

Revista

Oficina News

oficinaneWS.com.br

A revista da manutenção veicular



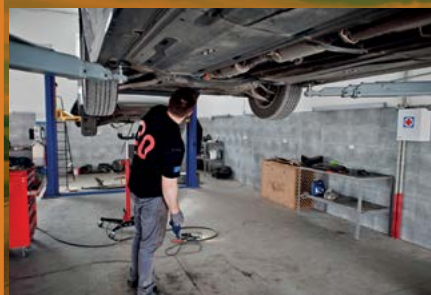
Oferecer serviços antes das férias

MAIS FATURAMENTO NA OFICINA E SEGURANÇA NA ESTRADA

Edição XLVIII | Ano XI | junho | julho 2026 | R\$ 6,90



Antigomobilismo: cuidados da restauração de veículos antigos

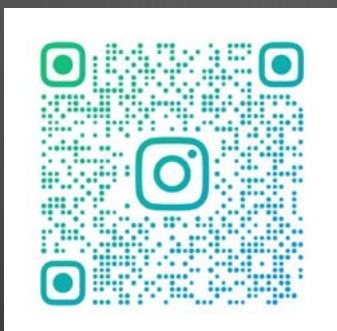


Gestão de oficinas: como evitar carro parado muito tempo



Tech Drive: Ford Bronco; Honda City, Leapmotors C10 e Volkswagen Tera

**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.

Revista Oficina News

edição XLVIII | ano XI | jun / jul 2026

oficinaneWS.com.br

É hora de transformar manutenção preventiva em faturamento



revistaoficinaneWS



oficinaneWS



revistaoficinaneWS



oficinaneWS

Quem trabalha em oficina sabe que alguns períodos do ano trazem mais oportunidades do que outros, aliás, é assim em quase todos os setores. E quando muitas famílias se preparam para pegar a estrada ou aproveitar alguns dias de descanso, cresce também a preocupação com a condição do veículo. É nesse momento que o reparador tem a chance de mostrar seu valor e transformar manutenção preventiva em novos negócios.

Itens como pneus, freios, suspensão, sistema de arrefecimento, iluminação e bateria ganham ainda mais importância antes das viagens. Mais do que esperar o cliente aparecer com um problema, é hora de assumir uma postura consultiva e mostrar que a manutenção preventiva continua sendo a melhor forma de evitar transtornos e despesas inesperadas durante o trajeto.

As férias escolares também representam uma oportunidade para estreitar o relacionamento com o cliente. Um simples contato pelo WhatsApp, uma publicação nas redes sociais ou uma campanha voltada para check-ups de viagem podem ajudar a movimentar a oficina e gerar serviços adicionais. Em um mercado cada vez mais competitivo, quem se antecipa consegue se destacar.

Outro ponto importante é que esse período costuma trazer para a oficina clientes que não mantêm uma rotina

de manutenção. É a chance de conquistar novos consumidores por meio de um atendimento transparente, explicando a importância de cada serviço e reforçando a confiança na reparação profissional.

Mais do que aumentar o faturamento, essa época do ano permite ao mecânico reforçar seu papel como especialista em segurança e mobilidade. Afinal, um veículo bem revisado significa mais tranquilidade para as famílias e menos imprevistos na estrada.

Nesta edição da Revista Oficina News, confira nossa matéria sobre como o *check up* antes das férias ajuda no faturamento, como evitar que o carro fique muito tempo na oficina e a paixão da restauração de carros antigos.

Boa leitura e não deixe de acompanhar as novidades da Oficina News em nossas redes sociais.

Siga nosso Instagram e fique por dentro das notícias, lançamentos, dicas técnicas e tudo o que movimenta o universo da reparação automotiva.

Até a próxima edição!
Grande beijo! 🍷

Carolina Vilanova



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

Arte e Diagramação

Augusto Max Colin
arte@revistafreteurbano.com.br

Colaboradores

Alberto Savioli,
Ana Júlia Cagnassi
Carlos Briotto,
Fernanda Souza,
Renato Albieri,
Thaís Rizzatti e
Valquíria Stoianoff

Administração e distribuição

ITA & Caiiana Editoras Associadas
Propaganda e Mkt Ltda-Me
Av. Pereira Barreto, 1395 - sala 115
Santo André/SP - 09190-610

ITA & CAIIANA

Tiragem

10.000 exemplares

Distribuição

Oficinas mecânicas, centros automotivos, concessionárias, retíficas, distribuidores, fabricantes de autopeças, equipamentos e montadoras, além de parceria com loja de autopeças para distribuição avulsa.

Perfil

A REVISTA OFICINA NEWS é uma publicação técnica bimestral, voltada para o profissional da reparação automotiva, envolvidos no segmento do pós-vendas e aftermarket automotivo, e interessados por manutenção de automóveis, caminhões, ônibus e motocicletas. É proibida a reprodução total ou parcial de matérias sem a previa autorização.

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

Conteúdo

06 Saúde na oficina

08 História

09 Publieditorial

16 Mecânica do futuro

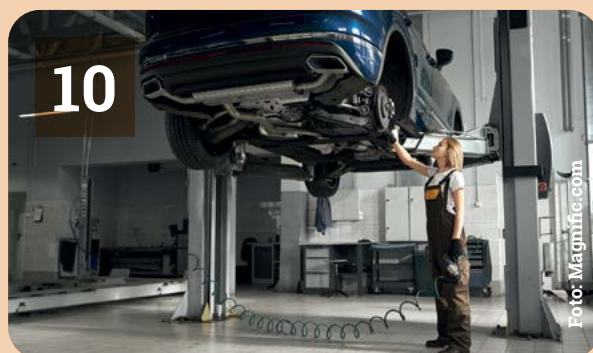
19 Entrevista

22 Evento

27 Tech drive

31 Alta rotação

34 Momento Relax



Gestão de oficinas: Como evitar o carro que vive na oficina, que trava a produtividade e drena o lucro



Revisão de férias: Check-up pré-viagem lota oficinas e abre oportunidades de novos serviços e aumento de faturamento



Coluna do professor: No antigomobilismo, restaurar clássicos exige paixão, técnica e não aceita aventureiros

ofertas especiais para quem resolve

- ☆ o melhor custo-benefício do mercado
- 📅 parcelamento em até 6x sem juros
- 💎 peças com qualidade Renault

MOTRIO



filtro de óleo Motrio

ref.: 8660006943

Aplicação: Kwid 1.0 / 2017 em diante

de: R\$ 29,20

por: R\$ 25,90



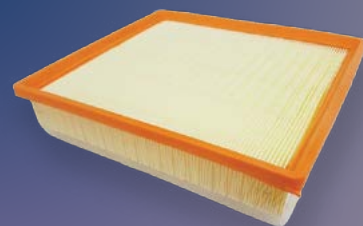
filtro de óleo Motrio

ref.: 8660089514

Aplicação: Duster I, Captur, Logan, Sandero / 1.6 8V / 1.6 16V / 2007 em diante

de: R\$ 20,90

por: R\$ 18,90



filtro de ar Motrio

ref.: 8200505566

Aplicação: Master II 2.5 / 2010 a 2012

de: R\$ 105,90

por: R\$ 75,90



filtro de ar Motrio

ref.: 8660089505

Aplicação: Sandero / Logan 1.6 8V / 2007 em diante

de: R\$ 33,00

por: R\$ 28,90



filtro de cabine Motrio

ref.: 8660089502

Aplicação: Sandero, Logan, Captur, Duster / 1.6 8V e 16V / 2015 em diante

de: R\$ 20,00

por: R\$ 17,90



filtro de cabine Motrio

ref.: 8660006907

Aplicação: Clio / 1.0 8V e 16V / 2006 a 2009

de: R\$ 26,23

por: R\$ 22,90



Acesse o site e ganhe 10% de desconto na primeira compra.

Renault Motrio. Pra quem resolve

Ofertas válidas enquanto durarem os estoques. Imagens meramente ilustrativas.

Tontura e zumbido na oficina? Excesso de açúcar pode ser a causa

Pular refeições, exagerar no café para espantar o sono e recorrer aos doces para manter o ritmo de trabalho fazem parte da rotina de muitos profissionais da reparação automotiva. O problema é que esses hábitos podem estar relacionados a sintomas como tontura, sensação de ouvido tampado e zumbido constante.

Segundo especialistas, as oscilações do açúcar no sangue podem afetar diretamente o funcionamento do ouvido interno e comprometer tanto a audição quanto o equilíbrio. O alerta é importante para quem passa longas horas na oficina e, muitas vezes, deixa a alimentação em segundo plano.

ALTERAÇÕES NA GLICEMIA AFETAM O OUVIDO INTERNO

De acordo com a otorrinolaringologista Dra. Milena Quadros, especialista em Otoneurologia e Eletrofisiologia do Hospital Paulista, o excesso de açúcar pode provocar alterações no organismo capazes de desencadear sintomas auditivos e vestibulares.

“Quando ingerimos muito açúcar, o organismo libera insulina para reduzir a glicose circulante. Essa oscilação – o sobe e desce do açúcar no sangue – pode alterar o equilíbrio dos líquidos e sais minerais dentro do ouvido interno. Com isso, o funcionamento das células sensoriais da cóclea e do labirinto fica comprometido, provocando sintomas auditivos e de equilíbrio”, explica a médica.

Essas alterações metabólicas, conhecidas como desregulação glicêmica e osmótica, afetam diretamente a endolinfa, fluido responsável pelo funcionamento adequado do ouvido interno. Em situações de hiperglicemia, ocorre aumento da concentração de glicose nesses líquidos, prejudicando as células responsáveis pela audição e pela estabilidade corporal.

Já a hipoglicemia reacional, caracterizada pela queda rápida do açúcar após um pico de glicose, reduz o aporte de energia ao sistema nervoso e pode provocar fraqueza, tontura e até intensificação do zumbido.

HÁBITOS COMUNS NA OFICINA FAVORECEM O PROBLEMA

A alimentação irregular, os jejuns prolongados e o consumo excessivo de café, doces e bebidas alcoólicas também contribuem para as oscilações glicêmicas. O estresse do dia a dia é outro fator que pode desencadear crises de tontura.

Com o passar dos anos, doenças como diabetes, resistência à insulina e dislipidemias ainda podem compro-

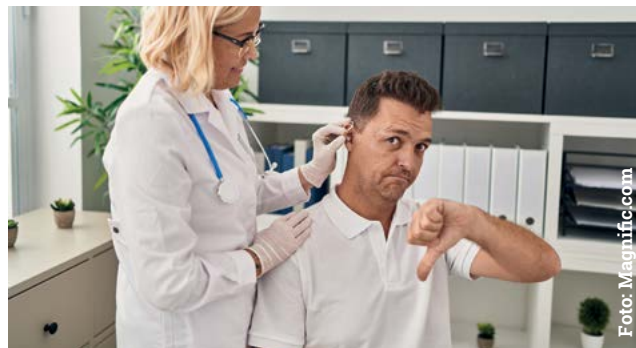


Foto: Magnific.com

meter a microcirculação do ouvido interno, reduzindo sua oxigenação e favorecendo o aparecimento dos sintomas.

Segundo a especialista, algumas pessoas merecem atenção especial.

“Pessoas com diabetes, síndrome metabólica, enxaqueca ou doença de Menière são mais suscetíveis. Em quem já tem distúrbios do labirinto, qualquer desequilíbrio metabólico – inclusive o do açúcar – pode piorar os sintomas.”

ALIMENTAÇÃO EQUILIBRADA AJUDA NA PREVENÇÃO

A boa notícia é que mudanças simples na alimentação podem contribuir para manter a glicemia mais estável e reduzir as crises de tontura e zumbido.

“O ideal é manter a glicemia estável ao longo do dia, evitando longos períodos sem comer e reduzindo o consumo de açúcares simples e ultraprocessados. Priorizar carboidratos integrais, proteínas magras, frutas, verduras e fibras ajuda a manter o açúcar no sangue mais constante”, orienta a especialista.

ATENÇÃO AOS SINAIS DO ORGANISMO

Em casos de sintomas persistentes, a recomendação é procurar um otorrinolaringologista para avaliação. Dependendo do quadro, o acompanhamento pode envolver também endocrinologista e nutricionista.

“Tontura e zumbido nem sempre estão ligados ao ouvido em si – muitas vezes, são o reflexo de como o corpo reage ao que comemos”, reforça a médica. “Manter o equilíbrio começa, literalmente, pelo prato.”

Assim como acontece com um veículo, o corpo também emite sinais de que algo não está funcionando corretamente. Para quem trabalha na oficina, cuidar da alimentação e respeitar os horários das refeições pode ser uma medida importante para preservar a saúde e manter a produtividade ao longo do dia. 🍃



Acesse aqui nosso site



Segurança 



Conforto

NA HORA DA ESCOLHA,
NÃO TENHA DÚVIDA

AMORTECEDOR É COFAP

Nas oficinas e nas ruas,
o amortecedor Cofap é a
melhor escolha para quem
quer **conforto e segurança**.
Conte sempre com a
qualidade e confiança da
marca líder em suspensão!



Performance

SIGA:



 **cofap**

www.mmcofap.com.br

Paz no trânsito começa por você



Volkswagen Fusca: um dos carros mais amados do Brasil



Quem aí já teve um Fusca na garagem, levanta a mão. 🙋 Eu!!! O VW Fusca foi, é e sempre será um verdadeiro clássico. Produzido no Brasil entre 1959 e 1986 e novamente entre 1993 e 1996, o modelo acompanhou diferentes fases da indústria automotiva nacional, formou gerações de motoristas e mecânicos e se tornou referência em manutenção e reparação.

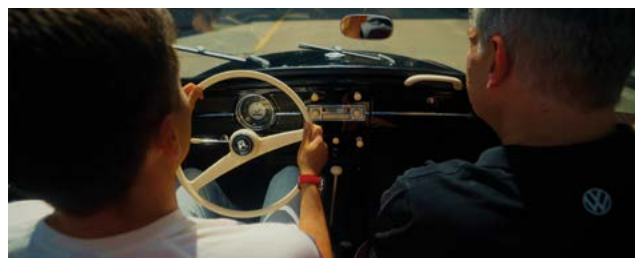
A história do VW Fusca voltou ao centro das atenções com a parceria entre a Volkswagen do Brasil e o Museu CARDE, que promove uma troca temporária entre dois exemplares ligados à Presidência da República e a momentos distintos da industrialização brasileira.

De um lado está o Fusca Conversível utilizado por Juscelino Kubitschek durante a inauguração da primeira fábrica da Volkswagen fora da Alemanha, em São Bernardo do Campo (SP), em 1959. Do outro, o Fusca Itamar, de chassi 001, apresentado a Itamar Franco na retomada da produção do modelo, em 1993.

Para o setor da reparação, o Fusca representa um dos principais capítulos da evolução técnica da mecânica automotiva no País. O conjunto mecânico com motor traseiro refrigerado a ar, arquitetura simplificada e ampla disponibilidade de peças transformou o modelo em porta de entrada para milhares de profissionais da oficina independente.

Durante décadas, procedimentos como regulagem de válvulas, sincronismo do sistema de ignição, ajustes no carburador e manutenção do sistema elétrico de 6 e posteriormente 12 volts fizeram parte da rotina de reparadores em todo o Brasil.

A partir de 3 de agosto, o Fusca Itamar passará a integrar temporariamente o acervo do Museu CARDE, em Campos do Jordão, enquanto o Fusca utilizado por JK será exposto na Garagem Volkswagen, em São Bernardo do Campo. A iniciativa coincide com os 30



anos do encerramento da produção do Fusca Itamar e os 40 anos do fim da primeira fase de produção do modelo no Brasil.

Mais do que um automóvel, o Fusca permanece como parte da memória da indústria, da formação técnica da reparação independente e da história da mobilidade brasileira. Visite a Garagem Volkswagen.

www.vw.com.br/pt/volkswagen/programa-de-visitas.html

A PACCAR Parts convoca a “Seleção de Ofertas DAF e TRP” com descontos de até 50% em todo o Brasil.

A PACCAR Parts anuncia sua Promoção Nacional “Seleção de Ofertas DAF e TRP”, uma campanha exclusiva que reúne condições imperdíveis para clientes em todo o país. Durante o período da campanha, os clientes têm acesso a uma seleção especial de mais de 115 itens com descontos de até 50%. A promoção é válida até 31 de julho.

A “Seleção de Ofertas DAF e TRP” reforça o compromisso da PACCAR Parts em oferecer soluções acessíveis, de qualidade e com alto desempenho, contribuindo diretamente para a redução de custos de

manutenção e o aumento da eficiência operacional das frotas.

Com um portfólio diversificado, a campanha contempla peças essenciais para o dia a dia das operações, garantindo durabilidade, confiabilidade e a performance reconhecida das marcas DAF e TRP.

Disponível em toda a rede de concessionárias participantes, a “Seleção de Ofertas DAF e TRP” fortalece o relacionamento com clientes e parceiros, consolidando mais uma iniciativa de abrangência nacional voltada à excelência em pós-venda. 🍃

SELEÇÃO DE OFERTAS DAF E TRP

Mais de 115 peças escaladas para o seu time, com até 50% de desconto esperando por você.

Tudo isso em **mais de 70 concessionárias DAF e lojas TRP** pelo Brasil.

Imagens meramente ilustrativas; promoção válida até 31 de julho de 2026 ou enquanto durarem os estoques.



OFERTAS QUE ENTRARAM EM CAMPO!



Escaneie o QR Code e acesse o tablete digital.





Carro morador do box: como evitar

Poucas situações comprometem tanto a produtividade de uma oficina quanto um veículo que entra para um serviço e acaba permanecendo dias ou até semanas ocupando espaço, aguardando peças, aprovação do orçamento ou a conclusão de serviços terceirizados. O chamado "morador do box" é um dos principais inimigos da rentabilidade, pois reduz a capacidade de atendimento e atrasa toda a operação.

Na prática, um carro parado continua consumindo recursos da oficina. Ele ocupa um espaço que poderia ser utilizado por outros serviços e diminui a produtividade da equipe. Por isso, ter a oficina cheia nem sempre significa maior faturamento.

O PROBLEMA COMEÇA ANTES DA DESMONTAGEM

Um erro comum é receber o veículo sem um diagnóstico preliminar ou sem verificar a disponibilidade das peças. Em muitos casos, o automóvel é desmontado antes da aprovação do orçamento, fazendo com que a oficina fique dependente da decisão do cliente ou dos prazos dos fornecedores.

Por isso, o ideal é que a entrada do veículo seja acompanhada por um planejamento mínimo, com previsão de peças, tempo estimado para o serviço e possíveis dificuldades que possam surgir durante o reparo.

COMUNICAÇÃO EVITA ATRASOS

Outro fator que contribui para transformar um carro em "morador do box" é a demora na aprovação do orçamento. Muitos proprietários acabam adiando a decisão ou simplesmente deixam de responder às mensagens da oficina.

Por isso, é importante estabelecer regras claras desde o primeiro atendimento. O cliente precisa conhecer os prazos de aprovação e ser informado sobre possíveis alterações de valores e tempo de execução.

Fotos, vídeos e atualizações frequentes pelo WhatsApp ajudam a aumentar a confiança do cliente e tornam a comunicação mais rápida.

ATENÇÃO À DISPONIBILIDADE DE PEÇAS

A falta de componentes é outra causa frequente de veículos parados. Antes de desmontar determinados conjuntos, especialmente em veículos importados ou modelos mais antigos, é recomendável consultar fornecedores e verificar os prazos de entrega.

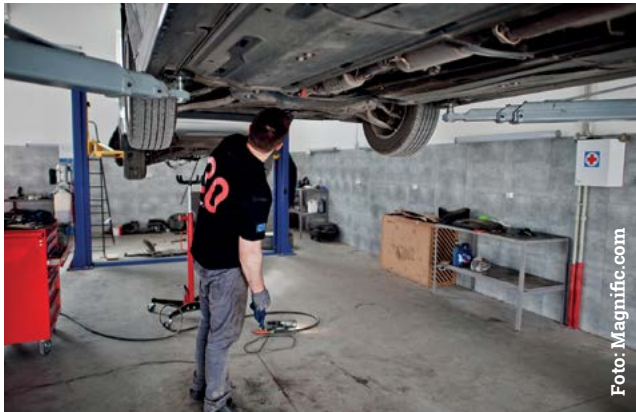
Trabalhar com mais de uma opção de fornecimento e manter uma boa relação com distribuidores pode reduzir significativamente o tempo de espera e evitar surpresas durante o reparo.

Gestão de oficinas

TERCEIROS TAMBÉM INFLUENCIAM NOS PRAZOS

Serviços de retífica, funilaria, usinagem e tapeçaria muitas vezes dependem de empresas parceiras. Quando não existe acompanhamento, esses processos podem atrasar e comprometer toda a programação da oficina.

Por isso, manter contato frequente com os fornecedores e acompanhar a evolução dos serviços é fundamental para evitar que o veículo permaneça mais tempo do que o necessário no box.



NEM TODO SERVIÇO PRECISA OCUPAR UM BOX

Outra estratégia é separar os serviços rápidos dos reparos mais complexos. Trocas de óleo, freios e suspensão, por exemplo, não devem disputar espaço com veículos que exigirão vários dias de trabalho.

Algumas oficinas já adotam áreas específicas para diagnóstico, desmontagem e finalização, liberando os boxes principais para os serviços mais rentáveis.

CARRO PARADO É DINHEIRO PARADO

Um pátio cheio pode dar a impressão de muito movimento, mas nem sempre representa maior faturamento. Quanto maior o tempo de permanência do veículo, menor é a capacidade da oficina de receber novos clientes.

Por isso, acompanhar indicadores como tempo médio de permanência e produtividade da equipe é fundamental para identificar gargalos e aumentar a rentabilidade.

No fim das contas, uma oficina lucrativa não é aquela que acumula carros no pátio, mas aquela que consegue transformar espaço, tempo e mão de obra em produtividade. Afinal, veículo parado no box é dinheiro parado para a empresa. 🏹

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

Revisão de férias: oficinas movimentadas e mais oportunidades de serviços

Os períodos de férias escolares e de recesso de fim de ano tradicionalmente aumentam o fluxo de veículos nas estradas brasileiras. Antes das viagens, muitos motoristas procuram oficinas para verificar as condições do automóvel e reduzir o risco de paradas inesperadas durante o trajeto.

No universo da reparação automotiva, esse movimento representa uma oportunidade de ampliar o faturamento por meio de serviços preventivos e da identificação de necessidades de manutenção que muitas vezes passam despercebidas no uso cotidiano do veículo.

Ao contrário das revisões periódicas realizadas por quilometragem, a revisão de férias costuma ser motivada pelo aumento da exigência sobre os componentes do veículo durante viagens longas, especialmente em trajetos rodoviários, com maior carga transportada e longos períodos de funcionamento contínuo do motor.

Trata-se de um momento estratégico para reforçar a importância da manutenção preventiva e oferecer ao cliente um diagnóstico completo das condições do veículo antes da viagem. E trata-se ainda de um momento importante para ressaltar a importância de se manter a integridade dos ocupantes dos veículos, por meio da conscientização e da manutenção preventiva.



REVISÃO DE ITENS REDUZ RISCOS NA ESTRADA

Grande parte das ocorrências atendidas por concessionárias de rodovias e serviços de assistência está relacionada a falhas que poderiam ser identificadas previamente em oficina, como pneus desgastados, superaquecimento do motor, problemas no sistema de carga da bateria e desgaste excessivo dos freios.

Além dos riscos relacionados à segurança, panes mecânicas durante viagens costumam gerar custos elevados para o proprietário do veículo, principalmente quando envolvem guincho, hospedagem não planejada ou necessidade de reparos emergenciais longe da cidade de origem.

Nesse cenário, a oficina passa a atuar não apenas como prestadora de serviços, mas como agente de prevenção e orientação técnica.

PERÍODO DE FÉRIAS AMPLIA POTENCIAL DE FATURAMENTO

A revisão de férias permite que as oficinas aumentem o tíquete médio por ordem de serviço ao substituir a abordagem reativa pela preventiva.

Em vez de realizar apenas a troca de óleo ou a substituição de um componente específico, o reparador pode aproveitar a entrada do veículo para realizar inspeções completas e identificar itens próximos do limite de desgaste ou com manutenção vencida.

A estratégia também contribui para distribuir melhor a ocupação da oficina em períodos de maior movimentação e fortalecer o relacionamento com o cliente, aumentando as chances de retorno para futuras manutenções.

Outro fator importante é que muitos proprietários se mostram mais receptivos a intervenções preventivas quando existe a perspectiva de percorrer centenas ou milhares de quilômetros durante as férias.

Manutenção

PRINCIPAIS ITENS DA REVISÃO DE FÉRIAS

Embora o roteiro de inspeção varie conforme o modelo e a quilometragem do veículo, alguns sistemas merecem atenção especial antes de viagens longas.

Sistema de freios

- Espessura das pastilhas e lonas;
- Estado dos discos e tambores;
- Nível e contaminação do fluido de freio;
- Funcionamento do freio de estacionamento;
- Vazamentos em cilindros, pinças e conexões.



Pneus e rodas

- Profundidade dos sulcos;
- Desgaste irregular da banda de rodagem;
- Presença de cortes, bolhas ou deformações;
- Condições do estepe;
- Calibragem correta;
- Balanceamento e alinhamento.



NINO
Faróis
A LUZ DO SEU CAMINHO



REFERÊNCIA
EM ILUMINAÇÃO
DE PESADOS



Manutenção

Suspensão e direção

- Folgas em pivôs e terminais;
- Condições de buchas e bieletas;
- Vazamentos nos amortecedores;
- Estado das coifas;
- Verificação da geometria da direção.



Sistema de arrefecimento

- Nível e concentração do aditivo;
- Estado das mangueiras;
- Funcionamento da válvula termostática;
- Condições da bomba d'água;
- Integridade do radiador e da tampa do reservatório.



Motor e lubrificação

- Nível e validade do óleo lubrificante;
- Estado do filtro de óleo;
- Verificação de vazamentos;
- Inspeção das correias;
- Condições dos coxins do motor.



Sistema elétrico

- Teste da bateria;
- Capacidade de carga do alternador;
- Funcionamento do motor de partida;
- Estado dos cabos e conexões.



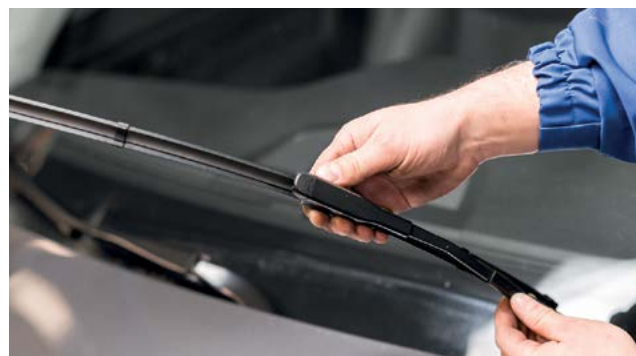
Sistema de iluminação

- Funcionamento de faróis e lanternas;
- Regulagem dos fachos;
- Condições das lâmpadas auxiliares;
- Funcionamento das luzes de freio e direção.



Palhetas e sistema de lavagem

- Estado das borrachas das palhetas;
- Funcionamento do esguicho;
- Nível do reservatório do limpador.



Ar-condicionado e filtro de cabine

- Eficiência da refrigeração;
- Condições do filtro de cabine;
- Verificação de odores e contaminações.



Transmissão

- Nível e estado do fluido em transmissões automáticas;
- Inspeção da embreagem nos modelos manuais;
- Verificação de vazamentos e folgas.

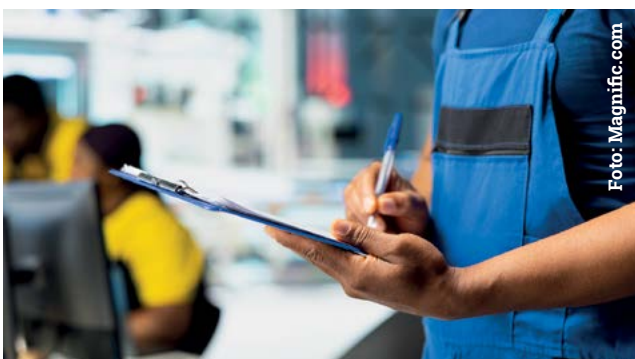


CHECKLIST FACILITA VENDA CONSULTIVA

Muitas oficinas têm adotado checklists impressos ou digitais para registrar o estado de cada sistema inspecionado. Além de transmitir transparência ao cliente, a ferramenta facilita a recomendação técnica de serviços futuros.

Itens classificados como críticos podem ser tratados imediatamente, enquanto componentes em estágio intermediário de desgaste podem ser programados para manutenção posterior.

Fotos e vídeos produzidos durante a inspeção também ajudam a aumentar a compreensão do cliente sobre a necessidade do reparo e reduzem questionamentos sobre o orçamento apresentado.



COMO TRANSFORMAR A REVISÃO EM NOVOS SERVIÇOS

A entrada do veículo para revisão de férias cria oportunidades para identificação de demandas adicionais que nem sempre são percebidas pelo proprietário. Entre os serviços que costumam surgir a partir da inspeção estão:

- Higienização do ar-condicionado;
- Troca de fluidos;
- Alinhamento e balanceamento;
- Limpeza do sistema de arrefecimento;
- Substituição de filtros;
- Revisão da suspensão;
- Troca preventiva de correias;
- Serviços de geometria;
- Diagnóstico eletrônico.

A recomendação técnica deve sempre estar baseada em medições, inspeções visuais e parâmetros definidos pelos fabricantes, evitando ofertas genéricas ou substituições desnecessárias.

Estratégias para atrair motoristas

A proximidade das férias permite às oficinas desenvolver campanhas específicas para esse período. Entre as ações mais utilizadas pelo setor estão:

- Check-up gratuito ou com valor reduzido;
- Pacotes fechados de revisão;
- Agendamento antecipado;
- Divulgação em redes sociais;
- Parcerias com postos de combustível e autopeças;
- Campanhas voltadas para segurança na estrada;
- Entrega de laudos impressos de inspeção.

Outra estratégia é utilizar o histórico de manutenção da própria oficina para entrar em contato com clientes que estão próximos da troca de óleo ou da revisão periódica.

FIDELIZAÇÃO COMEÇA ANTES DA VIAGEM

A revisão de férias possui potencial para se transformar em uma ferramenta de fidelização do cliente.

Um veículo que completa a viagem sem intercorrências tende a reforçar a confiança do proprietário no trabalho executado pela oficina, aumentando a probabilidade de retorno para futuras manutenções e recomendações para outros motoristas. 🍃



Mecânica do futuro



BYD Atto 2 DM-i Flex ou GWM Haval H6 Flex: qual híbrido plug-in é mais avançado?

Novos híbridos flex inauguram uma nova fase da eletrificação no Brasil e mostram estratégias diferentes para combinar etanol, eletrificação e eficiência energética.

A estratégia da BYD prioriza uma arquitetura predominantemente elétrica, enquanto a GWM aposta em um sistema híbrido mais complexo, com maior integração mecânica entre os motores elétricos e o propulsor a combustão.

Para o consumidor, ambos entregam a proposta de um híbrido plug-in flex, capaz de rodar utilizando eletricidade, gasolina ou etanol. Porém, a forma como cada sistema opera revela filosofias distintas de desenvolvimento.

No caso do Atto 2 DM-i Flex, o motor elétrico é o protagonista da condução. Em boa parte das situações, o veículo se comporta como um carro elétrico, utilizando o motor a combustão principalmente para gerar energia e alimentar a bateria.

Já o sistema DHT Flex da GWM busca uma interação mais intensa entre as duas fontes de energia, permitindo que motor elétrico e motor térmico trabalhem juntos com maior frequência.

Essa diferença impacta diretamente a experiência ao volante. O BYD Atto 2 tende a oferecer uma condução mais silenciosa e semelhante à de um veículo elétrico puro, enquanto o Haval H6 Flex se aproxima da sensação de um SUV convencional sofisticado.

Um dos destaques do sistema da BYD é o novo motor 1.5 flex de alta eficiência térmica, capaz de atingir até 46,06% de aproveitamento energético. Trata-se de um índice extremamente elevado para motores de combustão interna.

Na prática, essa eficiência significa que uma parcela maior da energia contida no combustível é convertida em movimento ou eletricidade, reduzindo perdas e contribuindo para o menor consumo.

A GWM, por sua vez, concentrou esforços na adaptação completa ao combustível brasileiro. A marca revisou componentes como bombas de combustível, bicos injetores, velas, juntas, vedações e sedes de válvulas.

Além disso, o sistema utiliza um sensor de composição do combustível, capaz de identificar instantaneamente a proporção entre etanol e gasolina para otimizar a estratégia de funcionamento do motor.



Mecânica do futuro

Sob a ótica da tropicalização, a GWM apresenta um desenvolvimento mais profundo voltado ao mercado brasileiro, resultado da participação da engenharia local no projeto.

Uma das maiores diferenças entre os sistemas aparece na transmissão. O DM-i da BYD utiliza uma arquitetura mais simples, com menor participação mecânica no envio da força para as rodas.

Essa configuração reduz a quantidade de componentes móveis, diminui perdas por atrito e pode representar vantagens em termos de durabilidade e custos de manutenção no longo prazo.

Já a GWM utiliza transmissões DHT de duas ou quatro marchas, dependendo da versão. O sistema permite maior aproveitamento conjunto dos motores elétrico e térmico, principalmente em velocidades mais elevadas.

O resultado é uma entrega de potência mais robusta e uma eficiência superior em determinadas condições de uso, embora com um conjunto mecanicamente mais complexo.

Quando o assunto é experiência elétrica, a BYD leva vantagem entre os SUVs compactos. O Atto 2 GS oferece autonomia elétrica de até 110 km, permitindo que muitos usuários realizem seus deslocamentos diários sem consumir combustível.

Na linha da GWM, o destaque fica para o Haval H6 PHEV35, que alcança até 126 km pelo padrão PBEV e até 180 km pelo ciclo WLTP, posicionando-se entre os híbridos plug-in de maior alcance disponíveis no mercado nacional.

Em desempenho, porém, a vantagem é claramente da GWM. O Atto 2 entrega 197 cv e 300 Nm de torque, números adequados para sua proposta urbana e familiar.

O Haval H6 HEV já oferece 248 cv e 535 Nm, enquanto as versões PHEV19 e PHEV35 alcançam até 393 cv e 642 Nm de torque.

No topo da gama, o Haval H6 GT acelera de 0 a 100 km/h em apenas 4,7 segundos, desempenho comparável ao de modelos esportivos de categorias superiores.

Outro ponto importante da comparação envolve as baterias. A BYD utiliza a conhecida Blade Battery,

tecnologia proprietária que ganhou reconhecimento internacional pelos elevados padrões de segurança, resistência estrutural e controle térmico.

Embora a GWM utilize baterias modernas e eficientes, a Blade Battery ainda representa uma das soluções mais reconhecidas do setor quando o assunto é segurança e durabilidade.

No pós-venda, ambas apresentam vantagens distintas. A BYD aposta em uma arquitetura mais simples, menor complexidade mecânica e forte expansão da rede de concessionárias.

Por outro lado, a GWM conta com produção nacional em Itacemápolis, desenvolvimento local da tecnologia flex e participação direta da engenharia brasileira na adaptação dos sistemas ao etanol.

Sob a ótica da manutenção, a menor complexidade mecânica do DM-i pode representar uma vantagem potencial ao longo dos anos, embora o histórico de longo prazo ainda esteja em construção no mercado brasileiro.

Já o DHT Flex da GWM oferece maior sofisticação técnica e desempenho superior, mas incorpora um número maior de componentes mecânicos que exigirão acompanhamento da rede de assistência ao longo do ciclo de vida do veículo.

"A BYD apresenta atualmente a arquitetura mais elegante e eficiente para quem busca máxima economia, simplicidade mecânica e uma experiência próxima à de um carro elétrico. Já a GWM demonstra um nível impressionante de desenvolvimento híbrido, combinando desempenho, adaptação ao etanol e sofisticação técnica em um pacote extremamente avançado. São duas soluções excelentes, mas com propostas claramente diferentes." 🌿

** Tarcísio Dias é profissional e técnico em Mecânica, além de Engenheiro Mecânico com habilitação em Mecatrônica e Radialista, desenvolve o site Mecânica Online® (www.mecanicaonline.com.br) e sua exclusiva área de cursos sobre mecânica na internet (cursosmecanicaonline.com.br), uma oportunidade para entender como as novas tecnologias são úteis para os automóveis cada vez mais eficientes.*



Mecânica do futuro

COMPARATIVO TÉCNICO: BYD ATTO 2 DM-I FLEX X GWM HAVAL H6 FLEX

Aspecto	BYD Atto 2 DM-i Flex	GWM Haval H6 Flex
Filosofia do sistema híbrido	Predominantemente elétrico	Híbrido com maior integração mecânica
Arquitetura	Sistema DM-i com foco na tração elétrica	Sistema DHT Flex com transmissão híbrida dedicada
Participação do motor a combustão	Atua principalmente como gerador de energia	Atua com maior frequência na tração das rodas
Experiência de condução	Mais próxima de um veículo elétrico puro	Mais próxima de um SUV convencional sofisticado
Complexidade mecânica	Menor	Maior
Potencial de manutenção futura	Tendência a menor custo pela simplicidade	Tendência a maior complexidade de manutenção
Motor flex	1.5 flex de alta eficiência térmica	1.5 turbo flex amplamente tropicalizado
Eficiência térmica declarada	46,06%	Não divulgada
Adaptação ao etanol	Projeto global adaptado ao Brasil	Projeto desenvolvido com forte participação da engenharia brasileira
Sensor de teor de combustível	Sim	Sim, com monitoramento dedicado da mistura
Transmissão	Sistema simplificado sem câmbio convencional complexo	DHT de 2 ou 4 marchas, conforme versão
Perdas mecânicas	Menores	Maiores devido à complexidade do conjunto
Autonomia elétrica	Até 110 km	Até 126 km (PBEV) nas versões PHEV35
Potência máxima	197 cv	Até 393 cv
Torque máximo	300 Nm	Até 642 Nm
Aceleração (0 a 100 km/h)	Não divulgada oficialmente	Até 4,7 segundos (H6 GT)
Tecnologia de bateria	Blade Battery	Bateria de íons de lítio
Segurança da bateria	Referência mundial no segmento	Elevada, mas sem o protagonismo da Blade
Produção nacional	Importado	Produzido em Iracemápolis (SP)
Rede de pós-venda	Em rápida expansão	Beneficiada pela futura produção local
Perfil ideal de uso	Economia, simplicidade e uso urbano	Desempenho, tecnologia e viagens longas
Principal vantagem	Eficiência energética e simplicidade mecânica	Desempenho e sofisticação técnica
Principal ponto de atenção	Histórico de longo prazo ainda em construção	Maior complexidade do conjunto híbrido

Não enxergamos os independentes como concorrentes, mas como parceiros

Maurício Freitas, executivo de pós-vendas da PACCAR Parts, explica como a empresa trabalha a disponibilidade de peças, o suporte às oficinas e a expansão da linha TRP para o mercado multimarcas.

Revista Oficina News: A PACCAR Parts atua com mais de 30 mil itens em seu portfólio. Quais são hoje as categorias de peças que registram maior demanda nas oficinas e concessionárias da rede DAF?

Maurício Freitas: A maior demanda está principalmente focada em manutenção preventiva, especialmente óleos e filtros. Mas, como o nosso parque circulante DAF está começando a envelhecer e ficar mais maduro, começamos a observar também uma demanda crescente por peças de motor e transmissão. Dependendo da região, existe ainda procura por peças de reparação de cabine em função de colisões. Isso é inerente ao crescimento e ao envelhecimento da frota.

RON: O mecânico independente tem ganhado cada vez mais espaço na manutenção de veículos comerciais. Como a PACCAR Parts enxerga esse profissional dentro de sua estratégia de pós-venda?

Maurício: Os mecânicos independentes acabam sendo parceiros da PACCAR Parts e da nossa rede de conces-

sionárias. Muitas das nossas concessionárias realizam vendas externas para esses profissionais. Obviamente, a manutenção realizada na concessionária possui características e vantagens próprias, mas os mecânicos independentes também oferecem vantagens e conveniências para muitos clientes. Nós não enxergamos esses profissionais como concorrentes, mas sim como parceiros.

RON: As peças multimarcas TRP vêm ampliando sua presença no mercado. Quais são os diferenciais da linha para as oficinas que atendem frotas com marcas variadas de caminhões, ônibus e implementos?

Maurício: O principal diferencial é o portfólio bastante amplo e uma qualidade assegurada pela TRP. A marca possui processos de validação de fornecedores e de qualidade justamente para mitigar riscos. Trata-se de uma linha de produtos com preço competitivo, mas também com qualidade assegurada, reduzindo dores de cabeça para todos os envolvidos na operação.



Entrevista

RON: Um dos grandes desafios do reparador é a disponibilidade de peças. Como a PACCAR Parts trabalha para garantir estoque e agilidade na entrega, especialmente para veículos que não podem ficar parados?

Maurício: Hoje, a PACCAR Parts, globalmente falando, é a maior distribuidora de peças do mundo. Por isso, nós controlamos de forma muito forte toda a questão da disponibilidade de produtos. No Brasil, contamos com um centro de distribuição de 15 mil metros quadrados em Ponta Grossa (PR), junto à fábrica da DAF. Hoje ele é até superdimensionado para a demanda atual do país, justamente porque fazemos questão de manter estoques de segurança e indicadores voltados para garantir disponibilidade ao cliente.

Além disso, controlamos o inventário da rede de concessionárias por meio de um sistema chamado MBI (Management Bureau Inventory), que monitora tanto o estoque quanto as vendas de peças nas concessionárias. O sistema calcula automaticamente quando é necessário fazer uma reposição e, dependendo do componente, o pedido é gerado automaticamente. A disponibilidade de peças é tratada com muita seriedade dentro da PACCAR Parts.

RON: A evolução tecnológica dos caminhões exige cada vez mais conhecimento técnico. A empresa possui programas de treinamento ou capacitação voltados para mecânicos independentes e gestores de oficinas?

Maurício: Nós possuímos treinamentos junto com a DAF voltados para a rede de concessionárias e para clientes frotistas. Também temos uma parceria bastante forte com o SENAI através da área de serviços. Especificamente para mecânicos independentes que não estejam ligados diretamente à rede DAF, hoje não existe um programa estruturado. Mas entendemos que esses profissionais são parceiros do nosso negócio e existe, sim, uma aproximação por meio da rede de concessionárias, que pode compartilhar esse conhecimento técnico. No passado, quando a DAF iniciou suas operações no Brasil, existiram iniciativas semelhantes através dos ISPs, que ainda não eram concessionárias.

RON: Atualmente, quais são os sistemas dos caminhões modernos que mais demandam atenção dos profissionais da reparação e quais erros de manutenção ainda são mais comuns?

“ É através do trabalho dos mecânicos que os clientes conseguem manter seus veículos disponíveis e operando ”

“ Um reparo de qualidade contribui diretamente para a rentabilidade das transportadoras e para a eficiência do transporte no país ”

Maurício: O maior foco sempre será a manutenção preventiva realizada dentro dos prazos, utilizando as peças corretas e a mão de obra adequada. Inspecionar e prever problemas permite evitar danos muito maiores posteriormente. O que mais observamos é que a negligência na manutenção preventiva acaba gerando reparos corretivos extremamente custosos.

As demandas variam bastante de acordo com a região e com a aplicação do caminhão. Um veículo vocacional possui necessidades diferentes de um rodoviário, assim como um médio difere de um pesado. Mas, de maneira geral, não observamos nada fora da curva.

RON: A eletrificação já começa a ganhar espaço no transporte. A PACCAR Parts comercializa carregadores elétricos veiculares no Brasil? Como a empresa se prepara para atender os veículos comerciais eletrificados nos próximos anos?

Maurício: Ainda não comercializamos carregadores no Brasil. Comercializar carregadores exige muito mais do que simplesmente vender o equipamento. É necessário ajudar o cliente no projeto da infraestrutura elétrica, no dimensionamento da operação e na definição da solução mais adequada para cada aplicação.

Mas certamente a PACCAR está preparada para atender esse mercado quando a eletrificação ganhar mais força no país. Nós já possuímos conhecimento, experiência e fornecedores homologados na Europa e nos Estados Unidos, onde essa realidade está mais avançada. Não somos novos nesse negócio. A questão é apenas expandir essa operação para outros mercados conforme a demanda surgir.

RON: Quando o assunto é custo operacional, muitos transportadores ainda ficam em dúvida entre peças genuínas e alternativas de mercado. Quais argumentos técnicos demonstram a importância da utilização de componentes genuínos ou homologados?

Maurício: O primeiro ponto é considerar o custo total da operação e o custo por quilômetro rodado da peça, e não apenas o preço de compra. Ao mesmo tempo, entendemos que existem clientes com diferentes perfis, diferentes capacidades de investimento e diferentes necessidades operacionais. É justamente por isso que existe a TRP, voltada principalmente para veículos fora de garantia ou para operações mais sensíveis ao preço.

Também contamos com um dos maiores níveis de desagregação de componentes da indústria. Em itens como alternadores e motores de partida, por exemplo, conseguimos trabalhar até o nível dos componentes internos para reparação. No final, tudo depende do perfil do cliente e da necessidade da operação. Nós procuramos oferecer soluções para reduzir o custo por quilômetro rodado e o custo total de propriedade do veículo.

RON: Que mensagem você deixaria aos mecânicos brasileiros que atuam diariamente na manutenção de caminhões e que são fundamentais para manter o transporte rodoviário funcionando no país?

Maurício: Os mecânicos são peça-chave para o transporte rodoviário brasileiro. É através do trabalho deles que os nossos clientes conseguem manter seus veículos disponíveis e operando.

Um reparo de qualidade contribui diretamente para a rentabilidade das transportadoras e para a eficiência do transporte no país. Os mecânicos podem contar conosco para fornecer peças com qualidade e disponibilidade para manter os caminhões rodando.

RON: Muitos mecânicos buscam peças que combinem qualidade, disponibilidade e competitividade de custo. Quais são os principais diferenciais da TRP e como a marca garante os padrões de qualidade exigidos pelo mercado de veículos comerciais?

Maurício: A TRP possui padrões rigorosos de qualidade, processos de validação e uma matriz de risco para que um produto possa fazer parte do portfólio da marca.

Em muitos casos, os fabricantes das peças TRP são os mesmos fornecedores das peças genuínas das montadoras. No caso dos componentes de eixo, por exemplo, trabalhamos com fornecedores que também atendem grandes fabricantes do mercado.

Além disso, em termos de disponibilidade, não existe diferenciação entre uma peça genuína e uma peça TRP dentro da nossa operação. Ambas recebem o mesmo tratamento, a mesma prioridade e a mesma importância logística.

A proposta da TRP é justamente oferecer ao mercado uma solução que combine qualidade, disponibilidade e competitividade de custo. 🦋

“ *O crescimento e o envelhecimento da frota naturalmente ampliam a demanda por diferentes categorias de peças.* ”



Evento



Nissan Mulheres: expansão dos SUVs e debate sobre inclusão num setor transformado

A sexta edição do Nissan Mulheres, realizada em São Paulo, serviu como palco para discutir diversidade, equidade e inclusão, mas também evidenciou um momento de expansão da operação da Nissan no Brasil e da renovação do portfólio de utilitários esportivos da marca no país, com destaque para o segmento de SUVs.

Batizado de "Nissan Mulheres Powered by Nissan SUVs", o encontro reuniu executivas da indústria, jornalistas e influenciadoras mulheres para debater a construção de ambientes mais diversos dentro e fora do setor automotivo. Ao mesmo tempo, a programação enfatizou os veículos que representam a nova fase da fabricante no mercado brasileiro.

Logo na chegada ao evento, o novo Nissan Kicks e o inédito Nissan Kait, ambos produzidos no Brasil, dividiam espaço com uma das principais novidades da marca para os próximos meses: a apresentação do Nissan X-Trail, modelo ainda tratado como surpresa para o mercado nacional e que sinaliza a intenção da fabricante de ampliar sua atuação em segmentos superiores do mercado de SUVs.

Apesar da presença dos veículos, o foco principal do encontro esteve voltado às pessoas. Durante a abertura, a

Nissan apresentou indicadores relacionados à evolução da participação feminina dentro da operação brasileira.

Atualmente, as mulheres representam aproximadamente 24% do quadro total de funcionários da Nissan no Brasil e 21% da força de trabalho do Complexo Industrial de Resende, no Rio de Janeiro, responsável pela produção dos veículos nacionais da fabricante.

A apresentação dos resultados e das iniciativas ligadas à diversidade ficou a cargo de Luciana Herrmann, diretora de Comunicação da Nissan América Latina, e de Eliane Cantão, diretora de Logística e Cadeia de Abastecimento da Nissan América do Sul.

Um dos principais momentos da programação foi o painel "Expandindo as oportunidades", que reuniu Mafoane Odara, executiva de Relações Humanas, Nathália Abrão, coordenadora de Produção e Pintura da Nissan do Brasil, Guilherme Valadares, diretor de pesquisa da Fundação Papo de Homem, e Mila Poli, gerente sênior de Comunicação Corporativa da Nissan do Brasil.

Os debates abordaram temas relacionados à maternidade, carreira, liderança, representatividade e ao papel masculino na construção de ambientes corporativos mais inclusivos. A presença dos homens nas discussões, incorporada ao evento em 2025, foi mantida nesta edição.

Siga nossas
redes sociais



revistafreteurbano



revistafreteurbano



revistafreteurbano.com.br



revistafreteurbano

TEST DRIVE COM KAIT E KICKS

O evento teve como percurso do test drive um misto de trecho urbano, estrada e até um pouco de rural, concluído com um Nissan Kwait. O modelo mais acessível para o consumidor mostra novos sistemas eletrônicos embarcados, estratégias de gerenciamento do motor e protocolos de comunicação entre módulos.

Já o Kicks chama atenção pelos sistemas de monitoramento do entorno do veículo, recursos de condução semiautônoma e a integração dos módulos eletrônicos responsáveis pelas funções de segurança e conectividade, componentes que passam a fazer parte da rotina das oficinas especializadas em diagnóstico eletrônico.

Sob o capô, a nova geração do utilitário incorpora um conjunto mecânico voltado à eficiência energética e à redução de emissões, alinhado à tendência observada entre os SUVs compactos produzidos no país.



X-TRAIL ATÉ FINAL DO ANO

A principal expectativa, entretanto, ficou por conta do Nissan X-Trail. Ainda sem confirmação oficial de lançamento, o modelo estava no evento, todo fechado. Segundo as informações, o SUV vem com sistema híbrido e-Power, com motor a gasolina de 1.5 l turbo, que faz a alimentação de dois motores elétricos para fazer a tração, um em cada eixo.

O X-Trail vai vir do Japão, onde roda com a potência combinada de 213 cv. Não sabemos ainda se aqui terá a mesma potência, nem se terá 5 ou 7 lugares.

Globalmente, o SUV utiliza soluções eletrificadas e sistemas de gerenciamento de energia que ampliam a complexidade dos procedimentos de manutenção e diagnóstico. Caso seja confirmado para o mercado brasileiro, o modelo poderá representar a chegada de novas tecnologias ao cotidiano das oficinas independentes.

Pontos alto do evento, o show de Luciana Mello, que refletiu a estratégia de expansão da Nissan no país, tanto na formação de equipes mais diversas quanto na ampliação do portfólio e das tecnologias embarcadas em seus veículos.



REVISTA
FRETE URBANO
Informação para o transportador VUC



Muito além da restauração: antigomobilismo não é para aventureiros

Quando se fala em carro antigo, é importante entender que antigomobilismo é uma coisa e oportunismo é outra. O antigomobilista vive a época, vive os encontros e curte o carro antigo.

O veículo, para ele, é um acumulador de emoções, uma verdadeira bateria de emoções. Muitas vezes, aquele automóvel está ligado a uma lembrança do pai, do avô ou a uma história de vida.

Não é raro encontrar pessoas que pesquisam durante anos para localizar um carro que pertenceu à família ou um modelo que marcou determinada fase da vida. Por isso, quando existe essa carga emocional, o preço deixa de ser o principal fator. Em muitos casos, simplesmente não existe preço.

NÃO É LINHA DE MONTAGEM

Dentro desse contexto, o mecânico que pretende trabalhar com esse mercado precisa entender que carro antigo não é linha de montagem. Existem modelos de gestão em que se controla a hora que o veículo entra, a hora que sai, o tempo que o box permanece vazio e toda a produtividade da oficina.

É uma forma de administrar que merece respeito, mas não é a lógica do antigomobilismo. Esse é um mercado diferente, que exige outra forma de pensar. Segundo estimativas do setor, movimenta cerca de R\$ 2 bilhões por ano, mas definitivamente não é um mercado para todo mundo.

O PRIMEIRO REQUISITO É GOSTAR

A primeira condição para atuar nesse segmento é gostar de antigomobilismo. Se o profissional gosta de tecnologia, excelente. Ferramentas modernas, equipamentos e processos ajudam a acelerar os serviços e a melhorar a qualidade. A tecnologia está aí para ser usada.

O problema é quando o mecânico não tem o coração no antigomobilismo. Quem não gosta desse universo fatalmente corre o risco de ofender alguém, porque é preciso lembrar que esses veículos carregam uma enorme carga emocional para seus proprietários.



MECÂNICO RAIZ É BOBAGEM

Também é um erro associar esse profissional ao chamado "mecânico raiz". Isso é bobagem. Mecânico raiz seria aquele que trabalha apenas com métodos primitivos, usando ouvido, cheiro e visão. Não é disso que se trata. A tecnologia deve ser usada a favor do reparador.

O que não pode existir é o oportunismo. Aproveitar a emoção do cliente para esconder defeitos, fazer gambiarras ou transformar uma reforma em uma falsa restauração é o caminho mais curto para destruir a reputação da oficina. Encher uma carroceria de massa plástica e depois entregar uma pintura bonita não é restaurar. É apenas reformar.

TEMPO E DETALHAMENTO TÊM CUSTO

Restauração exige tempo. O mecânico precisa ser minucioso e detalhista. Isso tem custo e nunca se disse o contrário. É justamente por essa razão que muitos profissionais acostumados com produção seriada, principalmente no atendimento às seguradoras, não querem trabalhar com carros antigos. O ritmo é outro. Não existe pressa. O serviço precisa ser feito com cuidado, respeitando as características originais do veículo e o desejo do proprietário.

EQUIPAMENTOS FAZEM PARTE DO PROCESSO

A base continua sendo a mecânica básica, mas com algo mais. É necessário investir em equipamentos. Uma cuba ultrassônica, gabaritos para carburadores, analisadores de motores, máquinas de alinhamento, boas máquinas de solda e até tecnologias mais recentes, como a decapagem a laser, ajudam a melhorar a qualidade dos processos.

Em restaurações mais profundas, uma mesa de despeno pode ser indispensável, já que muitos desses carros apresentam deformações acumuladas ao longo dos anos. Tudo isso encarece o serviço, mas faz parte da atividade.

MOSTRAR O TRABALHO FAZ PARTE DA RESTAURAÇÃO

No antigomobilismo não existe o princípio da noiva, em que a pessoa só vê o resultado quando tudo está pronto. O proprietário precisa acompanhar o trabalho. É necessário mostrar fotos, documentar as etapas, explicar por que determinado serviço foi interrompido e, principalmente, apresentar a evolução do projeto.

Muitas vezes, uma peça precisa ser fabricada artesanalmente ou encomendada no exterior. Quando o cliente acompanha esse processo, ele entende os prazos e espera com muito mais tranquilidade.

NINGUÉM FAZ TUDO SOZINHO

Também é impossível fazer tudo sozinho. O mecânico precisa ter contatos. Tapeçaria, cromagem e outros serviços frequentemente são terceirizados. Dependendo da estrutura da oficina, até alguns trabalhos mecânicos podem ser executados por parceiros.

O problema da terceirização é que ela exige confiança. Afinal, a qualidade do trabalho realizado por terceiros também afeta a reputação da oficina.

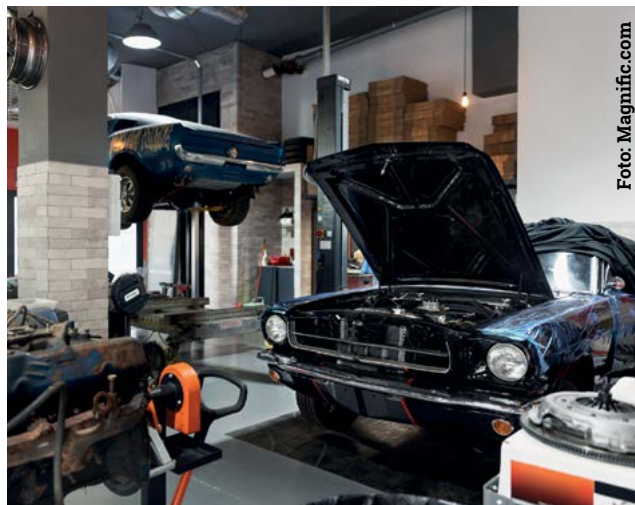


Foto: Magnific.com



Foto: Magnific.com

Coluna do professor

O PRINCÍPIO DO BARCO DE TESEU

Existe uma discussão interessante baseada no chamado princípio metafísico do Barco de Teseu. Quando uma peça da carroceria está danificada, é melhor trocar a peça inteira ou reparar apenas a área comprometida? Não existe uma resposta definitiva.

São formas diferentes de pensar. Agora, substituir trabalho de funilaria por excesso de massa plástica é errado. Isso não é restauração. O oportunista esconde, faz gambiarra e quer rapidez. E esse é justamente o oposto do antigomobilismo.

CARRO ANTIGO NÃO É CARRO VELHO

Mangueiras ressecam, fluidos envelhecem, correias e velas se desgastam, exatamente como acontecia quando o veículo era novo. Em alguns casos, é possível modernizar determinados componentes, principalmente quando o automóvel será utilizado diariamente.

Mas, quando a intenção é preservar a originalidade, muitas vezes não existe razão para substituir um sistema que continua atendendo perfeitamente ao uso proposto. Não existe certo ou errado. Existem formas diferentes de pensar. O que não pode existir é enganação.

O MECÂNICO É AMIGO DO DONO DO CARRO

Talvez uma das maiores diferenças desse mercado seja a relação entre o mecânico e o proprietário. O dono do carro antigo gosta de visitar a oficina, quer

ver o veículo sendo desmontado e acompanhar cada etapa do trabalho.

Por isso, o mecânico precisa ser amigo do cliente, demonstrar respeito, consideração e entender que está lidando com emoções. Quem pretende atuar apenas como empresário, distante do proprietário e preocupado exclusivamente com números, provavelmente está no mercado errado.

UM MERCADO EXCELENTE, MAS NÃO PARA AVENTUREIROS

Existe espaço para viver exclusivamente desse segmento, mas é preciso ter estrutura, planejamento e paciência. O giro é mais lento, os carros permanecem mais tempo na oficina e a gestão financeira é diferente da adotada no reparo convencional. Acima de tudo, é um mercado que exige paixão.

Porque, no antigomobilismo, impossível é uma palavra que praticamente não existe. O que existe é aquilo que ainda não se sabe fazer ou aquilo que ainda não se conseguiu fazer. E justamente por isso é um mercado excelente, mas definitivamente não é um mercado para aventureiros. 🚩

Fernando Landulfo é engenheiro mecânico, professor universitário e especialista em motores de combustão interna. Landulfo é co-criador do Auto Acadêmico, um canal no YouTube dedicado a explorar a mecânica automobilística com rigor científico - <https://www.youtube.com/@AutoAcademico>



Honda City Hatchback EXL: conjunto mecânico renomado e pacote tecnológico



Entre os carros que eu teria, o Honda City Hatchback é um deles. Andamos com a versão EXL, uma intermediária bem completa, que mantém a base mecânica já utilizada pela marca e reforça a oferta de tecnologias.

O rodar do hatchback é suave, e durante a avaliação, o destaque fica para o motor 1.5 litro DOHC i-VTEC de quatro cilindros, equipado com injeção direta de combustível, duplo comando de válvulas e construção em alumínio. O propulsor entrega 126 cv tanto com etanol quanto com gasolina a 6.200 rpm. O torque é de 15,8 kgfm com etanol e 15,5 kgfm com gasolina, ambos a 4.600 rpm.

Na prática, o motor apresenta funcionamento linear e respostas adequadas para o uso urbano e rodoviário. O sistema i-VTEC atua no controle da abertura das válvulas de admissão, enquanto o VTC gerencia o sincronismo do comando de válvulas. Segundo a Honda, os dois recursos trabalham em conjunto para otimizar desempenho e consumo de combustível.

A transmissão automática CVT conta com a função Step-Shift, que simula trocas de marchas em acelerações mais intensas, reduzindo a sensação característica de funcionamento contínuo das transmissões CVT. Outro recurso é o EDDB (Early Down-shift During Braking), que aumenta o freio-motor em descidas quando o motorista aciona o pedal de freio.

O conjunto de suspensão mantém a configuração tradicional do segmento, com sistema independente MacPherson na dianteira e eixo de torção na traseira. A estrutura utiliza a arquitetura ACE (Advanced Compatibility Engineering), desenvolvida para distribuir a energia em eventuais colisões e preservar a integridade da cabine.

Outro avanço da linha está no sistema de freios. A versão EXL recebeu freios traseiros a disco, além do freio de estacionamento eletrônico (EPB) com função Brake Hold, que mantém o veículo parado automaticamente em semáforos e congestionamentos até o acionamento do acelerador.

O Honda City Hatchback EXL passa a oferecer de série o pacote Honda SENSING, que reúne recursos de assistência à condução como controle de cruzeiro adaptativo (ACC) com função Low Speed Follow, frenagem para mitigação de colisões (CMBS), assistente de permanência em faixa (LKAS), mitigação de evasão de pista (RDM) e comutação automática dos faróis (AHB).

A versão também traz o sistema LaneWatch, que amplia a visibilidade do ponto cego direito por meio de câmera no retrovisor, além de painel digital TFT de 7 polegadas, central multimídia de 8 polegadas com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, carregador por indução e integração com a plataforma myHonda Connect. 🚗

Ford Bronco Sport Badlands: motor 2.0 EcoBoost e suspensão off-road

Da série mais um carro que eu teria, o Ford Bronco Sport Badlands é realmente diferenciado, isso porque preserva características típicas de veículos desenvolvidos para uso fora de estrada, com conforto e tecnologia de um SUV convencional.

De baixo do capô temos o propulsor 2.0 EcoBoost GTDi de quatro cilindros, equipado com turbocompressor e injeção direta de combustível. O propulsor entrega 253 cv a 5.500 rpm e torque de 380 Nm a 3.000 rpm, sempre abastecido com gasolina. O conjunto trabalha em parceria com uma transmissão automática de oito velocidades, equipada com trocas sequenciais por borboletas no volante e seletor eletrônico rotativo.

Um dos principais diferenciais técnicos do Bronco Sport está no sistema de tração 4x4 sob demanda. O gerenciamento eletrônico distribui o torque entre os eixos conforme a necessidade e o diferencial traseiro de dupla embreagem pode direcionar integralmente a força para apenas uma das rodas traseiras quando necessário. O conjunto inclui ainda diferencial traseiro bloqueante e vetorização de torque, recursos que ampliam a capacidade de tração em terrenos irregulares.

A suspensão dianteira independente e o conjunto traseiro multilink trabalham em conjunto com o sistema H.O.S.S. (High-Performance Off-Road Stability Suspension), desenvolvido para aumentar a capacidade de absorção de impactos e manter a estabilidade da carroceria em pisos de baixa aderência.

A geometria também favorece a utilização fora do asfalto. O Bronco Sport possui altura livre do solo de 220 mm, ângulo de entrada de 30 graus, ângulo de saída de 26,7 graus e ângulo de transposição de rampa de 20 graus. Os pneus 225/65 R17 de uso misto complementam o conjunto destinado ao fora de estrada.

O sistema G.O.A.T. (Goes Over Any Type of Terrain) oferece sete modos de condução – Normal, Eco, Esportivo, Escorregadio, Off-Road, Rally e Rock Crawl – que alteram parâmetros de aceleração, trocas da transmissão, atuação dos controles eletrônicos e distribuição de torque entre os eixos.

Na linha 2026, o Bronco Sport recebeu atualizações na arquitetura eletrônica, incluindo painel digital de 12,3 polegadas, central multimídia SYNC 4 com tela de 13,2 polegadas, conectividade sem fio para Android Auto e Apple CarPlay e atualizações remotas over-the-air.

O pacote de assistência ao motorista inclui controle de cruzeiro adaptativo com Stop & Go, frenagem autônoma de emergência, monitoramento de ponto cego, assistente de permanência em faixa e reconhecimento de placas de trânsito. 🍃



Leapmotor C10: tecnologia REEV com tração sempre elétrica

Diferentão! Principalmente em relação ao conjunto híbrido de motor a combustão e o elétrico de tração. O Leapmotor C10 Ultra-Híbrido traz o inédito sistema REEV (Range Extended Electric Vehicle), no qual a tração é sempre elétrica, enquanto o motor a combustão não atua diretamente nas rodas, funcionando apenas como gerador de energia para a bateria ou para o motor de propulsão.

O conjunto de tração é formado por um motor elétrico síncrono de ímã permanente instalado no eixo traseiro, responsável por 215 cv de potência e 320 Nm de torque. A tração traseira é aplicada em todas as versões. A energia é fornecida por uma bateria de fosfato de ferro-lítio (LFP) com 28,4 kWh, posicionada sob o assoalho entre os eixos, operando em sistema de 400 volts e com arrefecimento líquido para controle térmico.

O motor a combustão, de 1.499 cm³, quatro cilindros, ciclo Atkinson e duplo comando de válvulas, não possui ligação mecânica com as rodas. Sua função é exclusivamente gerar eletricidade quando necessário. Segundo a fabricante, o conjunto permite autonomia total de até 950 km no ciclo WLTP e até 111 km em modo totalmente elétrico segundo o Inmetro, e em viagem, confere.

O sistema de gerenciamento de energia permite diferentes estratégias de operação, incluindo priorização da bateria, equilíbrio entre gerador e acumulador e modo de recarga ativa durante a condução. A transmissão é direta, sem caixa de câmbio convencional, com entrega contínua de torque.

A suspensão utiliza arquitetura independente nas duas extremidades, com sistema McPherson na dianteira e multibraço na traseira. Os amortecedores são hidráulicos pressurizados com molas helicoidais. O sistema de freios conta com discos ventilados nas quatro rodas e integração com frenagem regenerativa, que recupera energia durante desacelerações e permite ajuste de níveis de regeneração conforme o modo de condução.

No pacote de tecnologia, o destaque é o Leap Pilot, sistema ADAS nível 2 que reúne controle de cruzeiro adap-

tativo, frenagem autônoma de emergência, assistente de permanência em faixa, monitoramento de ponto cego, reconhecimento de placas, alerta de tráfego cruzado traseiro e detecção de fadiga do motorista.

O interior centraliza funções em uma tela multimídia de 14,6 polegadas, responsável por climatização, energia, conectividade e modos de condução. O modelo ainda oferece atualização remota de software (OTA), chave digital via smartphone, câmeras 360 graus e função V2L para alimentação de equipamentos externos. 🌱





Volkswagen Tera MPI MT: SUV de entrada com motor aspirado e câmbio manual

Entre os testes que fazemos hoje em dia, é difícil aparecer um câmbio manual, e olha que foi fácil se acostumar, tratando-se um Volkswagen Tera. O SUV compacto na versão de entrada MPI se apoia numa receita conhecida da marca: o motor 1.0 aspirado EA21, o câmbio manual de cinco marchas e um conjunto estrutural compartilhado com outros produtos da plataforma MQB-A0.

Debaixo do capô está o três-cilindros 1.0 MPI flex, que entrega até 84 cv de potência e 10,3 kgfm de torque quando abastecido com etanol. Trata-se de um propulsor já utilizado em modelos como Polo e Virtus e que tem como principal característica a entrega linear de torque em baixas rotações e a simplicidade construtiva, fatores que favorecem manutenção e custos operacionais.

Ao volante, as respostas ao acelerar acontecem de forma progressiva e trabalha de maneira adequada para a proposta do modelo, com funcionamento equilibrado dentro da faixa intermediária de rotações.

A transmissão manual de cinco velocidades possui engates curtos e escalonamento voltado à economia de combustível. O acionamento da embreagem é leve e favorece o uso diário em congestionamentos.

A suspensão utiliza arquitetura conhecida no segmento, com sistema independente do tipo McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira. O acerto adotado pela engenharia da Volkswagen busca equilíbrio entre absorção de irregularidades e controle dos movimentos da carroceria.

A direção elétrica possui assistência progressiva e oferece respostas previsíveis em manobras e mudanças de trajetória, enquanto os controles eletrônicos atuam de forma discreta para preservar a estabilidade do conjunto.

No campo tecnológico, mesmo a versão de entrada traz um pacote de segurança acima do que tradicionalmente se encontra nessa faixa de mercado. O Tera MPI sai de fábrica com seis airbags, controle eletrônico de estabilidade, controle de tração, bloqueio eletrônico do

diferencial, assistente de partida em rampas, monitoramento da pressão dos pneus e frenagem autônoma de emergência com detecção de pedestres.

O modelo também incorpora painel de instrumentos digital, sensores de estacionamento traseiros, direção elétrica com ajuste de altura e profundidade e piloto automático. Nas versões superiores aparecem recursos adicionais de conectividade, como a central VW Play Connect e a inteligência artificial Otto, integrada ao aplicativo Meu VW. 🚗



Alta rotação

Peugeot 208 Hybrid GT

O compacto revela o conjunto híbrido leve de 12 volts associado ao motor Turbo 200 já utilizado em outros modelos da Stellantis. O propulsor de três cilindros, com 999 cm³, utiliza bloco e cabeçote em alumínio, injeção direta de combustível e comando variável MultiAir III, com acionamento por corrente, responsável pelo gerenciamento da abertura das válvulas de admissão.

O sistema híbrido utiliza a arqui-

tetura BSG (Belt Starter Generator), na qual um motor-gerador elétrico ligado ao virabrequim por correia auxilia o motor térmico nas partidas e acelerações, além de recuperar energia durante frenagens e desacelerações para armazená-la em uma bateria de íons de lítio de 12 volts instalada sob o banco.

A transmissão CVT com sete marchas simuladas foi calibrada para manter o motor em faixas de maior

eficiência. O conjunto dispensa recarga externa e opera de forma automática, sem interferência do motorista. 🚀



FICHA TÉCNICA DO MOTOR

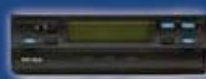
Nome do motor	Turbo 200 Hybrid
Combustível	Flex (gasolina e etanol)
Cilindrada	999 cm ³
Cilindros/válvulas	3 cilindros / 12 válvulas
Diâmetro x curso	70,0 x 86,5 mm
Potência máxima	125 cv (gasolina) / 130 cv (etanol) a 5.750 rpm
Torque máximo	200 Nm a 1.750 rpm
Formação de mistura	Injeção eletrônica direta de combustível



Gerenciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro



VDO

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



DENSO



SPHEROS



Respiar
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

Alta rotação

Jeep Compass Night Eagle

O SUV mais vendido da Jeep utiliza o motor T270 Turbo Flex, um quatro cilindros de 1,3 litro equipado com injeção direta e turbocompressor de baixa inércia associado ao intercooler e sistema de arrefecimento com gerenciamento eletrônico da válvula termostática, recursos voltados ao controle térmico e à eficiência operacional do conjunto.

Utiliza a corrente de comando no lugar da correia dentada, solução que reduz a necessidade de substituições periódicas e contribui para maior previsibilidade nos custos de manutenção.

O conjunto trabalha associado ao câmbio automático de seis velocidades e à tração dianteira. A calibração privilegia a utilização do torque em

rotações intermediárias, reduzindo a necessidade de reduções frequentes em ultrapassagens e acelerações mais intensas. 🍃



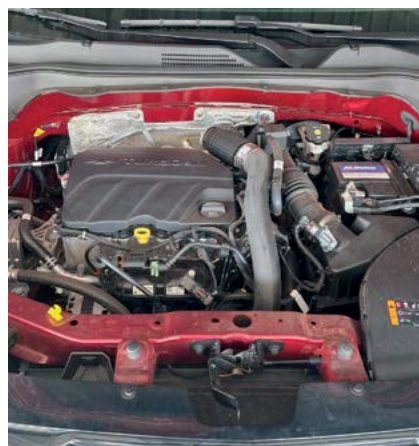
FICHA TÉCNICA DO MOTOR

Nome do motor	T270 Turbo Flex
Combustível	Flex (gasolina e etanol)
Cilindrada	1.332 cm ³
Cilindros/válvulas	4 cilindros / 16 válvulas
Diâmetro x curso	70,0 x 86,5 mm
Potência máxima	185 cv (etanol) / 180 cv (gasolina) a 5.750 rpm
Torque máximo	27,5 kgfm (270 Nm) a 1.750 rpm
Formação de mistura	Injeção eletrônica direta multiponto

Chevrolet Montana RS

A proposta da picape passa diretamente pelo conjunto formado pelo motor 1.2 turbo flex e pela transmissão automática de seis marchas. O propulsor de três cilindros com injeção direta recebeu atualizações recentes, com torque em baixas rotações, característica que favorece saídas rápidas, retomadas e deslocamentos urbanos sem exigir acelerações intensas.

A calibração privilegia a elasticidade do conjunto e reduz a necessidade de reduções frequentes em ultrapassagens e aclives. O câmbio automático de seis velocidades trabalha em sintonia com o motor, realizando trocas suaves e mantendo rotações mais baixas em velocidades de cruzeiro. Quando solicitado, responde rapidamente às demandas por aceleração. 🍃



FICHA TÉCNICA DO MOTOR

Nome do motor	1.2 Turbo Flex
Combustível	Flex (gasolina e etanol)
Cilindrada	1.199 cm ³
Cilindros/válvulas	3 cilindros / 12 válvulas
Diâmetro x curso	75,0 mm x 90,5 mm
Potência máxima	141 cv a 5.500 rpm (etanol) / 139 cv (gasolina)
Torque máximo	22,9 kgfm entre 2.000 e 3.500 rpm
Formação de mistura	Injeção direta de combustível
Transmissão	Automática de 6 marchas
Tração	Dianteira

Ram Rampage Big Horn

Versão de entrada da picape traz o conjunto formado pelo motor 2.2 turbodiesel e pela transmissão automática de nove marchas, combinação voltada às aplicações que exigem torque disponível em baixas rotações e capacidade para transporte de carga e reboque. Na construção do propulsor temos a injeção direta de combustível e turbocompressor de geometria

variável com intercooler ar-água.

Associado ao motor está o câmbio automático de nove velocidades, responsável por explorar melhor a faixa útil do propulsor. As relações mais curtas das primeiras marchas auxiliam nas saídas e em situações de maior demanda de carga, enquanto as marchas superiores mantêm o motor em rotações reduzidas durante viagens.

O conjunto trabalha integrado ao sistema de tração 4x4 sob demanda com reduzida, ampliando a capacidade de utilização em pisos de baixa aderência e operações fora de estrada. 🍃



FICHA TÉCNICA DO MOTOR

Nome do motor	Multijet 2.2 Turbodiesel
Combustível	Diesel S10
Cilindrada	2.184 cm ³
Cilindros/válvulas	4 cilindros em linha / 16 válvulas
Diâmetro x curso	83,8 mm x 99,0 mm
Potência máxima	200 cv a 3.500 rpm
Torque máximo	45,9 kgfm (450 Nm) a 1.500 rpm
Formação de mistura	Injeção direta common rail com (TGV)
Transmissão	Automática de 9 marchas
Tração	4x4 sob demanda com reduzida



☎ (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



Momento Relax

“Só enxergamos novos horizontes quando damos um passo à frente”

“Cria, transforme e arrisque”

“Para se desenvolver é necessário renascer e se transformar”

“Pegue as mudanças da vida como oportunidades de evolução e renovação”

“O futuro pode ser muito melhor, brilhante e bonito. Para isso, apenas confie e tenha coragem para abandonar tudo o que limita o seu presente”

“Não existe êxito dentro da zona de conforto”

RODAFUSO[®]
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



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

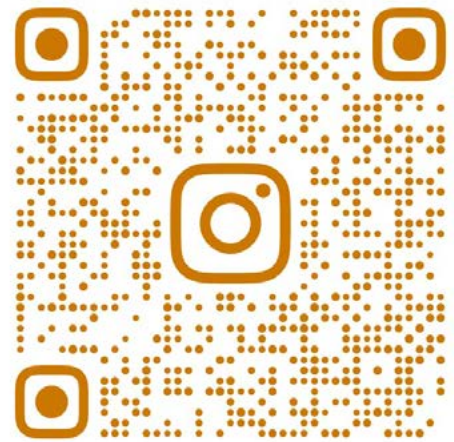
Sempre inovando e aprimorando seu alto padrão de qualidade!

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

www.rodafuso.com.br

11 2148-5500

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

HG Nakata é alta performance para quem aplica e para quem usa. Pode contar.

Conte com a força, conforto e segurança do 1º amortecedor pressurizado do Brasil e não pare de contar: só ele conta com a confiança da marca líder em suspensão, que oferece sempre a certeza de clientes bem atendidos. **Amortecedor HG Nakata. Pode contar.**

Pode contar



APROVEITE E ACESSE OS CONTEÚDOS FEITOS PARA VOCÊ, MECÂNICO.



YOUTUBE
Dicas técnicas que fazem diferença no seu dia a dia.



INSTAGRAM
Fique por dentro dos lançamentos, das promoções e dos treinamentos.



BLOG
Tudo sobre carreira, tecnologia, manutenção e peças.



EAD
Cursos online, gratuitos e com certificado.



CATÁLOGO ELETRÔNICO
A ferramenta de busca mais completa, moderna e fácil de usar.

NAKATA®
PODE CONTAR