal do torneio. Ao mesmo tempo, levanta discussões sobre a manutenção do nível técnico das partidas, o equilíbrio competitivo e os desafios logísticos de uma competição cada vez maior.

A estrutura da disputa também foi reformulada. As seleções são distribuídas em grupos, dos quais avançam os mais bem colocados para uma fase eliminatória mais extensa. Da fase de grupo com 48 seleções passam as duas primeiras colocadas e os oito melhores terceiros colocados. Após isso, entram as fases de mata-mata, até chegarmos à final. Com isso, aumenta o número de jogos e a possibilidade de confrontos inéditos entre diferentes escolas do futebol mundial.

Para o Brasil, a competição mantém um significado especial. Maior campeão da história das Copas do Mundo, a seleção brasileira entra em cada edição carregando a expectativa de conquistar mais um título e reafirmar sua tradição como uma das principais potências do esporte. A presença de jogadores atuando em grandes clubes nacionais e internacionais demonstra a força da formação brasileira e a capacidade do país de revelar talentos em diferentes gerações.



Carlos Briotto é jornalista formado pela Univ. Metodista



Além das mudanças no formato, a FIFA tem buscado aperfeiçoar aspectos relacionados à arbitragem, ao tempo efetivo de jogo e ao comportamento dos atletas em campo. Entre os objetivos estão a redução das interrupções desnecessárias, o combate à simulação de faltas e a promoção de um ambiente mais respeitoso dentro das quatro linhas (box1).

A utilização da tecnologia também segue em evolução. O árbitro assistente de vídeo (VAR) tornou-se uma ferramenta fundamental para auxiliar decisões importantes e aumentar a precisão da arbitragem, embora continue sendo tema de debates entre jogadores, treinadores e torcedores (box2).

Mais do que uma competição esportiva, a Copa do Mundo representa um encontro de culturas, estilos de jogo e identidades nacionais. A cada edição, o torneio renova histórias, cria ídolos e produz momentos que permanecem na memória coletiva de milhões de pessoas ao redor do planeta.

Independentemente do formato ou das mudanças implementadas ao longo do tempo, a essência da copa permanece a mesma: reunir o mundo em torno da paixão pelo futebol.

Copa em andamento, pausa nos outros campeonatos. Brasileiro, Copa do Brasil e Libertadores voltam apenas em agosto.

Pausa no Brasileirão, a classificação tem o Palmeiras como líder. Flamengo, Fluminense e Athletico/PR fechando o grupo da frente. Na parte de baixo da tabela estão Santos, Mirassol, Remo e Chapecoense.

Falando de esportes >>>

Na Copa do Brasil confronto das oitavas de final definidas entre Vasco x Fluminense, Internacional x Corinthians, Mirassol x Grêmio, Atlético/PR x Vitória, Atlético/MG x Juventude, Santos x Remo, Chapecoense x Cruzeiro e Palmeiras x Fortaleza.

Na Libertadores oitavas também conhecidas. Os jogos serão entre Cruzeiro x Flamengo, Rosario Central/ARG x Corinthians, Palmeiras x Cerro Porteño/ PAR, Fluminense x Independiente Rivadavia/ARG, Mirassol x LDU/EQU, Estudiantes-ARG x Universidad Católica/CHI, Tolima/COL x Independiente Del Valle/EQU e Platense/ARG x Coquimbo Unido/CHI.

Regras e ao tempo de jogo

- Tempo para substituição: assim que a placa de substituição for erguida, o jogador a ser substituído terá 10 segundos para deixar o campo. Caso isso não aconteça, o jogador que vai entrar ficará um minuto fora de campo. Passado esse um minuto, o jogador só poderá entrar quando o jogo for interrompido.
- Parada obrigatória para hidratação: comum no futebol brasileiro, essa determinação valerá para todos os jogos.
- Atendimento médico: o jogador que receber atendimento médico em campo deverá ficar um minuto fora até sua liberação para retorno. Essa regra objetiva a redu-

ção da simulação e cera no jogo. Atendimento ao goleiro e protocolo de concussão não se enquadram na regra.

- Reposição de bola: tiro de meta e lateral devem ser cobrados em até cinco segundos. Caso isso não aconteça, reversão, no caso de lateral e escanteio, no caso de tiro de meta serão as punições.
- Ofensas: jogadores que forem pegos verbalizando ofensas de injúrias e/ou racismo ao adversário com a mão na boca ou com a camisa terão expulsão direta.

Protocolo Var

- Árbitro assistente de vídeo poderá chamar o árbitro de campo para revisar um segundo cartão amarelo, para evitar expulsões injustas.
- Checagem silenciosa de escanteio: para evitar paralisações e a dinâmica do jogo a checagem ocorrerá sem revisão, apenas comunicação.

Parada para a Copa

Os campeonatos ficam paralisados até o término da copa. O retorno acontecerá em agosto com a continuidade do Brasileirão, Copa do Brasil, Libertadores e demais campeonatos. 🚗



☎ (19) 3782-6060

📞 (19) 9.7403-2077

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

www.aceessoriosparacaminhoes.com.br

3vias@aceessorios3vias.com.br



POSTO AUTORIZADO DE SERVIÇO E ENSAIO

VDO

»» *Siga em frente*

“O fruto vai vir na mesma intensidade do seu esforço”

“Lute diariamente para que a sua capacidade se sobressaia no seu trabalho”

“Existe apenas uma pessoa a qual você deve tentar ser melhor: a pessoa que você era ontem”

“Mesmo que não seja evidente nenhum retorno, dê o seu melhor todos os dias”

“Em meio a várias personalidades padrão, ser você mesmo é um ato de ousadia”

“Se esforce, se arrisque e permita se, exiba para você mesmo do que você é capaz”

RODAFUSO[®]
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



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

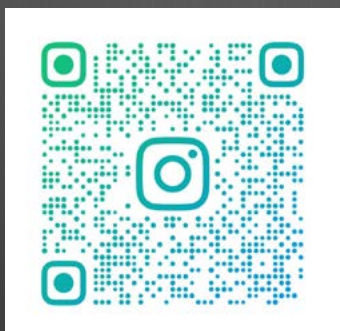
Sempre inovando e aprimorando seu alto padrão de qualidade!

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

www.rodafuso.com.br

11 2148-5500

**SE MECÂNICA É SUA PROFISSÃO,
OFICINA NEWS É SUA FERRAMENTA.**



@revistaoficinaneWS

**Escaneie e atualize
sua oficina**



- Dicas práticas para o dia a dia da oficina**
- Lançamentos de peças, acessórios e equipamentos**
- Diagnósticos e novas tecnologias**
- Reels técnicos e entrevistas**

Revista
Oficina News

Atualização técnica é peça obrigatória.

Pode contar

com a qualidade Nakata para um trabalho bem-feito



Pode contar, que não faltam motivos para escolher a Nakata como sua parceira de confiança no dia a dia de trabalho. Pra começar, é a marca líder em suspensão para pick-ups e vans e a marca do primeiro amortecedor pressurizado do Brasil, o HG Nakata. Também é a marca preferida dos mecânicos em todo o país e é referência em qualidade e durabilidade em componentes de suspensão, direção e transmissão.

Tudo para garantir o melhor a quem não pode ficar parado. **Pode contar!**