

REVISTA

www.revistafreteurbano.com.br

# FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC



## CARGA MÁXIMA SEGMENTO DE TRANSPORTE VEM ANIMADO EM 2019

Edição IB | Ano IV | Jan/Fev 2019 | R\$ 6,90



### APLICATIVOS

Encontre carga com segurança pelo smartphone



### FRETE DRIVE

Iveco Daily City: opção de peso para o uso urbano



### LEGISLAÇÃO

VUCs estão liberados do rodízio em São Paulo

# NEXPRO

Peças de reposição com um ótimo custo-benefício para o seu caminhão mais antigo manter-se em movimento.



Uma solução  
**TESTADA E CERTIFICADA**  
pela marca IVECO

Alta performance

6 meses de garantia

Procedência garantida

**NEXPRO**

**IVECO**

[www.pecasnexpro.com.br](http://www.pecasnexpro.com.br)

\*Todas as peças de NEXPRO têm garantia de 6 meses quando instaladas pelas concessionárias autorizadas.

## EXPEDIENTE

### Diretores

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

### 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 Valquíria Stoianoff

### Arte e Diagramação

Augusto Max Colín  
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  


### 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.**

# Dias melhores virão, é o que Brasil espera

Chega de sufoco. Tá na hora das coisas ficarem um pouco melhor para o povo brasileiro. E os ânimos estão em alta, com números que favorecem esse entusiasmo. Apesar de termos começado um ano que se esperava ser bom, 2018 acabou indo por água abaixo.

No início de janeiro, os analistas previam um crescimento próximo a 3% do PIB (Produto Interno Bruto), que mede a nossa economia, mas agora no final do ano, o palpite já havia caído para 1%, segundo o último boletim Focus do ano, sendo que o número real só será divulgado no final do mês.

O principal ponto de retração realmente foi a greve dos caminhoneiros, mas o crescimento já estava caindo antes do primeiro trimestre. Ou seja, 2018 não foi dos piores, isso não, mas estamos com saudades dos tempos de crescimento e consumo mais tranquilo. Esperamos que isso aconteça nessa nova etapa que começamos agora.

E o setor automotivo mais uma vez é o grande pilar do crescimento da economia como um todo, e sendo assim, as esperanças estão renovadas. Mais de 20% do PIB se deve ao desenvolvimento da indústria automotiva, que no ano de 2018 registrou 13,58% de aumento nas vendas, segundo a Fenabrave, em 2018 e deve alcançar aumento de dois dígitos em 2019.

A Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores divulgou no começo do ano que os emplacamentos de todos os segmentos somados (automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, motocicletas, implementos rodoviários e outros veículos) somaram 3.653.500 unidades, ante as 3.216.730 registradas em 2017. O setor de caminhões então reagiu muito bem em 2018, foram 76.431 unidades emplacadas, o que significa uma alta de 46,79% sobre o ano de 2017.

São boas notícias, que se somam com as variações de um novo governo, que por sua vez, conta com uma equipe econômica tida como muito competente e uma população sedenta por mudanças e uma vida mais tranquila financeiramente. Vamos fazer a nossa parte, que é trabalhar e torcer para que ventos melhores soprem aqui no nosso país.

Acompanhe, inclusive, uma matéria completa que fala sobre as expectativas do mercado em 2019, além de uma imersão sobre o mundo dos aplicativos de busca de fretes. Confira ainda os testes da Iveco Daily City e da Fiat Strada cabine dupla. Tem muito mais. Espero que aproveite essa edição e até a próxima. Grande beijo e obrigada!!! 



Carol Vilanova

## Sumário

- 6** Notícias
- 9** Legislação
- 10** Entrevista
- 13** Economia
- 14** Aplicativos
- 17** Cidades
- 28** Mercado
- 31** Frete a frete
- 36** Lançamentos
- 38** Oportunidade
- 40** Seguro
- 42** Meu animal
- 44** Meio ambiente
- 46** Falando de esportes
- 48** Tabela
- 50** Frases de caminhões

## 18 Prêmio

Picape VW Amarok V6 é a melhor picape do ano, conheça todos os vencedores do 20º Prêmio Abiauto



## 20 Frete Drive

Avaliamos o furgão Iveco Daily City e a picape cabine dupla Fiat Strada, duas opções para o segmento de entregas na cidade



## 34 VUC Pelo Mundo

Mercedes-Benz mostra protótipo de motorhome movido a célula de combustível, que mostra potencial para distribuição urbana



# Proteção para todos os veículos.



**WE  
LOVE  
ENGINES!**

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.

0800 722 7876 | [wixfilters.com.br](http://wixfilters.com.br)

## Notícias

### Implementos rodoviários com alta em 2018

O mercado de implementos rodoviários registrou boas vendas no ano de 2018, segundo levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir). A entidade aponta aumento de 33,6% no emplacamento de novos produtos entre janeiro e outubro deste ano em comparação ao mesmo período de 2017.

Uma das competidoras do segmento, principalmente para implementos de VUCs, a 4TRUCK afirma que acompanhou o mercado neste crescimento. Segundo seus dados, a fabricante deve encerrar o ano com o dobro de faturamento do ano anterior. Já o volume de vendas deve atingir patamar 120% maior ante 2017.

Ainda de acordo com a diretoria da empresa, a retomada da confiança por parte do empresariado, a maior disponi-



bilidade de financiamento para a aquisição de veículos e implementos, como BNDES e bancos comerciais, além do crescimento da demanda por transporte em setores como farmacêutico e e-commerce, impactaram positivamente o mercado de implementos rodoviários em 2018. ▀

### Fábrica de pneus com 45 anos



A fabricante de pneus Goodyear celebra seus 45 anos de atuação da fábrica em Americana (SP). Segundo a empresa, a planta, inaugurada em 1973, é uma das mais modernas instalações da marca no mundo e se tornou referência no desenvolvimento econômico e social de Americana e região.

Alguns destaques dessa trajetória foram em 2001 quando aconteceu a inauguração do Campo de Provas e o programa de Zero Envio de Resíduos para Aterro em 2007. O complexo está entre os mais modernos conceitos de manufatura e conta com diversas certificações, como ISO 14001, OHSAS 18001 e ISO TS 16949.

Ao longo dos últimos anos, a fábrica da Goodyear em Americana passou por diversos processos de expansão e modernização, que resultaram em crescimento significativo da produtividade, redução de desperdícios e incorporação de tecnologias. ▀

### Conceito de supermercado de peças

Divisão do grupo Paccar, a Paccar Parts trabalha com um conceito interessante de supermercado de peças dentro de uma concessionária no segmento de veículos pesados. A ideia teve início na Daf Guarulhos e tem a finalidade de oferecer ao cliente a oportunidade de escolher as peças de que precisa em prateleiras, como acontece num supermercado tradicional.

No local, podem ser encontrados mais de 100 itens em exposição, em uma área de aproximadamente 10 m<sup>2</sup>, que expõe peças das linhas: Peças Genuínas DAF, para caminhões, Peças Genuínas Paccar, para motores, e as linhas multimarca TRP, para diferentes marcas e modelos de caminhões, carretas e ônibus. O portfólio completo da marca inclui 45 linhas e mais de 3.000 itens.



O supermercado de peças ajudou a alavancar vendas, segundo a Paccar, por sua praticidade, os clientes acabam comprando peças de que precisam para toda a sua frota, inclusive para caminhões de outras marcas, com nossas peças TRP. O cliente conta ainda com apoio e orientação de funcionários altamente qualificados para esclarecer dúvidas sobre as aplicações. ▀

ENTRE PEDESTRES  
E MOTORISTAS,  
A SOLUÇÃO É COMO  
ATRAVESSAR A RUA:  
OLHAR PARA  
OS DOIS LADOS.



Mais de 6.900 pedestres  
morrem em um ano.\*

Seja consciente e evite os acidentes.

#NÓSOMOSOTRÂNSITO



Iniciativa:



Realização:



## Notícias

### 5 milhões de turbocompressores produzidos

A BorgWarner registrou neste ano a produção de 5 milhões de turbocompressores feitos na fábrica brasileira. Segundo a empresa, a conquista histórica destaca seu compromisso em desenvolver e produzir soluções tecnológicas limpas e eficientes para veículos a combustão, híbridos e elétricos.

A produção local da BorgWarner atende às principais montadoras e aos mercados de reposição, interno e de exportação. Os itens que saem das linhas de montagem nacionais são disponibilizados para todos os mercados atendidos pela BorgWarner no Brasil e na América do Sul.

O marco foi alcançado com a produção do turbocompressor B01, o primeiro desenvolvido para veículos flex com motores de 3 cilindros fabricados no Brasil. Depois de operar desde 1975 na cidade de Campinas (SP), as instalações da

Borgwarner se mudaram para Itatiba, também interior de São Paulo, para poder continuar com sua expansão.

As instalações de 21 mil m<sup>2</sup> possuem certificação de construção verde (LEED) e um centro de engenharia e desenvolvimento. A BorgWarner celebra ainda o recorde de produção de motores de partida, que neste ano somou 10 milhões de unidades produzidas em Brusque (SC), na fábrica, que em agosto de 2018 completou 20 anos de história. ▀



### Campo de provas com 40 anos



A Ford está celebrando os 40 anos de operação do Campo de Provas de Tatuí, no interior paulista. O local foi preparado para funcionar como um completo centro de testes para o desenvolvimento de carros, picapes e caminhões da América do Sul.

No complexo que ocupa área de 4,66 milhões de m<sup>2</sup> ficam disponíveis pistas e laboratórios que permitem reproduzir as condições mais severas de uso dos veículos. As pistas se dividem em pavimentadas e fora

de estrada, para simular diferentes condições de rolagem, com variações com diferentes tipos de piso, incluindo asfalto, pedra, areia e lama, além de rampas com até 30 graus de inclinação.

Conta também com laboratórios para medição de desempenho e consumo de combustível, emissões, evaporação, arrefecimento, frenagem, penetração de água e poeira, corrosão em cabines de névoa salina, nível sonoro interno e externo, dinâmica veicular, suspensão, calibração e desenvolvimento de motores. Há ainda uma oficina experimental para a construção de protótipos.

No local, foram desenvolvidas as novas gerações globais do Ka e do EcoSport, além de modelos icônicos como o Del Rey, Escort, Focus e Fiesta, e toda a gama de caminhões Cargo. ▀

### Marco de um milhão de velas comercializadas

Em pouco mais de um ano desde o início de sua comercialização, a Delphi Technologies atinge a marca de 1 milhão de velas comercializadas para o mercado de reposição no Brasil. Lançado na Automec 2017 e disponibilizado para o mercado no segundo semestre do ano passado, o produto é oferecido em quatro versões – D-Power, Yttrium, Iridium e Platinum, todas contando com a exclusiva tecnologia Blue Power.

A Delphi Technologies conseguiu se colocar entre os três maiores players da linha de velas de ignição em questão de um ano, com cobertura de mais de 80% para a frota nacional e importada de veículos no Brasil. A empresa tem uma presença de mercado nas linhas de cabos e bobinas, formando assim a chamada Tríade de Ignição, oferecendo o sistema completo para a reposição, com ampliação constante de portfólio para diversos veículos. ▀



# VUCs são liberados de rodízio em São Paulo



**P**or meio de uma nota enviada pelo Setcesp, Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e região, foi anunciado que os veículos urbanos de carga (VUC) estão liberados do rodízio municipal após duas décadas de proibição.

O decreto foi publicado em 21 de dezembro no Diário Oficial da cidade pelo prefeito de São Paulo, Bruno Covas, e prevê a inclusão dos veículos do segmento nas exceções do rodízio municipal que limitam a circulação de veículos de acordo com o final da placa.

Isto significa que a partir dessa data o VUC pode circular livremente em qualquer horário e isento de restrições na região compreendida entre as vias que compõem o Mini Anel Viário da cidade, são elas: marginais dos rios Tietê e Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Afonso D'Escragnole Tannay, Completo Viário Maria Maluf, Avenida Tancredo Neves, Rua das Juntas Provisórias, Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luís Ignácio de Anhaia Melo e Avenida Salim Farah Maluf.

Segundo o sindicato, esta liberação é uma grande conquista do setor de transporte de cargas que, inclusive, já havia apresentado argumentos técnicos para que isso ocorresse. Tayguara Helou, presidente do SETCESP, afirma que há muitos anos o setor de transporte sofre com injustas restrições à circulação dos veículos de cargas na cidade de São Paulo, restrições estas que nunca colaboraram com a segurança do trânsito ou a redução dos congestionamentos, pois quanto

menor o veículo, mais são necessários para escoar uma determinada produção.

“Isso não quer dizer que apoiamos uma carreta no centro da cidade em horário comercial, o que nós apoiamos é o que a atual gestão da Prefeitura de São Paulo fez incentivando o uso de um veículo apropriado para a distribuição urbana, ou seja, o VUC”, afirma.

### Sobre o VUC

O VUC foi desenvolvido especialmente para atender regiões de grande concentração comercial e demográfica devido às suas dimensões reduzidas que facilitam a circulação em vias estreitas, manobras em locais com tráfego intenso e acesso a estacionamentos. Além disso, o VUC possui capacidade de carga cinco vezes maior em comparação a um veículo utilitário, modelo amplamente utilizado para realizar a distribuição urbana de cargas em horários e locais restritos.

A entidade lembra que o VUC regulamentado atualmente em São Paulo possui capacidade média de carga de 3,50 toneladas e ocupa 7,20m no viário, enquanto isso, os cinco veículos utilitários equivalentes transportam apenas 3,25 toneladas ocupando um espaço médio de 21,5m nas ruas e avenidas da cidade.

Para realizar operações de transporte de cargas irrestritas na cidade de São Paulo, o VUC precisa ter a Autorização Especial de Trânsito para Caminhões (AETC) que é emitida pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes após vistoria técnica que afere as medidas regulamentadas. ▀



# Linha Delivery é bastante relevante ao mercado

*José Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Vendas da MAN Latin America, fala sobre as vendas dos VUCs Delivery no Brasil e a tendência da eletrificação no segmento nos próximos anos*

Texto: Carolina Vilanova | Fotos: Divulgação

**Revista Frete Urbano:** Qual a importância do mercado de VUCs para a Volkswagen, como estão as vendas do Delivery novo?

**José Ricardo Alouche:** Temos a linha Delivery totalmente renovada que atende o mercado de VUC como um todo, desde o Express, 3,5 até 13 toneladas 6x2, que pode ser configurado na versão VUC. As vendas do Delivery têm sido, eu diria, espetacular, a aceitação do nosso cliente tem sido muito boa e a aceitação do mercado, em geral, tem sido bastante relevante para o negócio. Para se ter uma ideia, na linha Delivery como um todo, nós crescemos mais de 10% em participação de mercado, desde 2017 até agora. De janeiro a novembro de 2018, 7.400 unidades de Deliverys foram emplacadas e colocadas no mercado. Somente o Express, que é o 3,5 t, foram quase 1.800 unidades vendidas. É claro que muitos ainda estão sendo implementados, licenciados, então demora um pouco para começar a aparecer efetivamente no mercado. Crescemos 54% em cima da venda de 2017 nesse segmento, ou seja, crescemos mais que a média do mercado, que foi de 50%. As vendas no atacado chegam a 8.500 unidades, que estão ainda em fase de transporte, implementação e emplacamento. Para o ano de 2019, seguindo a projeção da Anfavea, que indica que no ano que vem todo o segmento de caminhão terá um incremento sobre este ano e estamos na mesma linha, e dentro dos nossos modelos, a linha Delivery deverá seguir esse crescimento projetado.

**RFU:** Todos os modelos do Delivery estão incluídos na lei de restrição de circulação de São Paulo? Algum outro modelo da marca também pode ser incluído?

**Alouche:** A lei de restrição dimensiona o veículo, que no caso da Volkswagen tem a linha Delivery como modelos ideais no segmento. Um ponto relevante, que eu considero é o seguinte: os modelos Delivery de 4 até 13 toneladas aten-

dem a legislação do VUC, ou seja, tem liberação para operar na cidade, mas dentro das regras do VUC. Já o veículo de 3,5 toneladas obedece às leis de comerciais leves, tendo a dimensão do VUC mas não tem restrição alguma, pode entrar no centro de São Paulo a hora de fora, atende a lei de comerciais leves, como se fosse uma picape. CNH B que é um diferencial. Algum outro modelo pode ser adequado, pode, mas não é usual, o usual é a linha Delivery.

**RFU:** Onde esses modelos são produzidos e qual a capacidade produtiva da fábrica para esses modelos?

**Alouche:** Todos eles são produzidos 100% na fábrica de Rezendé. A capacidade chegou a operar em 2011 com três turnos de produção, produzindo perto de 100 mil por ano,



ou seja, tem capacidade para incremento bastante considerável. Hoje, trabalhamos com um turno apenas, mas temos potencial para aumentar a qualquer momento. Temos capacidade, seja para o Delivery ou os demais modelos, o que precisa é adequar a demanda a necessidade de implementação de um turno adicional.

**RFU:** Qual o tamanho da Rede de concessionários da Volkswagen? Todos contam com serviços de show room e pós-vendas?

**Alouche:** Nós temos hoje 145 concessionários exclusivos de caminhões e ônibus VW e MAN espalhados por todo o Brasil, todas contam com todos os serviços de show room e pós-vendas, e são tidos como referência de atendimento ao cliente. Ou seja, um dos pilares do nosso sistema de comercialização é termos uma rede de concessionárias preparada para vender e também para atender e prestar o serviço ao cliente, esteja onde estiver.

**RFU:** Motoristas de VUC e frotistas têm atendimento personalizado, facilitação na aquisição do caminhão ou alguma coisa parecida?

**Alouche:** Exatamente. Os 145 concessionários conhecem pessoalmente todos os frotistas da região, além dos clientes de varejo, que compra um ou dois caminhões. Então, sim, temos um atendimento totalmente diferenciado e personalizado dependendo da necessidade de cada cliente. Eles facilitam a aquisição do caminhão, seja no sistema de financiamento, na entrada, no parcelamento, no recebimento de veículos usados na troca de veículos novos, temos um processo de vendas diferenciado para cada tipo de cliente. E também na oferta de serviços específicos

**RFU:** Quais seriam esses serviços, tem relação com a manutenção do veículo, por exemplo?

**Alouche:** Sim. Nesse sentido, o cliente pode adquirir um contrato de manutenção personalizado, por três ou cinco anos, pagando um valor fixo mensal diretamente para a montadora. O cliente pode fazer todo o serviço de manutenção preventiva e corretiva no Brasil inteiro, em qualquer concessionária, a qualquer tempo, desde que as condições estejam determinadas no contrato. Esse é um exemplo, para toda linha e agora especialmente para a linha Delivery nova. Recentemente em torno de 10 a 15% dos clientes compram o caminhão com esse contrato e a na minha visão, a tendência é que cada vez mais clientes acrescentem esse serviço ao longo do tempo. Vamos chegar ao ponto em que isso seja quase que padrão no mercado, pois as vantagens são muito grandes, o conforto para o cliente é muito grande. Isto evita aquela surpresa de gastar um valor que não estava preparado para aquele momento quando o caminhão tem algum

problema. Ou seja, ele sabe o que vai pagar, paga mensalmente e se por ventura acontecer algo mais sério, um motor avariado, por exemplo, que não seja mau uso, a montadora vai trocar o motor. É uma coisa que cada vez mais os clientes se sentem confortáveis com esse tipo de contrato, é uma mudança de cultura, mas leva um tempo para amadurecer.

**RFU:** Em sua opinião, para os motoristas autônomos é vantagem adquirir esse contrato, para quem tem um único caminhão, por exemplo?

**Alouche:** Não tenho dúvida alguma da vantagem desse contrato, eu sou incentivador da venda do contrato, tanto para o pequeno cliente quanto para os grandes clientes. Esse contrato de manutenção é personalizado, ele é feito em cima da aplicação do cliente, com o tipo de contrato que se adequa a necessidade dele, ele paga mensalmente pela tranquilidade de evitar surpresas. Por exemplo, uma floricultura, ela tem uma base para comprar o caminhão, tem lá sua receita mensal, se por ventura aparece uma coisa inesperada, pode gerar um custo considerável para a empresa dele, pode gerar um problema de fluxo de caixa para ele. É sim muita vantagem tanto para pequenas frotas quanto para as maiores.

**RFU:** Como o interessado por um veículo da marca pode agendar um test-drive? Ele tem algum tipo de demonstração especial no momento em que está "namorando" o caminhão?

**Alouche:** Sim. Todos os concessionários VW oferecem o Delivery para teste drive, ou seja, o cliente pode ir para experimentar o veículo antes de comprar. Isso tem gerado um fator de motivação para a compra, o cliente sai muito satisfeito do teste drive. Nós fizemos isso porque o veículo é totalmente remodelado, um veículo novo, que não é conhecido pelo mercado, então fizemos justamente para o cliente tivesse interesse, tivesse a oportunidade de experimentar o veículo.

**RFU:** E quanto a assistência 24 horas? A VW oferece reparo para um veículo que está fora de seu ponto original, em trabalho?

**Alouche:** Temos o serviço Chame Volks, que é nosso serviço 24 horas e não é um call center normal. Geralmente o cliente liga, o atendente verifica e tenta ali rapidamente resolver o problema e depois é que vai procurar a solução para o cliente. Mas o nosso serviço 24 horas tem técnicos e engenheiros treinados na fábrica para resolver o problema por telefone. Normalmente o técnico consegue resolver isto com o motorista pelo telefone. Se não aciona a concessionário mais próximo, que ou envia um mecânico ou um guincho para pegar o veículo. Enquanto o veículo está em garantia - um ano para o veículo completo mais um para o Powertrain (motor, câmbio e diferencial) - o serviço é gratuito para o cliente e quando está em contrato de manutenção tem o 24 horas, conforme a vigência do contrato.

# Entrevista

**RFU:** A linha de peças de peças originais da marca oferece muitas vantagens ao transportador, o que fazer para incentivá-lo a adquirir mesmo quando já saiu da garantia?

**Alouche:** Sempre tivemos e cada vez mais incentivamos o trabalho com as peças originais. Nos nossos concessionários são usadas somente peças originais no reparo dos caminhões, especialmente durante o contrato de manutenção. E a peça original tem todas as garantias de fábrica, é uma linha completa e todos os 145 concessionários têm essas peças disponíveis para atender o cliente à medida que ele necessitar. Na eventualidade de não ter uma peça num determinado concessionário para fazer um determinado serviço, temos um serviço de envio emergencial de peça que chega em até 48 horas. Temos uma linha de ação muito efetiva para manter o caminhão parado o menor tempo possível no concessionário, afinal o caminhão não foi produzido para ficar parado, ele foi feito para rodar, para transportar os valores para nossos clientes para todos os lugares. Dentro da linha de peças originais, temos a gama chamada Economy, que é uma linha alternativa de peças, original de fábrica não é paralela, com custo de aquisição um pouco mais baixo. Tem clientes que preferem optar em usar uma peça diferenciada num custo mais baixo, mas com igual garantia, homologada pela fábrica e tudo mais. E o concessionário tem condição de indicar essa peça para o cliente. Outra linha oferecida é a de peças reman para alguns componentes do caminhão, como motor, na qual o concessionário pega o motor usado do cliente e entrega um remanufaturado o custo mais baixo. São algumas alternativas que damos ao cliente sempre naquele viés de atendimento personalizado, entender o que ele precisa, o que ele está disposto a pagar e o que ele está disposto a ter no caminhão dele. As peças reman incluem o motor Cummins, caixa de mudanças, compressor de ar e outros pequenos componentes, mas estamos numa crescente. Não é muito extensa ainda. Mas é uma tendência do mercado partir para esse tipo de utilização.

**RFU:** Em sua opinião, qual a expectativa para o nosso segmento em 2019?

**Alouche:** O que nos vemos como futuro e que podemos oficializar é a perspectiva de crescimento do nosso negócio, retomada no nosso negócio sempre baseado na projeção da Anfavea para a indústria. Em termos gerais, a expectativa é positiva para 2019.

**RFU:** A VW está muito envolvida com o assunto eletrificação, inclusive com um projeto junto à AMBEV, com a linha e-delivery. Esses modelos serão disponibilizados para outros motoristas também?

**Alouche:** Na verdade, ainda não estamos lançando oficialmente o produto, nós apresentamos um protótipo de fábrica na Fenatran do ano passado, junto com o lançamento da nova

linha Delivery. Essa versão fez um sucesso tão grande que a Ambev e outros grandes clientes se interessaram em saber mais detalhes. Como faz parte do nosso plano de desenvolvimento de produtos ter uma versão elétrica, estabelecemos a parceria de desenvolvimento conjunto com a Ambev. Não está disponível para vendas, não temos unidades para testar em todos os clientes que tem pedido para nós, mas é um programa que ainda leva dois ou três anos para se tornar uma realidade no nosso mercado. Mas a Ambev já assinou intenção de compra de 1600 unidades, com entrega prevista para ocorrer entre 2022 e 2023, não temos uma data precisa. O teste está sendo em São Paulo, por ser uma aplicação bastante severa, dentro de uma cidade grande que tem toda complexidade, além de estar perto dos nossos engenheiros, se tiver algum problema para atender rapidamente. Ponto positivo: o teste está indo muito bem, melhor do que esperava nesse início de operação, há uma linha muito boa para a produção desses veículos mais pra frente.

**RFU:** Em sua opinião, esse é o futuro para os veículos de carga urbano? E quanto aos autônomos, a VW investe nessa área também?

**Alouche:** Não tem dúvidas, todas as montadoras estão migrando para veículos elétricos ou desenvolvendo versões de veículos elétricos, principalmente com o apelo do meio ambiente, pela redução de emissão de gases. O veículo elétrico é um futuro que não tem volta, pode ser um pouco antes ou depois do previsto, mas acontecerá. Na minha visão, vai acontecer primeiro na Europa e depois migraria para o resto do mundo. Mas como a gente apresentou esse veículo elétrico na Fenatran, diante da repercussão absurda que tivemos, acreditamos que sim, nosso país está preparado para ter esses veículos antes do que era esperado, que seria em torno de 5 ou 10 anos depois da introdução na Europa. Temos a maior intenção de compra de caminhões elétricos do mundo aconteceu aqui no Brasil, por meio da Ambev, e estamos testando esses caminhões. Há possibilidade de chegar bem antes do que estava esperado, começando em 2022, 2023, mas volumes consistentes, em minha opinião, somente no final da década de 2020. ▀



# Chegando 2019, e agora?



Com o final do ano se aproximando, crescem as expectativas para o novo ano, bem como ressurgem as promessas feitas e não cumpridas no ano anterior. Mas o que esperar para 2019?

Uma coisa já demonstra melhora: a confiança no povo brasileiro de que dias melhores estão por vir, claro que sempre há os pessimistas de plantão, apostando no insucesso do governo que está para assumir o comando do país.

Mas a retomada do crescimento e a diminuição nos índices de desemprego somente conseguirão ter uma melhora expressiva se o cenário político não atrapalhar, votando as mudanças necessárias no segmento previdenciário e conso-

lidando as reformas trabalhistas, tão necessárias para que o empresariado volte a acreditar e retomar as contratações.

Estudos divulgados pela CNI (Confederação Nacional da Indústria) preveem crescimento de 2,7%, enquanto o IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Ampliadas), prevê um crescimento de 2,9%, isso mostra que existe um consenso na melhora da economia.

A inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) deverá avançar de 3,8%, neste ano, para 4,1% em 2019 - ainda em linha com a meta central de 4,25% fixada para o ano que vem.

A expectativa é de que a taxa básica de juros da economia, a Selic, fixada pelo Banco Central com base no sistema de metas de inflação, suba dos atuais 6,5% ao ano, a mínima histórica, para 7,5% ao ano. Essa também é a previsão do mercado financeiro.

A balança comercial fechará 2019 com um saldo positivo de US\$ 45 bilhões (exportações menos importações) no ano que vem, contra um saldo positivo de US\$ 53 bilhões neste ano, de acordo com as previsões da CNI.

Mas todas as previsões, sejam econômicas ou sejam pessoais, somente se concretizarão se fizermos nossa parte, não basta acreditar no que os economistas estão prevendo, precisamos fazer com que o amanhã seja melhor. ▀



*Alberto Savioli,  
economista com  
pós graduação em  
gestão pela USP*

## Aplicativos

# Frete na palma da mão do transportador

Texto: Carolina Vilanova | Fotos: Divulgação

*Conheça alguns dos aplicativos que encontram carga para motoristas de caminhão, com muita facilidade e agilidade, de maneira gratuita, com uso apenas de um smartphone conectado à Internet*

**T**udo o que precisamos hoje, podemos conseguir com o uso apenas do celular. Quer chamar um táxi, pedir comida, comprar uma televisão. É muito fácil, basta conectar o seu smartphone na internet e fazer o seu pedido. A única preocupação é usar fornecedores confiáveis.

Hoje está todo mundo conectado, tanto que as pessoas andam nas ruas, fazem refeições, e até namoram com um telefone nas mãos. Se a tecnologia está aí para aproveitarmos, porque não encontrar a carga que você precisa usando esse mesmo dispositivo.

Os aplicativos de busca de cargas já são realidade entre os motoristas de caminhão, transportadoras, frotistas e até mesmo grandes empresas do setor. Funcionam mais ou menos da mesma maneira, com algumas particularidades, mas em geral o motorista não paga nada para usar a plataforma e encontrar sua carga.

Ariadne Godinho, diretora comercial e sócia majoritária da Fretebras, conta que o aplicativo foi criado por conta de uma necessidade do mercado. “Percebemos que os caminhoneiros ficavam parados em postos de combustível aguardando carga, sem saber que a 2 km de distância havia uma carga ideal para ele. O mesmo ocorria do lado do embarcador ou transportadora, que pagavam “chapas” para divulgarem suas cargas em diversas localidades, senão o carregamento não ocorreria com a rapidez desejada. Esta demora em o caminhoneiro encontrar a carga ou vice e versa onerava as duas partes, encarecendo o processo como um todo. A nossa ideia foi criar uma plataforma online por meio da qual todos os

embarcadores e transportadoras da América do Sul conseguissem anunciar as suas cargas em tempo real”, comenta.

Já o diretor Executivo TruckPad, Carlos Mira, que tem mais de 35 anos de vivência no segmento de transportes, conta que em 2011 foi visitar o Vale do Silício, nos EUA, berço de empresas de alta tecnologia, e teve o primeiro contato com o Ubercab, como era chamado o Uber, e voltou para o Brasil com essa ideia: ajudar quem tem caminhão a localizar carga.



## Aplicativos

“No começo foi difícil, pois nenhum caminhoneiro usava smartphone, mas resolvi empreender considerando a palavras de especialistas que diziam que em breve todo mundo teria smartphone, que seria acessível em relação a preço e indispensável”. Dito e feito.



Por conta do Truckpad, que ganhou vários prêmios, Carlos foi convidado a morar no Vale do Silício em 2014, se associou com uma start up focada em tecnologia chamada Mobile e melhorou o App de maneira significativa.

Outra empresa do ramo é a Brasil Fretes, que também tem como objetivo conectar clientes Embarcadores, Transportadoras e Caminhoneiros autônomos, otimizando assim as contratações de fretes. Leonardo Ribeiro, gerente de Operações da empresa, explica que a plataforma online trabalha com sistema de combinação inteligente, bem simples: “o caminhoneiro disponibiliza seu caminhão para o transporte, os



contratantes publicam suas demandas e o sistema notifica os caminhoneiros/transportadoras sobre os fretes disponíveis, conforme perfil de cada carga”, diz.

Na Brasfretes, as empresas assinantes anunciam as suas cargas na plataforma e os caminhoneiros interessados entram em contato diretamente com eles. “As empresas também podem procurar ativamente um caminhoneiro para realizar o seu carregamento através da Fretebras. A negociação sempre se dá entre as partes, sem nossa interferência”, observa Ariadne.



Carlos explica como é a operação na Truckpad: “quem tem caminhão entra no mercado e quem precisa de caminhão procura no mercado, que nesse caso é a nossa plataforma, através do aplicativo ou do site. Quem tem caminhão pode ser autônomo, empresa pequena, média ou grande, que ao instalar nosso aplicativo nos smartphone consegue ver um mapa. Do outro lado, empresas que precisam contratar frete, entra no site e faz uma oferta de carga, através do mapa consegue enxergar o motorista mais próximo”.

O diretor da Truckpad deixa muito claro que o aplicativo não é uma transportadora, não emite conhecimento, não



# Aplicativos

contrata seguro, não recebe frete e não paga frete. “Não competimos com as transportadoras, não temos envolvimento com o pagamento do frete. A empresa paga direto para o motorista”, afirma Carlos.

Para encontrar cargas no App da Brasil Fretes, o motorista pode baixar o aplicativo na loja da Google Play ou na App Store, caso queira, pode também acessar o aplicativo da Brasil Fretes no navegador do celular ou do computador. “A Plataforma é totalmente gratuita para o motorista, que pode ter qualquer tipo de veículo de carga”, avalia Leonardo.

O mesmo procedimento é oferecido pela Brasfretes, ou seja, o motorista pode acessar o site ou baixar o aplicativo e se cadastrar. “O cadastro é simples, rápido e gratuito. O motorista não paga absolutamente nada, é 100% gratuito para eles”, garante Ariadne.

Na TruckPad, o motorista também tem o serviço de forma gratuita, ele baixa o App, coloca o CPF e a placa do caminhão. Porém a empresa é bem cuidadosa em relação às contratações. “A gente tem um processo supercuidadoso de curadoria, oferecendo as garantias mínimas que o motorista é um bom motorista e que a empresa é uma boa empresa. O motorista que baixa o aplicativo terá certeza de que só vai trabalhar para empresas que fizeram um cadastro criterioso no aplicativo. E é realizada uma série de conferências antes de autorizar a entrada da empresa”, conta Carlos.

## Os contratantes

Quem paga o serviço em todas os aplicativos é o contratante, de maneiras variadas. Na Brasil Fretes cobra-se uma pequena mensalidade do cliente. Já a Brasfretes explica que empresas embarcadoras e transportadoras que desejam anunciar as suas cargas pagam uma mensalidade, atualmente no valor de 95 reais por filial.

“A assinatura possibilita o anúncio de fretes e acesso à página de veículos, na qual a empresa pode buscar ativamente um veículo ideal para carregar o seu produto, além de outras ferramentas exclusivas. Não há cobrança de taxas adicionais, apenas a mensalidade”, completa Ariadne.

Na TruckPad o sistema é um pouco diferente, já que existem várias formas de remuneração: por mensalidades, de acordo com a necessidade da empresa, por meio de taxa de implantação e até mesmo de maneira avulsa.

Leonardo explica ainda que através do Brasil Fretes, o cliente embarcador pode solicitar cotações para transportadoras ou ofertar suas cargas para transportadoras ou caminhoneiros autônomos. “A Transportadora por sua vez, participa de cotações disponíveis e salas exclusivas, além realizar a captação de caminhoneiros, disponibilizamos um chat para negociação”, complementa.

Todos os tipos de carga são aceitos pela FreteBras e o

contratante se conecta pelo site, através do qual acessa a página exclusiva de assinantes.

O Brasil Fretes oferece outras vantagens para o contratante, como otimização nas contratações de fretes; planejamento de demandas futuras; sala Exclusiva do Embarcador, que permite que o cliente monte seu próprio marketplace, convidando transportadoras para participar do seu ambiente. “Além disso, pode publicar demanda fechada, deixando seus contatos privado, fazer negociação direta com cliente; acompanhar em tempo real dos fretes disponíveis; ter total visibilidade dos negócios contratados e fazer transações de documentos via aplicativo e plataforma web”, conta Leonardo.

## Caminhoneiros

O caminhoneiro que utiliza o aplicativo da Fretebras tem diversas vantagens. Ariadne explica que através do app, seu cadastro fica armazenado, sendo assim, basta informar a sua localização que automaticamente serão mostrados os fretes disponíveis para o seu tipo específico de caminhão e carroceria.

“Ao informar a sua localização para buscar os fretes, ele também fica visível para que empresas interessadas em seu perfil entrem contato diretamente e ofereçam um carregamento. Além disso, ele tem acesso as vagas de agregamento disponíveis e compatíveis com o seu veículo, e consegue ver saldo de seus cartões de pagamento de frete”, conta.

A Truckpad também oferece oportunidades ao motorista, principalmente por meio das parcerias que faz com grandes empresas, tudo para construir uma dinâmica de criar soluções para o dono do caminhão, além da carga. “Temos parceria com a Mercedes-Benz, Ford, Scania, Shell, Sascar, Sachs, Goodyear, etc”, explica o diretor.

“Além disso, os motoristas ganham benefícios e cupons através do aplicativo, vouchers de abastecimento, entre outros. Queremos que o motorista não volte no aplicativo só quando ele precisa de carga, mas em outras situações também. No App oferecemos busca de carga, área de serviços onde pode fazer cotação de seguro, calcular o preço de frete de acordo com a ANTT, custo do pedágio na rota, e outras facilidades para alguns serviços. Temos ainda uma parceira com site Aponador, que inclui os serviços disponíveis na rota do motorista, posto, guincho, autopeças, mecânicos”, complementa. ▀



# A epopeia do viaduto danificado

O tempo está passando e nada de solução. Esse é o drama vivido pelos motoristas que precisam usar a Marginal Pinheiros, em São Paulo, para se locomover. Tudo isso porque dia 15 de novembro, o viaduto da pista expressa da Marginal Pinheiros, a 500 metros da Ponte do Jaguaré, Zona Oeste de São Paulo, cedeu cerca de dois metros.

Ainda bem que o acidente foi de madrugada, pois poucos motoristas trafegavam pela via, sem feridos graves. Cinco carros foram danificados, mas o prejuízo é diário pois uma longa parte do acesso ao viaduto foi bloqueada, causando imensas filas na marginal. A via bloqueada foi diminuindo, mas ainda causa transtornos.

E se é difícil para a população de uma maneira geral, imagina para quem usa o caminho para o trabalho, como os transportadores. Detalhe: a ponte fica quase em frente ao Ceagesp, logo, é caminho de muita gente que vai levar e buscar produtos ali, causando muito estresse para todos. O local também é rota de acesso à rodovia Castello Branco, uma das principais rodovias utilizadas pelos transportadores.

O secretário municipal de transportes, João Otaviano, contou que uma das placas de apoio das juntas de dilatação cedeu, mas até hoje não divulgaram uma causa para o acidente e muito menos uma solução. A estrutura já está escorada, para evitar desabamentos, mas falta a reforma correta para voltar ao normal.

Segundo o especialista André Figueiró, engenheiro e gerente de remodelação, pisos e cobertura da Sika, uma das possíveis causas para o ocorrido pode estar relacionada, também, a problemas de infiltração de água pela junta de dilatação do pavimento do viaduto, que estava deteriorado, possibilitando a degradação do concreto e armaduras.

“Sabemos que há muitos outros viadutos e pontes em estados semelhantes ao da Marginal Pinheiros ou, até mesmo, em pior estado, onde a qualquer momento podem acontecer acidentes



desta natureza ou de maior gravidade”, avalia.

Oficialmente, a Polícia Civil ainda aguarda um laudo pericial com as prováveis causas do desprendimento da estrutura de concreto, o que vai dizer ainda se houve negligência da prefeitura na manutenção do viaduto.

Monitoramentos de viadutos e pontes são recorrentes, porém, é importante ressaltar que a execução de qualquer intervenção ocasiona muitos desafios, inclusive de ordem política, por agravar todo o trânsito, gerar reclamações por parte da sociedade e uma cobrança maior a gestão pública. “Por esse motivo muitas obras de recuperação estrutural não ocorrem e continuam prejudicando e até ferindo as pessoas”, alerta André.

“O pilar de apoio que rompeu deverá ser substituído por uma nova estrutura de concreto armado de alto desempenho e um novo aparelho de apoio. Em termos de tecnologia, o concreto poderá utilizar aditivos especiais, inibidores de corrosão e como acabamento pintura de alta espessura formar uma barreira protetora contra o ingresso de água e outros agentes agressores. No entanto, o mais importante será o selante na junta de dilatação do pavimento que deverá exercer a função de resistir contra abrasão das rodas dos automóveis, a movimentação contínua do viaduto, chamado de alto módulo de alongamento, para apresentar uma vida útil prolongada”.

Agora é aguardar as cenas do próximo capítulo e cobrar da prefeitura que a manutenção de outras pontes e viadutos seja feita de acordo, para evitar acidentes como esse e até piores. ▀



## Prêmio

# Conheça os melhores veículos do ano

O ano de 2018 não foi de muitas novidades, mas tiveram alguns novos veículos que já chegaram com tudo e abocanharam diversos prêmios da indústria automotiva que são contemplados pelos jornalistas especializados do setor.

O principal deles, promovido pela Abiauto (Associação Brasileira de Imprensa Automotiva), é o Prêmio Abiauto, que elegeu depois de muito suspense o Volkswagen Virtus como o melhor carro do ano, entre todas as categorias. A cerimônia de entrega dos prêmios foi realizada no Buffet Torres, em São Paulo, em meados de dezembro.

A dinâmica do prêmio se dá durante o ano inteiro, quando os 38 jornalistas associados da Abiauto, espalhados pelos qua-

tro cantos do país, participa dos lançamentos e fazem os testes com os todos modelos comercializados no nosso mercado.

Na primeira fase da eleição, depois de testarem os veículos durante todo o ano, os jornalistas indicaram cinco finalistas em cada categoria. Na segunda fase, cada especialista apontou o seu modelo preferido.

A Abiauto, que completou 20 anos em 2018, é representada por profissionais de mídias impressa, televisiva, de rádio e internet. As matérias produzidas por esses veículos de comunicação atingem mais de 30 milhões de pessoas de todo o território nacional. A Revista Frete Urbano, mais uma vez, por meio da editora Carol Vilanova, participou da eleição da Abiauto.



## Os vencedores de 2018

Na categoria de Carro Nacional até 1,2 litro, os finalistas do ano foram Fiat Argo, Ford Ka, Renault Kwid e os novos Volkswagen Polo e Volkswagen Virtus. A disputa é sempre árdua num segmento tão importante para o nosso mercado, e tivemos o Volkswagen Virtus como vencedor, com aquele belo motor 1.0 TSI de 200 Nm de torque.



Passando mais adiante, tivemos o melhor Carro Nacional de 1,2 a 1,6 litro, que teve como competidores o novíssimo Fiat Cronos, o tradicional Honda Civic, o também novo Toyota Yaris, além dos VW Polo e Virtus. Aqui o vencedor foi o Fiat Cronos, com motor 1,3 na versão Drive.

Modelos sedã como Audi A3 Sedan, Fiat Cronos, Mercedes-Benz Classe C180 e Toyota Corolla se uniram ao hatchback Volkswagen Golf na categoria Carro Nacional acima de 1,6 litros. Nesta briga de gente grande, saiu na frente o Mercedes-Benz Classe C 180, com muito louvor.

Na disputa das picapes, estavam alinhadas modelos de peso e bem tradicionais: Chevrolet S10, Fiat Toro, Ford Ranger, Toyota Hilux e Volkswagen Amarok V6. Foi o segundo prêmio entregue à Volkswagen pelo belo conjunto encontrado na Amarok V6.

O deslumbrante Ford Mustang com todo o seu desempenho e tecnologia foi o grande vencedor na categoria de carro importado. E olha de concorreu com modelos de renome como Audi A4, Chevrolet Camaro, Mercedes-Benz Classe E, Toyota Prius e Volkswagen Passat.

No segmento que mais cresce no Brasil, o de SUVs e Crossover, os finalistas eleitos pelos jornalistas foram Chevrolet Equinox, Ford EcoSport, Honda HRV e Jeep Compass, que abocanhou o primeiro lugar na eleição. Taí o segundo prêmio da cerimônia para a FCA Fiat Chrysler.

Para finalizar tivemos a Triumph Tiger 1100 como a Melhor Moto Abiauto e o grande vencedor da cerimônia: Volkswagen Virtus que levou o prêmio de Carro Abiauto 2018. A marca alemã foi quem subiu mais vezes ao palco nesta premiação, uma recompensa pelo trabalho e todo de-



envolvimento desse completo modelo sedã.

Durante a cerimônia, a entidade prestou algumas homenagens importantes, como os ex-presidentes Mário Pati, Ivan Oliveira, Paulo Rodrigues e Célia Murgel. Os jornalistas José Luiz Vieira, Douglas Mendonça e José Roberto Nasser (in memoriam) também foram lembrados, assim como o ex-piloto Wilson Fittipaldi Júnior, que foi homenageado por sua contribuição ao automobilismo brasileiro. ▣



**Frete drive**

# Iveco Daily City: mobilidade na cidade

**T**endo acompanhado o mercado de VUCs (Veículos Urbanos de Carga) nos últimos quatro anos, em minha opinião o Iveco Daily, principalmente, na versão chassi cabine, é o veículo mais querido dos transportadores autônomos. O VUC a ser batido. Quem tem, está feliz; quem não tem, deseja comprar um.

Mais uma vez, ao meu ver, existem várias razões para que esse modelo agrade tanto, e um deles certamente é ter a ergonomia interna de um carro. A Iveco aliás, explora isso. E com razão, pois é uma vantagem pra quem passa o dia inteiro sentado ao volante fazendo distribuição nas cidades. E apesar de parecer um carro, é robusto feito um caminhão.

E para não perder a majestade resolveu caprichar na versão Daily City 30S13, essa que estamos testando na versão

furgão. Primeiro ponto positivo: motorista com a carteira de habilitação categoria B - a que todo mundo tem - pode dirigir. Além disso, o veículo tem PBT Técnico de 3,5 toneladas, ou seja, livre circulação em grandes centros.

O furgão da Iveco é ideal para transporte de cargas fracionadas, entregas de e-commerce, distribuição de bens de consumo e qualquer outro material, haja vista sua versatilidade. E certamente vai ganhar espaço entre pequenos empresários e motoristas autônomos. Segundo a Iveco, o modelo foi desenvolvido para empresários que não são transportadores.

A primeira característica do modelo já foi falada: temos a sensação de estar dirigindo um veículo de passeio. Expressa também muito conforto e segurança para quem está dirigin-



## Frete drive

do. Também ganha no quesito economia de combustível, o que é atraente pra quem precisa rodar muito.

Vamos falar sobre robustez, que a Daily City tem de sobra por conta da estrutura do chassi e do sistema de suspensão. Completamente novo, o chassi é composto pelo eixo traseiro da FPT Industrial, mais moderno e adequado para a missão de entregas em centros urbanos.

Ainda conta com a suspensão traseira com molas parabólicas e barra estabilizadora, que reforça a robustez com redução de vibrações. Já o conjunto de suspensão dianteira é independente com mola transversal de última geração, um requisito para a boa dirigibilidade.

O powertrain é outro destaque, depois que adotou um novo motor da FPT Industrial, o F1A de 2,3 litros, que atende o Proconve 7. Este conjunto é bastante conhecido na Europa e mais adequado a ciclos urbanos. Econômico, é capaz de alcançar potência de 130. Roda macio e é razoavelmente silencioso, para um motor diesel, é claro.

Na hora de abastecer, usamos o diesel S10 e não precisamos nos preocupar com o Arla, pois este engenho conta com a tecnologia EGR. Um torque linear de 32,6 Kgfm que começa em baixa, com 1.800 rotações e vai até 2.500 rpm. O câmbio de seis marchas tem engates fáceis e precisos.



# Frete drive



## Dimensões e Pesos

Entre-eixos	3.300
Largura com espelhos	2.500
Comprimento	6.030
Tipo de teto	H2
Altura	2.722
Volume do compartimento de carga	12 m <sup>3</sup>
PBT	3.500 kg
Peso vazio em ordem de marcha	2.250 kg



## Ficha técnica

Motor:	FPT F1A WG – ciclo diesel / EGR
Combustível	Diesel S10
Cilindrada	2.300 cm <sup>3</sup>
Potência	130 cv a 3.600 rpm.
Torque	32,6 kgfm a 1.800 a 2.500 rpm.
Transmissão	ZF 6S 480 de seis velocidades
Tração	Tração traseira – eixo de simples redução
Direção	Tipo Pinhão e cremalheira com acionamento hidráulico
Rodas e Pneus	Rodas de aço / 6,5" x 16" / Pneus 205/75 R 16
Freios	Acionamento hidráulico de duplo circuito, servo-assistido / Disco ventilado nas rodas dianteiras e disco sólido nas rodas traseiras / ABS + EBD
Suspensões	Dianteira: tipo Suspensão independente do tipo duplo A, com mola transversal parabólica. Traseira: Mola parabólica assimétrica.
Tanque de combustível	70 litros

## Frete drive

O nosso modelo era equipado com computador de bordo, piloto automático e freios com ABS e distribuidor eletrônico de frenagem como equipamentos de série. Os opcionais disponíveis na nossa Daily eram o trio elétrico, ar-condicionado e rádio com Bluetooth. Tudo o que o transportador precisa para trabalhar com conforto e segurança. ▀



**Frete drive**

# Strada Hard Working: feita pra trabalhar... e muito!

**U**ma história de sucesso em vendas, isso não podemos negar. A Fiat Strada completa 20 anos mantendo a capacidade de agradar os transportadores com uma picape compacta que cabe ao lazer, mas que trabalha duro quando lhe é exigido.

Foi lançada em 1998 já com esse objetivo: ser versátil, sendo derivada do Palio. Trouxe para o segmento ideias como as cabines estendida e dupla, além da terceira porta. E o mercado gosta da Strada, haja vista que até hoje já foram comercializadas 1,4 milhões de unidades do modelo.





## Frete drive

Uma hora vai ter que mudar seu desenho para acompanhar a família Argo, aliás, já tivemos notícias sobre o assunto e uma foto do novo modelo, que ficou bem legal, mas sem previsão no mercado. Mesmo assim, o transportador gosta da Strada, e é bastante normal vê-la por aí carregando todo o tipo de material. Neste teste, vamos mostrar a versão cabine dupla Hard Working, que tem caçamba para transportar mais carga e espaço interno para mais dois colegas de trabalho. A primeira característica que chama atenção, aliás, é um habitáculo com acabamento mais escurecido, justamente para que usa a picape na lida.

# Frete drive

Podemos dizer que a Hard Working é uma versão intermediária em termos de equipamentos. Tem, além de um bom computador de bordo e protetor de caçamba, itens como ar-condicionado, direção hidráulica, ajuste de volante, protetor de cárter, tudo para facilitar a vida de quem trabalha.

Esse nosso modelo vem equipado com outros opcionais como sensores de estacionamento traseiro, rádio Connect com CD player, USB e Bluetooth. Mais elementos que ajudam no dia a dia.

O motor da versar Hard Working é o 1.4 EVO Flex, que entrega o que a picape precisa: 88 cv quando abastecida com etanol e torque de 12,5 kgfm com o mesmo combustível. Nada que impressione nem em relação a economia ou desempenho, mas bastante agradável ao dirigir. O câmbio é o tradicional cinco marchas da Fiat.

No trânsito, o tamanho da picape ajuda na agilidade e a direção hidráulica mantém as manobras mais fáceis. O sistema de freios usa discos ventilados na dianteira e tambores na traseira, que funcionam muito bem.

A cabine dupla perde um pouco de caçamba, ficando com 680 litros de capacidade, com carga útil de 680kg. A suspensão por sua vez é um trunfo, já que é uma das únicas picapes a contar com eixo rígido na traseira com uma mola parabólica de lâmina única. A dianteira é independente do tipo McPherson.



Dimensões e pesos	
Entre-eixos	2.718 mm
Largura com espelhos	1.664 mm
Comprimento	4.438 mm
Altura	1.580 mm
Capacidade de carga	705 Kg
Volume do compartimento de carga	680 litros
Peso vazio em ordem de marcha	1063,0 Kg

Internamente, a picape é bem resolvida para o que se propõe, oferece ótima ergonomia para quem dirige e espaço suficiente para os ocupantes. Muita gente acha que é bobagem, mas a 3ª porta é facilitadora quando se carrega mais gente para o trabalho, oferecendo mais conforto e praticidade aos passageiros do banco de trás.

Vale lembrar que a Fiat oferece melhores condições de preço e pagamento para produtores rurais e microempresários para esse modelo, e ainda, juntamente com o financiamento do veículo, o proprietário pode adquirir o plano de revisão sob medida, escolhendo entre duas a dez revisões, conforme lhe convir. ▀



# Confiança em Filtragem

A Delphi Technologies possui mais de 100 anos de experiência no mercado de autopeças e é original nas principais montadoras do Brasil e do mundo. Por isso é referência quando o assunto é tecnologia automotiva. E, agora, apresenta um portfólio completo e competitivo para toda a linha de Filtros automotivos. Já atendemos 70% da frota circulante brasileira e os lançamentos do ano de 2019 aumentarão ainda mais esse número! Fique atento à todas as novidades e entre em contato conosco para saber mais.



**Delphi**  
**Technologies**



# Estamos de cara nova!

Você já deve ter notado. Estamos mudando da cor vermelha para a cor azul, dando adeus ao antigo logo vermelho e boas-vindas a uma marca única para equipamento original e mercado de reposição.

Com essa mudança, você pode esperar a mesma qualidade em peças, ferramentas, treinamentos e suporte que já conhece. Do ar-condicionado à ignição e do gerenciamento de motor aos sistemas de combustível, seja para veículos movidos à gasolina ou diesel.

Continuamos a oferecer a qualidade que você já conhece e pode confiar. Mas agora, somos a Delphi Technologies.



**Novas  
embalagens de  
Filtros estão  
chegando!  
Fique atento**

O especialista de Filtros da Delphi Technologies, Robson Quito, conta um pouco sobre como foi a evolução da marca com essa linha de produto e como a Delphi está preparada com um portfólio cada vez mais completo e competitivo.

“A Delphi Technologies iniciou a produção dos Filtros da marca na década de 60, na Europa. E foi responsável pelo famoso projeto de filtros para sistemas de bombas injetoras Diesel - os filtros CAV.

Hoje, contamos com filtro de ar do motor, filtro para óleo lubrificante, combustível, sedimentadores (separadores), filtros hidráulicos para transmissão, filtros para sistema de arrefecimento e filtros secundários do ar do motor (filtro de segurança) com aplicações para todos os tipos de veículos de passeio, pick-up's, vansse utilitários, veículos pesados, linha agrícola, linha amarela e industrial. Para este ano teremos diversos lançamentos programados para a linha buscando aumentar a cobertura de 70% da frota circulante que temos hoje, para pelo menos 90%, com o objetivo de cada vez mais atender melhor nossos clientes.



Ainda como expectativa para 2019, a Delphi Technologies está investindo para ampliar seu centro de distribuição na cidade de Piracicaba -SP, e estamos aumentando também a parceria com distribuidores para garantir que todo o Brasil tenha fácil acesso a nossos produtos”

Quer saber mais sobre as nossas linhas de produtos e acompanhar todos os lançamentos?

Acesse nosso site [www.delphi.com.br](http://www.delphi.com.br) para baixar agora nosso catálogo eletrônico e siga a Delphi Technologies nas redes sociais!

**Confira também o APP disponível para Android e IOS**

# Delphi Technologies

## Filtros Delphi, seu veículo merece!



# Por que trocar os filtros?

## Tipo de Filtro

## Motivo

### Filtro do óleo:

Ao saturar (entupir), o filtro do óleo permite a circulação do óleo contaminado diminuindo a vida útil do motor. Recomenda-se a troca do filtro do óleo sempre que houver a troca do óleo lubrificante, assim os contaminantes serão eliminados e seu motor terá uma vida útil maior e mais eficiência.

### Filtro do ar do motor:

O filtro do ar bloqueia a entrada de poeira, água e outras partículas contaminantes no motor. Se estiver saturado (entupido) seu veículo terá maior consumo de combustível e também maior aquecimento das partes móveis, gerando desgaste prematuro e perda de potência. Jamais pulverize o filtro do ar com ar comprimido ou “bata-o” para tentar limpá-lo, isso poderá romper o elemento filtrante e causar graves danos ao motor.

### Filtro do combustível:

O filtro do combustível tem a função de evitar que partículas cheguem aos bicos injetores e bomba injetora. Além disso, uma vez saturado (entupido) seu veículo pode apresentar “falha” na aceleração, perda de potência, aumento de consumo ou até mesmo a queima da bomba de combustível. Recomenda-se a troca sempre que estes sintomas forem percebidos ou na manutenção pela quilometragem.

### Filtro do ar condicionado ou Filtro de cabine:

O filtro do ar condicionado ou filtro de cabine é responsável pela purificação do ar que circula na cabine do veículo, além de reter ácaros e gases tóxicos que circulam na atmosfera e que podem ser nocivos a você. Recomenda-se a troca de 06 (seis) em 06 (seis) meses ou ao sentir mal cheiro e perda de potência do ar condicionado.

## Ficha técnica

Motor:	1.4 Evo Flex
Combustível	Gasolina/etanol
Cilindrada	1.368 cm <sup>3</sup>
Potência	88 cv (etanol) / 85 cv (gasolina) a 5.750 rpm
Torque	12,5 Kgfm (etanol) / 12,4 Kgfm (gasolina) a 3.500 rpm
Transmissão	Manual de cinco marchas
Tração	Dianteira com juntas homocinéticas
Direção	Mecânica com pinhão e cremalheira
Rodas e Pneus	Aro 5,5X14 / 175/70 R14
Freios	Hidráulico, comando a pedal e ABS, com discos na dianteira e tambor na traseira, com sapata autocentrante e regulagem automática de jogo
Suspensões	Dianteira: Tipo Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, amortecedores hidráulicos, pressurizados a gás, telescópicos de duplo efeito e mola helicoidal.  Traseira: Tipo Eixo rígido tipo ômega, amortecedores hidráulicos, pressurizados a gás, telescópicos de duplo efeito e mola parabólica longitudinal
Tanque de combustível	58 litros



# Segmento de VUCs: bons ventos sopram em

# 2019

Texto: Carolina Vilanova | Fotos: Divulgação

*Confira a opinião dos especialistas do segmento de comerciais leves para o ano de 2019, Mercado automotivo deve crescer dois dígitos no ano que vem e os VUCs têm grande influência nesse resultado*

**N**o final das contas, o ano de 2018 foi um período de recuperação para o mercado de de automóveis e caminhões de maneira geral. No começo do ano, os ânimos estavam aguçados em todos os setores da sociedade, mas não podemos dizer exatamente que esse entusiasmo perdurou por muito tempo.

Acontecimentos mexeram com o país e mexeram também com a previsão de crescimento que estava registrada. A greve dos caminhoneiros foi o mais significativo deles, parando o país por onze dias e reduzindo em muito possibilidade de recuperação da nossa economia.

Além disso, tivemos a Copa do Mundo, e como todo mundo sabe, o brasileiro deixa tudo de lado para torcer pela seleção, que ficou nas quartas de final mais uma vez. E para completar o quadro de “segura as pontas”, a turbulência das eleições fizeram mais uma vez com que tudo fosse colocado à espera.

Mas no fundo, acho que deu tudo certo. O mercado está começando a reagir, os investimentos foram mantidos e o consumidor encontrou um trocado a mais para gastar no Natal. Na indústria automotiva, as vendas registradas até o mês de novembro de 2018 foram de 2,3 milhões de veículos, um crescimento de 15% sem relação ao mesmo período do ano anterior.

Para se ter uma ideia, o mercado de automóveis e comerciais leves cresceu 14,2% no mesmo comparativo, enquanto o de caminhões foi muito melhor, com alta de 49% – 68,3 mil contra 45,9 mil unidades. Também, depois de tudo que perdeu nos últimos três anos.

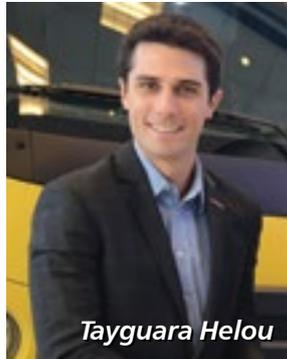
Antonio Megale, presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), aposta na retomada da economia para o ano de 2019. “Acreditamos na retomada da economia no ano que vem e quando isso ocorre o setor sempre vem junto”, comentou em reunião com imprensa. “Tenho convicção de que o setor vai crescer dois dígitos, algo em torno de pelo menos 10% a 11%”, aposta.



Antonio Megale

Segundo o executivo, a expectativa é baseada nas projeções de alta do Produto Interno Bruto (PIB) do próximo ano, de 2,53%, ante 1,3% em 2018.

A mesma opinião tem o presidente do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de SP e Região), Tayguara Helou. “2019 será um ano muito bom, eu não tenho dúvidas disso. O cenário político se modificou e o Brasil entrará em uma nova fase; a economia deve crescer entre 2% e 3%, o que significará um impacto direto no crescimento das empresas de transporte de cargas. Se o novo governo seguir com o que vem sinalizando, como o apoio às empresas e a simplificação do ambiente para os negócios, o Brasil vai decolar. Tenho conversado com muitos empresários e o otimismo é consenso entre todos!”, diz otimista.



**Tayguara Helou**

Ele enfatiza que para os motoristas de VUCs, há uma expectativa para aumento da demanda de entregas urbanas. “Há muitos anos o setor de transporte sofre com injustas restrições à circulação dos veículos de cargas na cidade de São Paulo, restrições estas que nunca colaboraram com a segurança do trânsito ou a redução dos congestionamentos, pois quanto menor o veículo, mais são necessários para escoar uma determinada produção. Isso não quer dizer que apoiamos uma carreta no centro da cidade em horário comercial, o que nós apoiamos é o que a atual gestão da Prefeitura de São Paulo fez incentivando o uso de um veículo apropriado para a distribuição urbana, ou seja, o VUC cadastrado que agora está fora do rodízio. O ambiente nunca foi tão favorável às operações com o VUC em São Paulo, pois o motorista que tiver um VUC terá a possibilidade de produzir muito mais com este veículo do que outros motoristas com veículos menores, assim entregando ao cliente muito mais vantagens”, observa Tayguara.

Representante do segmento de implementos, Osmar de Oliveira, sócio-diretor da 4 Truck, também está otimista com o mercado futuro, mais precisamente em relação a 2019. A empresa, com sede em Guarulhos, na região metropolitana de São Paulo, projeta crescimento de 30% no ano que vem.



**Osmar de Oliveira**

Sob a perspectiva de ritmo contínuo de crescimento nos próximos 3 anos, a implementadora pretende investir pesado em 2019. O intuito é absorver o aumento da procura por seus respectivos produtos e serviços, já que a carteira de vendas da 4TRUCK já está tomada até fevereiro.



“A retomada da confiança por parte do empresariado, a maior disponibilidade de financiamento para a aquisição de veículos e implementos, como BNDES e bancos comerciais, além do crescimento da demanda por transporte em setores como farmacêutico e e-commerce, impactaram positivamente o mercado de implementos rodoviários em 2018”, explica Osmar.

O mercado de implementos rodoviários de uma maneira geral, está vivenciado um cenário bastante diferente e fecha 2018 com forte alta. Segundo levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) houve aumento de 33,6% no emplacamento de novos produtos entre janeiro e outubro deste ano em comparação ao mesmo período de 2017.

## Opinião de quem vende

Juliano Machado, gerente de Marketing de Produto da FCA, acredita que as expectativas para o próximo ano são animadoras. “As vendas de veículos comerciais leves acompanham os indicadores futuros da economia. Já temos visto uma procura maior por veículos de carga e passageiros. Também devemos ter um aquecimento de veículos transformados, como ambulâncias. Inicialmente o aquecimento está acontecendo nas pequenas e médias frotas, porém, para 2019, esperamos uma melhoria das grandes contas também. Nossa expectativa para o Fiat Ducato é de uma venda um pouco maior do que em 2018, com aproximadamente 400 unidades mensais”, afirma.



**Juliano Machado**



## Mercado

Em pronunciamento no evento de final de ano, Rogelio Golfarb, vice-presidente de Assuntos Corporativos, Comunicação e Estratégia da Ford América do Sul, apresentou um balanço do cenário econômico e das perspectivas da indústria para 2019. Segundo ele, o mercado automotivo caminha para fechar o ano com um crescimento entre 15% e 16% e vendas na casa de 2,6 milhões de unidades. A expectativa para 2019 é crescer de 10% a 12% e chegar a 2,9 milhões de veículos.



Rogelio Golfarb destacou a importância do setor automotivo na recuperação da indústria, respondendo por 70% do seu crescimento em 2018, e o avanço das vendas diretas para frotistas, uma tendência que deve se reforçar em 2019, trazendo desafios adicionais de custos. Para ele a palavra que definiu o ano de 2018, foi: “intenso”.



Outra marca que comemorou foi a Mercedes-Benz, que em 2018, alcançou um excelente desempenho de vendas com a Linha Sprinter – da categoria de Large Vans (3,5 a 5 t de PBT) – no transporte urbano de cargas. Segundo Jefferson Ferrarez, diretor de Vendas e Marketing Vans da Mercedes-Benz do Brasil, as vendas de furgões Sprinter cresceram 60% e dos modelos chassi com cabina aumentaram quase 20%. Esses excelentes resultados se devem ao aquecimento de atividades logísticas de distribuição geral de produtos nos grandes centros urbanos e pelas entregas do comércio eletrônico – e-commerce.

“Para 2019, prevemos um crescimento de 20% no mercado brasileiro no segmento no qual atuamos com a Linha

Sprinter. Estamos otimistas para realizar mais negócios e obter maior participação de mercado, mantendo a liderança conquistada nos últimos dois anos. Nossos clientes reconhecem os nossos produtos pelo baixo custo operacional e excelente valor de revenda. Dessa forma, o investimento do cliente no produto Sprinter tem retorno assegurado, pagando-se rapidamente”, avalia o executivo.

Roberto Cortês, Presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus e membro do Board do Grupo Traton, também em discurso de final de ano, falou que o maior acontecimento de 2018 para a VW Caminhões e Ônibus e MAN foi que as empresas passaram a fazer parte do grupo Traton, que tem o objetivo audacioso de se tornar o maior produtor do setor de transporte no mundo.



“Em relação ao ano de 2018, eu estou convicto, que foi encerrado oficialmente um dos períodos de crises mais sérios da indústria automotiva no Brasil. Tivemos um sinal de recuperação forte, a indústria de caminhões cresceu 49% de janeiro a novembro de 2018. E a nossa marca superou esse número, crescemos 51% nesse período. Um dos motivos desse resultado foi em função do lançamento da linha Delivery, que foi um sucesso absoluto de mercado”, afirma.

Ele continua: “o Grupo Traton se prepara para uma eventual entrada no mercado de capitais, e não sabemos ainda o que isso vai significar, mas o que podemos dizer para o ano de 2019 é que todos os indicadores são positivos, certamente estamos na rota do crescimento. Também posso afirmar que teremos novidades nas feiras do ano que vem. O Brasil foi, é e continuará sendo prioritário para o Grupo”, comenta.

“Confirmamos a continuidade do nosso plano de investimento quinquenal, de 2018 a 2022, de 1 bilhão de meio de reais e esperamos que, o que vem sendo falando desde a nomeação do novo governo seja concretizado. Temos esperança que esse novo governo ataque a questão fiscal e de infraestrutura para tornar o país mais competitivo e que haja igualdade de condições com outros países. Precisamos retomar o debate sobre a renovação dos caminhões, hoje com 17 anos de vida e na Europa de 5 a 7 anos”, finaliza Cortês. ■

## Frete a frete

Para comprovar a força do segmento de VUCs, a gente não podia ficar de fora. Todos os meses para a distribuição da Revista eles estão a postos. No mês passado, Sudário Paulino Rosa, proprietário da empresa BRT Express, foi o responsável por carregar a tiragem da Revista da Gráfica e trazer até a nossa sede. Atualmente ele tem na sua frota seis veículos, sendo três Fiorinos, uma Sprinter, uma Iveco Daily e uma Saveiro. Com seu super ajudante, Bruno, eles fazem diversas distribuições urbanas. A empresa fica na Freguesia do Ó, em São Paulo. ▀



O Vagner Freitas tem 48 anos e há três trabalha com transporte. Ele explica que começou na carreira por acaso. Ele trabalhava em uma empresa e um dia, estando de férias, foi ajudar o cunhado a fazer algumas entregas. Gostou da experiência e com as dicas do cunhado, saiu da empresa de onde trabalhava, comprou um VUC e começou a trabalhar. Ele dirige uma HR 2011 e adora o que faz. Ao lado dele está o irmão Valdinei Freitas, de 47 anos. O Valdinei trabalha junto com o irmão há um ano e assim como o Vagner, gosta bastante do que faz. Ambos gostam de acompanhar os lançamentos do mercado. Já na hora de pensar em um veículo novo, os dois divergem: o Vagner pensa em adquirir uma Iveco, já o Valdinei gostaria de uma HR. Apesar de gostos diferentes, ambos dizem que a melhor parte de trabalhar com transporte é a liberdade que a profissão dá. ▀



Encontramos o Wilson de Paula Barbosa e o Alex Fernandes fazendo uma entrega. Eles estavam com pressa, mas toparam falar com a nossa reportagem. O Wilson é motorista e já trabalha há bastante tempo como motorista. Na atual empresa, ele está há um ano e dirige uma Iveco Daily. Já o Alex começou há pouco tempo, somente um mês na empresa, mas afirma que gosta bastante do que faz. Quando perguntamos o que eles mais gostam no trabalho, os dois são enfáticos em dizer que gostam principalmente de conhecer novos lugares, viajar. "Já fomos bastante ao litoral norte, é lindo lá, faz o cansaço valer a pena", explica o Alex. Ele e o Wilson pedem licença e saem apressados, pois tinham que ir logo ao próximo destino fazer suas entregas. ▀



## Frete a frete

O Anderson Aparecido Dias, de 37 anos, já trabalha há dez anos como motorista. Ele é funcionário de transportadora, mas confessa que a ideia de ter um veículo próprio é bastante tentadora. O Anderson dirige um Iveco 2018 e segundo ele, é o melhor carro que tem para esse tipo de serviço. “É versátil, confortável, tem bom rendimento”, explica o motorista. Ele conta que já conheceu diversas cidades com o serviço. “Já fui para Barretos, Olímpia, Presidente Venceslau”, diz o motorista. O Anderson tem dois ajudantes: o Valmir Barbosa, de 27 anos e o Fábio Carlos de Macedo, de 36. Ambos gostam bastante do que fazem e pensam em um dia, sair do lado de ajudante e sentar na cadeira do motorista. 🚩



O Carlos Alberto da Silva tem 31 anos e há dez trabalha na área de transportes. Ele começou como ajudante e com o tempo, conseguiu a sonhada vaga de motorista. Carlos Alberto é de São Paulo e costuma atender as cidades do litoral e interior do estado. Ele atualmente dirige um Cargo, que pertence à empresa. O motorista tem planos para o futuro: quer um dia ter o veículo próprio e trabalhar como agregado para a empresa na qual é funcionário. 🚩

O Evandro Aparecido, de 31 anos, trabalha há quatro anos como motorista. Ele dirige um HR 2013 próprio e explica que gosta bastante de trabalhar como motorista. “Eu passo dia inteiro fazendo o que gosto, que é dirigir, não tem o que reclamar”, explica ele. Para o ano que vem, o Evandro pensa em trocar o veículo, mas ainda não decidiu qual. Ele gosta bastante do HR, mas ainda não tem certeza se vai manter o veículo. “O HR é bacana, mas ainda preciso pensar se vou continuar com essa linha ou trocar”, explica o motorista. 🚩



## Frete a frete

O Luiz Antônio Gomes tem 50 anos e trabalha com transportes há 38. Ele começou como funcionário de empresas de transportes, mas atualmente dirige um veículo próprio, uma Iveco Daily 35514, ano 2011, que comprou há seis anos. O Luiz teve uma trajetória muito comum entre os motoristas: começou como ajudante e quando surgiu a oportunidade, começou a trabalhar como motorista. ▀



Encontramos o Edilson Nivaldo da Silva, de 47 anos e o Silas Oliveira, de 35, fazendo uma mudança em um prédio em Santos (SP). Os dois trabalham para a JF Mudanças, o Edilson como motorista e supervisor e o Silas como ajudante. O Edilson está na empresa desde 2015 e diz gostar bastante do que faz. O Silas faz coro com o Edilson e nos conta que tem vontade de um dia, estar no assento do motorista. “Nós aprendemos a fazer de tudo, conhece lugares diferentes, viajamos bastante”, conta o ajudante animado. Ambos gostam de trabalhar com os VUCs, pois segundo eles, só tem vantagens. “Não tem restrição de horário, é fácil de dirigir e são confortáveis”, explica o Silas. ▀



O Geovan Alves Amorim, de 46 anos, trabalha como motorista autônomo desde 2008. Ele era motorista em uma outra empresa e quando saiu, juntou o dinheiro da rescisão e comprou o seu veículo. Ele dirige uma Iveco Vertis ano 2010. O motorista é de São Vicente (SP) e diz que faz entregas em todo o litoral paulista, de ponta a ponta, desde o litoral sul até o litoral norte. Já o Adenário Alves, de 24 anos, trabalha como ajudante ao lado do Geovan. Adenário tem planos para o futuro: ele quer um dia trabalhar como motorista e dirigir o seu próprio veículo, uma Iveco ou um Cargo. ▀



## VUCs pelo Mundo

# Mercedes-Benz vans na onda da célula de combustível

A solução para longas viagens no futuro sem emissões de poluentes já está preparada nos laboratórios da Mercedes-Benz, com o Concept Sprinter F-CELL, uma van conceito com acionamento elétrico e célula de combustível. O veículo faz parte da expansão da estratégia eDrive@VANs, que vem movendo a marca para um futuro de veículos de carga eletrificados.

O protótipo usa um motorhome semi-integrado com amplitude total dos benefícios característicos de uma célula de combustível desde a mobilidade de longo alcance até as emissões zero.

Além de casas sobre rodas, estas características podem perfeitamente ser adequadas para fins comerciais, segundo a marca, como rotas de correio mais longas ou microônibus em trechos rodoviários.

A interação inteligente dos acionamentos de bateria e da célula de combustível no Concept Sprinter F-CELL oferece uma potência elétrica de aproximadamente 147 kW e torque de 350 Nm.

Os três tanques podem armazenar um total de 4,5 quilos de hidrogênio, o suficiente para um alcance de cerca de 300 quilômetros. Se for necessário fazer uma viagem mais lon-



## VUCs pelo Mundo

ga, os tanques de hidrogênio integrados à parte inferior do veículo podem ser complementados por outro na traseira. Essa configuração eleva o alcance para até 500 quilômetros.

O Concept Sprinter F-CELL também combina tecnologia inovadora de célula de combustível e bateria para criar um híbrido plug-in. Ao lado do hidrogênio, ele também pode ser reabastecido com eletricidade, aumentando o alcance em até 30 quilômetros.

A estrutura do Concept Sprinter F-CELL com tração traseira e um sistema de peso comparativamente baixo cria a

maior flexibilidade possível para conversões ou para uso comercial com maior carga útil. O sistema modular significa que a célula de combustível pode se estabelecer como uma alternativa aos acionamentos convencionais e elétricos a bateria para uso em rotas mais curtas em tantos casos de uso quanto possível.

Investindo forte nos veículos de carga urbanos eletrificados, a Mercedes-Benz por meio da estratégia eDrive @ VANs já está rodando com o modelo e-Vito e em 2019 com estreia o eSprinter. ▀



## Lançamentos

# PSA Peugeot Citroën expande linha de VUCs



Como era esperado, mas sem fazer nenhum alarde, a PSA Peugeot Citroën coloca no mercado os novos modelos Citroën Jumper e Peugeot Boxer, ambos na versão furgão. Os novos VUCs compartilham da mesma plataforma e preços de lançamento, que chegam com valor promocional de R\$ 117.171,60 e depois será vendido por R\$ 139.490. Cada um com sua assinatura própria, é claro.

Vamos falar um pouco de cada um dos novos furgões, começando pelo Citroën Jumper, que traz volume de 13m<sup>3</sup> e capacidade de carga de 1.667 Kg, podendo ser utilizado em várias aplicações. O modelo vem para se juntar à gama de furgões da marca, que começou com o Jumpy e o pequeno Berlingo.

O design do modelo é moderno, com linhas de fluidez e robustez ao mesmo tempo. Os faróis ganharam novo formato e combinam bem com amplos para-choques na dianteira, sempre com o DNA marcante da Citroën. O novo grupo ótico traseiro fica em uma posição alta e vertical.

Prático e funcional, com tamanho bom para diferentes tipos de negócios e uma porta lateral deslizante com 1.562 mm, que permite acesso fácil ao compartimento e a colocação de materiais por meio de empilhadeiras. Já as portas traseiras têm ótima abertura de até 270°, que facilitam o carregamento e os movimentos ao redor do veículo.

O Jumper oferece múltiplas possibilidades de transformação da carroceria para atender às necessidades de todos os

tipos de negócio, como os segmentos de logística, oficina volante, medical service (ambulância e remoções), acessibilidade, escolar etc.

A cabine do Novo Citroën Jumper foi reformulada, oferecendo conforto e ergonomia ao transportador, tanto por conta da posição de dirigir quanto da alavanca de troca de marchas situada no painel de instrumentos. O banco do motorista conta com descansa-braços e uma mesinha para escrever ajustável em altura ajuda a operação.

O conjunto mecânico também robusto traz o novo motor 2.0 Turbo Diesel BlueHDi que, segundo a engenharia da marca, alia alto desempenho, baixo consumo de combustível e redução de emissões de poluentes. O resultado é a potência máxima gerada de 130 cv a 3.500 rpm e um torque máximo de 34,7 kgfm a 1.750 rpm.



# Lançamentos

Para completar, temos a caixa de câmbio manual de seis marchas, um conjunto de suspensões reforçado e adaptado à realidade brasileira, uma direção precisa e progressiva e um sistema de freio superdimensionado.

Entre as tecnologias embarcadas, destacamos o sistema de segurança ESP - Eletronic Stability Program, que atua sobre a estabilidade do veículo e que inclui as funções de Controle adaptativo de carga, o ASR (antipatinagem) e o Assistente de partida em rampa.

## Peugeot Boxer

Conforme falamos, a Boxer e a Jumper são montadas em cima da mesma plataforma, logo, o tamanho das duas e as capacidades de carga são os mesmos: 13 m<sup>3</sup> de volume e mais de 1.600 kg para carregamento. O modelo também se junta aos outros utilitários da marca: a compacta Partner e o Expert, nas opções furgão e minibus.

No mesmo momento em que era lançada a Boxer, o CEO mundial da PEUGEOT, Jean-Philippe Imparato, visitou a sede da empresa, em São Paulo, e destacou a importância do segmento para a marca. "Somos líderes do mercado europeu de veículos utilitários leves e queremos o mesmo protagonismo para o Brasil", disse.

Segundo o CEO, o furgão se destaca por um motor tecnológico da categoria, que garante desempenho, economia de combustível e baixa emissão de poluentes alinhado com um design bellissimo, baixo custo de manutenção e itens diferenciados de série, como Hill Assist, controle de estabilidade (ESP), controle adaptativo de carga, entre tantos outros.

Impulsionando o furgão está o mesmo propulsor da Jumper, o 2.0 Turbo Diesel BlueHDi, que recebe selo B de eficiência energética do Inmetro. Com uma potência máxima 130 cv a 3.500 rpm e um torque máximo de 34,7 kgfm a 1.750 rpm, o veículo ganha em performance, agilidade e economia.

A Peugeot caprichou no visual do modelo, que vem arrojado e linhas que remetem a uma identidade forte e moderna, sempre lembrando o lado felino da marca, por conta de faróis halógenos com regulagem de altura.

Na traseira, podemos destacar o emblema da marca e a nova assinatura luminosa, mais moderna e funcional. As portas traseiras também contam com abertura de até 270° e a porta lateral deslizante tem 1.562 mm, que facilita o acesso ao compartimento de cargas, além de carregamento de materiais por meio de empilhadeiras.

A van chega também com elementos tecnológicos que ajudam na segurança e conforto, como o sistema Hill Assist, Controle de Estabilidade (ESP), entre outros recursos. Ambas as marcas oferecem diversos serviços de pós-vendas para os transportadores se sentirem mais seguros após a compra do veículo. ▀



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

REVISTA

**FRETE URBANO**

Informação para o transportador VUC

Faça revisões em seu veículo regularmente.

ACESSE



revistafreteurbano.com.br



revistafreteurbano



@rfreteurbano



revistafreteurbano



REVISTA

**FRETE URBANO**

Informação para o transportador VUC



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

capacete e a projeção do motociclista.



PESQUISA • DESENVOLVIMENTO • INOVAÇÃO



[www.ninofarois.com.br](http://www.ninofarois.com.br)

**PARCELE SUAS VENDAS EM ATÉ 12 VEZES!**

**Receba em até 2 dias!  
\*Máquina sem custo!**



Aceita as principais bandeiras:



**LIGUE AGORA!**

**CIANO**  
SOLUÇÕES EM PAGAMENTOS

REPRESENTANTE COMERCIAL

**Cel.: (11) 99961-9988**  
**savioli.proservcredito@gmail.com**

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

**Seguro**

# Por que contratar uma empresa certificada com ISO 9001



**A**ntes de fechar um contrato com uma empresa, principalmente, se esta empresa for te representar intermediando negociações, é muito importante analisar seu histórico, saber a quem ela já prestou serviço e sua reputação no mercado.

Um detalhe que conta bastante é possuir certificação ISO 9001, que garante a qualidade no desenvolvimento dos processos, sempre prezando pela satisfação do cliente. Toda organização pode receber tal reconhecimento, que cumpre uma série de exigências auditadas, afirmando que se trata de um exemplo de organização competente, com credibilidade e que segue uma padronização de qualidade de nível internacional.

É conveniente ter empresas com ISO 9001 como parceiras, nos atendendo ou nos representando na contratação de produtos que não temos domínio, pois a certificação garante um serviço de qualidade por empresa consolidada.

## Qualidade certificada

O documento ISO 9001: 2015 define os critérios para um sistema de gestão da qualidade. Pode ser usado por qualquer organização, grande ou pequena, independentemente do seu campo de atividade. Existem mais de um milhão de empresas e organizações em mais de 170 países certificadas com a ISO 9001.

O padrão utilizado é baseado em vários princípios de gerenciamento de qualidade, incluindo um forte foco no cliente, gestão e administração, abordagem do processo e melhoria contínua. O uso da ISO 9001: 2015 ajuda a garantir que os

clientes de uma empresa obtenham produtos e serviços consistentes e de boa qualidade, o que, por sua vez, traz muitos benefícios para os negócios.



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

## ISO 9001 no Brasil

No país, a norma é traduzida e publicada pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) e pode ser seguida por qualquer empresa pública ou privada, independente do produto ou serviço oferecido.

No ano passado, segundo dados da International Organization for Standardization – “ISO”, no Brasil existiam 17.165 empresas certificadas, mas no passado éramos o país com maior número de certificações da América Latina.

Acompanhei todo o processo de implantação tanto da versão 2008 quanto da 2015 em uma corretora de seguros que sempre focou na qualidade do atendimento, e então assumiu o desafio de buscar o selo de qualidade ISO 9001.

Alcançou esta conquista por uma renomada certificadora Internacional, que trouxe mais segurança à equipe, seguradoras e clientes com a padronização dos procedimentos.

A empresa obteve ótimos resultados com o amadurecimento do sistema, podendo ser comprovado na devolutiva da pesquisa de satisfação, recebida em julho/2018, com 36% das respostas apontando expectativas superadas e 64% com atendimento satisfatório, mostrando claramente a diferença na qualidade, e o quanto vale a pena buscar quem zele por nossa satisfação no atendimento. ▀

### A versão 2015 da ISO 9001 leva em consideração sete princípios, sendo eles:

Foco na satisfação do cliente

Liderança e planejamento

Comprometimento das pessoas

Abordagem de processo e sistema para a gestão

Melhoria

Tomada de decisão baseada em evidência

Gestão de relacionamento com os fornecedores

Leia a Revista  
Oficina News

Revista  
Oficina News



Como atender veículos  
diesel com qualidade



Substituição dos filtros de óleo  
e combustível do Chevrolet Onix



Inspeção e troca do óleo do  
graxão da Renault Fluxo 1998 (20)

- ✓ 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](http://oficinanews.com.br)

 [facebook.com/oficinanews](https://facebook.com/oficinanews)

 [twitter.com/oficinanews](https://twitter.com/oficinanews)

 (11) 2534-5182

Revista  
Oficina News



# RODAFUSO<sup>®</sup>

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<sup>®</sup>

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

11 2148-5514

WWW.RODAFUSO.COM.BR



## Meu animal

# Na estrada com o seu pet

**A**s festas de fim de ano trazem sempre muita alegria, harmonia e aproximam amigos e familiares. Devido às festividades, muitas pessoas decidem viajar e levam consigo os seus pets, afinal, são membros da família!

Você sabia que existem várias coisas que você precisa se lembrar antes de viajar com o seu bichinho de estimação?

Veja abaixo a lista que nós criamos para ajudar nos preparativos! Siga as dicas e aproveite para descansar neste fim de ano, e é claro, na companhia do seu melhor amigo.

- Separe previamente tudo que o seu pet precisa e usa no dia a dia! Como seus potinhos de ração e água, ração seca e úmida, biscoitos, caminha, cobertor, coleira, guia e produtos para a higiene, como shampoo, condicionador, banho a seco e perfume.

- Se o seu destino for um lugar muito quente, é necessário tomar alguns cuidados especiais. Informe-se previamente com um Médico Veterinário da sua confiança sobre proteção solar e medicamentos contra parasitas. Lembre-se de levar protetor solar e tomar muito cuidado com a exposição ao sol, pois os pets também sofrem com o calor forte e piso quente, que pode queimar e causar desconforto nas suas patas e pelos.



*Por Ana Julia L. Cagnassi  
Médica Veterinária  
formada pela  
Universidade Metodista  
de São Paulo*



- Vai viajar de carro? Nunca deixe o pet solto dentro do carro. O recomendado é utilizar uma caixa de transporte adequada ou, para cães, um cinto de segurança próprio. Antes de colocar o pé na estrada, passeie com o seu pet para que ele faça suas necessidades. Se o seu cãozinho não estiver acostumado a andar de carro, evite fornecer qualquer tipo de alimento seis horas antes da viagem, para que ele não enjoje. Não deixe o seu cão ficar com a cabeça fora da janela, por mais que ele queira, tanto pelo risco de quedas em freadas bruscas quanto por riscos de otite ou contato com objetos.

- Para evitar o estresse e o desconforto do seu melhor amigo, evite mudar sua rotina quanto a horários de alimentação, passeios, brincadeiras e etc.

- Sempre leve a carteirinha de vacinação do seu pet e não deixe de visitar o Médico Veterinário antes da viagem para colocar em dia suas vacinas, vermifugação e anti-pulgas/carrapatos.

E depois de tudo isso, não deixe de brincar e se divertir muito com o seu pet. Aproveite este momento para criar laços e vivenciar momentos inesquecíveis juntos. ▀

Leia a revista da  
manutenção veicular

[oficinaneWS.com.br](http://oficinaneWS.com.br)



Revista  
**Oficina News**



Gerenciamento  
de frotas

[www.mipmedidores.com.br](http://www.mipmedidores.com.br)

Posto de ensaio credenciado Inmetro



**VDO**

Tacógrafos • Ar condicionado • Climatizadores  
Rodoar • Geladeiras • Acessórios



**DENSO**



**SPHEROS**



**Refrigerator**

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 o nosso site*

Revista  
**Oficina News**

acesse

[www.oficinaneWS.com.br](http://www.oficinaneWS.com.br)  
[facebook.com/oficinaneWS](https://facebook.com/oficinaneWS)



## Meio ambiente

# Conselho Mundial da Água ganha representante nacional

**M**ais uma vez o assunto dessa coluna é sobre a água. Um recurso finito. Estratégico. Um recurso que precisa ser democrático. Sem água não há vida. Sem água não há desenvolvimento.

E debater sobre ações de preservação dos recursos hídricos, estabelecendo estratégias para garantir a disponibilidade do produto, foi o motor para a criação, em 1996, do Conselho Mundial da Água, que é composto por 350 organismos no mundo inteiro, entre representações governamentais, entidades de pesquisa, de fomento e de ativismo socioambiental, além de empresas públicas e privadas que atuam no setor.

Podemos citar números que apontam que temos um caminho de muito trabalho para a democratização desse produto tão essencial à sobrevivência humana.

Segundo a ONU, cerca de 663 milhões de pessoas no mundo não têm acesso a fontes adequadas de água. O Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) relata que mais de 800 crianças, com menos de 5 anos, morrem todos os dias de diarreia associada à falta de água e de higiene. E cerca de 27 milhões de pessoas não têm acesso à água potável – como Iêmen, Nigéria, Somália e Sudão do Sul.



*Valquiria Stoianoff é jornalista formada pela Universidade Metodista*

### Representação Nacional

No Brasil, a Companhia de Saneamento do Estado de São Paulo-Sabesp passou a integrar o Conselho Mundial da Água. Essa nomeação aconteceu, em novembro/2018, durante o oitavo encontro da Assembleia Geral do Conselho Mundial da Água – 8th World Water Council General Assembly –, que ocorreu em Marselha, na França. Por um período de três anos, com mandato de 2019 a 2021, a Sabesp passa a ser um dos representantes do Conselho de Governadores, como são chamados os membros da entidade.

Além de um reconhecimento pela atuação na promoção da segurança hídrica e também pela postura inovadora adotada mais recentemente no setor, a presença da Sabesp no conselho será uma oportunidade do Brasil para divulgar realizações na área de saneamento básico, especialmente no combate à crise hídrica, gerar negócios no âmbito da internacionalização e também para acompanhar o que outros operadores no mundo estão fazendo.

A companhia foi a única das Américas a concorrer no colégio 3, que é o grupo das organizações comerciais. Como membro, uma das funções da Sabesp no Conselho Mundial da Água será trabalhar para organizar o 9º Fórum Mundial da Água acontecerá no Senegal, daqui a três anos.

A Sabesp terá muito a contribuir. O legado que herdou da crise hídrica no Estado de São Paulo se traduz em competência técnica e habilidade na gestão de obras de grande complexidade. Foram várias obras realizadas, a maioria marcada pela inovação e pioneirismo. Também aposta em inovação com iniciativa inédita para atrair projetos com soluções para o saneamento.

A ideia do Conselho Mundial de Água é fomentar habilidades que contribuirão para a resolução dos complexos desafios relacionados à água em todo o mundo. ▀



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**

Desde 1990

**TURBO**

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 N° 53/35, Jd. Nova Aparecida | Campinas - SP

[www.aceessoriosparacaminhoes.com.br](http://www.aceessoriosparacaminhoes.com.br)

[3vias@aceessorios3vias.com.br](mailto:3vias@aceessorios3vias.com.br)

POSTO AUTORIZADO DE SERVIÇO E ENSAIO

**VDO**

## Falando de esportes

# Em ano de copa, futebol brasileiro se destaca pelo bom nível

**G**eralmente em ano de copa do mundo o futebol nacional é relegado ao segundo plano. A parada para o torneio mundial diminui o calendário e o número excessivo de jogos acabam por piorar o desempenho dos clubes.

Curiosamente este ano não foi bem assim. Os principais campeonatos nacionais, Campeonato Brasileiro e a Copa do Brasil, foram emocionantes até o final. No Brasileirão, a disputa, que foi até as últimas rodadas, foi o grande destaque. Na Copa do Brasil tivemos quatro grandes times como finalistas, fato raríssimo na competição.

### Brasileirão



Em 2018 o torneio nacional foi emocionante sob vários aspectos. Primeiro, foi o equilíbrio entre as equipes. Do campeão ao rebaixado a disputa foi até a última rodada. Campeão, o Palmeiras só definiu o título na penúltima rodada.

Dos rebaixados, três só foram conhecidos na última rodada.



*Carlos Briotto é jornalista formado pela Univ. Metodista*

Em segundo lugar, a campanha que o Palmeiras realizou para conquistar seu décimo campeonato. Foram 23 jogos de invencibilidade, recorde desde a implantação do sistema de pontos corridos, em 2003. Saiu da sexta colocação, antes da paralisação por causa da copa, para uma arrancada espetacular, ultrapassando São Paulo, Flamengo, Grêmio, Internacional e Atlético.

Em terceiro, as torcidas. Palmeiras, Corinthians, Flamengo e São Paulo tiveram média de público superior a 31 mil torcedores e de R\$ 1.500.000,00 em bilheteria.

### Copa do Brasil



Distribuindo premiações superiores a R\$ 60.000.000,00, o torneio atraiu a atenção dos grandes clubes. Se antes a vaga para disputa da libertadores já era um atrativo, imagina agora com a promessa de bolso cheio. Em tempos de “vaca magra”, o torneio tornou-se a cereja do bolo para a maioria dos clubes, muitos dele endividados.

# Falando de esportes

O Cruzeiro, campeão, levou para os cofres da Toca da Raposa, nada mais que R\$ 62.000.000,00. O Corinthians só pelo vice-campeonato embolsou R\$ 20.000.000,00.

Só para se ter uma ideia do significado da importância desta premiação, todos os quatro semifinalistas do torneio já foram campeões e juntos detém a metade dos títulos já disputados.

Além destes, vale aqui também destacar outros campeonatos.

## Libertadores



Outro torneio, embora não seja financeiramente tão importante, mas esportivamente é obsessivo para os clubes, a Libertadores da América teve dois representantes nacionais nas semifinais. Palmeiras e Grêmio caíram frente a Boca Juniors e River Plate, respectivamente.

Na final, em Madrid, na Espanha, o River Plate sagrou-se campeão, levantando o caneco pela quarta vez.

## La mancha

O que era para ser uma final inédita e histórica, tornou-se uma vergonha argentina. River e Boca faziam uma final inédita. Nunca na Libertadores uma final foi disputada por



### Curiosidades

**Campeonato Brasileiro**  
Campeão: Palmeiras  
Vice: Flamengo  
Rebaixados: Paraná-PR, Vitória-Ba, América-Mg e Sport-PE.  
Artilheiro: Gabriel (Santos) - 18 gols  
Melhor ataque: Palmeiras - 64 gols  
Melhor defesa: Palmeiras - 26 gols  
Maior público: Flamengo x Atlético-PR - 62.994  
Maior renda: Palmeiras x Vitória-BA - R\$ 3.514.618,00

**Maiores Campeões**

Palmeiras	10
Santos	8
Corinthians	7
São Paulo	6
Flamengo	5

**Copa do Brasil**  
Campeão: Cruzeiro  
Vice: Corinthians  
Artilheiros: Gabriel (Santos), Neilton (Vitória) e Rômulo (Avaí) - 4 gols

**Maiores Campeões**

Cruzeiro	6
Grêmio	5
Palmeiras	3
Corinthians	3
Flamengo	3

equipes do mesmo país. No primeiro jogo, no La Bombonera, empate por 2 x 2. No segundo, na casa do River, a vergonha. Torcedores locais depredaram o ônibus da equipe do Boca, ferindo alguns jogadores.

Pela falta de segurança o jogo foi transferido para o Santiago Bernabéu, campo do Real Madrid. Lá, River bateu o Boca por 3 x 1 na prorrogação, depois de empate por 1 a 1 no tempo normal.

## Copa Sul-americana

Torneio secundário no circuito sul-americano teve na edição 2018 o Atlético Paranaense como campeão. O time rubro-negro, de nome e distintivo novos, bateu, nos pênaltis, a equipe colombiana do Junior de Barranquilla. Empates nos por 1 a 1 nos dois jogos. Na decisão por pênaltis, vitória do time paranaense. ▀

# Veículos Novos

UTILITÁRIOS	R\$ (PREÇO)
<b>CHEVROLET MONTANA(N.Serie)</b>	
LS 1.4 8V ECO MT6 FLEX Eta./Gas. 2P	47.900
SPORT 1.4 8V ECO MT6 FLEX Eta./Gas. 2P	51.000
<b>CHEVROLET S-10</b>	
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 4X4 2.8 200CV TB-CTDi Dies. 2P	118.000
CD ADVANTAGE 4X2 2.5 16V ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	89.990
CD LT 4X2 2.5 16V AT6 ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	105.900
CD LT 4X2 2.5 16V ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	99.900
CD LT 4X4 2.5 16V AT6 ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	120.000
CD LT 4X4 2.5 16V ECOTEC FLEX Eta./Gas. 4P	107.000
<b>CITROEN BERLINGO</b>	
1.6 16V FLEX Gas. 4P	59.900
<b>CITROEN JUMPY</b>	
FURGÃO 1.6 HDI TB Dies. 5P	89.760
<b>CITROEN JUMPER FURGÃO</b>	
CHASSI CURTO TETO ALTO 2.0 TD Dies. 5P	117.000
<b>EFFA K01</b>	
PICK UP CS 1.0 8v Gas. 2P	39.790
<b>EFFA K02</b>	
PICK UP CD 1.0 8v Gas. 2P	49.800
<b>EFFA V21</b>	
PICK UP CS 1.3 16v Gas. 2P	53.980
<b>EFFA V22</b>	
PICK UP CD 1.3 16v Gas. 4P	61.990
<b>FIAT DUCATO CARGO</b>	
7.5M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	114.390
9M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	124.890
<b>FIAT DUCATO CHASSI</b>	
CHASSI 2.3 Dies. 2P	100.431
<b>FIAT DUCATO FURGÃO</b>	
CURTO 2.3 Dies. 4P	116.990
MEDIO 2.3 Dies. 4P	127.290
MAXICARGO LONGO 2.3 Dies. 4P	133.690
<b>FIAT DUCATO MAXICARGO</b>	
10M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	104.000
12M3 MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	106.000
<b>FIAT DUCATO MULTI</b>	
LONGO 2.3 Dies. 4P	141.290
MAXIMULTI EXTRALONGO 2.3 Dies. 4P	149.790
TA MULTIJET ECONOMY 2.3 Dies. 4P	112.300
<b>FIAT FIORINO FURGÃO(FLEX)</b>	
EVO 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 4P	60.990
HARD WORKING 1.4 EVO 8V FLEX Eta./Gas. 4P	69.590
<b>FIAT STRADA(CD)(Flex)</b>	
HARD WORKING 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 3P	68.690
<b>FIAT STRADA(CE)(Flex)</b>	
HARD WORKING 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 2P	65.690
<b>FIAT STRADA(CS)(Flex)</b>	
HARD WORKING 1.4 8V FLEX Eta./Gas. 2P	56.990
WORKING 1.4 8v(Flex) Eta./Gas. 2P	49.990
<b>FIAT TORO(FLEX)</b>	
ENDURANCE 1.8 16V AT6 FLEX Eta./Gas. 4P	92.900
FREEDOM 1.8 16V AT6 FLEX Eta./Gas. 4P	104.990
FREEDOM 2.4 16V AT9 FLEX Eta./Gas. 4P	101.690
<b>FORD RANGER(CS)</b>	
CHASSI XL 4X4 2.2 Dies. 2P	107.890
<b>FORD RANGER(CS)(FLEX)</b>	
XL 4X4 2.2 Dies. 2P 6412	119.040
<b>FOTON CITYTRUCK</b>	

UTILITÁRIOS	R\$ (PREÇO)
10-16 4X2 3.8 16V Dies. 2P	146.200
<b>FOTON MINITRUCK</b>	
3.5-11 DT 4X2 2.8 16V Dies. 2P	101.600
3.5-12 DT 4X2 2.8 16V Dies. 2P	106.600
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
<b>IVECO DAILY CITY</b>	
30S13 CHASSI Dies. 2P	112.000
30S13 FURGÃO Dies. 4P	132.000
30S13 GRAN FURGONE Dies. 4P	135.200
<b>IVECO DAILY GRAN FURGONE</b>	
35S14 Dies.	138.500
45S17 Dies. 4P	136.744
55C17 Dies. 4P	129.000
<b>IVECO DAILY MAXI FURGONE</b>	
55C17 Dies. 4P	160.326
<b>JAC V260</b>	
2.0 16V Dies. 2P	77.990
<b>KIA BONGO K-2500</b>	
STD 4X2 2.5 TB-IC(6M)(C.Sim) Dies. 2P	77.000
STD RS K.788 2.5 MT6 Dies. 2P	77.000
<b>LIFAN FOISON</b>	
CS 1.3 16v Gas. 2P	36.790
<b>MERCEDES-BENZ SPRINTER 313</b>	
CHASSI STREET EXTRA LONGO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	117.950
CHASSI STREET EXTRA LONGO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS	136.000
CHASSI STREET LONGO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	114.900
CHASSI STREET LONGO TETO ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2	135.500
FURGÃO STREET CURTO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	120.300
FURGÃO STREET CURTO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2	130.700
FURGÃO STREET EXTRA LONGO TETO ALTO 2.2 TB Dies. 3P	140.700
FURGÃO STREET EXTRA LONGO TETO ALTO ED.LTDA 20ANOS	148.000
FURGÃO STREET LONGO TETO ALTO 2.2 TB Dies. 3P	135.400
FURGÃO STREET LONGO TETO ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2	146.000
FURGÃO STREET LONGO TETO BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	123.400
FURGÃO STREET LONGO TETO BAIXO 9M3 2.2 TB Dies. 3P	120.700
FURGÃO STREET LONGO TETO BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2	133.800
<b>MERCEDES-BENZ SPRINTER 415</b>	
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
FURGÃO CURTO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	127.600
FURGÃO EXTRA LONGO T.ALTO 2.2 TB Dies. 3P	142.000
FURGÃO EXTRA LONGO T.ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies.	150.000
FURGÃO EXTRA LONGO T.ALTO VIDRADO 2.2 TB Dies. 3P	145.000
FURGÃO EXTRA LONGO T.ALTO VIDRADO ED.LTDA 20ANOS	149.000
FURGÃO LONGO T.ALTO 2.2 TB Dies. 3P	136.000
FURGÃO LONGO T.ALTO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	146.000
FURGÃO LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	130.000
<b>MERCEDES-BENZ SPRINTER 515</b>	
CH.EXTRA LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	118.500
CH.EXTRA LONGO T.BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	128.500
CH.LONGO T.BAIXO 2.2 TB Dies. 3P	116.500
CH.LONGO T.BAIXO ED.LTDA 20ANOS 2.2 TB Dies. 3P	126.500
FURGÃO EXTRA LONGO PROLONGADO T.ALTO 2.2 TB Dies. 3P	145.500
FURGÃO EXTRA LONGO PROLONGADO T.ALTO ED.LTDA 20AN	153.500
<b>MERCEDES-BENZ VITO</b>	
FURGÃO 111 CDI 1.6 16v(Turbodiesel) Dies. 4P	103.000
<b>PEUGEOT BOXER FURGÃO</b>	
BUSINESS L3H2 2.0 TB Dies. 5P 6212	139.490
<b>PEUGEOT EXPERT</b>	
FURGÃO 1.6 HDI TB Dies. 5P	89.760
<b>PEUGEOT PARTNER FURGÃO(Flex)</b>	



**Gardinotec®**  
Amortecedores

Desde 1979, amortecendo seus impactos!



11 2723.9933

vendas@gardinotec.com.br  
www.gardinotec.com.br

CERTIFICADA  
ISO 9001:2015



# Veículos Novos

## UTILITÁRIOS

R\$ (PREÇO)

(800Kg) 1.6 16V FLEX Eta./Gas. 4P	60.000
(800Kg) 1.6 16V FLEX Eta./Gas. 5P	62.000
<b>RENAULT DUSTER OROCH(Flex)</b>	
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
<b>RENAULT KANGOO EXPRESS(FLEX)</b>	
1.6 16V HIFLEX Eta./Gas. 3P	42.000
1.6 16V HIFLEX Eta./Gas. 4P	46.620
<b>RENAULT KANGOO(FLEX)</b>	
1.6 16v(Hi-Flex) Eta./Gas. 4P	50.000
1.6 16v(Hi-Flex) Eta./Gas. 5P	53.000
<b>RENAULT MASTER CHASSI CAB</b>	
L2H1 2.3DCI 16V Dies. 2P	98.990
<b>RENAULT MASTER EXTRA FURGÃO</b>	
L3H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	113.900
<b>RENAULT MASTER EXTRA VITRE FURGÃO</b>	
L3H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	128.000
<b>RENAULT MASTER FURGÃO</b>	
L1H1 2.3DCI 16V Dies. 3P	104.990
<b>RENAULT MASTER GRAND FURGÃO</b>	
L2H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	117.000
<b>RENAULT MASTER GRAND VITRE FURGÃO</b>	
L2H2 2.3DCI 16V Dies. 3P	117.990
<b>TOYOTA HILUX(CS)</b>	
4X4 2.8 TB MT Dies. 2P	120.990
CHASSI 4X4-MT 2.8 TB Dies. 2P	117.000
<b>VOLKSWAGEN AMAROK (CAB.SIMPLES)</b>	
S 4MOTION 2.0 140CV TDi Dies. 2P	109.900
<b>VOLKSWAGEN SAVEIRO(CD)(FLEX)</b>	
ROBUST 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	60.450
TRENDLINE G6 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	57.700
<b>VOLKSWAGEN SAVEIRO(CE)(FLEX)</b>	
TRENDLINE G6 1.6 8V FLEX Eta./Gas. 2P	54.100
<b>VOLKSWAGEN SAVEIRO(CS)(Flex)</b>	
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)

<b>AGRALE 10000</b>	
4X2 Dies. 2P	140.000
CUMMINS 4X2 Dies. 2P	145.000
4X2 Dies. 2P	150.000
CUMMINS 4X2 Dies. 2P	152.000
<b>AGRALE 8700</b>	
4X2 Dies. 2P	120.000
LX 4X2 Dies. 2P	150.000
S 4X2 Dies. 2P	130.000
TR 4X2 Dies. 2P	140.000
<b>AGRALE A8700</b>	
4x2 Dies. 2P	134.000
<b>AGRALE A7500</b>	
CARROCERIA CARGA ABERTA 4X2 Dies. 2P	130.000
CARROCERIA CARGA FECHADA (BAU) 4X2 Dies. 2P	135.000
CHASSI CABINE 4X2 Dies. 2P	125.000
<b>FORD CARGO 1119</b>	
4X2 Dies. 2P	143.000

## CAMINHÕES

R\$ (PREÇO)

<b>FORD CARGO 816</b>	
4X2 Dies. 2P	140.000
S 4X2 Dies. 2P	134.160
<b>FORD F-350</b>	
N.SERIE 150CV 4X2 Dies. 2P	120.640
<b>FORD F-4000</b>	
TURBO N.SERIE 150CV 4X2 Dies. 2P	126.880
TURBO N.SERIE 150CV 4X4 Dies. 2P	149.760
<b>HYUNDAI HD80</b>	
4X2 Dies. 2P	108.900
<b>IVECO DAILY CHASSI</b>	
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	125.300
<b>IVECO DAILY CHASSI CAB.DUPLA</b>	
35S14 Dies. 4P	161.000
45S17 Dies. 4P	141.000
55C17 Dies. 4P	142.000
70C17 Dies. 4P	149.000
70C17 HD Dies. 4P	169.580
<b>MERCEDES-BENZ 1016</b>	
/31 ACCELO 4X2 Dies. 2P	140.000
/37 ACCELO 4X2 Dies. 2P	150.000
/39 ACCELO 4X2 Dies. 2P	162.400
/44 ACCELO 4X2 Dies. 2P	157.500
/46 ACCELO 4X2 Dies. 2P	161.000
<b>MERCEDES-BENZ 1316</b>	
/37 ACCELO 6X2 3e Dies. 2P	170.873
<b>MERCEDES-BENZ 815</b>	
/31 ACCELO 4X2 Dies. 2P	129.000
/37 ACCELO 4X2 Dies. 2P	130.290
/39 ACCELO 4X2 Dies. 2P	139.410
/44 ACCELO 4X2 Dies. 2P	140.713
/46 ACCELO 4X2 Dies. 2P	141.900
<b>VOLKSWAGEN 10.160</b>	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	135.000
DELIVERY PLUS 4X2 Dies. 2P	140.000
DELIVERY PLUS 6X2 3e Dies. 2P	145.000
<b>VOLKSWAGEN 5.150</b>	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	122.000
<b>VOLKSWAGEN 8.160</b>	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	162.800
<b>VOLKSWAGEN 9.160</b>	
DELIVERY 4X2 Dies. 2P	129.000
<b>VOLKSWAGEN DELIVERY 4.150</b>	
4X2 Dies. 2P	124.000
<b>VOLKSWAGEN DELIVERY 6.160</b>	
4X2 Dies. 2P	135.000
<b>VOLKSWAGEN DELIVERY 9.170</b>	
4X2 Dies. 2P	138.600
<b>VOLKSWAGEN DELIVERY EXPRESS</b>	
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](http://www.molicar.com.br)



**Caixas de Direção  
Bomba de Óleo | Transmissões**

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



peças e serviços





**BEIJO É IGUAL  
CIGARRO, VICIA, MAS  
NÃO SUSTENTA.**

**CADA ESCOLA QUE SE  
ABRE É UMA CADEIA  
QUE SE FECHA.**

**CASAMENTO É IGUAL  
AV. PAULISTA: COMEÇA  
NO PARAÍSO E TERMINA  
NA CONSOLAÇÃO.**

**O QUE O CAMINHONEIRO DISSE  
PARA UM MÁGICO?  
NÃO SEI FAZER MAGIA, MAS EU  
VIVO DENTRO DE UM TRUCK!**

**SOU GRANDE PORQUE  
RESPEITO OS PEQUENOS.**

**EM POÇO QUE TEM  
PIRANHA MACACO BEBE  
ÁGUA DE CANUDINHO.**

**A CALUNIA É COMO  
CARVÃO: QUANDO NÃO  
QUEIMA, SUJA.**

**NÃO SOU DETETIVE MAS  
SÔ ANDO NA PISTA.**

**RODAFUSO**  
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



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

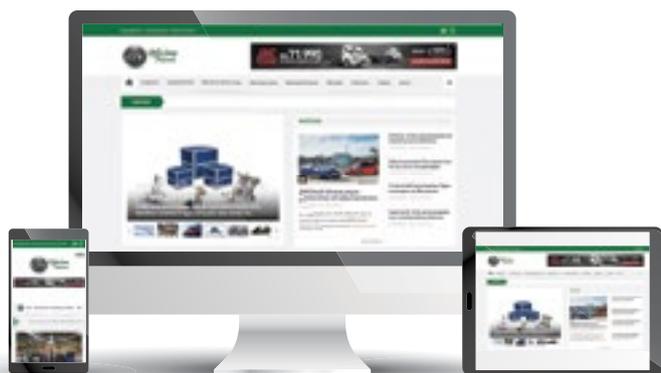
**Sempre inovando e aprimorando seu alto padrão de qualidade!**

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

[www.rodafuso.com.br](http://www.rodafuso.com.br)

**11 2148-5500**

# Leia a Revista Oficina News



**acesse ou ligue**

-  [oficinanews.com.br](http://oficinanews.com.br)
-  [facebook.com/oficinanews](https://facebook.com/oficinanews)
-  [twitter.com/oficinanews](https://twitter.com/oficinanews)
-  [oficinanews](https://oficinanews)
-  (11) 2534-5182

Revista  
**Oficina News**

# NAKATA®

## **EXIJA AMORTECEDORES HG NAKATA**

*Controle e estabilidade  
com o máximo desempenho.*



O DNA da alta performance Nakata está em cada parte do amortecedor HG. Tudo para garantir mais controle e eficiência em pisos irregulares e curvas acentuadas. HG Nakata é mais segurança, durabilidade e conforto em qualquer terreno. É a tecnologia do primeiro amortecedor pressurizado do Brasil para quem não abre mão da alta performance.



Faça revisões em seu veículo regularmente.

nakata digital\_



nakata.com.br • 0800 707 80 22

**TUDO AZUL. TUDO NAKATA.**

