REVISTA FRETE URBANO

www.revistafreteurbano.com.br

Informação para o transportador VUC

100% VUC

EDIÇÃO ESPECIAL DE ANIVERSÁRIO

Especial

A importância do transportador VUC na distribuição

Lançamentos

Segmento ganha Citroën Berlingo e Peugeot Partner

Limite do VUC

Os maiores caminhões permitidos na lei de restrição

Edição 16 | Ano III | Agosto 2018 | R$ 6,90

MAIS DE 10 MIL PERSONALIZAÇÕES PARA MAIS DE 10 MIL TIPOS DE NEGÓCIO. CAPACIDADE PARA GRANDES QUANTIDADES DE LUCRO.

Leo Burnett Tailor Made

CHEGOU O NOVO FIAT

DUCATO

CABE QUALQUER NEGÓCIO.

Espaço, capacidade e mais de 10 mil personalizações diferentes para rodar pela cidade.

CONHEÇA NOSSAS CONDIÇÕES PARA CNPJ.

DUCATO.FIAT.COM.BR

FIAT

130 CAVALOS E CÂMBIO DE 6 MARCHAS

MAIOR TORQUE E ECONOMIA

LIVRE CIRCULAÇÃO EM CENTROS URBANOS

HABILITAÇÃO NA CATEGORIA B

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

MONTE SEU CARRO

SAC: 0800 707 1000 / 0800 282 1001

Imagens meramente ilustrativas, com alguns itens opcionais.

No trânsito, a vida vem primeiro.

Sumário

8 Notícias

12 Entrevista

15 De olho na saúde

16 Lançamento

26 Especial

38 Economia

39 Oportunidade

40 Seguro

42 Meu animal

44 Meio ambiente

46 Falando de esportes

48 Tabela

50 Frases de caminhões

18 Frete Drive

Avaliamos o furgão médio Peugeot Expert e a picape para o trabalho e lazer Fiat Toro, na versão mais básica

32 Comparativo

Ford Cargo 1119, Mercedes-Benz Atego 1419 e VW Delivery 13.180 são os maiores VUCs do mercado, confira

36 VUC Pelo Mundo

VW e-load up!: o menor veículo de carga, ideal para circular nas grandes cidades, sem emitir nenhum poluente

Proteção para
todos os veículos.

PARA O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO DE SUA FROTA APOSTE NA GARANTIA DOS PRODUTOS WIX FILTERS E TENHA SEMPRE OS VEÍCULOS DISPONÍVEIS PARA O SERVIÇO COM A AGILIDADE QUE SEUS CLIENTES ESPERAM. ESTAMOS PREPARADOS PARA QUALQUER DESAFIO.

WE LOVE ENGINES!

0800 722 7876 | wixfilters.com.br

AGOSTO 2018
ANO III
EDIÇÃO 16

www.revistafreteurbano.com.br

FRETE URBANO
Informação para o transportador VUC

EXPEDIENTE

Diretores
Carlos Cagnassi
Vânia Cagnassi
Itamar Freire Lima
(11) 98339-7329
itamar@revistafreteurbano.com.br

Departamento Comercial
Gabriela Sena | **(11) 2534-5184**
gabriela@revistafreteurbano.com.br
Hélio Lima | **(11) 2534-5182**
helio@revistafreteurbano.com.br

Redação
Editora-chefe
Carolina Vilanova (MTB 26.048)
carol@revistafreteurbano.com.br
Reportagem: Flávia Gomes

Colaboradores
Alberto Savioli, Ana Júlia Cagnassi
Carlos Briotto, Ernesto Lino de Oliveira,
Fernanda Souza, Renato Albieri, Thaís
Rizzatti e Valquiria Stoianoff

Arte e Diagramação
Augusto Max Colin
arte@revistafreteurbano.com.br

Edição de vídeo e imagens:
Caio Assis

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

Tiragem
10.000 exemplares

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

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

É proibida a reprodução total ou parcial de matérias sem a previa autorização.
Materiais e artigos são de responsabilidade dos autores, não representam necessariamente a opinião da revista.

Bodas de trigo ou couro

Já se passaram três anos! Isso mesmo, a Revista Frete Urbano está comemorando bodas de trigo ou de couro, como se fala por aí. E muita gente achou loucura lançar um veículo de comunicação impresso em meio a uma crise econômica e ao crescente aumento das mídias digitais. Mas aqui estamos, acreditando que ainda não é a hora do impresso acabar.

Pode ser que revistas e jornais acabem um dia mas ainda não vai ser na nossa geração. A mesma coisa acontece com os veículos de direção autônoma. Sim, eles são realidade mas para produção em série e aqui no Brasil, ainda temos um longo caminho a percorrer antes de essa tendência se concretizar.

Especialistas do mundo inteiro ainda acreditam que veículos de comunicação impressos sejam mais eficazes do que se pensa, mesmo nos dias de hoje. Estudos afirmam que os leitores tendem a reter mais informações quando leem no papel, em comparação ao meio digital. O que é muito importante para as marcas que estão presentes ali. E quer saber, não há como negar que os veículos impressos, naturalmente mais tradicionais, ganham no quesito credibilidade e padrão de jornalismo. Haja vista que em revistas e jornais impressos nunca se ouviu falar em fake news, como acontece aos montes na internet e nas mídias sociais, não é mesmo?

Somos sérios e atuantes, e sabemos que não podemos ficar fora da "rede". Então, estamos aproveitando as mídias digitais para divulgação do nosso conteúdo e contamos com a participação e o engajamento dos nossos leitores para crescer nesse segmento também.

Assim como o trigo, que representa prosperidade e união, esperamos continuar nessa empreitada com muita dedicação e respeito, contando que teremos vocês sempre por perto. E como o couro, esperamos ter a proteção e o contato do dia a dia com nossos leitores, clientes e fontes de informação. Obrigada a todos pela oportunidade e confiança! Grande beijo, aproveitem essa edição especial e até a próxima!

Carol Vilanova

www.iveco.com.br
CENTRO DE ATENÇÃO
AO CLIENTE
0800 702 3443

IBAMA
HOMOLOGADO

PARA ENTREGAR O PEDIDO DE HOJE, AINDA HOJE.

A DAILY CITY É O SEU NÚMERO.

Pedestre, use sua faixa.

AGÊNCIA LIFE

ALTURA REDUZIDA: FACILITA O ACESSO ÀS DOCAS E GARAGENS.

LEVE E ECONÔMICA: BAIXO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL.

ÁGIL E VERSÁTIL: PERFEITA PARA ENFRENTAR CICLOS URBANOS.

IVECO
DAILY CITY
A DAILY QUE É O SEU NÚMERO.

IVECO
CARREGADA DE POTÊNCIA.

CNH INDUSTRIAL | CAPITAL
O Banco da IVECO

Notícias

40 anos do Iveco Daily

Um dos VUCs mais vendidos no Brasil, o Iveco Daily está comemorando seus 40 anos de trajetória. Lançada em 1978, introduziu diversas inovações para a época, como o chassi derivado de caminhão, com tração traseira e a suspensão dianteira independente. Mais tarde, incorporou ainda o Programa de Estabilidade Eletrônica (ESP) para regular o manuseio do veículo durante a direção e a frenagem.

Foram evoluções constantes nesse período, sempre buscando atender às necessidades dos clientes, permanecendo fiel ao seu DNA. No Brasil, oferece uma ampla gama de versões que varia de 3,3 a 7,2 toneladas de peso bruto, e de 7,3 m3 a 19,6 m3 de volume de carga.

Vários modelos marcam a história da van, como a família Blue Power, com viés mais sustentável, o Daily Euro 6 RDE 2020 Ready, adequado às normas de Emissões Reais de Condução de 2020; a Daily Hi-Matic Natural Power movida a GNV com uma caixa automática de oito velocidades da indústria de LCV; e a Daily Electric, de emissões zero. No Brasil acaba de lançar a urbana Daily City.

VUCs elétricas no Salão de Hannover

As versões elétricas dos VUCs da Mercedes-Benz, eSprinter e eVito são destaques no Salão de Veículos Comerciais de Hannover, o IAA 2018. O e-Vito tem data marcada para entrar no mercado logo depois do evento enquanto a eSprinter vem no próximo ano.

O eVito conta com uma bateria instalada com capacidade de 41 kWh e disponibiliza uma autonomia de cerca de 150 km. A propulsão por energia elétrica alimentada por bateria gera 84 kW e até 300 Nm de torque, customizada para uso urbano. O espaço interno garante que bens e equipamentos sejam acomodados até uma carga útil de 1.048 kg e PBT máximo de 3.200 kg.

A nova eSprinter será oferecida inicialmente como furgão na versão teto alto e PBT de 3.500 kg. Como numa Sprinter com motor de combustão interna, a carga máxima é de 10,5 m^3. A capacidade instalada de bateria é de 55 kWh, com autonomia prevista fica em torno de 150 km, com carga útil máxima de 900 kg.

Transmissão automática de oito marchas

A ZF acaba de apresentar uma nova transmissão automática de oito marchas para veículos comerciais leves, médios e semipesados. Trata-se da ZF-PowerLine, ainda em fase final de testes na Alemanha e que, segundo a empresa, em breve chegará ao mercado global para trazer mais rentabilidade aos frotistas, além de redução no consumo de combustível e menos emissões.

O novo produto foi inspirado na transmissão automática para veículos de passeio 8HP e pode ser aplicado em caminhões, picapes e ônibus urbanos e interurbanos com motorização de até 1.200 Nm. Em seu projeto, a Engenharia da ZF criou soluções que fazem a transmissão atender as demandas das severas operações urbanas, onde as marchas podem ser alteradas 30 vezes por quilômetro.

Da 8HP, a ZF-PowerLine traz o conceito de conversor de torque e planetárias, passando pela mecatrônica e eletrônica com software de controle. O objetivo é oferecer aos veículos comerciais mais conforto, robustez, segurança e melhores custos operacionais com economia de combustível.

O mundo está mudando e nós também.

O mercado automotivo mudou muito nos últimos 100 anos e nós também mudamos bastante neste tempo. Mantivemos a especialização, qualidade e confiança que você espera e continuaremos a construir nossa história com base em nossa herança no mercado original. Nosso negócio agora está mais focado do que nunca no desenvolvimento de tecnologias para o futuro dos veículos e nos serviços e soluções para as linhas de injeção de combustível, ignição, climatização e arrefecimento, filtros, gerenciamento de motor, remanufatura e diesel além de treinamentos para todo o Brasil.

Ainda somos especialistas em tecnologias para o mercado original.
Ainda estamos oferecendo qualidade em que você pode confiar.
Mas agora somos a Delphi Technologies.

DELPHI / **Delphi Technologies**

Notícias

42 anos de Polo Automotivo

Inaugurado em 09 de julho de 1976, o Polo Automotivo Fiat comemora 42 anos de operações, dando início a um novo ciclo de investimentos até 2023. Serão investidos R$ 8 bilhões, abrangendo o Polo Fiat e seus fornecedores, com a perspectiva de gerar 8 mil empregos diretos e indiretos ao longo de toda a cadeia produtiva.

Segundo a empresa, os recursos permitirão a ampliação da gama de produtos da Fiat e fortalecerão a marca no mercado brasileiro e latino-americano. Serão 15 lançamentos até 2023, entre carros novos, renovações de modelos e séries especiais.

O Polo Automotivo Fiat no Brasil é a maior fábrica de automóveis do grupo FCA no mundo, com capacidade para produzir até 800 mil veículos por ano. Desde sua instalação em 1976, a Fiat já produziu cerca de 16 milhões de veículos em Betim. Deste total, aproximadamente 3,5 milhões de unidades foram exportadas.

Check up grátis da suspensão

A fabricante de autopeças Nakata segue com o Auto Stop Nakata, uma ação de manutenção preventiva visa avaliar as condições dos amortecedores dos veículos que passarem pelos locais indicados, geralmente centros automotivos e oficinas. No mês de agosto, seis cidades dos estados da Bahia, Minas Gerais, Paraíba, Paraná, Sergipe, Rio Grande do Norte e São Paulo receberam o programa.

O check up da suspensão é realizado com a máquina shocktester, um equipamento eletrônico faz a análise do conjunto de componentes com variações de baixa, média e alta frequências e simulações automáticas de diferentes tipos de solos. O resultado demonstra relatório sobre as condições dos amortecedores é entregue aos motoristas.

Em 2017, foram realizados 68 eventos, totalizando 3.343 veículos avaliados em oficinas e centros automotivos parceiros de todo o País.

Carros elétricos para distribuição urbana

Empresa de logística, armazenagem e distribuição, a DHL já partiu para a utilização de veículos elétricos para distribuição de produtos no Brasil. A DHL Supply Chain já está trabalhando com esta tecnologia para empresas do ramo do varejo, consumo, tecnologia, saúde e pretende expandir esta opção para outros clientes dos mais diversos setores.

O início do programa foi no Rio de Janeiro e agora está realizando entregas na Grande São Paulo e região de Campinas. O modelo escolhido é um BYD T3, com capacidade de carga de 750kg ou 3.330 litros, com dois ocupantes. A autonomia do veículo é de até 250 km, atingindo até 130 km/h de velocidade máxima.

A bateria tem capacidade de armazenamento de 48 kWh e tempo de recarga de até 2 horas. O freio motor utiliza a tecnologia regenerativa, aproveitando a energia dispendida no processo de frenagem. A DHL instalou pontos especiais de recarga em seu campus de Louveira (município localizado entre Campinas e São Paulo Capital).

Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

Mercedes-Benz ServiceCare

Manutenção

Completo

Sprinter Mercedes-Benz. O melhor funcionário que o seu negócio pode ter.

Seja qual for o seu ramo de atuação, você sempre poderá contar com o desempenho e a excelência da linha Sprinter.

MercedesBenzVansBr

CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz
Vans. Nascidas para rodar.

Entrevista

Ford tem boas perspectivas para VUCs

Guilherme Teles, Supervisor de Marketing da Ford Caminhões, fala um pouco sobre as opções da marca para o segmento de VUCS e todo amparo que oferece ao transportador desde o momento da compra até as ações de pós-vendas e revisões

Texto: Carolina Vilanova | Fotos: Divulgação

Revista Frete Urbano: A Ford acredita no mercado de veículos utilitários leves, com modelos importantes como o com a Série F e os Ford Cargo de 8 e 11 toneladas, onde esses modelos são produzidos e qual a capacidade produtiva da fábrica para esses modelos?
Guilherme Teles: Os modelos são fabricados na planta da Ford em São Bernardo do Campo. Por questões estratégicas, não comentamos números de produção.

RFU: A rede de distribuidores Ford conta com quantos pontos no Brasil? Existe algum tratamento facilitado, ou um atendimento personalizado, para compradores de veículos urbanos de carga, ou seja, quem vai usar o veículo para o trabalho?
Guilherme: A Ford Caminhões conta com mais de 100 distribuidores, presentes em todo o território nacional. O atendimento é o mesmo para todos os nossos clientes, sem nenhuma distinção entre veículos ou segmentos de carga.

RFU: Hoje se fala muito em tecnologia e segurança. O que de mais avançado tecnologicamente pode ser destacado nos modelos da Ford para esse público específico?
Guilherme: A tecnologia presente nos Caminhões da Ford são as mais avançadas do mercado. No aspecto de segurança, podemos destacar os freios ABS com controle de tração e a tecnologia Ford Trac, responsável pelo monitoramento e telemetria. As tecnologias estão presentes em todos os modelos da Ford Caminhões

> “A tecnologia presente nos Caminhões da Ford são as mais avançadas do mercado.”

RFU: A marca oferece test-drive destes modelos, o que é mostrado para o profissional neste momento?
Guilherme: O test-drive pode ser realizado na rede distribuidores Ford Caminhões. Mostrando como obter a melhor produtividade com o menor consumo de combustível.

RFU: Em relação a consórcio e financiamento para esse público... conte um pouco como funciona e como o profissional pode chegar nessas facilidades?
Guilherme: Oferecemos condições especiais de consórcio por meio do Consórcio Nacional Ford, além de opções de financiamento via CDC – Crédito Direto ao Consumidor, que inclui planos com taxas a partir de 0%. As condições estão disponíveis tanto para pessoa jurídica quanto pessoa física e podem ser contratadas diretamente por meio da rede de distribuidores da Ford Caminhões

RFU: A Ford tem uma posição muito agressiva em relação ao pós-vendas de modelos urbanos de carga. O que podemos destacar?
Guilherme: Podemos destacar o Programa Ford Service, que é o Contrato de Manutenção da Ford. Disponibilizamos para os nossos clientes e frotistas três tipos de pacotes: Class, Plus e Prime. O pacote Class contempla todas as revisões periódicas prevista no Manual do Proprietário. O pacote Plus contempla todas as revisões periódicas prevista no Manual do Proprietário mais as peças de desgaste natural. O pacote Prime contempla todas as revisões periódicas prevista no Manual do Proprietário mais as peças de desgaste natural e todos os tipos de reparos de manutenção.
Temos também o Ford Trac, que é um sistema de monitoramento onde é possível localizar on-line a posição do veículo. O cliente pode também ter acesso a informações de telemetria como velocidade do veículo, km, rotação do motor e outras informações que ajudam a avaliar o comportamento do motorista.

> “Oferecemos condições especiais de consórcio, além de opções de financiamento via CDC com taxas a partir de 0%.”

RFU: A marca oferece programa de revisões programadas, com preços das peças e serviços são fixados?
Guilherme: As revisões periódicas para o Cargo 816 são de 6 meses ou 40.000km para aplicação rodoviária, urbano e severa. No caso do Cargo 1119, na aplicação rodoviária são 6 meses ou 40.000 km e na aplicação severa ou urbana são 6 meses ou 18.000km, prevalecendo o que ocorrer primeiro. Os preços dos kits de peças e de serviços são bastante competitivos.

RFU: Ainda sobre manutenção, a linha de peças de peças originais da marca oferece muitas vantagens ao transportador. O que é oferecido neste segmento?
Guilherme: Dentro do conjunto de peças originais temos kits Motores MAXXI Força, que contemplam todas as peças necessárias para a reforma de um motor. Temos também kits de bomba d’agua, bomba doser, a linha de itens REMAN, como embreagens, bicos injetores, motores e transmissões.

Entrevista

RFU: Os kits de motores estão disponíveis em quais opções e qual é a economia do transportador ao adquirir esses produtos?
Guilherme: São 10 opções de kits com 12 possibilidades de combinações, dos caminhões leves até os pesados. A economia dos kits é grande quando se compara com as peças avulsas, com a vantagem do kit reunir as principais peças necessárias num único pacote, economizando tempo na reforma dos motores. Os kits são compostos de Jogos de Pistão, Jogo de Camisa dos Cilindros, Pino do Pistão, Jogos de Juntas Superior e Inferior, Kits de válvulas de admissão e escape.

RFU: Foi lançado recentemente um sistema de venda de motores remanufaturados à base de troca para os modelos das linhas Cargo e Série F fora do prazo de garantia, quais as vantagens para o transportador? Em relação a preço, fica melhor também?
Guilherme: A principal vantagem neste caso é a economia de tempo, pois em apenas 8 horas o veículo do cliente está pronto para rodar novamente. O cliente entrega o motor usado na base de troca e sai rodando com o motor REMAN. Isso representa produtividade para os nossos clientes, minimizando ao máximo o tempo parado do caminhão. Além disso, os motores REMAN comprados e substituídos em um distribuidor Ford possuem 12 meses de garantia original de fábrica em todo território nacional.

RFU: No plano de manutenção também é fornecido algum tipo de assistência fora da concessionária em caso de problemas com o veículo?
Guilherme: Durante a garantia o cliente tem direito ao SOS Ford, o qual poderá solicitar atendimento em qualquer local do Brasil. Dependendo da falha, é enviado um técnico credenciado do distribuidor Ford mais próximo da localização do caminhão para resolver o problema no local. Em casos mais críticos, é realizada a remoção do veículo para o distribuidor Ford mais próximo.

RFU: Como a marca enxerga o mercado nacional de veículos comerciais leves nesse momento e qual a perspectiva para o segundo semestre de 2018?
Guilherme: Enxergamos uma retomada de todo o mercado, em especial dos comerciais leves, quando comparamos com 2017, com boas perspectivas de manter esse crescimento no segundo semestre.

> “Durante a garantia o cliente tem direito ao SOS Ford, o qual poderá solicitar atendimento em qualquer local do Brasil.”

Cuidado com as varizes

Varizes são as veias que se dilatam, deixando assim de serem retas, passando a tortuosas e salientes. De uma maneira mais simples podemos dizer que elas são as veias visíveis.

Problema muito comum, a dilatação das veias das pernas e dos pés atinge 70% das pessoas até os 70 anos, além de prejuízos estéticos, pode causar dor, desconforto e inchaço. Além das varizes também podemos ver os vasinhos, estes são mais superficiais e tem 1 mm de diâmetro, enquanto as veias tem 3mm. Ambos tem causas e tratamentos similares.

A principal causa é a predisposição familiar, seguida pelo sexo feminino, uma média de 2,5 a 3 casos em mulheres para cada homem, tal fato se deve aos hormônios femininos que enfraquecem a parede das veias, deixando assim os vasos mais fracos. Por isso pacientes que fazem reposição hormonal ou usam anticoncepcionais hormonais tendem a ter a doença mais precocemente. As alterações hormonais durante a gestação também podem influenciar no aparecimento ou agravamento das varizes, por isso quanto mais gestações, maior risco.

Outro fator de risco que não podemos deixar de citar é a idade. O colágeno das veias diminui com a idade, facilitando assim a sua dilatação.

Existem também fatores de risco que podem ser evitados como permanecer por longos períodos na mesma posição, seja de pé ou sentado, o importante é estar com as pernas em movimento, independente da posição, por isso é de extrema importância para melhorar a circulação dos membros inferiores, a cada 1 ou 2 horas, movimentar as pernas mesmo que sentado, um exercício bem simples e de extrema valia, é levantar e abaixar o pé, como se estivesse acelerando um carro, por 5 vezes a cada 30 minutos; obesidade; sedentarismo; obstipação intestinal; calçado impróprio, tanto o salto muito alto quanto a ausência de salto, o ideal é um salto bem pequeno, para a perna ficar confortável.

Thaís Rizzatti é médica anestesiologista

Os vasinhos podem ser tratados com aplicação de substâncias que, quando injetadas na veia, causam a sua inflamação, e depois são absorvidas pelo organismo. Outra opção é o laser, onde a sua luz esquenta o sangue da veia, para queimar o vaso. Ambos causam o mesmo estimulo doloroso.

O tratamento mais comum das varizes é a cirurgia para retirada das mesmas, este é o método com melhor custo benefício. Existe a opção de aplicação de espumas, porém existe o risco de causar manchas na pele, o mesmo risco se dá para o laser. Outra forma de tratamento é por radiofrequência, que queima a veia por dentro e pode diminuir a extensão ou até mesmo eliminar todo o vaso comprometido.

Medicação não trata as varizes, apenas são indicadas em alguns casos, para melhorar os sintomas como, inchaço, dor e câimbra. Os remédios podem ser tópicos ou via oral.

As varizes mais simples e fáceis de serem tratadas são os vasinhos. Com a complicação da situação, pode haver inchaço das pernas e pés, dor e desconforto. Com o passar do tempo, pode aparecer manchas na pele, dermatite ocre, presentes entre 2% e 3% dos pacientes.

Em seguida, a forma mais grave de varizes é quando surgem úlceras, que são feridas na pele. Comum em pessoas de idade mais avançada, são situações extremamente dolorosas e com alto risco de infecção.

Por tudo isso a prevenção é essencial, devemos ter uma vida saudável para prevenir os vasinhos e varizes. Evitando excesso de peso, alimentação balanceada e boa hidratação, para o intestino funcionar regularmente, praticar exercícios aeróbicos com frequência, evitar exercícios de explosão como musculação e levantamento de peso. Além do uso de meias elásticas de compressão graduada, que fazem pressão nos pés e tornozelos auxiliando o fluxo sangüíneo.

Lançamento

Berlingo e Partner: chegaram os franceses compactos de carga

Lançamento

A investida está sendo certeira. A PSA Peugeot Citroën vem com grandes ambições para o mercado de veículos urbanos de carga, haja vista os modelos Expert e o Jumpy lançados no ano passado. Agora é a vez dos furgões compactos, com a chegada do Citroën Berlingo e do Peugeot Partner como ótimas opções para o transportador brasileiro.

Apesar de compartilhares a mesma plataforma e engenharia, vamos mostrar os carros separadamente. Começando pelo Berlingo, um campeão de vendas global e que na Europa é fabricado desde 1996, onde também tem um design bastante bonito e moderno, bem diferente do nosso.

O que é priorizado aqui é a funcionalidade do modelo, já que poucas marcas oferecem veículo desse segmento em nosso mercado. A versão 2019 chega com o objetivo de atender com eficiência os diferentes tipos de consumidores, que vão desde os que atuam no campo da construção civil até os do ramo de serviços, segundo a Citroën. Haja vista que a pré-estreia foi durante a FIPAN, a maior feira de negócios da indústria de panificação, confeitaria e de estabelecimentos que atuam no setor alimentício, como restaurantes, pizzarias e bufês.

O primeiro destaque do Novo Citroën Berlingo é sua ampla capacidade de carga de 800 kg e um volume útil de 3 m³, que segundo a engenharia da marca, foi conseguido por conta do aproveitamento de sua carroceria e as caixas de rodas que não invadem o compartimento de carga.

Para ajudar o transportador ao carregar e descarregar o modelo, o Berlingo foi projetado com uma porta lateral deslizante de série, ideal para o carregamento em ambientes urbanos ou com espaço reduzido e as portas bipartidas traseiras com 180º de abertura. Com grade para mais segurança da carga, o compartimento conta ainda com ganchos para amarração.

Falando um pouco do que tem por dentro do furgão, que está disponível em versão única, uma série de equipamentos está listado, como direção hidráulica, ar-condicionado, chave com telecomando, volante com regulagem de altura, computador de bordo, entre outros.

O que tem de baixo do capô é o restaurado motor 1.6 16V Flex, que tem capacidade de gerar potência de 122 cv a 5.800 rpm e torque máximo de 16,1 kgfm a 4.000 rpm. Adota a tecnologia Flex Start, que elimina o reservatório de gasolina para partida a frio e o moderno comando de válvulas variável VVT, que assegura desempenho otimizado, independente do regime de rotação.

Combinando com o propulsor, temos o tradicional caixa de câmbio manual de cinco marchas. Um conjunto que garante economia e baixa emissão de poluentes. O que ajuda nesta tarefa também é o novo quadro de instrumentos digital, que oferece Indicador de Troca de Marcha (GSI).

Peugeot Partner

Novo motor e mais recursos tecnológicos, assim como o Berlingo, o Peugeot Partner ganhou muito na versão 2019, priorizando a versatilidade para o transportador e não o design. E o que agrada ao transportador é o preço da versão única de R$ 64.990,00.

Um modelo bastante funcional, projetado para ser usado em vários tipos de empreendimentos que necessitam de um furgão compacto de carga, fácil de dirigir, de circular e estacionar na cidade.

A capacidade volumétrica do Peugeot Partner é de 3 m³, assim pode transportar 800 kg de carga útil em seu baú, que tem 1,25 m de altura, 1,16 m de largura e 1,7 m de comprimento. Além das portas traseiras bipartidas, com abertura até 180°, o motorista conta ainda com portas laterais corrediças, que facilitam a operação em lugares mais apertados, e ganchos internos de amarração.

Toda essa estrutura é suportada por uma robusta suspensão, do tipo McPherson independente na dianteira, com amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora e independente na traseira, com barras de torção, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Dessa maneira, oferece mesmo carregado, estabilidade e dinâmica em curvas e frenagens.

Com uma cabine confortável, o Partner incorporou mais recursos para fazer da jornada do transportador mais funcional e prática. Direção hidráulica, ar-condicionado, porta-objetos regulagem do farol e um dispositivo de bloqueio da porta lateral quando aberta, item que facilita o manuseio de objetos pesados aumentando a segurança.

Um pouco mais de tecnologia para o motorista fica impresso no painel digital em LED, computador de bordo, chave com comando Plip e tomada de acessórios 12V. O dispositivo GSI que funciona como indicador de troca de marchas garante ainda maior eficiência e comodidade.

Economia é outro grande aliado do Partner, que compartilha o mesmo motor do Berlingo, de 122 cv de potência. Sua evolução permite que cerca de 80% do torque já estão disponíveis a partir de 1.500 rpm, prometendo melhores acelerações e retomadas de velocidade, mesmo com quando carregado.

Um belo pacote de pós-vendas é oferecido pela PSA para os dois modelos, e isso conta como valor agregado na aquisição dos furgões, já que dias parados para o transportador significam menos rendimento.

Frete drive

Peugeot Expert: o VUC cheio de versatilidade

O tamanho do potencial do Peugeot Expert dá para ser medido pela sua trajetória na Europa. Está na estrada desde 1995 e divide a plataforma com os modelos Citroen Jumpy – assim como aqui no Brasil, e com a Fiat Scudo. Mais tarde ainda ganhou um novo parceiro, o Toyota ProAce. Todos dividem o mesmo design e engenharia, com sutis mudanças de acabamento entre cada marca.

Também na Europa, o Peugeot Expert está na terceira geração, por isso já conta com uma série de versões e motores, que comprovam que os anos fizeram bem ao modelo e adotou um rumo certo ao desembarcar no Brasil. A primeira configuração a chegar foi a furgão, exatamente a que mostramos neste teste, mas a de passageiros deve chegar logo mais.

Um dos fatores mais importante desse veículo é o ter sido projetado sobre a versátil plataforma EMP2 (Efficient Modular Platform), a mesma do modelo 3008. Ou seja, a marca consegue combinar a capacidade de carga de furgão, que é de 1.500kg, a dirigibilidade de um automóvel. Inclusive, pode ser guiado com a carteira de habilitação categoria B, a mesma de quem dirige carros.

A cabine oferece uma posição elevada de dirigir, oferecendo conforto ao transportador, e conta com vários porta-objetos e botões de fácil acesso. Tudo pela ergonomia de quem precisa de produtividade e passa muitas horas dentro do carro. Uma bandeja do tamanho de uma folha A4 pode ser montada no banco do meio, transformando o Expert num escritório móvel. Ah, silêncio a bordo é conseguido com um bom isolamento acústico do motor.

Mas o que mostra a versatilidade do modelo é mesmo o seu compartimento de carga, que ganha 6,6 m^3 com o sistema ModuWork, que possibilita o rebatimento do banco do passageiro permitindo o transporte de cargas de até 4 metros de comprimento, além dos 1,5 mil kg de carga útil.

Frete drive

Ficha técnica	
Motor:	1.6 Turbo Diesel BlueHDi
Combustível	Diesel S-10
Cilindrada	1.560 cm^3
Potência	115 / 3.500
Torque	30 / 1.750
Transmissão	Manual de seis marchas
Tração	Dianteira
Direção	Elétro-hidraúlica
Rodas e Pneus	215 / 65 R16 104/106T / Aro 16
Freios	Discos ventilados na dianteira e tambor na traseira
Suspensões	Dianteira Independente, pseudo McPherson, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira Independentes, com braços inferiores triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
Tanque de combustível	69 litros

Na hora de carregar e descarregar, o transportador conta com as portas laterais corrediças e as portas traseiras bipartidas, que conseguem acomodar um palete direto da empilhadeira. Com comprimento de 5,30m, o furgão tem facilidade de acesso aos trechos urbanos e é capaz de acessar estacionamentos e docas subterrâneas por conta da altura, de apenas 1,94m.

A distribuição da Revista fez parte do nosso teste, e olha que revistas pesam muito, mas o furgão deu conta do recado, com muita versatilidade e praticidade tanto na hora de carregar quando ao estacionar para fazer a entrega.

Outro requisito essencial para o transportador é um veículo que seja econômico no diesel. E o Expert cumpre bem esta expectativa, sendo que de quebra, tem motorização Euro 6, que atende as mais rigorosas normas de emissões de gases poluentes. Para isso usa sistema de catalizador redutor seletivo (SCR) e filtro particulado (FAP), com uso de uréia.

O furgão vem equipado com motor BlueHDi 1.6 Diesel de 115cv de potência e torque de 30 kgfm. Completa o conjunto a caixa de transmissão manual de seis marchas e uma direção eletro-hidráulica, que torna o carro bastante macio nas manobras. Uma suspensão robusta e adaptada ao solo brasileiro, com molas mais compridas e amortecimento variável.

Dimensões e Pesos	
Entre-eixos	3.275 mm
Largura	2.204 mm
Comprimento	5.309 mm
Altura	1.935 mm
Carga útil	1.500 kg
Volume do compartimento de carga	6,1 m3
PBT	3.219 kg
Peso vazio em ordem de marcha	1.700 kg

Frete drive

Fiat Toro: picape urbana com agilidade para o trabalho

Frete drive

A primeira coisa que a gente vê quando olha para o Fiat Toro é o belíssimo conjunto ótico dianteiro. Nenhum outro utilitário nacional tem esse desenho tão moderno e exclusivo. Por isso, começamos a nossa avaliação desta picape médio-compacta, modelo já com viés ítalo-americano – foi um dos primeiros produtos depois da fusão entre Fiat e Chrysler – pelo seu original design, que já ganhou diversos prêmios, e foi desenvolvido totalmente no Brasil.

A ideia era mesmo deixar o "olhar" como marca registrada do modelo, que segundo a engenharia da marca tem o intuito de ressaltar a impressão de velocidade, elegância, força e suavidade. O que reflete em modernidade e sofisticação. E estamos falando de primeira impressão, hein.

E todo o conjunto combina muito bem, com dinamismo e linhas marcantes, que escorregam pela lateral até a traseira do carro. Onde encontramos outro destaque nas lanternas e na tampa da caçamba com portas bipartidas, que reforçam ainda a robustez do utilitário.

Desde seu lançamento, o Fiat Toro agradou os motoristas de passeio e transportadores por ser um veículo que reúne conforto e robustez, ou seja, é versátil para ir do lazer ao trabalho sem fazer esforço. O que pode ser conferido pela carroceria forte, com suspensão independente nas quatro rodas, que roda com perfeito silêncio e conforto interno.

Frete drive

A grande caçamba tem volume para 820 litros, mas pode ganhar opcionalmente ainda mais 405 litros quando acoplada ao extensor, um acessório da marca, que aumenta o comprimento da caçamba. A capacidade de carga é de 650 Kg e um detalhe importante é o amplo tanque de combustível, nesse caso flex, de 60 litros.

Nossa versão, a Freedom 1.8 16V Flex AT6, é a de entrada, e já vem bem completa para conforto e segurança do transportador. E olha que rodando pelo Ceagesp a gente já vê esses carros na lida, afinal, durante a semana pode ser utilizado para o trabalho, devido a sua estrutura forte, e no final de semana é uma picape bacana para curtir com a família e amigos, em grande estilo.

Primeiro o design, e em segundo a lista excelente de equipamentos tecnológicos agradam o transportador mais exigente, mesmo na versão de entrada. O modelo tem uma posição de dirigir alta, o que remete a um utilitário de luxo. Seguindo este mesmo sentido, os botões para acionamento desses recursos são fáceis e têm ajuda do volante multifuncional e um computador de bordo completo e o rádio Conect.

Destacamos o importante e útil piloto automático com controlador de velocidade e o quadro de instrumentos personalizável de 3,5 polegadas em TFT. Para ajudar na segurança, estão o sensor de estacionamento traseiro, o ESC (controle eletrônico de estabilidade) e o Hill Holder (auxiliar de partida em subidas).

Para impulsionar o Fiat Toro Freedom, o motor 1.8 E.torQ Evo Flex de 16V, que foi melhorado para ajudar na economia. Um dos aprimoramentos foi o VIS (Variable Intake System), que segundo a engenharia da Fiat, é uma tecnologia que permite variar o fluxo de ar dentro do coletor de admissão, trazendo mais torque em qualquer rotação. Tem boas retomadas, é ágil e gasta menos combustível que a versão anterior, definitivamente.

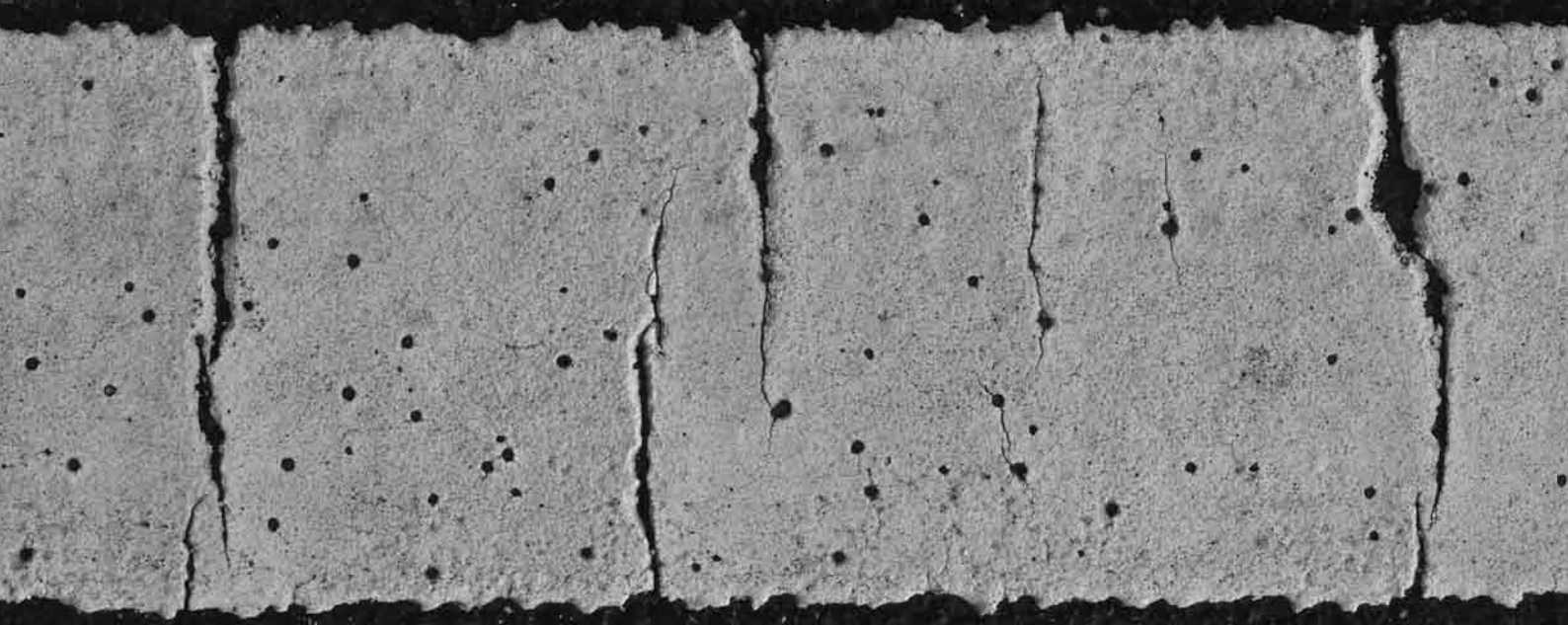
Completando, o eficiente câmbio automático de 6 marchas e um lembrete: essa versão vem com tração dianteira.

Ficha técnica	
Motor:	1.8 16V Flex AT6
Combustível	Etanol / gasolina
Cilindrada	1747 cm³
Potência	135 cv / 5.750 rpm (gasolina) 139 cv / 5.750 rpm (etanol)
Torque	18,8 kgfm / 3.750 rpm (gasolina) 19,3 kgfm / 3.750 rpm (etanol)
Transmissão	Automática de 6 velocidades
Tração	Dianteira com juntas homocinéticas
Direção	Elétrica com pinhão e cremalheira
Rodas e Pneus	6,5jx16" em chapa de aço (liga leve opcional) 215/65 R16
Freios	Dianteiro: A disco ventilado (ø de 305 mm) com pinça flutuante De serviço: Hidráulico, comando a pedal com ABS, ESP, ASR e Hill Holder Traseiro: A tambor (ø de 254 mm) com sapatas autocentrantes e regulagem automática de jogo
Suspensões	Dianteira: Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes em aço estampado fixados ao subchassis e barra estabilizadora. Amortecedores hidráulicos, telescópicos de duplo efeito e mola helicoidal Traseira: Tipo Multi-link com rodas independentes, links transversais e longitudinais e barra estabilizadora. Molas helicoidais progressivas à carga
Tanque de combustível	60 litros

Dimensões e Pesos	
Entre-eixos	2.990 mm
Largura	1.844 mm
Comprimento	4.915 mm
Altura	1.680 mm
Capacidade de carga	650 Kg
Volume do porta-malas	820 litros
Carga máxima rebocável (sem freio)	400 Kg
Peso em ordem de marcha (Std A)	1619 kg

Especial

Ser transportador nos dias de hoje



A profissão de transportador sempre teve um viés romântico. Aquele sonho de criança de dirigir um caminhão, seguir os passos do pai e, até mesmo, trabalhar com mais liberdade, ir onde quiser e ser dono do próprio nariz. Nunca foi tarefa fácil, alguns poucos foram bem-sucedidos e outros tantos lutam diariamente para dar uma vida mais confortável para sua família.

Talvez não tem nada de romântico em ser motorista de caminhão nos dias de hoje, mas o profissional não desiste. Ainda no segmento de VUCs – veículos urbanos de carga – existe um fator a mais, já que o motorista pode guiar um caminhão pequeno com a carteira de habilitação categoria "B". Assim, muitos trabalhadores que saíram do seu emprego, pegam o dinheiro da rescisão e investem em um VUC para trabalhar por conta própria. Já vimos muitos casos assim.

O caso do transportador Edson Carvalho Oliveira foi mais ou menos assim, ele ganhou um veículo de passeio num sorteio. Conclusão, vendeu o carro e comprou um Hyundai HR, em seguida pediu demissão e começou a fazer fretes com a ajuda do irmão, Mário Carvalho de Oliveira.

Já a Juliane Campo, de 28 anos, chegou no transporte por conta da herança deixada pelo pai: o amor pelo caminhão. "Meu pai é motorista e depois eu me casei com uma pessoa que também trabalhava como transportador de carga. E acabei pegando gosto pelo trabalho", explica a moça.

Mesmo assim, não podemos negar a importância da categoria de transportadores de cargas terrestres no nosso país, principalmente, e mais especificamente, os que carregam produtos dentro das cidades. Haja vista a desarmonia que aconteceu durante e depois da greve dos caminhoneiros no final de maio, que deixou supermercados vazio e bagunçou toda a projeção da economia para crescimento do Brasil neste ano.

O presidente do Setcesp, Tayguara Helou, é o primeiro a admirar e reconhecer o valor dos nossos motoristas. "O transportador brasileiro é um guerreiro, temos que tirar o chapéu para ele. Ele é resiliente, trabalhador, sério. São eles que que viabilizam a nossa vida, eles levam suprimentos para uma maternidade, alimentos para a mesa da família, medicamentos para as farmácias. Eles viabilizam o desenvolvimento econômico do nosso país, a indústria, o varejo, o comercio, a rede de serviços. A sociedade tem que tirar o chapéu para nossos queridos motoristas, que conduzem os veículos e fazem tudo isso acontecer", comenta.

"O transporte tem papel fundamental para o desenvolvimento do país. Oferecer uma infraestrutura ampla e com qualidade é imprescindível para o estímulo à competitividade e ao crescimento", afirma o presidente da CNT, Clésio Andrade.

O motorista de caminhão é um profissional tradicional, que vive hoje problemas que não tinha no passado. O risco de roubos e assaltos é um fator que desmotivam novos profissionais, além disso, o alto custo do combustível, ruas e estradas em más condições e o baixo valor dos fretes são fatores que causam preocupações. Por outro lado, a tecnologia chegou para ajudar os transportadores, tanto na questão da mobilidade dentro das cidades quanto na hora de buscar carretos.

Especial

Além disso, os veículos estão muito mais seguros e tecnológicos, com novos modelos sendo apresentados quase que mensalmente. Os motoristas estão mais conscientes em relação à atualização e capacitação profissional. Está sempre atrás de informações para garantir mais conhecimento do setor, o que lhe assegura maior competitividade.

No segmento de VUCs existem muitas empresas que trabalham com funcionários como motoristas, mas muitas outras contratam os agregados, além disso muitos profissionais preferem trabalhar como autônomos. Para se ter uma ideia, segundo os dados da CNT (Confederação Nacional do Transporte), a frota de caminhões, com registro em 2017, é composta de 1.088.358 veículos de empresas, 553.643 veículos de caminhoneiros autônomos e 22.865 veículos de cooperativas.

Existem várias histórias nas vidas desses profissionais. Hoje funcionário, Fred Nunes, 38 anos, é do tipo que gosta muito do que faz e veste a camisa da empresa. "Se você não gosta do que faz, então tem que parar", explica o motorista. Ele não descarta, porém, ter um veículo próprio e trabalhar como autônomo, prestando serviços para a mesma empresa.

Outro funcionário, Luiz Carlos Silva, está na mesma situação, com CNH categoria D, ele dirige um Mercedes-Benz Acello 815, e um dia pretende ser autônomo, mas para isso, quer comprar um caminhão similar ao que guia hoje.

A Juliane Campo tem 28 anos e há cinco começou como motorista, por influência da família. "Meu pai é motorista, eu casei com uma pessoa que mexe com isso e peguei o gosto", explica a moça. Ela explica como foi o começo: "a primeira vez peguei o caminhão (um Iveco Daily), fui sozinha, de Mongaguá para São Paulo". Atualmente ela dirige um Foton Aumark e trabalha entregando com óleo a granel, que pega em São Caetano. Ela também trabalha com hortifrúti e faz várias entregas em São Paulo e na Baixada Santista. Juliane costuma ver os lançamentos de VUCs, mas "só por cima".

Trabalhando há cinco anos como transportador, Mário Carvalho de Oliveira, de 32 anos, começou por causa do irmão, Edson Carvalho Oliveira, que tem uma empresa de frete. Mário dirige um Hyundai HR 2012 e explica que uma das coisas que gosta em trabalhar como motorista é a oportunidade de conhecer novos lugares. Luiz gosta acompanhar os lançamentos dos VUCs, inclusive confere os lançamentos na nossa revista. O irmão, Edson, começou a trabalhar como autônomo quando ganhou um carro em um sorteio. Ele vendeu o veículo, comprou o caminhão e saiu da empresa de onde trabalhava.

O Fred Nunes tem 38 anos e começou quando ainda era novo. Ele explica que era ajudante da Dia Brasil e dirigia um VW Fusca "turbinado". Depois, vendeu o carro e começou a dirigir o caminhão da empresa. Ele diz que já dirigiu de tudo e há um ano, tem dirigido só VUC, a Iveco Daily 2015 da companhia Da Horta, para qual trabalha. O Fred gosta muito do que faz e é o tipo de profissional que veste a camisa da empresa. "Se você não gosta do que faz, então tem que parar", explica o motorista. Entre os planos para o futuro, o motorista pensa em ter um veículo próprio e trabalhar como autônomo, prestando serviços para a empresa em que trabalha.

Luiz Carlos Silva tem 40 anos e trabalha há cinco como motorista. Ele explica que um dia resolveu entrar nesse meio, tirou a CNH D e começou a trabalhar. Luiz gosta bastante do que faz. Ele dirige um Mercedes-Benz Acello 815 ano 2014 que pertence à Sítio Verde, onde é funcionário. Um dia pretende ser autônomo, para isso, tem planos de comprar um caminhão como o que dirige ou uma Mercedes-Benz Sprinter.

Especial

Boas práticas no trânsito

Não precisa treinamento e nem capacitação profissional para ser educado no trânsito, e por consequência garantir a segurança, sua, dos ocupantes do seu veículo e de quem está fora dele, ou seja, pedestres, ciclistas, motocicletas e outros carros.

O que todos nós, motoristas profissionais ou não, precisamos levar para o trânsito é ser prudente ao volante, respeitar leis de trânsito e ser gentil. Afinal, praticar a gentileza muitas vezes pode salvar vidas.

A primeira coisa que se devemos pensar é ter uma direção defensiva – deixar a disputa e os riscos para pilotos de automobilismo, que são treinados para isso. Muitas empresas oferecem cursos nesse segmento, e reciclagens periódicas, além de usar sistemas de monitoramento e telemetria para garantir o bom comportamento da sua frota.

Viva São Cristóvão

Em 25 de julho é comemorado o Dia do Motorista, porque tem como padroeiro São Cristóvão e esse é o dia dele. Cristóvão significa "aquele que carrega Cristo", nome que ganhou quando se converteu e passou a carregar as pessoas de uma margem do rio para a outra. Um certo dia, ao carregar um menino, sentiu que a criança ficava cada vez mais pesada, então disse que parecia que carregava o mundo nas costas. O menino, então, falou: "Não carregas o mundo, e sim seu criador. Sou Jesus, aquele a quem serves".

E vale a oração: Ó São Cristóvão, que atravessastes a correnteza furiosa de um rio com toda a firmeza e segurança, porque carregáveis nos ombros o Menino Jesus, fazei que Deus se sinta sempre bem em meu coração, porque então eu terei sempre firmeza e segurança no guidão do meu carro e enfrentarei corajosamente todas as correntezas que eu encontrar, venham elas dos homens ou do espírito infernal. São Cristóvão, rogai por nós. Amém.

O Anderson de Almeida Pinto tem 35 anos e trabalha como motorista há 1 anos e 7 meses. Ele explica que começou por acaso, surgiu uma oportunidade de trabalho, ele fez a entrevista e logo começou a trabalhar. Anderson trabalha para a empresa De Tommaso, dirigindo um Mercedes-Benz Vito. O motorista confessa que no início não gostava muito, mas depois "foi pegando o gosto" e hoje gosta do que faz. O ano está sendo produtivo, ele diz que está trabalhando bastante. Anderson ainda não pensou em comprar um veículo próprio, mas também não descarta a ideia de um dia fazer isso e trabalhar como autônomo, inclusive já viu alguns dos lançamentos de VUCs desse ano, mas diz que não tem nada de concreto.

Eriberto José da Silva tem 40 anos e passou metade da vida trabalhando. Ele começou há 20 anos, com um carro pequeno e foi mudando. O motorista sempre gostou de dirigir. O primeiro veículo foi uma Kombi, trabalhando com hortifrúti. Atualmente dirige um veículo próprio, uma Hyundai HR 2011, mas tem planos para comprar um Iveco.

Dicas para um trânsito seguro

- Vamos ficar sempre atentos às leis de trânsito, que existem para ajudar. O ideal é dirigir nos limites de velocidade permitidos naquela via, mantendo distância segura do carro da frente e sem parar em fila dupla. Setas são feitas para utilizar cada vez que mudar de faixa ou fizer uma conversão. Vamos deixar as ultrapassagens e manobras arriscadas para aqueles pilotos de Formula 1, ok.
- Fique sempre de olho no funcionamento dos itens de segurança. Cinto de segurança afivelado e celular bem longe. Um check list básico também vale a pena: pneus, luzes, buzina, ... e não esqueça do estepe, macaco e triângulo, caso seja necessário.
- Manutenção em dia é super importante e vital para um trânsito seguro. Certifique-se de fazer as revisões periódicas – é mais barato "messssmo" do que consertar somente quando quebra - no seu veículo. Se for funcionário, cobre isso do seu empregador.
- Respeito aos pedestres e aos veículos menores. O maior sempre tem responsabilidade pela segurança do menor, ou seja, pedestres e ciclistas devem ter a preferência. Ah, e os motociclistas também.

O Marcos Tadeu Barcelos, de 49 anos, começou trabalhando como motorista de caminhão de gás quando tinha 25. Ele trabalha por conta própria - tem um Hyundai HR 2007 e uma empresa de transporte de água – "Puraqua". Marcos adora dirigir. Ele não tem a intenção de vender o veículo que dirige e sim, de adicionar outro e, quem sabe, começar uma pequena frota.

Paulo Henrique de Faria trabalha como motorista há mais de 10 anos. Ele começou com uma Mercedes-Benz 608, que era da empresa. Paulo, que atualmente dirige um Volkswagen 8.150 transportando hortifrúti, prefere ser funcionário do que patrão – para ele, não compensa ter o veículo próprio. Ele se preocupa com a situação, acha que o movimento está caindo e que a tendência é piorar.

Comparativo

Qual o tamanho do seu VUC?

Texto: Carolina Vilanova | Fotos: Divulgação

Selecionamos maiores caminhões do mercado nacional que se adequam às leis do VUC, que determinam até 7,20 m de comprimento, para quem quer carregar mais dentro das cidades.

É comum ver pela cidade caminhões de porte pequeno com a inscrição VUC na traseira, o que quer dizer que aquele é um veículo urbano de carga. Mas o que determina um VUC? Bom, há muito tempo já se fala em melhorar a mobilidade dentro de grandes centros urbanos e daí surgiu a criação de uma categoria com caminhões menores, como veículos utilitários e caminhonetes que pudessem ter acesso irrestrito nesses lugares.

A partir dos anos 90, os estudos tomaram formas mais concretas e começava-se a falar de um veículo adequado às condições de tráfego urbano mais intenso, que pudesse transportar um volume de carga significativo, sem se preocupar com restrições de horários e de locais de circulação. Naquela época as medidas eram de até 5,50m x 2,20m.

São veículos que podem ter uma velocidade média maior que a de caminhões maiores, conferem mais facilidade nas manobras, são mais fáceis de estacionar. E ainda assim, levam um volume considerável de carga para fazer entregas de insumos pela cidade: alimentos, medicamentos, vestuários...

Hoje vivemos uma realidade diferente, ou melhor, os VUCs passaram a ser uma realidade necessária. Com algumas mudanças nas regras a prefeitura de São Paulo, trabalha hoje com a Portaria nº 031/16-SMT.GAB que determina o tamanho de no máximo de 7,20m de comprimento de para-choque a para-choque.

Lembramos ainda que existem acessos restritos mesmo assim, mas o motorista pode solicitar a Autorização Especial de Trânsito para Caminhões (AETC) para acesso aos locais restritos junto à Prefeitura, no seguinte link: www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/autorizacoes_especiais/transporte_de_carga/.

Vamos mostrar nesta reportagem os maiores caminhões que podem ser incluídos na Lei dos VUCs. É claro que existem os diversos modelos menores de caminhões leves, mas selecionamos aqui o que chamamos de limite do VUC, para quem quer carregar mais carga e ainda circular pela cidade de maneira correta.

Ford Cargo

A Ford tem o Cargo 816 que se encaixa no VUC em todas os seus entre-eixos, mas o Cargo 1119 tem um modelo que também pode ser usado para transportar carga na cidade, tem 7.010 mm de comprimento, o outro de 7,4 mm não entra nessa categoria.

Entre as características do modelo, destacamos a robustez para carregamento de carga e a tecnologia para conforto e segurança do transportador. É muito usado para distribuir bebidas e alimentos nos centros urbanos.

O Cargo 1119 vem equipado com o motor Cummins ISB 4.5 litros, que é capaz de gerar 189 cv de potência e torque de 600 Nm. A transmissão é a tradicional Eaton de cinco marchas, com relações desenvolvidas para otimizar torque e desempenho mesmo carregado. O motor usa o Arla para pós-tratamento dos gases.

Internamente, o motorista se sente bem e tem muitos recursos para facilitar as operações do dia a dia, a começar com o volante mais ergonômico com melhor diâmetro de giro, o paiel de instrumentos com luzes mais agradáveis e os funcionais porta-objetos. A cabine segue o conceito de design Kinetic, o mesmo dos automóveis da marca, que combina conforto, modernidade e tecnologia.

Em termos de dispositivos, o Cargo oferece no computador de bordo o diagnóstico de falhas, freios ABS com EBD (distribuição eletrônica de frenagem) e controle de tração (ASR), que evita que as rodas patinem em piso escorregadio, promovendo segurança e menor desgaste dos pneus.

Capacidades e dimensões	
Peso Total	3.346 kg
Peso Bruto Total (PBT) Homologado	10.510 kg
Carga útil + carroceria	7.164 kg
Capacidade Máxima de Tração (CMT)	12.000 kg
Distância entre-eixos	3.900 mm
Comprimento total	7.010 mm

Comparativo

Mercedes-Benz

A alemã tem a linha do Accelo que conta com três modelos compatíveis com a lei do VUC, são eles os leves 815 e 1016, e o médio 1316 6x2. Por isso, destacamos os Atego 1419 e 1719 4x2 como VUC de maior tamanho da marca, também em apenas um entre-eixo, no segmento dos médios.

Para este caminhão a Mercedes-Benz priorizou economia, conforto, força e desempenho, tudo que deixe as operações mais rentáveis. Adequado para diversas aplicações, como VUC também se destaca no segmento de distribuidores, atacadistas, alimentos em geral, bebidas, eletrodomésticos, móveis, produtos refrigerados, etc.

Falando de motor, o Atego traz o MB OM 924 LA da família BlueTec5 de 4,8 litros, seu desempenho garante os 185 cv de potência e 700 Nm de torque. Já a transmissão é a manual de seis velocidades. No painel de instrumentos o motorista tem ferramentas que auxiliam o a dirigir de maneira mais econômica, como o indicador de consumo instantâneo de combustível e o Econômetro, que indica a rotação de trabalho mais adequada do motor dependendo da sua condição.

A cabine foi aprimorada há pouco tempo e usa um novo sistema de suspensão a ar, além de outros recursos de conforto e ergonomia, como o piloto automático, excelente para utilizar nas cidade e evitar indesejadas multas. Para completar a sopa de letrinhas: HSA (Hill Start Aid) – auxílio de partida em rampa; EDB (Eletronic Brake Force Distribution) – sistema de distribuição da força de frenagem; e ASR – controle de tração.

Capacidades e dimensões	
Carga Útil Máx. + mais carroçaria	9.600 kg
Peso Bruto Total com 3º eixo (PBT)	21.300
Peso Bruto Total Combinado	14.300
Entre Eixos (ee)	36
Distância entre eixos	3.571 mm
Comprimento total	6.254 mm

Volkswagen Delivery

Esse também oferece uma gama enorme de modelos que se adequam ao tamanho limite do VUC, mas selecionamos o maior deles, o 13.180, que também tem uma versão de entre-eixo que atende ao nosso segmento com muita versatilidade.

O Delivery, como o nome em inglês diz, quer dizer entrega, e é exatamente isso que ele faz muito bem na cidade, com ótima capacidade de carga e robustez. Essa última característica, por exemplo, a Volkswagen leva a ferro e fogo. E no ano passado ganhou uma bela assinatura visual que deixou mais moderno o seu design.

O espaço interno é bastante amplo e ergonômico, projetado para diminuir o desgaste do motorista e seus ajudantes, com possibilidade até mesmo de andar dentro da cabine. Prazer ao dirigir, com ótima empunhadura do volante, um painel de instrumentos com várias funções e de conceito modular, botões com fácil acesso e porta-objetos que facilitam a organização. A função econômetro indica se a direção está sendo econômica ou não.

O Delivery 13.180 adota o motor Cummins ISF, de 3,8 litros e tecnologia SCR de tratamento de gases com uso de Arla. Sendo assim, o torque máximo é de 600 Nm e a potência de 175 cv. Combinado ao propulsor está a transmissão manual ESO-6206 de seis marchas, porém, está prometida uma versão com transmissão automatizada mais pra frente.

Capacidades e dimensões	
Capacidade técnica (Total)	13.700 kg
Peso bruto total (PBT) - homologado	13.200 kg
Peso bruto total Combinado (PBTC) - homologado	13.700 kg
Capacidade Máxima de Carga Útil + Carroceria	9.350 kg
Entre eixos do 1º ao 2º	2.850 mm
Comprimento total	6.358 mm

VUCs pelo Mundo

e-load up! é o menor dos veículos de carga

O transportador europeu já pode encomendar pequeno Volkswagen up! na sua versão tipo furgão. Imagine que o pequeno tem de melhor? Economia, é claro, afinal é movido a energia elétrica. Desde que encaixe no seu negócio, o menor dos VUCs é ideal para circular nas grandes cidades, principalmente pela facilidade de dirigir, estacionar, carregar e descarregar.

Em números, o e-load up! oferece até 990 litros de volume e uma carga útil de 360 kg. Tem dois assentos, quatro portas e muito espaço na parte do compartimento traseiro. A marca sugere que seja utilizado para serviços de correio, pizzas e outras operações de entrega de alimentos e atendimento técnico.

É pequeno – tem apenas 3,60 metros de comprimento – e sustentável, por conta disso pode ter acesso a todas as zonas de emissão zero. O alto grau de praticidade cotidiana é assegurado por um piso de carga de nível maciço com quatro anéis de fixação, guarnição nas paredes laterais e uma treliça de aço robusta na divisória contínua.

No quesito economia, podemos esperar grandes feitos do VW e-load up!, afinal o consumo de energia elétrica combinada do modelo é de 11,7 kWh por 100 km e um alcance de 160 km proporcionam uma classificação de classe de eficiência A +.

São oferecidas outras duas versões, o VW load up!, movida a gasolina com um consumo de combustível de apenas 4,4 litros por 100 km. E o eco load up!, equipado com gás natural que possui consumo de apenas 2,9 kg por 100 km. O uso da Tecnologia BlueMotion com este modelo leva a excelente economia e compatibilidade ambiental.

É claro que segurança e conforto também estão presentes nesse pequeno notável, afinal, o transportador necessita disso se vai passar o dia inteiro dentro do carro. Ar-condicionado, sistema

Características interiores padrão na carga! inclui controles ajustados em cromo para o sistema de som e ar condicionado, um soquete de 12 volts na frente da versão não-

fumante, porta-copos integrados no console central, um porta-luvas com tampa e uma divisória de malha e anéis de fixação para segurança de carga. Um sistema de travamento central com controle remoto, espelhos externos que podem ser ajustados de dentro, um limpador de vidro traseiro com ajuste intermitente e direção hidráulica eletromecânica são todos padrão na carga! também.

Como equipamento de série, o sistema de integração com o smartphone permite mapas que incluem docas. Volante de couro, controles eletrônicos e muita conectividade. Além disso, inclui o ESP com auxílio ao arranque em subida, ABS, ASR, distribuição electrónica da pressão de freios. O pacote padrão é complementado por freios a disco dianteiros ventilados internamente, um imobilizador eletrônico, luzes diurnas de LED e um sistema de monitoramento da pressão dos pneus.

Ficha técnica

Nome: e-load up!
Características: super compacta van de entrega urbana, movida a energia elétrica
Dimensões: 3540 mm comprimento / 1645 mm largura / 1477 mm altura
Motor: elétrico 60 kW / 82 PS máx.
Torque máximo: 210 Nm.
De 0 a 100 km/h: 12,4 segundos
Velocidade máxima: 130 km / h
Bateria: bateria de lítio, capacidade de 18,7 kWh.
Autonomia: 160 quilômetros (NEFC).

O preço dos combustíveis pelo mundo

Se compararmos o preço dos nossos combustíveis com o mercado internacional, o Brasil aparece em 77º lugar no ranking dos mais caros, sendo os mais baratos:

Venezuela	US$0,01
Iran	US$0,29
Kuwait	US$0,34
Argélia	US$0,36
Equador	US$0,39
Nigéria	US$0,41

Fonte: Global Petrol Price

Estes países são grandes produtores de petróleo, apenas não se justifica o valor do produto na Venezuela, que passa por grave momento econômico e o governo mantem a gasolina subsidiada.

No Brasil a gasolina é comercializada a US$1,20, sendo que nos EUA a gasolina é comercializada a US$0,84.

Em alguns países ricos, o custo elevado no preço dos combustíveis deve-se principalmente a fatores culturais, onde existe uma forte carga de impostos para se priorizar os transportes coletivos.

Temos que lembrar que nestes países, o produto comercializado é gasolina pura, sendo que no Brasil, 27% da gasolina é composta por álcool, e no diesel 7% é biodiesel, ou seja, pagamos mais por menos.

Existe uma tendência vinda da Europa, de restringir os veículos a combustão, dando prioridade aos veículos híbridos e elétricos.

Alguns países, já estabeleceram o banimento de veículos movidos a combustíveis fósseis, veja alguns exemplos:

Alemanha	2030
Noruega	2025
India	2030
Reino Unido	2040
França	2040

No Brasil, ainda somos dependentes dos veículos a combustão, sendo que os incentivos para veículos alternativos (híbridos e elétricos) quase inexistem.

O que existe são políticas para tornar os veículos mais eficientes (Rota 2030), que falaremos em breve, mas com relação aos combustíveis, nada muda. Somos grande produtor de petróleo, mas continuamos com uma das gasolinas mais caras do mundo, resultado da falta de concorrência no refino do petróleo, e conivência governamental.

Alberto Savioli, economista com pós graduação em gestão pela USP

NINO Faróis
A LUZ DO SEU CAMINHO.

A Nino faróis trabalha há 36 anos oferecendo qualidade
e segurança, iluminando seu caminho nas estradas e nas cidades.

Capacete é a proteção do motociclista.

PESQUISA • DESENVOLVIMENTO • INOVAÇÃO

36 ANOS

www.ninofarois.com.br

ChalleNger
Produtos Automotivos

COM AS FAIXAS REFLETIVAS
ORIGINAIS AVERY DENNISON
SEU CAMINHO É MAIS SEGURO!

WWW.CHALLENGERUS.COM
TEL : (11) 2950-8844

AVERY DENNISON

• MELHOR REFLETIVIDADE
• MAIOR DURABILIDADE
• ADESIVO ESPECIAL
• APROVADO DENATRAN

Quem é quem em uma Apólice de Seguro?

Utilizar é sinistro? Prêmio é o custo? Pois é, no ramo de seguro os termos não são muito populares e são antigos. O hábito de se utilizar seguros vem desde muito antes da moeda, por exemplo, povos nômades cultivavam o mutualismo para se fortalecerem, em um formato que originou o seguro.

Vamos esclarecer a origem de alguns destes termos e seus significados.

Sinistro é a ocorrência de um evento coberto pela apólice de seguro (apólice de seguro é o contrato de seguro firmado) palavra de origem latina, significa danos, negativo... A função de uma Apólice de Seguro é indenizar o prejuízo causado por sinistro coberto.

O Custo do Seguro é chamado de **prêmio** por originalmente ser considerado um prêmio que o segurado paga para a seguradora assumir seu risco, o prêmio então garante o direito ao seguro contratado. Na ocorrência de um sinistro, a Seguradora é quem fica com o prejuízo. A palavra utilizada não somente em português, tem origem no início da formatação dos contratos de seguros.

Vejamos também demais termos, muito usados no ramo de seguros:

Avaria: nome usado para os danos causados ao bem segurado.
Bônus: desconto por acúmulo de renovação sem utilização do seguro.
Carência: período de isenção de cobertura.
Dependente: Cônjuge ou companheiro(a) e filhos ou enteados solteiros, menores ou inválidos
DPVAT: seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, tem a finalidade de amparar as vítimas de acidentes de trânsito em território nacional.
Endosso: formalização de uma alteração na apólice de seguro já vigente.
Franquia: É o valor determinado no contrato de seguro, representando o limite de participação do próprio segurado nos prejuízos em cada sinistro.
LMI: limite máximo de indenização - valor acordado nos contratos de seguro, apontando o máximo que a seguradora poderá indenizar em um risco coberto.
Resseguro: é o seguro da seguradora, ela contrata quando o risco assumido ultrapassa sua capacidade de garantia
Salvado: bens sinistrados ou parte deles, recuperados pela seguradora após liquidada a indenização ao segurado.

Agora vamos esclarecer quem é quem em uma apólice de seguro:

Estipulante: pessoa física ou jurídica que contrata um seguro e é o responsável pelo pagamento do custo desta apólice. Em uma apólice de seguro de automóvel, o estipulante costuma ser o próprio segurado e é comum ser o beneficiário (exceto em caso de danos à terceiros). Já em uma apólice de seguro de vida em grupo, o estipulante não é o segurado nem o beneficiário.

Fernanda Souza, Consultora com pós graduação em seguros Previdência pela FGV

Segurado: pessoa física ou jurídica que transfere os riscos que corre ou que gera aos terceiros, à uma seguradora através de uma apólice de seguro.

Beneficiário: Pessoa física ou jurídica que recebe indenização por sinistro coberto por apólice de seguro.

Seguradora: contratada que assume os riscos determinados na apólice.

Corretora: intermediária especialista que representa os interesses do segurado na gestão do seguro.

Vale notar que o aumento de seguradoras e resseguradoras estrangeiras no Brasil tem potencializado a produtividade econômica, trazendo novas modalidades e pulverizando os riscos já praticados, além de fortalecer os consumidores por protege-los de diversos riscos.

Leia a Revista Oficina News

Faça revisões em seu veículo regularmente.

- √ Manutenção veicular
- √ Novidades e dicas
- √ Reparação e serviços mecânicos
- √ Novas tecnologias
- √ Equipamentos e ferramentas
- √ Lançamentos de veículos
- √ Carros do presente, do passado e do futuro

acesse ou ligue

oficinanews.com.br

facebook.com/oficinanews

twitter.com/oficinanews

(11) 2534-5182

Revista
Oficina News

RODAFUSO®
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS

SEMPRE INOVANDO E APRIMORANDO SEU ALTO PADRÃO DE QUALIDADE

MELHOR PREVENIR
DO QUE REMEDIAR
GARANTA SUA SEGURANÇA
USE ANTIFURTOS
RODAFUSO

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

11 2148-5514
WWW.RODAFUSO.COM.BR

Microchips em cães e gatos

Você sabia que, como forma de identificação, alguns cães já possuem microchips embaixo da pele? Em um futuro próximo, como já acontece em outros países do mundo, será obrigatório o uso de microchips no Brasil. Você nunca ouviu falar disso? Ficou interessado? Leia o texto a seguir para entender melhor!

O microchip é um chip eletrônico minúsculo dentro de um cilindro de ar, é quase do tamanho de um grão de arroz. Esse chip é aplicado embaixo da pele do animal através de uma injeção. Por ser feito de um material biocompatível, ele não causa nenhuma rejeição e sua aplicação é muito tranquila e indolor, o animal sentirá como se estivesse levando uma injeção comum ou vacina.

Podemos considerar que esse microchip serve como uma identidade do animal, paralelamente ao uso da coleira. Uma proteção e garantia a mais, caso esse animal fuja de casa ou, seja roubado.

É preciso entender que o microchip não tem função de GPS, ele apenas é ativado quando um scanner passa por cima do local. Através de uma frequência de rádio, é possível obter o número de cadastro daquele chip e assim, acessar o número de cadastro (RGA - Registro Geral do Animal), com ele é possível acessar as informações daquele animal, como o contato do tutor, carteirinha de vacinação, cor do pelo, fotos do animal e etc.

De forma geral, esses microchips não oferecem nenhum risco a segurança, pelo contrário, são exatamente feitos para trazer mais segurança na vida dos pets. Claro que existem alguns relatos dizendo que chips migraram de local (foram para outras partes do corpo) ou algumas situações onde o animal apresentou câncer, mas a incidência disso é quase mínima e pouco comprovadas cientificamente.

A maioria dos Médicos Veterinários recomendam a utilização do chip, qualquer ação que faça a incidência de abandono e a proteção aos animais aumentar, facilita o trabalho diário dos veterinários que trabalham em ONG´s ou protetores de animais. A Associação Americana de Médicos Veterinários publicou um estudo, onde foi relatado que de 7,700 animais de abrigos, 52% dos que tinham microchip voltaram para casa, contra apenas 21% dos que não tinham.

O microchip não altera em absolutamente nada a vida do animal e a rotina do tutor, é realmente uma proteção a mais que o tutor tem ao seu favor caso algo de ruim aconteça ao seu animal, que hoje, é considerado um membro da família.

A utilização dos microchips não é uma novidade em diversos países do mundo, inclusive, esse cadastro já é obrigatório em vários deles. Porém, no Brasil, essa conduta vem ganhando espaço dentro do mundo pet. Recentemente, foi aprovado na Câmara dos Vereadores de São Paulo um projeto que determina que cães e gatos da capital tenham um microchip. O projeto também conta com o aumento da multa para donos de animais não registrados.

Na dúvida entre colocar ou não o chip, pense na segurança do seu animal e coloque. Existe na internet uma lista de pet shops credenciados pelo governo que podem aplicar esse microchip e cadastrar o seu animal. Lembre-se também que colocar o chip não é tudo, é necessário manter as informações cadastradas atualizadas caso o endereço ou telefone mudem, por exemplo. Não esqueça, consulte sempre um médico veterinário, ele é o único profissional capacitado para orientá-lo em como cuidar do seu animalzinho.

Por Ana Julia L. Cagnassi

Médica Veterinária formada pela Universidade Metodista de São Paulo

Leia a revista da manutenção veicular

oficinanews.com.br

Transporte com segurança; use a cadeirinha.

Revista
Oficina News

MIP

Gerênciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro

VDO

Tacógrafos • Ar condicionado • Climatizadores
Rodoar • Geladeiras • Acessórios

faça revisões em seu veículo regulamente.

Av. Presidente Tancredo Neves, 590 | Sacomá - São Paulo/SP | (11) 5060-5070
Av. Dr. Alberto Jackson Byington, 2100 | Industrial - Osasco/SP | (11) 3693-2722

ACESSE
revistafreteurbano.com.br
revistafreteurbano
@rfreteurbano
revistafreteurbano

REVISTA
FRETE URBANO
Informação para o transportador VUC

Biocombustível é tecnologia aliada à sustentabilidade ambiental

Reza a Constituição Federal Brasileira, artigo 225, que "todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida...". Temos ainda outras leis ambientais que, além de assegurar a proteção dos recursos naturais brasileiros, promovem ações para a conservação e melhoria da qualidade de vida.

E nós, seres vivos nesse meio ambiente, temos uma relação direta com tudo que nos cerca, como a água, a vegetação, os animais, entre outros. Resta-nos a sabedoria de pensarmos na sustentabilidade desse planeta. Como alinharmos o crescimento econômico com a preservação ambiental? Como atender as necessidades do presente sem comprometer as gerações futuras?

Destaco três grandes projetos que estão transformando biogás, que é poluente, em gás biometano, combustível renovável. Esses projetos, embrionários, alinham a tecnologia com a sustentabilidade ambiental.

A cidade de São Pedro da Aldeia, na região dos lagos do Rio de Janeiro, foi a primeira cidade do país autorizada a captar biogás de aterro sanitário e transformá-lo em biometano. Esse gás biometano pode ser usado para abastecer veículos, indústrias, caldeiras, geradores e residências. Quando inaugurada em 2017, a usina que recebe 600 toneladas de lixo, produziu 10.000 metros cúbicos por dia, o suficiente para abastecer cerca de 600 veículos diariamente.

Valquiria Stoianoff é jornalista formada pela Universidade Metodista

Em abril deste ano, Fortaleza inaugurou a maior usina do país de produção de biogás com lixo de aterro. São 3 mil toneladas diárias de resíduos sólidos transformados em gás biometano. A previsão, segundo a empresa responsável pela operação, é produzir um volume de 150 mil metros cúbicos por dia, suficiente para abastecer mais de 10 mil carros por dia.

Outro projeto inédito, recém-inaugurado em Franca, no Estado de São Paulo, é transformar o biogás, gerado no tratamento do esgoto, em biogás para uso veicular. A Estação de Tratamento de Esgotos de Franca trata em média 500 litros por segundo e produz em torno de 2.500 Nm^3 de biogás por dia, suficiente para substituir 1.500 litros de gasolina comum diariamente.

Os estudos iniciais apontam que a produção do biometano em Franca será capaz de abastecer 200 veículos leves.

Segundo Centro Internacional de Energias Renováveis–Biogás-CIBiogás, o biometano pode reduzir em até 90% as emissões de poluentes em comparação com a gasolina. Seu uso previne, ainda, o lançamento de metano e CO2 na atmosfera, responsáveis pelo aquecimento global.

Transformar o biogás em biometano evita o lançamento para atmosfera de gases nocivos resultantes da decomposição natural do lixo e esgoto, reduzindo a emissão do metano, que é 21 vezes mais nocivo como gás de efeito estufa do que o CO2 (dióxido de carbono)

O biometano já é produzido e comercializado nos Estados Unidos, Holanda, Reino Unido e Alemanha e agora em terra tupiniquim.

PARCELE SUAS VENDAS EM ATÉ 12 VEZES!

Receba em até 2 dias!

*Máquina sem custo!

Aceita as principais bandeiras:

VISA mastercard

LIGUE AGORA!

CIANO
SOLUÇÕES EM PAGAMENTOS

* Isento de aluguel com produção acima de R$ 10.000,00.

REPRESENTANTE COMERCIAL

Cel.: (11) 99961-9988

savioli.proservcredito@gmail.com

Anúncie aqui!

(11) 2534 5182
(11) 98339 7329

Leia a revista

do transportador VUC

REVISTA FRETE URBANO
Informação para o transportador VUC

www.revistafreteurbano.com.br

NÓS TEMOS A SOLUÇÃO PARA OS RISCOS DO SEU NEGÓCIO

Somos uma empresa com competência em seguros e focada no seu negócio

LE SOIL
SOLUÇÕES PARA RISCOS EMPRESARIAIS

ÚNICA NO BRASIL CERTIFICADA PELA NORMA ISO 9001:2008

(11)4972-4699/4972-5294
/lesoilcorretora
contato@lesoil.com.br
www.lesoil.com.br

APENAS R$ 39,00

PROMOÇÃO DE ASSINATURA

ASSINE JÁ E RECEBA EM CASA

LIGUE! (11) 2534-5182
www.revistafreteurbano.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

REVISTA FRETE URBANO
Informação para o transportador VUC

Agora é "Allez Les Bleus" pela segunda vez

Sempre que uma copa do mundo chega ao seu final, fica a sensação desta ter sido a melhor edição de todos os tempos. De certa forma há uma razão para justificar esta impressão. As partidas, as jogadas, os lances polêmicos, as falhas da arbitragem, as tecnologias dentro e fora de campo estão recentes em nossas memórias. Mas se formos pensar friamente, realmente eles estão certos.

Para relembrar, a Revista Frete Urbano fez um balanço do que foi a Copa do Mundo da Rússia 2018.

As partidas | Esta edição contou com a participação de 32 seleções, divididas em oito grupos. Da primeira fase até a final foram realizados 64 jogos. Tivemos 51 vitórias e 13 empates. Ao todo foram marcados 169 gols, média de 2,69 gols por partida.

Público | Os estádios russos receberam um público superior a três milhões de torcedores. Média de 47.000 expectadores por jogo. O maior público registrado foi na partida de abertura da Copa. O jogo Rússia 5 x 0 Arábia Saudita registrou público superior a 78.000 pagantes. O de pior público foi registrado no empate entre Argentina e Islândia.

As decepções | Seleções tradicionais e favoritas ao título decepcionaram nesta copa. A maior decepção ficou por conta da Alemanha, eliminada já na primeira fase. A Polônia também decepcionou por não conseguir passar de fase, mesmo sendo uma das cabeças de chave.

Brasil, Argentina e Espanha também não ficaram atrás. Mesmo avançando de fase não empolgaram e foram eliminadas por seleções menos tradicionais.

As surpresas | Se as tradicionais decepcionaram, por outro lado seleções de menores expressões mostraram seus cartões de visitas e disseram para o que vieram. A seleção que mais chamou a atenção, não pelo futebol, mas pelo conjunto da obra foi a Islândia. Com uma população não muito superior a 300 mil habitantes (equivalente à região da Casa Verde, na Cidade de São Paulo) este pequeno país empolgou pela festa da sua torcida e pelo empate conquista frente à seleção Argentina. Suíça e Suécia também fizeram bonito. Sem muita expectativa essas seleções avançaram de fase e chegaram mais longe que outras mais tradicionais.

Carlos Briotto é jornalista formado pela Univ. Metodista

A tecnologia | Utilizada pela primeira vez em uma copa o VAR (Video Assistant Referee) ou simplesmente árbitro de vídeo foi a grande novidade, e claro, não deixou de criar polêmicas. Ele foi utilizado para analisar mais de 440 lances. Deste total, 17 tiveram as decisões iniciais alteradas. Após as revisões tivemos sete pênaltis marcados com o auxílio da tecnologia contra dois anulados.

Os melhores jogadores | Como acontece em todas as edições, os melhores jogadores quase sempre saem dos times finalistas. Nesta edição não foi diferente. A Bola de Ouro para o melhor jogador ficou com o croata Luka Modric´. O título de melhor goleiro ficou para o belga Thibaut Courtois. Já o troféu para a revelação do torneio ficou com o francês Kylian Mbappé. A artilharia da copa ficou para o inglês Harry Kane, com 6 gols.

O Campeão e o vice | Com méritos, a final foi disputada pelas duas equipes que apresentaram o melhor futebol (França) e a mais eficiente (Croácia). Elas foram as mais consistentes quanto aos gols marcados (14 cada) e nos sofridos (5 contra 9). Levou melhor a França que tática e tecnicamente tinha melhores jogadores do que sua adversária. Além disso, parece que a pressão e a responsabilidade pesaram mais para o lado croata. Alguns jogadores, como o goleiro Subasic´, por exemplo, sentiram o peso da responsabilidade e não fizeram boa partida.

Respeite a sinalização de trânsito

Manutenção de veículos leves, pesados e duas rodas

Revista Oficina News

anúncie aqui

(11) 2534 5182 | (11) 98339 7329

MARCOWIL TURBO

Desde 1990

WhatsApp (11) 9-9945-1995
Telefone (11) 2632-1353

As melhores soluções em turbinas para motores a diesel.

LINHA PICK UP VANS - SUV's

LINHA PESADA CAMINHÕES E ÔNIBUS

LINHA TRATOR

LINHA MARÍTIMA ESTACIONÁRIA E GERADORES

Uma das maiores estruturas de recondicionamento de turbinas do Brasil

Facebook Marcowil Turbo

Rua Andaraí, 800- Vila Maria - São Paulo

(19) 3782-6060 (19) 9.7403-2077

R. Batista Raffi Nº 53/35, Jd. Nova Aparecida | Campinas - SP
www.acessoriosparacaminhoes.com.br
3vias@acessorios3vias.com.br

POSTO AUTORIZADO DE **SERVIÇO E ENSAIO** VDO

Veículos Novos

UTILITÁRIOS	R$ (PREÇO)
CHEVROLET MONTANA(N.Serie)	
LS 1.4 8V ECO MT6 FLEX Eta./Gas. 2P	47.900
SPORT 1.4 8V ECO MT6 FLEX Eta./Gas. 2P	51.000
CHEVROLET S-10	
CS CHASSI 4X2 2.8 TB 16V AT6 Dies. 2P	95.000
CS CHASSI 4X2 2.8 TB 16V MT6 Dies. 2P	85.000
CS CHASSI 4X4 2.8 TB 16V AT6 Dies. 2P	100.000
CS CHASSI 4X4 2.8 TB 16V AT6 Dies. 2P	90.000
CS LS 4X2 2.8 200CV TB-CTDi Dies. 2P	112.000
CS LS 4X4 2.8 200CV TB-CTDi Dies. 2P	129.000
CD ADVANTAGE 4X2 2.5 16V ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	93.000
CD LT 4X2 2.5 16V AT6 ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	108.600
CD LT 4X2 2.5 16V ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	102.300
CD LT 4X4 2.5 16V AT6 ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	114.000
01710813-5 CD LT 4X4 2.5 16V ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	109.200
CITROEN BERLINGO	
1.6 16V FLEX Gas. 4P	64.990
CITROEN JUMPER FURGAO	
CHASSI LONGO TETO ALTO 35LH 2.3 Hdi L6 Dies. 5P	100.000
CITROEN JUMPY	
FURGAO 1.6 HDI TB Dies. 5P	87.000
EFFA K01	
PICK UP CS 1.0 8v Gas. 2P	37.890
EFFA K02	
PICK UP CD 1.0 8v Gas. 2P	47.980
EFFA V21	
PICK UP CS 1.3 16v Gas. 2P	48.980
EFFA V22	
PICK UP CD 1.3 16v Gas. 4P	56.980
FIAT DUCATO CARGO	
7.5M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	112.690
9M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	122.000
FIAT DUCATO CHASSI	
CHASSI 2.3 Dies. 2P	108.500
FIAT DUCATO FURGAO	
CURTO 2.3 Dies. 4P	111.200
LONGO 2.3 Dies. 4P	126.900
MEDIO 2.3 Dies. 4P	121.500
FIAT DUCATO MAXICARGO	
10M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	104.000
12M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	106.000
FIAT DUCATO MULTI	
LONGO 2.3 Dies. 4P	131.500
MAXIMULTI EXTRALONGO 2.3 Dies. 4P	139.900
TA MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	112.300
FIAT FIORINO FURGAO(FLEX)	
EVO 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 4P	60.070
HARD WORKING 1.4 EVO 8V FLEX Eta./Gas. 4P	65.600
FIAT STRADA(CD)(Flex)	
HARD WORKING 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 3P	63.900
FIAT STRADA(CE)(Flex)	
HARD WORKING 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 2P	59.900
FIAT STRADA(CS)(Flex)	
HARD WORKING 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 2P	54.700
WORKING 1.4 8v(Flex) Eta./Gas. 2P	45.900
FIAT TORO(FLEX)	
FREEDOM OPEN EDITION 1.8 16V AT6 FLEX Eta./Gas. 4P	83.900
ENDURANCE 1.8 16V AT6 FLEX Eta./Gas. 4P	90.900
FORD RANGER(CS)	
CHASSI XL 4X4 2.2 Dies. 2P	124.200
FORD RANGER(CS)(FLEX)	
XL 4X4 2.2 Dies. 2P 6412	129.818

UTILITÁRIOS	R$ (PREÇO)
FOTON CITYTRUCK	
10-16 4X2 3.8 16V Dies. 2P	146.200
FOTON MINITRUCK	
3.5-12 DT 4X2 2.8 16V Dies. 2P	98.100
3.5-12 ST 4X2 2.8 16V Dies. 2P	97.000
3.5-14 DT 4X2 2.8 16V Dies. 2P	114.600
3.5-14 ST 4X2 2.8 16V Dies. 2P	109.600
IVECO DAILY CITY	
30S13 CHASSI Dies. 2P	112.000
30S13 FURGAO Dies. 4P	132.000
IVECO DAILY GRAN FURGONE	
35S14 Dies.	137.893
45S17 Dies. 4P	136.744
55C17 Dies. 4P	129.000
IVECO DAILY MAXI FURGONE	
55C17 Dies. 4P	160.326
JAC V260	
2.0 16V Dies. 2P	69.990
KIA BONGO K-2500	
STD 4X2 2.5 TB-IC(6M)(C.Sim) Dies. 2P	75.000
STD RS K.788 2.5 MT6 Dies. 2P	75.000
LIFAN FOISON	
CS 1.3 16v Gas. 2P	36.790
MERCEDES-BENZ SPRINTER 313	
CHASSI STREET EXTRA LONGO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	128.100
CHASSI STREET EXTRA LONGO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS	137.000
CHASSI STREET LONGO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	124.900
CHASSI STREET LONGO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2	135.500
FURGAO STREET CURTO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	120.300
FURGAO STREET CURTO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2	130.700
FURGAO STREET EXTRA LONGO TETO ALTO 2.2 TB Dies. 3P	140.700
FURGAO STREET EXTRA LONGO TETO ALTO ED.LTDA 20ANOS	150.200
FURGAO STREET LONGO TETO ALTO 2.2 TB Dies. 3P	135.400
FURGAO STREET LONGO TETO ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2	146.000
FURGAO STREET LONGO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	123.400
FURGAO STREET LONGO TETO BAIXO 9M3 2.2 TB Dies. 3P	120.700
FURGAO STREET LONGO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2	133.800
MERCEDES-BENZ SPRINTER 415	
CH.LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	121.000
CH.LONGO T.BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	131.000
FURGAO CURTO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	126.600
FURGAO EXTRA LONGO T.ALTO 2.2 TB Dies. 3P	140.000
FURGAO EXTRA LONGO T.ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies.	150.000
FURGAO EXTRA LONGO T.ALTO VIDRADO 2.2 TB Dies. 3P	142.000
FURGAO EXTRA LONGO T.ALTO VIDRADO ED.LTDA 20ANOS	152.000
FURGAO LONGO T.ALTO 2.2 TB Dies. 3P	136.000
FURGAO LONGO T.ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	146.000
FURGAO LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	130.000
MERCEDES-BENZ SPRINTER 515	
CH.EXTRA LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	116.500
CH.EXTRA LONGO T.BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	126.500
CH.LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	114.500
CH.LONGO T.BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	124.500
FURGAO EXTRA LONGO PROLONGADO T.ALTO 2.2 TB Dies. 3P	143.500
FURGAO EXTRA LONGO PROLONGADO T.ALTO ED.LTDA 20AN	153.500
MERCEDES-BENZ VITO	
FURGAO 111 CDI 1.6 16v(Turbodiesel) Dies. 4P	103.000
PEUGEOT EXPERT	
FURGAO 1.6 HDI TB Dies. 5P	82.000
PEUGEOT PARTNER FURGAO(Flex)	
(800Kg) 1.6 16V FLEX Eta./Gas. 4P	60.000
(800Kg) 1.6 16V FLEX Eta./Gas. 5P	62.000

Faça revisão em seu veículo regularmente.

Gardinotec®
Amortecedores
Desde 1979, amortecendo seus impactos!

11 2723.9933
vendas@gardinotec.com.br
www.gardinotec.com.br

CERTIFICADA
ISO 9001:2015
SGS

Veículos Novos

UTILITÁRIOS	R$ (PREÇO)
RENAULT DUSTER OROCH(Flex)	
DYNAMIQUE 1.6 16V SCe FLEX Eta./Gas. 4P	78.600
EXPRESSION 1.6 16V SCe FLEX Eta./Gas. 4P	74.600
EXPRESS 1.6 16V SCe FLEX Eta./Gas. 4P	70.000
RENAULT KANGOO EXPRESS(FLEX)	
1.6 16V HIFLEX Eta./Gas. 3P	42.000
1.6 16V HIFLEX Eta./Gas. 4P	46.620
RENAULT KANGOO(FLEX)	
1.6 16v(Hi-Flex) Eta./Gas. 4P	50.000
1.6 16v(Hi-Flex) Eta./Gas. 5P	53.000
RENAULT MASTER CHASSI CAB	
L2H1 2.3DCI 16V Dies. 2P	95.000
RENAULT MASTER EXTRA FURGAO	
L3H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	110.000
RENAULT MASTER EXTRA VITRE FURGAO	
L3H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	118.000
RENAULT MASTER FURGAO	
L1H1 2.3DCI 16V Dies. 3P	95.000
RENAULT MASTER GRAND FURGAO	
L2H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	115.000
RENAULT MASTER GRAND VITRE FURGAO	
L2H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	117.200
TOYOTA HILUX(CS)	
4X4 2.8 TB MT Dies. 2P	122.900
CHASSI 4X4-MT 2.8 TB Dies. 2P	119.600
VOLKSWAGEN AMAROK (CAB.SIMPLES)	
S 4MOTION 2.0 140CV TDi Dies. 2P	110.000
VOLKSWAGEN SAVEIRO(CD)(FLEX)	
ROBUST 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	60.450
TRENDLINE G6 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	57.700
VOLKSWAGEN SAVEIRO(CE)(FLEX)	
TRENDLINE G6 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	54.100
VOLKSWAGEN SAVEIRO(CS)(Flex)	
ROBUST G6 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	48.390
TRENDLINE G6 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	52.600

CAMINHÕES	R$ (PREÇO)
AGRALE 10000	
4X2 Dies. 2P	140.000
CUMMINS 4X2 Dies. 2P	145.000
4X2 Dies. 2P	150.000
CUMMINS 4X2 Dies. 2P	152.000
AGRALE 8700	
4X2 Dies. 2P	120.000
LX 4X2 Dies. 2P	150.000
S 4X2 Dies. 2P	130.000
TR 4X2 Dies. 2P	140.000
AGRALE A8700	
4x2 Dies. 2P	134.000
AGRALE A7500	
CARROCERIA CARGA ABERTA 4X2 Dies. 2P	130.000
CARROCERIA CARGA FECHADA (BAU) 4X2 Dies. 2P	135.000
CHASSI CABINE 4X2 Dies. 2P	125.100

CAMINHÕES	R$ (PREÇO)
FORD CARGO 1119	
4X2 Dies. 2P	143.000
FORD CARGO 816	
4X2 Dies. 2P	140.000
S 4X2 Dies. 2P	134.160
FORD F-350	
N.SERIE 150CV 4X2 Dies. 2P	120.640
FORD F-4000	
TURBO N.SERIE 150CV 4X2 Dies. 2P	126.880
TURBO N.SERIE 150CV 4X4 Dies. 2P	149.760
HYUNDAI HD80	
4X2 Dies. 2P	118.800
IVECO DAILY CHASSI	
30S13 Dies. 2P	110.000
35S14 Dies. 2P	123.751
35S14 EXCLUSIVE Dies. 2P	119.000
35S14 LUXO Dies. 2P	107.000
40S14 Dies. 2P	115.854
45S17 Dies. 2P	110.000
55C17 Dies. 2P	120.169
IVECO DAILY CHASSI CAB.DUPLA	
35S14 Dies. 4P	160.000
55C17 Dies. 4P	130.000
70C17 Dies. 4P	138.000
70C17 HD Dies. 4P	169.580
MERCEDES-BENZ 1016	
/31 ACCELO 4X2 Dies. 2P	140.000
/37 ACCELO 4X2 Dies. 2P	150.000
/44 ACCELO 4X2 Dies. 2P	157.500
MERCEDES-BENZ 1316	
/37 ACCELO 6X2 3e Dies. 2P	160.000
MERCEDES-BENZ 815	
/31 ACCELO 4X2 Dies. 2P	129.000
/37 ACCELO 4X2 Dies. 2P	130.290
/44 ACCELO 4X2 Dies. 2P	132.895
VOLKSWAGEN 10.160	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	135.000
DELIVERY PLUS 4X2 Dies. 2P	140.000
DELIVERY PLUS 6X2 3e Dies. 2P	145.000
VOLKSWAGEN 5.150	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	122.000
VOLKSWAGEN 8.160	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	162.800
VOLKSWAGEN 9.160	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	129.000
VOLKSWAGEN DELIVERY 4.150	
4X2 Dies. 2P	124.000
VOLKSWAGEN DELIVERY 6.160	
4X2 Dies. 2P	135.000
VOLKSWAGEN DELIVERY 9.170	
4X2 Dies. 2P	138.600
VOLKSWAGEN DELIVERY EXPRESS	
4X2 Dies. 2P	118.000

A MOLICAR iniciou suas atividades em 1992 e hoje é reconhecidamente a melhor e mais completa Tabela de Cotação de Veículos do mercado. Operando com moderna infraestrutura informatizada, sua equipe especializada, processa diariamente variada gama de informações disponibilizadas em seus bancos de dados, apurando os preços praticados na Grande São Paulo e mais onze principais regiões brasileiras. Atendendo diversos seguimentos especializados, é também a base de referência para Bancos, Montadoras, Seguradoras e principais Jornais e Revistas da atualidade. Acesse nosso Portal: ***www.molicar.com.br***

MOLICAR

Gardinotec®
Caixas de Direção
Bomba de Óleo | Transmissões
11 2723.9933 vendas@gardinotec.com.br www.gardinotec.com.br

BOSCH
Centro de Direções
ZF

Faça revisão em seu veículo regularmente.

Frases

MELHOR CHEGAR ATRASADO NESTE MUNDO DO QUE ADIANTADO NO OUTRO.

MAIS VALE UM OVO HOJE DO QUE UMA GALINHA AMANHÃ.

PARA QUE UM OLHO NÃO INVEJASSE O OUTRO, DEUS COLOCOU O NARIZ NO MEIO!

SE CASAMENTO FOSSE BOM NÃO PRECISARIA DE TESTEMUNHAS.

SE JÁ FUI POBRE NÃO ME LEMBRO, E SE JÁ FUI RICO ME ROUBARAM.

A ESPERANÇA E A SOGRA SÃO AS ÚLTIMAS QUE MORREM.

A PIOR SEXTA-FEIRA AINDA É MELHOR DO QUE A MELHOR SEGUNDA-FEIRA.

DISCURSO É IGUAL VESTIDO DE MULHER, QUANTO MAIS CURTO MELHOR.

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

Leia a Revista Oficina News

acesse ou ligue

oficinanews.com.br

facebook.com/oficinanews

twitter.com/oficinanews

oficinanews

(11) 2534-5182

Revista
Oficina News

65 ANOS NAKATA®

NAKATA®

SEMIEIXO HOMOCINÉTICO PARA PICK-UPS TEM QUE SER NAKATA

É eficiência e ampla cobertura, com o DNA da alta performance.

Garanta mais força e segurança para o sistema de transmissão. Além de possuir cobertura para as principais aplicações da frota, a linha de semieixos homocinéticos Nakata conta com uma assistência técnica amplamente reconhecida no mercado. Quem não abre mão da qualidade vai de Nakata.

CARRO 100%

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Blog

0800 707 80 22 • nakata.com.br

TUDO AZUL. TUDO NAKATA.