

ANUÁRIO DO

# TRANSPORTE DE CARGA & LOGÍSTICA 2025



www.otmeditora.com - Ano 30 - 2025 - R\$ 65,00



Edição  
Digital

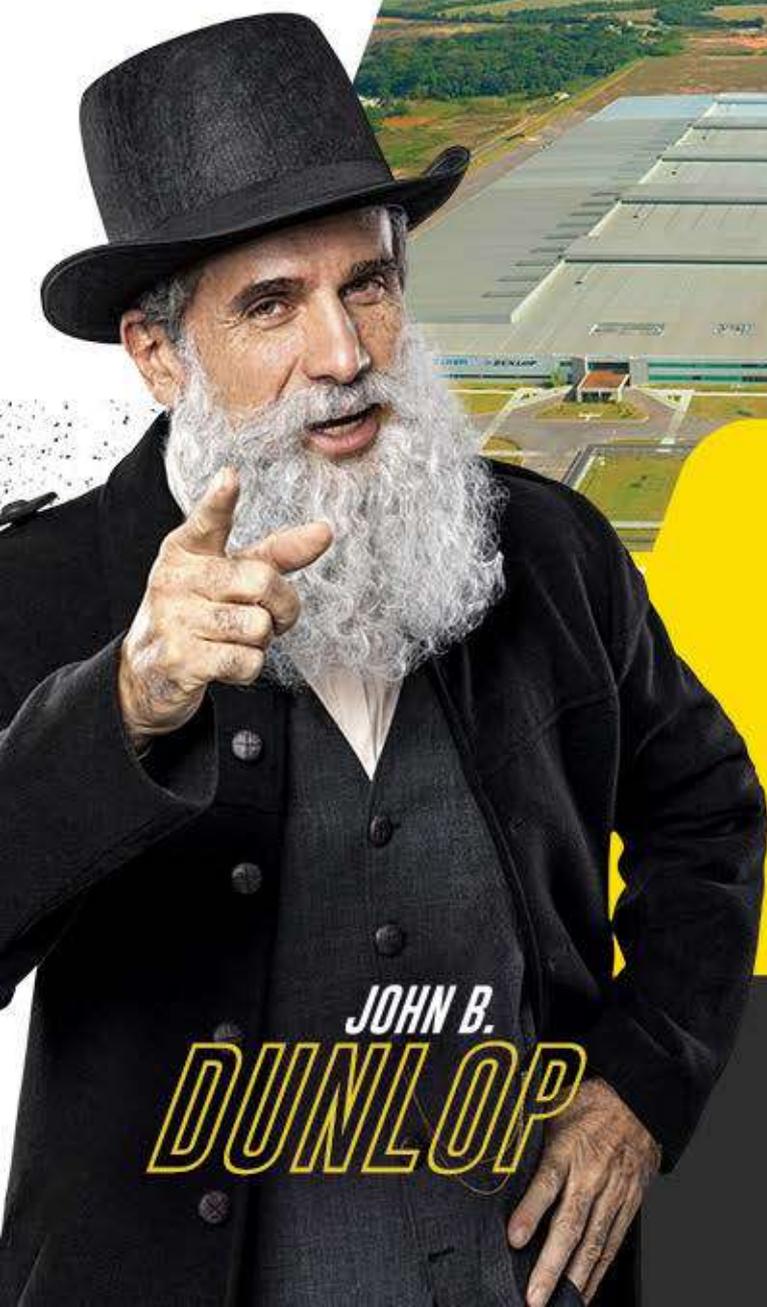


## TECNOLOGIA, CARBONO ZERO E RESILIÊNCIA CLIMÁTICA

ESTÃO NO CENTRO DOS DEBATES QUE VÃO REDEFINIR O FUTURO  
DO TRANSPORTE DE CARGA E DA LOGÍSTICA BRASILEIRA

GUIA DE LINHAS DE CAMINHÕES E FROTA LEVE NO BRASIL

**DUNLOP, DESDE 1888.**  
**A MARCA QUE INVENTOU O PNEU.**



**DUNLOP**  
QUEM TEM, ANDA BEM.

JOHN B.  
**DUNLOP**

-  [dunloppneusbrasil](#)
-  [dunlopbrasil](#)
-  [dunlopbr](#)
-  [dunloppneus.com.br](#)



# Resiliência como combustível da transformação

O setor de transporte de cargas atravessa mais uma vez um período de fortes turbulências globais. A reação em cadeia desencadeada pelas novas regras tarifárias no comércio internacional trouxe instabilidade e incerteza às cadeias de produção e aos fluxos de mercadorias, exigindo rápida adaptação de todos os elos da cadeia logística. Ainda assim, o setor demonstra, mais uma vez, sua notável resiliência. Com capacidade de reação e visão de futuro, empresas brasileiras seguem assegurando o abastecimento, a competitividade e a integração do país aos mercados globais.

Essa resiliência tem se apoiado em dois pilares fundamentais: a inovação tecnológica e o compromisso com a sustentabilidade. A digitalização das operações, a aplicação de inteligência artificial e o uso de big data e IoT vêm remodelando processos, ampliando a previsibilidade e tornando as cadeias mais inteligentes. Paralelamente, cresce o investimento em soluções que reduzem a pegada de carbono, em modelos de negócio sustentáveis e em governança corporativa alinhada às demandas da sociedade e dos investidores.

Ao mesmo tempo, é impossível ignorar que os desafios seguem numerosos. A infraestrutura ainda demanda investimentos consistentes, a burocracia impõe entraves à competitividade e o ambiente regulatório exige maior clareza e previsibilidade. No entanto, é justamente neste cenário de contrastes que o setor reafirma sua importância estratégica: enquanto enfrenta gargalos históricos, consolida-se como protagonista da modernização, abrindo espaço para novas parcerias, atração de investimentos e maior inserção internacional.

Este Anuário de Transporte de Carga e Logística 2025 traz uma visão abrangente sobre essas transformações, reunindo reportagens, análises e dados estratégicos que revelam como o setor, em cada modal de transporte, está se reposicionando diante de um mundo em constante mutação. A cada página, mostramos histórias de superação, inovação e comprometimento com o futuro, que fazem do transporte e da logística não apenas engrenagens da economia, mas motores de desenvolvimento sustentável.

Convidamos a todos a percorrer estas páginas e a refletir sobre o papel vital do setor na construção de um Brasil mais competitivo, conectado e preparado para os desafios globais.

Boa leitura,  
Marcelo Fontana  
Publisher

- 6 INFRAESTRUTURA**  
Plano Nacional de Logística 2050 prevê novos corredores de transporte, integração modal e atração de investimentos privados para impulsionar a competitividade brasileira
- 10 ENTREVISTA**  
Superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT, Marcelo Cardoso Fonseca, detalha como a digitalização e a conectividade estão transformando a eficiência, a segurança e a gestão do transporte rodoviário de cargas
- 18 TRANSPORTE RODOVIÁRIO**  
Antonio Miró (Kapsch) e Leonardo Schenk (TTER Advogados) analisam como rodovias conectadas vão redefinir o transporte de cargas no Brasil e destacam oportunidades, desafios e mudanças estruturais que a digitalização trará ao setor nos próximos dez anos  
Implementos Rodoviários
- 24 IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS**  
Para acompanhar a evolução dos pedidos, fabricantes de equipamentos para empresas de transporte e logística investem em inovações tecnológicas e, também, em construções e ampliações de unidades para atender a demanda crescente
- 42 TRANSPORTE FERROVIÁRIO**  
Falta de garantias e clareza nas regras dos planos de ampliação do modal dificultam atrair mais recursos da iniciativa privada, enquanto governo federal tenta acelerar a implantação de projetos anunciados para o desenvolvimento da malha de ferro
- 50 TRANSPORTE MARÍTIMO**  
Em entrevista exclusiva, o CEO Vespucci Maritime e especialista internacional em transporte marítimo, Lars Jansen, analisa volatilidade do frete, impactos da crise no Mar Vermelho e da reconfiguração das cadeias de produção e distribuição, pressões por descarbonização e perspectivas para o comércio global e o Brasil
- 54 TRANSPORTE AÉREO**  
Crescimento no transporte de cargas em 2025 impulsiona investimentos em automação, sustentabilidade e ampliação da malha, fortalecendo a competitividade do Brasil no comércio internacional
- 62 LOGÍSTICA DIGITAL**  
De agentes digitais baseados em IA à integração de IoT e rastreamento inteligente, empresas como Logcomex e TOTVS apontam tendências que vão do blockchain à logística verde e omnichannel
- 70 CARBONO ZERO**  
Infraestrutura, regulamentação e fatores econômicos ainda são entraves para a transição energética do transporte de carga brasileiro, que já conta com incentivos da Lei do Combustível Futuro
- 78 RESILIÊNCIA CLIMÁTICA**  
Expectativa de mais eventos meteorológicos extremos passa a exigir das empresas de transporte e logística preparação afinada para tomar decisões rápidas em busca de soluções que necessitam de mudança repentina das operações
- 86 OPERADORES LOGÍSTICOS**  
Oferta de soluções customizadas exige do prestador de serviço de transporte, armazenagem e distribuição manter-se atualizado no uso de tecnologias e ter flexibilidade para atender às necessidades específicas de cada cliente

**ARTIGO:** Fabrício Pierdomenico..... **167**

**GUIA DE CAMINHÕES E FROTA LEVE**

Agrale	<b>98</b>	Mercedes-Benz	<b>119</b>	Stellantis	<b>144</b>
DAF	<b>100</b>	Mercedes-Benz Van	<b>131</b>	Volkswagen	<b>153</b>
Ford	<b>104</b>	Renault	<b>135</b>	Volvo	<b>160</b>
Iveco	<b>108</b>	Scania	<b>137</b>		

**REDAÇÃO**

**DIRETOR**  
Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com

**EDITOR**  
Valeria Bursztein

**COLABORADORES**  
João Mathias

**EXECUTIVOS DE CONTAS**  
Tânia Nascimento  
tanianascimento@otmeditora.com

Raul Urrutia | raulurrutia@otmeditora.com

**FINANCEIRO**  
Vidal Rodrigues  
vidalrodrigues@otmeditora.com

**EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING**  
Barbara Ghelen | barbaraghelen@otmeditora.com

**DESIGN GRÁFICO:**  
aw Branding & Design

**PUBLICIDADE**  
Karoline Jones | karolinejones@otmeditora.com

**Representante região Sul (PR/RS/SC)**  
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva  
Tel.: (41) 3029-0563 - joao@spalamkt.com.br





## Na rota do crescimento

Plano Nacional de Logística 2050 prevê novos corredores de transporte, integração modal e atração de investimentos privados para impulsionar a competitividade brasileira

**O** Sudeste, responsável por grande parte das exportações nacionais, está no centro das discussões sobre o futuro da infraestrutura brasileira. Em São Paulo — estado que movimentou mais de US\$ 32,9 bilhões em comércio exterior somente em 2025 —, o Governo Federal realizou, no final do primeiro semestre, o segundo encontro para aprimorar o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, coordenado pelo Ministério dos Transportes.

Segundo o ministro dos Transportes, Renan Filho, o Brasil vive um momento de investimentos recordes em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e energia renovável, criando condições mais competitivas para produtores e exportadores. “A infraestrutura é essencial para diversificar a produção, ampliar a competitividade internacional e fortalecer o Brasil geopolítica-

mente. Com uma base logística moderna, podemos impulsionar o desenvolvimento de todos os setores”, afirmou.

O PNL 2050 é o primeiro plano a estabelecer diretrizes integradas para infraestrutura em todas as 27 unidades federativas, considerando origem e destino das cargas, capacidades modais e particularidades regionais. A proposta inclui mapear corredores logísticos, reduzir gargalos e alinhar a infraestrutura às demandas futuras, incorporando variáveis como distância, topografia e perfil de mercadorias.

No caso paulista, o plano reforça a importância das rodovias BR-116, BR-101 e BR-050, da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e da Malha Paulista, essenciais para o escoamento de cargas ao Porto de Santos — o maior da América Latina. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a oportunidade de atrair

parte dos quase US\$ 3 trilhões disponíveis no mundo para investimentos: “O Brasil está se consolidando como destino seguro e rentável, alinhado à agenda global de sustentabilidade.”

## **DESAFIOS E OPORTUNIDADES**

O modal rodoviário ainda concentra a maior parte do transporte paulista, agravando a sobrecarga sazonal de estradas e terminais portuários. Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, alertou para a necessidade de expansão e integração da infraestrutura, considerando o crescimento anual de 20% do agronegócio e de 4% a 5% das importações de industrializados. “Daqui a 20 anos, o porto precisará estar adaptado e conectado a modais mais eficientes”, afirmou.

Entre os eixos estratégicos do PNL 2050 estão a criação de novos corredores de exportação, o embarque mais ágil das cargas, a diversificação modal, o desenvolvimento de novas regiões produtoras e a redução das emissões de gases de efeito estufa.

## **INTEGRAÇÃO REGIONAL E COOPERAÇÃO MINISTERIAL**

O plano é elaborado em parceria com diferentes órgãos do Executivo. A ministra do Planejamento e Orça-

mento, Simone Tebet, destacou a importância das Rotas de Integração Sul-Americana, que conectarão o Brasil ao Pacífico por rodovias, ferrovias, hidrovias e cabotagem. As primeiras rotas começam a ser inauguradas em 2025, encurtando o acesso aos mercados da Ásia.

O PNL 2050 seguirá as diretrizes do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído em 2024, com previsão de implementação até o fim de 2025. Os projetos incluem novos leilões de concessões ferroviárias e a primeira concessão hidroviária do país, estimulando a navegação interior, reconhecida como alternativa menos poluente e mais eficiente.

Para o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, a ampliação da malha ferroviária e a conexão entre portos são pontos críticos: “Precisamos pensar o Brasil de forma integrada. O Porto de Santos é estratégico, mas em algum momento atingirá seu limite.”

O encontro também contou com representantes da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) e Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (AB-DIB), reforçando o caráter multissetorial da construção do PNL 2050.



**Dê aos seus caminhões as unidades de refrigeração que eles merecem.**

**Tecnologia de ponta para uma frota mais eficiente, sustentável e competitiva.**

Mantenha uma clara vantagem no transporte refrigerado com as soluções Thermo King – **desempenho robusto, confiabilidade comprovada e eficiência energética** para todas as rotas, cargas e condições de viagem.

**THERMO KING** ENCONTRE A REDE AUTORIZADA MAIS PRÓXIMA  
[www.thermoking.com.br](http://www.thermoking.com.br)

# APRESENTANDO A **Série Tx**

Unidades de refrigeração desenvolvidas com base em anos de pesquisa, testes rigorosos e o compromisso de liderar a indústria com os mais altos padrões.

**CONFIANÇA COMPROVADA E SUPORTE GARANTIDO:**  
A rede de serviços mais abrangente do setor acompanha você em todas as rotas.



## **VERSATILIDADE TOTAL**

- Modelos mono e multitemperatura
- Montagem frontal
- Capacidades variadas para atender a todas as aplicações do transporte rodoviário moderno

## **EFICIÊNCIA E SUSTENTABILIDADE**

- Motores GreenTech™ que superam normas de emissões da UE
- Até 40 kg mais leve que modelos anteriores → menos consumo e menos emissões
- Redução de até 21% no GWP com novo design de serpentinas e tubulação de refrigerante

## **DESEMPENHO ELEVADO**

- Capacidade de resfriamento até 17% maior
- Novo fluxo de ar para controle de temperatura superior
- Tecnologia Whisper™ e Whisper™ Pro → operação silenciosa e menos impacto nas comunidades



# Rodovias inteligentes: Brasil avança rumo ao free flow e à pesagem em movimento

Superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT, Marcelo Cardoso Fonseca, detalha como a digitalização e a conectividade estão transformando a eficiência, a segurança e a gestão do transporte rodoviário de cargas

VALERIA BURSZTEIN

A transformação tecnológica das rodovias brasileiras avança em ritmo acelerado. Da cobrança automática de pedágios no modelo *free flow* à pesagem em movimento (HS-WIM), as novas concessões estão moldando um cenário em que conectividade, inteligência artificial e telemetria passam a integrar a rotina do transporte de cargas.



Em entrevista ao **Anuário de Transporte de Cargas e Logística**, Marcelo Cardoso Fonseca, superintendente de Concessão da Infraestrutura da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), detalha os avanços, desafios regulatórios e impactos esperados na eficiência, segurança e competitividade do modal rodoviário.

**Anuário de Transporte de Cargas e Logística:** Nos últimos anos, vimos um avanço significativo em digitalização e automação no modal rodoviário. Como o senhor avalia o estágio atual do Brasil em termos de rodovias conectadas e quais são os principais fatores que impulsionam essa transformação?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** En-

tendo que o Brasil tem avançado bastante nos últimos anos em relação à transformação das nossas rodovias. As possibilidades de conexão que foram abertas recentemente tendem a transformar o nosso patamar de inteligência embarcada. Devemos esse momento, sobretudo, a avanços normativos, regulatórios e, em alguma medida, até legais. Temos,

por exemplo, a lei do *Free Flow*, que permitiu que o pedagiamento passasse a ser feito por meio eletrônico e, depois, regulamentado pelo CONTRAN. Tivemos duas regulamentações nesse sentido.

Outra questão habilitada foi o vencimento de algumas barreiras que possibilitaram a fiscalização de pesagem por meio do HS-WIM, em alta velocidade, entre outras medidas que vêm permitindo dar passos institucionais importantes.

HS-WIM *Free Flow* refere-se à combinação de duas tecnologias utilizadas em rodovias: High Speed Weigh-In-Motion (HS-WIM) e Free Flow. HS-WIM é um sistema de pesagem de veículos em movimento, enquanto *Free Flow* é um sistema de cobrança de pedágio sem cancelas. A combinação dessas tecnologias permite a pesagem de veículos em alta velocidade e a cobrança eletrônica de pedágio, otimizando o fluxo de tráfego e reduzindo custos operacionais.

**ATCL:** As novas concessões de rodo-

**“As dúvidas sobre Soluções que geravam sobre sua acurácia na identificação de veículos em movimento para fins de pesagem e pedagiamento no modelo *free flow* foram superadas.”**

vias estão trazendo um pacote tecnológico mais robusto, incluindo sistemas de pesagem em movimento, segurança automatizada e telemetria. Que impacto essas tecnologias trazem para a eficiência e a competitividade do transporte de cargas?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Hoje experimentamos o processo de consolidação de tecnologias. Soluções que antes geravam dúvidas sobre sua acurácia na

identificação de veículos em movimento para fins de pesagem e pedagiamento no modelo *free flow* foram superadas.

Contamos, hoje, com muita segurança sobre a funcionalidade e precisão das tecnologias embarcadas, como a leitura de placas. Havia dúvidas se o OCR — a leitura óptica de caracteres — teria melhor desempenho do que as tags eletrônicas por RFID. Diversos testes foram feitos nos dois *sandbox* regulatórios da Agência, com resultados que indicam até 99% de acurácia na identificação das placas. Isso sem mencionar o avanço das tecnologias de inteligência artificial e o desenvolvimento de algoritmos embarcados nos sistemas de imagem.

Não se trata de novidade absoluta,

pois há mais de 10 anos já contamos com cobertura de câmeras de alta resolução, que permitem identificar veículos em grandes extensões. Mas, agora, associadas à inteligência artificial, é possível atingir outro patamar de monitoramento, capturando imagens com maior precisão e detalhamento das características dos veículos.

**ATCL:** A cobrança automática de pedágios por meio do sistema de *Free Flow* promete eliminar as praças físicas e melhorar a fluidez do tráfego. Quais os desafios técnicos, regulatórios e de aceitação do setor para a adoção plena desse modelo no Brasil?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Todos esses recursos tecnológicos permitem cruzar dados com outros equipamentos na rodovia, não apenas o free flow, mas radares, o HS-WIM, que tem pórticos, e outros mais. Associados à conectividade — a rodovia conectada à concessionária e a outros agentes da dinâmica rodoviária — é possível ganhar uma enorme capacidade de gestão.

Há cinco anos, ainda tínhamos questionamentos jurídicos e regulatórios quanto a chegar a esse patamar, mas hoje já é possível vislumbrar um caminho pronto para que esse avanço ocorra. Claro que existe o processo de

implementação, mas temos condições de trabalhar de forma tranquila e assertiva.

**ATCL:** Com o aumento da digitalização, cresce também o volume de dados gerados pelas rodovias conectadas. Como esses dados podem ser integrados entre concessionárias, transportadoras e órgãos públicos para melhorar a gestão logística e a tomada de decisão?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** A digitalização e a conectividade permitem habilitar uma infinidade de possibilidades a partir da captura e do tratamento dos dados com inteligência artificial. Esses dados já são usados pelas concessionárias para programar suas operações e aumentar a eficiência no que tange a atendimentos médicos e mecânicos, com respostas mais rápidas.

Temos estudos de viabilidade feitos pela Agência que consideram, por exemplo, dados de telefonia celular em algumas rodovias para prever demanda e comportamento dos usuários. Esse seria um primeiro estágio. Quando se dispõe de dados mais confiáveis, extraídos da própria passagem do veículo, da imagem e da caracterização, é possível traçar perfis de usuários. Essas informações permitem às

concessionárias desenvolver serviços adicionais, inclusive receitas acessórias.

A conectividade exigida nos novos contratos da Agência – já considerando 4G, condição também revista nos contratos antigos – viabiliza aplicativos que capturam deslocamentos e permitem compreender, por exemplo, velocidade média, pontos de parada e fluxos de interesse. Obviamente, há a questão da confidencialidade, mas, à medida que o usuário disponibilize voluntariamente seus dados, será possível abrir novas possibilidades, inclusive para gestão de frotas, aumentando a segurança dos transportadores.

É um novo momento. Já vimos experiências no exterior acontecendo. Isso já é realidade na Europa e nos Estados Unidos, e o Brasil finalmente atinge maturidade para oferecer esse nível de serviço aos usuários.

---

**ATCL:** Já é possível ter alguma métrica de ganho de eficiência no modal?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** O que temos são resultados de *sand-*

**“A digitalização e a conectividade permitem habilitar uma infinidade de possibilidades a partir da captura e do tratamento dos dados com inteligência artificial. Esses dados são usados para programar operações e aumentar a eficiência.”**

*box*, mostrando que os equipamentos instalados têm alto grau de confiança e podem ser expandidos para outras rodovias. Por exemplo, a partir da pesagem em movimento, é possível definir o perfil do usuário que trafega com excesso de peso e compará-lo com os dispêndios de manutenção. A sobrecarga acelera exponencialmente a degradação dos pavimentos.

Com os dados, é possível evitar isso e tornar a gestão muito mais eficiente, reduzindo a necessidade de intervenções estruturais.

Teremos uma métrica dessa eficiência à medida que essas tecnologias sejam adotadas em larga escala. Acredito em um horizonte de cinco a dez anos para disseminar e aplicar em toda a malha concedida. A malha pública também poderia adotar práticas similares, embora as concessões contem com mais recursos para uma aplicação imediata.

---

**ATCL:** Há também impacto positivo na redução de acidentes, com fiscalização mais eficiente sobre a pesagem dos veículos?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Sem dúvida. Um dos motivos mais frequentes de acidentes são veículos acima do peso, que não conseguem frear em descidas. Em algumas situações, usamos pistas de escape, solução mecânica eficaz. Mas, com tecnologia, será possível integrar dados embarcados em veículos modernos, cruzando-os com inputs de pórticos HS-WIM, criando um perfil de fiscalização muito mais preciso.

---

**ATCL:** Que desafios técnicos, regulatórios ou até de aceitação do usuário da rodovia o senhor identifica?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Do ponto de vista do usuário, a conectividade é muito bem-vinda, pois viabiliza aplicativos de interesse. Mas é preciso cuidado com a disseminação das informações e normas claras de compartilhamento para preservar o sigilo. Caso contrário, pode-se gerar obstruções à adoção das tecnologias.

As tecnologias vieram para ficar. Não há como pensar o avanço das rodovias sem conexões e equipamentos modernos. Quando falamos em free flow, é necessário criar uma cultura no usuário para que ele compreenda que se trata de conveniência, que o pagamento pode ser feito remotamente, mas sem eximir de

responsabilidade. Esse é um desafio cultural importante.

---

**ATCL:** Outro desafio é definir o grau de responsabilidade de cada agente, considerando embarcador, transportadora, motorista e concessionária na mesma operação?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Sim. É preciso separar bem os papéis de quem atua profissionalmente na rodovia. É plausível avançar rapidamente com transportadoras, embarcadores e a própria Agência, que já fiscaliza a operação de cargas. À medida que as práticas se expandam pelas rodovias em testes regulatórios, também caminharemos na formação dessa cultura.

---

**ATCL:** Quanto tempo de maturação o senhor acha necessário para que este processo tenha escala nacional?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Vislumbramos um período de três a cinco anos para implementar essas tecnologias nas rodovias, muito em função da questão regulatória e contratual. Há equações econômico-financeiras que precisam ser avaliadas, com impactos positivos e negativos da introdução dessas tecnologias. Quando se

migra para o *free flow*, migra-se também para o HS-WIM, com investimentos que serão incrementados e outros suprimidos. Cada caso é um caso.

Esperamos entregar estudos em um horizonte de dois a três anos para as 31 concessões. Com esses dados, será possível reequilibrar contratos e embarcar as tecnologias. Depois, em mais cinco anos, teremos sistemas plenamente operando em *free flow*, com pesagem em alta velocidade e maior número de câmeras e computadores de tráfego.

---

**ATCL:** A infraestrutura planejada já pode permitir, por exemplo, carregamento por indução para caminhões elétricos?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** Poderia ser uma iniciativa. Existem experiências na Europa testando esse carregamento por indução nas rodovias. Mas a tecnologia ainda precisa ser aprimorada para universalização. Num primeiro momento, consideramos oferecer recarga em bases de serviços operacionais e de atendimento ao usuário. Talvez o passo seguinte seja testar carregamento por indução na via. Mas um

passo de cada vez.

As tecnologias mais eficientes certamente passarão por incorporação. Hoje temos o dinamismo da inovação regulatória. Já tivemos contratos engessados por 30 anos, sem meios de adaptação. Agora os contratos permitem atualizações periódicas, assimilando a inovação mais rapidamente.

---

**ATCL:** A Lei Geral de Proteção de Dados dá conta da complexidade da operação?

**Marcelo Cardoso Fonseca:** É uma boa questão. Ainda temos histórico recente de implementação da LGPD e da atuação da Autoridade Nacional de Proteção de Dados. Conhecer o comportamento do usuário – onde abastece, onde para, onde consome – traz o desafio de definir tratamento adequado desses dados e regular seu uso sem romper o direito à privacidade.

Certamente é um desafio, mas acredito que conseguiremos definir metodologias, protocolos e sistemáticas que respeitem os limites. Teremos um período de acomodação, talvez com contestações, mas com a ANPD entrando nesse debate junto à gestão de um ativo de infraestrutura, como são as rodovias.



## GEOTAB impulsiona a transformação do transporte de cargas no Brasil, com tecnologia e inteligência de dados

**HÁ 25 ANOS NO MERCADO INTERNACIONAL E HÁ QUATRO NO BRASIL, A EMPRESA LIDERA A TRANSFORMAÇÃO DO TRANSPORTE, COM TECNOLOGIA QUE CONECTA FROTAS, E ELEVA A GESTÃO, COM DADOS EM TEMPO REAL**

**A** evolução da telemetria tem redesenhado o transporte de cargas no Brasil. O avanço do e-commerce, o encurtamento dos prazos de entrega e o aumento da competitividade entre operadores tornaram a gestão de frotas mais dinâmica e desafiadora. Nesse cenário, dados em tempo real passaram a ser fundamentais para reduzir riscos, otimizar recursos e cumprir metas de

eficiência e sustentabilidade.

De acordo com um levantamento divulgado em 2024 pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), empresas que adotam tecnologias de telemetria registram até 25% de economia em combustível e 30% de redução em custos com manutenção preventiva. É nesse contexto que a Geotab, líder mundial em soluções de transporte conectado, se consolida como uma

das principais referências em telemetria veicular aplicada à gestão de frotas.

A marca – que em 2025 completa 25 anos de atuação global e quatro de presença no Brasil –, disponibiliza um conjunto de soluções que combina telemetria, monitoramento em tempo real, inteligência artificial (IA) e análise preditiva, permitindo transformar dados operacionais em decisões mais seguras, ágeis e sustentáveis.

Para que essas decisões ganhem escala e se incorporem à rotina das operações, a plataforma aberta da Geotab é compatível com a integração de sistemas já utilizados pelas transportadoras, facilitando a incorporação da telemetria ao fluxo de trabalho. Esse grau de conectividade permite uma gestão mais coordenada, com visibilidade unificada da frota e maior eficiência entre as áreas envolvidas na operação.

O ecossistema da Geotab, acessado via Marketplace que funciona como uma loja de aplicativos, disponibiliza funcionalidades adicionais, como câmeras veiculares com análise em tempo real, sensores de pedal e sensores de temperatura para transporte de produtos perecíveis – recursos que ampliam o controle operacional e contribuem para a segurança nas estradas.

A Geotab também oferece recursos voltados à segurança comportamental, com ferramentas que analisam padrões de direção e geram indicadores de risco por condutor. A partir de eventos como acelerações bruscas, curvas acentuadas, freadas severas e uso incorreto de

equipamentos de segurança, o sistema impulsionado por IA ajuda os gestores a identificar tendências, direcionar treinamentos e agir preventivamente para reduzir acidentes. Essas funcionalidades reforçam a cultura de segurança e permitem intervenções com base em dados objetivos, alinhadas às exigências regulatórias e aos compromissos das empresas com a integridade operacional.

No campo da sustentabilidade, a Geotab disponibiliza ferramentas que monitoram emissões, consumo de combustível e desempenho energético da frota elétrica, permitindo avaliar o impacto ambiental das operações de forma contínua. Com base nesses dados, empresas podem identificar oportunidades de redução de CO<sub>2</sub>, otimizar rotas e simular cenários de eletrificação. Os relatórios gerados pela plataforma facilitam o acompanhamento de indicadores ambientais e contribuem para o cumprimento de metas relacionadas a políticas ESG e compromissos de descarbonização do setor.

Ao combinar tecnologia, conectividade e inteligência artificial, a Geotab contribui para elevar o padrão de desempenho no transporte de cargas, com soluções que respondem às exigências operacionais. Com atuação global, presença crescente no Brasil e foco contínuo em inovação, a empresa se consolida como uma das protagonistas na transição para uma logística mais segura, eficiente e sustentável, conectada aos desafios do agora e preparada para o que vem a seguir.



# Da inovação à justiça concorrencial

Antonio Miró (Kapsch) e Leonardo Schenk (TTER Advogados) analisam como rodovias conectadas vão redefinir o transporte de cargas no Brasil e destacam oportunidades, desafios e mudanças estruturais que a digitalização trará ao setor nos próximos dez anos

VALERIA BURSZEIN

**O** avanço da digitalização e da automação nas rodovias brasileiras já é visível em iniciativas como a implantação do pedágio automático *free flow* e da pesagem em movimento (HS-WIM). Embora os primeiros resultados sejam positivos, especialistas destacam que a consolidação dessas tecnologias depende tanto de

clareza regulatória quanto da superação de entraves culturais e operacionais.

Na visão do advogado Leonardo Schenk, sócio do Terra Tavares Elias Rosa Advogados e professor de Processo Civil da UERJ, não há dúvida de que a modernização das rodovias brasileiras ganha impulso com a digitalização e a automação, mas o caminho ainda exige



“As inovações têm o potencial de aumentar a eficiência operacional, além de elevar os padrões de segurança. O desafio é garantir a interoperabilidade desses sistemas e a rápida adoção ao longo da cadeia logística”

**Antonio Miró,**

gerente de Operações de Pedágios da Kapsch no Brasil

superar obstáculos jurídicos e culturais.

Do ponto de vista jurídico, Schenk reforça que a expansão do modelo precisa de respaldo regulatório claro. Ele lembra que alguns municípios tentaram embargar a instalação de pórticos e houve pedidos de isenção tarifária fora das regras contratuais, além de questionamentos sobre a confiabilidade dos registros eletrônicos. “O lado positivo é que o Poder Judiciário tem respaldado o modelo regulatório atual e os estudos técnicos que fundamentam essa modernização”, afirma.

O advogado destaca também o papel do *sandbox* regulatório, ambiente que permite testar novas tecnologias em condições controladas. Um exemplo foi a BR 101, onde a ANTT acompanhou de perto o desempenho do *free flow*. Avanços como a Resolução Contran 1013/2024, que ampliou de 15 para 30 dias o prazo de pagamento da tarifa e incluiu meios físicos de quitação, também ajudaram a consolidar o modelo.

Outro especialista que alerta para os desafios é o gerente de Operações de Pedágios da Kapsch no Brasil, Antonio Miró.

Segundo ele, novas concessões e a expansão do 5G são motores do processo de transição para rodovias mais digitalizadas e conectadas, mas ainda há desafios de padronização e necessidade de maior investimento em infraestrutura digital.

## **RESULTADOS PRÁTICOS E SEGURANÇA JURÍDICA**

A Kapsch foi responsável pelos dois primeiros projetos *free flow* do país — na Rodovia Rio-Santos (Rio-SP) e na Caminhos da Serra Gaúcha (CSG). Em ambos os casos, os ganhos de fluidez foram expressivos: aumento de até 25% na velocidade média, redução de cerca de 30% no tempo total de viagem e queda no consumo de combustível e na emissão de CO<sub>2</sub>.

Na visão de Miró, a aceitação do modelo cresce à medida que os usuários percebem a conveniência de transitar sem parar e sem filas. Mas ele ressalta a importância de campanhas educativas para caminhoneiros autônomos e motoristas eventuais. “Essas inovações têm o

“A expansão do modelo precisa de respaldo regulatório claro. O lado positivo é que o Poder Judiciário tem respaldado o modelo regulatório atual e os estudos técnicos que fundamentam essa modernização”

**Leonardo Schenk**

advogado, sócio do Terra Tavares Elias Rosa Advogados e professor de Processo Civil da UERJ



potencial de aumentar a eficiência operacional, reduzindo custos com paradas e otimizando o fluxo logístico. Também elevam os padrões de segurança, possibilitando uma detecção proativa de riscos. Para o setor de cargas, isso resulta em menores tempos de viagem, redução do desgaste da frota e maior confiabilidade nas operações. O desafio agora é garantir a interoperabilidade desses sistemas e a rápida adoção ao longo da cadeia logística”, avalia.

## **PESAGEM EM MOVIMENTO E TELEMETRIA**

Ambos os especialistas destacam o impacto transformador do HS-WIM, que elimina a necessidade de paradas para fiscalização. “Os benefícios são imediatos: redução dos congestionamentos, diminuição dos custos operacionais e menor emissão de poluentes”, diz Schenk.

Novos dados do *sandbox* regulatório das BRs 364 e 365 mostram que cerca de 17% dos veículos fiscalizados no fim de 2024 estavam acima do peso. Para o

advogado, a fiscalização contínua e integrada a sistemas como o do SERPRO garante maior justiça concorrencial. “Empresas que respeitam a lei deixam de ser prejudicadas por concorrentes que sobrecarregam veículos”, diz.

A conectividade e a telemetria também revolucionam a gestão de frotas. Além de permitir rastreamento em tempo real e identificação de veículos em áreas de risco, a tecnologia viabiliza o cálculo do desgaste causado à infraestrutura. “Na prática, isso possibilita a implementação de tarifas dinâmicas baseadas no peso do veículo, aplicando o princípio do poluidor-pagador ao contexto rodoviário”, observa Schenk.

Miró também destaca entre as inovações mais promissoras os sistemas de pesagem em movimento, a telemetria e os recursos de segurança automatizada. “Essas tecnologias têm o potencial de reduzir custos com paradas, otimizar o fluxo logístico e ampliar a segurança, ao possibilitar detecção proativa de riscos. Para o transporte de cargas, isso significa menores tempos de viagem, redução



de desgaste da frota e mais confiabilidade nas operações”, explica.

### **DADOS: ATIVOS ESTRATÉGICOS**

A digitalização também está transformando o volume de informações disponíveis sobre as rodovias. Segundo Miró, a Kapsch já desenvolve plataformas de mobilidade capazes de integrar dados de tráfego entre concessionárias, transportadoras e órgãos públicos.

“O objetivo é transformar dados brutos em insights estratégicos para decisões ágeis e colaborativas”, explica. Com isso, órgãos públicos poderão otimizar políticas e infraestrutura, concessionárias terão mais eficiência operacional e transportadoras poderão planejar rotas mais rápidas e econômicas, reduzindo custos e emissões.

### **SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

As tecnologias também estão mudando a lógica da segurança no transporte. Soluções de monitoramento inteligente, como a plataforma EcoTrafiX, integram câmeras, sensores e análises em tempo

real para detectar comportamentos de risco, acionar autoridades e reduzir o tempo de resposta em incidentes. “Essas tecnologias aumentam a rastreabilidade das cargas, reduzem o tempo de resposta em incidentes e funcionam como fator de dissuasão contra crimes nas estradas”, afirma Miró.

Schenk cita o desabamento da Ponte Juscelino Kubitschek, em 2024, na divisa entre Tocantins e Maranhão. “Com sistemas de monitoramento adequados, poderíamos ter identificado veículos com excesso de peso antes que acesassem estruturas vulneráveis, potencialmente evitando acidentes dessa natureza”, afirma.

Segundo ele, a experiência recente do *free flow* na BR 101 mostra resultados animadores: nenhum caso de vandalismo contra a infraestrutura e apenas um acidente envolvendo pórtico desde o início da operação.

### **PRÓXIMOS PASSOS: HORIZONTE DE 5 A 10 ANOS**

Para os próximos anos, Miró aponta tendências como gestão de tráfego em tempo real apoiada por IA e big data,

expansão do free flow como padrão de pedagiamento, comunicação V2X (troca de dados entre veículos e infraestrutura) e uso de sensores IoT para manutenção preditiva.

Já Schenk acredita que o setor viverá mudanças estruturais. A primeira é a modicidade tarifária com justiça concorrencial, com empresas que cumprem a lei deixando de ser prejudicadas. A segunda é a responsabilização civil mais rigorosa, já reconhecida pelo STJ em casos de excesso de peso. Por fim, o planejamento de infraestrutura passará a se basear em dados reais, tornando as rodovias mais seguras e duráveis.

“Para quem está investindo no setor, este é o momento de adaptar as operações e aproveitar as vantagens competitivas que as novas tecnologias oferecem”, conclui.

## Números que mostram a transformação das rodovias conectadas

**+25%** de aumento na velocidade média após a implantação do free flow na Rodovia Rio-Santos (RioSP).

**-30%** no tempo total de viagem no mesmo trecho, com ganhos diretos para logística e turismo.

**70%** dos veículos da BR 101 já utilizam TAGs eletrônicas.

**7** dias é o prazo médio para pagamento digital do pedágio no free flow.

**17%** dos veículos fiscalizados em BRs 364 e 365 no fim de 2024 estavam acima do peso permitido.

**6%** é o índice de inadimplência no pagamento do pedágio eletrônico na BR 101.

Fontes: ANTT (sandbox regulatório) e entrevistas com Antonio Miró (Kapsch) e Leonardo Schenk (TTER Advogados).

Inscreve-se

## NOS CANAIS DE TECHNIBUS E TRANSPORTE MODERNO

E ACOMPANHE TUDO O QUE ACONTECE NO MUNDO DOS TRANSPORTES E DA MOBILIDADE URBANA.



# -KM + AR PURO

Com **5 UNIDADES** localizadas estrategicamente na Grande São Paulo, conseguimos agilizar as operações logísticas e anualmente reduzimos **1.436 TONELADAS DE CO<sup>2</sup>** na atmosfera. Contribuímos também para a qualidade de vida de nossos colaboradores, já que eles ficam menos tempo no trânsito, pois moram perto do local de trabalho. Pode ser pouco, mas já é um começo em direção a um futuro mais sustentável.

Imagem de um dos nossos CAOBs localizado no bairro da Cantareira, Grande São Paulo



Acesse nosso site  
[braspress.com](http://braspress.com)



**BRASPRESS**  
SUSTENTÁVEL

# Em conexão com as necessidades do mercado



Para acompanhar a evolução dos pedidos, fabricantes de equipamentos para empresas de transporte e logística investem em inovações tecnológicas e, também, em construções e ampliações de unidades para atender a demanda crescente

JOÃO MATHIAS

**A**linhados às transformações do setor de transporte de carga e logística, os fabricantes de implementos rodoviários estão destinando investimentos não só em novos produtos como, também, em máquinas e equipamentos para atualizar seus parques industriais e em construção de novas unidades fabris. Em meio às muitas mudanças ocorridas no mercado nos últimos anos, o crescimento da automação dos pro-

cessos foi um dos aspectos que mais se sobressaíram entre os fornecedores ao lado de diversas inovações, incluindo visibilidade das operações, conectividade dos componentes, sensores embarcados e design inteligente.

De acordo com o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), José Carlos Spricigo, o segmento passou por uma etapa de modernização principalmente nos últimos seis anos, a fim

“A estratégia sempre passa por uma escuta ativa do mercado comprador, proporcionando inúmeras inovações que venham ao encontro de maior segurança nas estradas, maior rentabilidade ao cliente e ao seu operador”

**José Carlos Spricigo,**  
presidente da Anfir

de acompanhar a evolução da frota brasileira de caminhões. “A estratégia sempre passa por uma escuta ativa do mercado comprador, proporcionando inovações que venham ao encontro de maior segurança nas estradas, maior rentabilidade ao cliente e ao seu operador”, diz o executivo da Anfir.

Spricigo explica, contudo, que não são todos os fornecedores que conseguem se atualizar com a mesma velocidade, pois ainda há os que não compartilham da ideia de realizar melhorias e ajustes em consonância com as alterações da demanda. “Tecnicamente, existem algumas empresas com viés mais inovador”, afirma o presidente da associação.

Segundo o executivo, o descompasso de modernidade no segmento de implementos rodoviários pôde ser notado no 24º Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga (Fenatran), que ocorreu em novembro de 2024 em São Paulo. “Vimos indústrias muito à frente de outras, principalmente nas questões tecnológicas que oferecem em seus se-



mirreboques”, diz. Para Spricigo, um dos motivos que leva a esse desequilíbrio tecnológico entre os fornecedores deve-se à necessidade de investimentos elevados em pesquisa e busca por clientes interessados em inovação. “A empresa tem que ter este viés (de tecnologia) em sua estratégia de longo prazo, liderando pela inovação”.

Três das principais empresas montadoras e fornecedoras de implementos rodoviários no mercado brasileiro – Fachini S.A., Librelato S.A. Implementos Rodoviários e Randon S.A. Implementos – mostram que estão empenhadas para atender às exigências dos clientes. As companhias, que fabricam reboques, semirreboques, bitrens, tritrens e rodotrens para aplicações em carga seca, graneleiro, basculante, carrega tudo, tanque aço carbono, florestal, furgão alumínio, furgão lonado e porta con-

têiner, estão inaugurando novas unidades fabris pelo país e lançando produtos no mercado com novidades variadas, que passam tanto pela área tecnológica quanto de responsabilidade ambiental.

### **RASTREADOR EM SEMIRREBOQUES**

O diretor comercial da Facchini, Estéfano Rossi Facchini, revela que a companhia está pronta para lançar nos próximos meses um rastreador de veículos. “O equipamento fornecerá localização precisa e em tempo real, agilidade para recuperação de veículo roubado, telemetria, gestão de manutenção preventiva simplificada, relatório de alertas inteligentes e melhor gerenciamento das operações pelo gestor da frota”, informa. Instalado nos semirreboques da companhia, o hardware poderá ser habilitado pelo cliente usando o aplicativo Facchini Connect.

O sistema de rastreamento da Facchini foi apresentado ao mercado na Fena-tran 2024, evento no qual também foi



**“Temos infinitas possibilidades de alterações em produtos que parecem ser iguais, mas são pequenas melhorias e escolhas diferentes para cada cliente, para que se transporte mais, com mais eficiência, segurança e com materiais que proporcionam maior durabilidade”**

**Estéfano Rossi Facchini,**  
diretor comercial da Facchini

mostrado o design reformulado da nova lanterna dos semirreboques da empresa, que vem ampliando o uso de automação nas linhas de fabricação. “A robotização para solda, que existe há mais de oito anos, agora está em grande crescimento”, diz Facchini. “Hoje, soldamos toda a base de um semirreboque com até 12 robôs simultâneos, fazendo o processo em 20 minutos, tempo que antes com apenas dois robôs levava 1 hora e 25 minutos”.

As linhas de fabricação das dobradeiras também foram automatizadas, o que resultou na eliminação de trabalhos manuais de peças pesadas. “Temos infinitas possibilidades de alterações em produtos que parecem ser iguais, mas são pequenas melhorias e escolhas diferentes para cada cliente, para que se transporte mais, com mais eficiência, segurança e com materiais que proporcionam maior durabilidade”, afirma. Segundo o executivo, é importante para a Facchini analisar o transporte do cliente e entender suas

necessidades e dificuldades para fazer um projeto que melhor o atenda.

Facchini ainda acrescenta que a companhia se importa com a estética do produto quanto à fidelidade e qualidade da logomarca do cliente. Por isso, a empresa possui uma área interna de identificação visual com impressoras próprias, formulação de tintas e mão de obra qualificada para cada tipo de logomarca. Em 2024, a companhia emplacou mais de 21 mil semirreboques-pino e mais de 15 mil sobre chassi.

“A projeção para 2025 não é tão promissora em pesado, semirreboques”, admite o diretor. “O mercado, no geral, deve fechar 20% menor em vendas ou até mais, isso em boa parte devido aos juros recorde alcançado esse ano, porém o sobre chassi se mostra sem queda comparado ao ano passado e estamos dando atenção especial a este segmento e, também, às exportações para a América Latina”.

O executivo ainda conta que as unidades fabris da Facchini são um canteiro de obra permanente. “No momento, temos uma nova unidade sendo construída em Mirassol (SP) e outras duas unidades com ampliações”, informa. Está prevista para o primeiro semestre de 2026 a inauguração da nova fábrica paulista, que dobrará a capacidade de produção de furgões carga seca após ser transferida da unidade fabril de São José

do Rio Preto (SP), que, por sua vez, aumentará a fabricação de furgões frigoríficos que permanecerá no local.

Uma das ampliações da Facchini em andamento ocorre em uma fábrica de caçamba, semirreboques e tanques já existente em Mirassol, com expansão de mais de 70 mil metros quadrados de área coberta. O objetivo da Facchini é responder à alta demanda de produtos durante a colheita da safra e, assim, diminuir os prazos de entregas. A outra ampliação, de cerca de 30 mil metros quadrados, é na unidade Roseira em Cosmorama (SP), que fabrica componentes para abastecer as montadoras.

Produtora de carrocerias, furgões, caçambas, reboques e semirreboques, além de bitrens, rodotrens e tritrens, guindastes, poliguindastes, sistemas “roll-on, roll-off”, plataformas-socorro e produtos especiais para os segmentos de transporte nas categorias pesados, médios e leves, a Facchini possui dez unidades de produção integradas e localizadas em quatro diferentes estados. Em São Paulo, as fábricas estão instaladas em Votuporanga (três unidades), Roseira, Mirassol e São José do Rio Preto (duas unidades). As outras unidades estão instaladas nos municípios de Aparecida do Taboado (MS); Rondonópolis (MT); e Simões Filho (BA). A fabricante conta ainda com 30 distribuidores em território nacional e 12 lá fora.

“O setor de implementos rodoviários está muito diferente de cinco anos atrás, e toda essa diferença passou muito forte pela automação de processos”

**João Librelato,**  
diretor comercial e marketing  
da Librelato



## TECNOLOGIA EMBARCADA

Na Librelato, o diretor comercial e marketing João Librelato informa que a empresa trabalha com três pilares de inovações, sendo um na parte de processo, outro na de tecnologia embarcada e um terceiro na de materiais. E todas as soluções estão relacionadas à segurança, produtividade e/ou à utilização dos equipamentos. “Temos uma célula de P&D (pesquisa e desenvolvimento) olhando aerodinâmica, custo e todo o cenário de eletrificação de eixo e de produtos autônomos, mas a gente só lança produtos que é pegar, engatar, carregar e trabalhar”, diz o diretor.

Para o executivo, o objetivo da Librelato é garantir ao cliente a entrega de equipamentos com o melhor TCO (Total Cost of Ownership ou Custo Total de Propriedade). Aliás, a fabricante de

cerca de 13 mil unidades de implementos por ano em quatro unidades produtivas nas cidades catarinenses de Içara e Criciúma e com mais de 30 concessionárias espalhadas pelo país está preparando vários lançamentos para as linhas 2026/2027. Porém, não são revelados pelo diretor, que se atém a discorrer sobre os investimentos de R\$ 50 milhões em automação realizados nos últimos dois anos e meio.

O executivo conta que, atualmente, a maior parte da produção de chassis de carga seca e de graneleiros da companhia é robotizada. “Hoje, não tem nenhuma operação de solda manual de carga aberta e carga seca”, afirma Librelato. “O setor de implementos rodoviários está muito diferente de cinco anos atrás, e toda essa diferença passou muito forte pela automação de processos”, diz. De acordo com o diretor, a

automatização assegura atingir melhor qualidade dos produtos e contribui em um cenário de mão de obra cada vez mais escassa no país, que está em um momento de pleno emprego.

“Em 2025, estamos robotizando 100% da nossa linha de tanque, que vem, nos últimos anos, sendo um grande diferencial”, informa Librelato. “Por transportar combustível, sabemos que o tanque é um produto de carga perigosa, então, investimos bastante em sistemas, em aço para soldar corpo e anéis e os quebra-ondas internos”. Outra inovação tecnológica da empresa é a aplicação de telemetria no monitoramento do transporte e das condições da carga, fornecendo ao cliente um implemento que entrega informações em tempo real das mercadorias que estão sob sua responsabilidade.

Librelato conta que a telemetria não está na linha padrão de vendas da companhia, devido aos custos inerentes do produto. “Vendemos a telemetria como um opcional, mas, hoje, mais de 50% dos equipamentos saem da fábrica conectados”, afirma o diretor. Segundo o executivo, a tecnologia permite ter informações sobre sistemas de frenagem, de deslocamento lateral, da pressão dos pneus e outros dados que contribuem para a segurança e produtividade do transporte desde o embarque da carga até a entrega.

Em se tratando de segurança, Librelato

também diz que a empresa realizou um investimento de monta em trava de angulação para basculante de quarto eixo. Contra furto e controle de acesso ao interior dos baús, outro dispositivo de proteção da Librelato é o travamento remoto das portas traseiras e laterais, cuja abertura só é possível em locais onde tiver autorização programada. A solução de conectividade é alimentada por placas fotovoltaicas instaladas no veículo.

A cada ano, a Librelato investe entre 25% a 30% do lucro operacional anual em equipamentos e máquinas e na própria fábrica e outros 20% são para novos negócios, como assinala o diretor. “Temos aqui um mote muito grande que é a eficiência do transporte, independente se é ano bom ou não de geração de valor na companhia”, diz Librelato.

Em 2025, a Librelato já destinou recursos para a área de peças de reposição e lançou um consórcio com administração própria. “Trabalhamos também com serviço financeiro de crédito de planejamento da linha consórcio para o nosso cliente”, afirma o diretor. Outra novidade recente da companhia e que recebeu reforço neste ano é a produção de baú alumínio para carga fracionada, que vem sendo beneficiada com a expansão do e-commerce.

O modelo privilegiado pela engenharia da empresa com durabilidade, resistên-

cia e assoalho reforçado é ideal para o transporte de produtos não perecíveis, frágeis e alimentícios no segmento de varejo físico e eletrônico. “Para o ano que vem, temos projeção de crescimento de dois dígitos no e-commerce, pois neste ano já estamos colhendo bons frutos”, diz Librelato. Inclusive, a companhia, que atende grandes operadoras do varejo on-line, inaugura na segunda quinzena de agosto uma nova fábrica em Guarulhos (SP) dedicada principalmente ao segmento.

### **DISPONIBILIDADE, SEGURANÇA E VALOR**

Na trajetória de evolução da Randon, o foco da companhia é em tecnologias que aumentem a disponibilidade, a segurança e o valor ao longo de todo o ciclo de vida dos seus produtos e otimizem a operação do transporte de cargas de seus clientes, possibilitando maior rentabilidade na execução da atividade. “Trabalhamos para oferecer o melhor TBO (Total Benefit of Ownership ou Benefício Total de Propriedade) do mercado”, afirma o gerente de marketing e gestão de rede, Diego Slongo Andreis.

**“Nesse cenário, a disponibilidade é o principal indicador de desempenho, especialmente em segmentos como o agronegócio e o transporte de líquidos”**

**Diego Slongo Andreis,**  
gerente de marketing e gestão de rede da Randon

O executivo conta que um ótimo TBO se dá por meio de produtos e componentes validados tecnicamente, em conjunto com o Centro Tecnológico Randon (CTR). Ao final do uso, o cliente ainda conta com alto valor de revenda e agilidade na comercialização do implemento no mercado secundário. Todo o ciclo é sustentado pela rede de 90 distribuidores no país e 191 no exterior, que realizam atendimento comercial, serviços de oficina, fornecimento de peças originais e um pós-venda qualificado, segundo o gerente.

O executivo explica que, além do TCO, o TBO é um conceito que considera o resultado final do produto em operação, com base na relação entre receita gerada e custos envolvidos. “Nesse cenário, a disponibilidade é o principal indicador de desempenho, especialmente em segmentos como o agronegócio e o transporte de líquidos”. A Randon atende a grandes transportadores, geradores de carga, frotistas e autônomos com fornecimento



de semirreboques, reboques e carroceiras, nas modalidades graneleiro, basculante, tanque, furgão, sider, frigorífico, canavieiro, florestal, silo, carga geral, carga seca, e opera com peças para reposição desses produtos e também no segmento de vagões ferroviários para transporte de cargas.

O novo bitrem tanque aço carbono com 63 mil litros de capacidade da companhia é um exemplo de combinação de fatores que contribuem para ampliar significativamente a produtividade no transporte, de acordo com Andreis. “Combina o aumento da capacidade de carga com menor consumo de combustível, graças ao design aerodinâmico e à redução de peso do conjunto”, informa. O design aerodinâmico e anéis de reforço internos do implemento reduzem o arrasto e, consequentemente, o consumo de combustível. “Tudo isso, sem abrir mão dos recursos de segurança, o modelo conta com tampa de inspeção parafusada, vedação reforçada e sistema de proteção contra quedas, em conformidade com a norma NR 35”, diz o executivo.

Andreis ainda comenta sobre o destaque da linha de implementos graneleiros da empresa por ser a mais leve do mercado. “Com estrutura das tampas e assoalho em alumínio, passou recentemente a contar com perfis laterais, frontais e fueiros em aço inox de alta resistência, ampliando a durabilidade e a resistência à corrosão”, afirma. Com

cerca de 400 quilos de redução de peso, as inovações resultam em impacto direto na eficiência operacional e no custo por tonelada transportada.

A Randon também se dedica a desenvolver inovações que facilitem as atividades dos seus clientes. A empresa tem a plataforma de inteligência embarcada chamada Randon Smart, que com frequência passa por atualizações. “E reforça nosso compromisso com a disponibilidade e eficiência da frota, ao habilitar planos de manutenção programada e o monitoramento remoto dos implementos”, diz Andreis.

As funcionalidades mais recentes do sistema incluem monitoramento da pressão e temperatura dos pneus do implemento, gerando economia e segurança na sua operação; sensor de desgaste de freio, que emite alertas e indica quando há necessidade da substituição das lonas de freio; e controle de temperatura, que monitora o interior da caixa de carga, mesmo quando o caminhão não está acoplado ao semirreboque.

Pertencente ao Grupo Randoncorp, a Randon possui seis unidades industriais localizadas em Caxias do Sul (RS), Araquara (SP), Chapecó (SC), Erechim (RS), na Argentina e nos Estados Unidos. Em 2024, registrou uma receita líquida consolidada de R\$ 4,2 bilhões, representando cerca de 32,3% do total da receita da Randoncorp, que foi de R\$ 11,9 bilhões em igual ano.

**+70 ANOS  
DE HISTÓRIA**

# Somos a Tragetta.

## Especialistas em movimento.

Mudamos por fora, mas mantemos o compromisso de sempre.

A Tragetta nasce para marcar uma nova fase da operação de transporte do Grupo FEMSA, no Brasil.

Com mais de 70 anos de estrada, seguimos evoluindo para entregar eficiência, agilidade e confiança.

Somos especialistas em conectar histórias, empresas e pessoas.

**O que nos move é transformar o presente e acelerar o futuro da logística no país.**



**Acompanhe nossas rotas e histórias em movimento.**

Siga a Tragetta nas redes e venha com a gente transformar a logística no Brasil.



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



[tragettaoficial](https://www.instagram.com/tragettaoficial)



[company/tragetta](https://www.linkedin.com/company/tragetta)

**tragetta** 



## **Série TX da Thermo King eleva padrões de refrigeração no transporte de cargas perecíveis**

VALERIA BURSZEIN

Projetada para operar de temperaturas extremas a ambientes controlados, nova geração substitui a Série T, trazendo avanços em fluxo de ar, redução de peso, menor carga de refrigerante e operação mais silenciosa

**A** Thermo King®, especialista em soluções de controle de temperatura para transporte e marca da Trane Technologies, lançou a Série TX, sua nova linha de unidades de refrigeração para caminhões pequenos e grandes. Projetada

para aplicações de temperatura única e multi-temperatura, a Série TX oferece eficiência equilibrada do sistema, consumo otimizado de combustível e alto desempenho para produtos frescos e congelados.

Sediada em Barueri, região metropo-

litana de São Paulo, e parte do grupo Trane Technologies, a Thermo King está no Brasil desde 1974 e é uma das pioneiras no desenvolvimento de soluções de controle de temperatura para transportes, incluindo unidades de refrigeração para logística de perecíveis.

A Série TX substitui os modelos da Série T e foi testada em campo para atuar em todas as temperaturas ambientes, incluindo as condições mais severas, de baixas temperaturas até 55 °C. Segundo o fabricante, a nova série oferece operação fácil e sem complicações, graças aos controladores intuitivos na cabine. A opção Whisper reduz significativamente os níveis de ruído para operação silenciosa em áreas residenciais, enquanto os modelos WhisperTM ProTM são testados e certificados sob condições de ruído mais rigorosas.

Como explica o responsável pela estratégia comercial no Cone Sul, Cláudio Biscola, a Série T passou por uma modernização, acompanhando as tendências, principalmente na questão de economia. “Fizemos o anúncio do compromisso de reduzir as emissões em um bilhão de toneladas métricas até 2030, e a linha passou por esse redesign para o aprimoramento do desempenho, com maior capacidade de resfriamento e, principalmente, redução do impacto ambiental.”

Os aprimoramentos resultaram na redução de peso de 40 kg, diminuição



**“A empresa investe consistentemente na revisão das tecnologias para diminuir o impacto ambiental e também facilitar a manutenção e o ciclo de vida do equipamento”**

**Cláudio Biscola,**

responsável pela estratégia comercial no Cone Sul da Thermo King

de 7% no consumo de combustível, de 21% na carga de refrigerante e de 3,5 decibéis no ruído. “A empresa investe consistentemente na revisão das tecnologias para diminuir o impacto ambiental e também facilitar a manutenção e o ciclo de vida do equipamento”, diz.



## CARACTERÍSTICAS DA SÉRIE TX

- **Desempenho aprimorado:**

Controle de temperatura de zona única, duas ou três zonas, com componentes especialmente projetados para otimizar o fluxo de ar, enquanto uma capacidade de refrigeração até 17% maior oferece desempenho comprovado em ambientes de até 55 °C e em temperaturas extremamente baixas.

- **Redução do impacto ambiental:**

Peso até 40 kg menor que o antecessor, com novas serpentinas e design otimizado da tubulação, permitindo reduzir a carga de refrigerante e o potencial de aquecimento global (GWP) em até 21%.

- **Eficiência de combustível otimizada:**

Redução no consumo de até 7% em comparação com a Série T.

- **Menores custos de ciclo de vida e facilidade de uso:**

Intervalo de manutenção estendido (EMI) de 2.000 horas, lembretes programáveis e ServiceWatch™ para registro da operação e redução do tempo de diagnóstico.

A nova série Thermo King TX já está disponível em toda a América Latina. A garantia de cobertura total de 12 meses e até 36 meses para componentes maiores é complementada por opções de serviço e suporte disponíveis na rede Thermo King em toda a região.

Essas melhorias se devem, em parte, à retirada de correias, o que também eliminou o ruído de rolamento. "Ao ser

elétrico e independente, o motor gera muito menos ruído e não precisa daquela força do motor a diesel para ro-

dar. A capacidade de refrigeração aumentou 17% porque a serpentina foi aprimorada com mais alumínio. Assim, o balanço na máquina entre evaporador e condensador ficou muito melhor. Com essa tecnologia — de ter os motores independentes — conseguimos aumentar o fluxo de ar em até 30%”, afirma.

O executivo exemplifica: “Imagine ter um equipamento de 100 BTUs, que é força pura, mas muitas vezes você tem a força ali concentrada e não consegue levar esse frio até o final do baú. Não adianta nada ter tanta capacidade. Muitas vezes, é melhor contar com um equipamento de 70 BTUs ou mais, mas que consiga criar uma atmosfera mais homogênea em termos de temperatura. O fluxo de ar é tão ou mais importante do que a capacidade de frio.”

Além disso, reduziram-se os componentes para manutenção, como polias, rolamentos e correias, diminuindo os custos de serviço. Comercialmente, ele tem o mesmo preço. Importante também é que os novos motores do TX já vêm prontos para o biodiesel. Todas as mudanças estão alinhadas às metas definidas pela empresa para descarbonização. “Quando o cliente tem uma redução de 7% em combustível com a utilização do nosso equipamento, ele percebe o benefício na diminuição do seu principal custo de operação, o que é significativo.”



**Nova série TX traz benefícios como diminuição de 7% no consumo de combustível, de 21% na carga de refrigerante e de 3,5 decibéis no ruído**

Perguntado sobre como o negócio será afetado pelas novas políticas tarifárias em vigor no mundo, Biscola diz que o impacto é inevitável. “Essas taxas e sobretaxas impactam a produção, não tem como ser diferente, seja dos Estados Unidos ou não. As cadeias são globalizadas. Diversas peças são produzidas na China e em outros países. Nós trazemos muitas peças de reposição do nosso centro de distribuição nos Estados Unidos. Tivemos um incremento de preço normal de começo de ano, mas ainda não refletiu. Estamos segurando, mordendo margem para não repassar para o mercado.”



## Brasil é uma peça-chave na estratégia global

Afirmção é do diretor nacional de vendas e marketing da Dunlop Pneus, Rodrigo Alonso, que reforça o foco da empresa no fortalecimento da capacidade nacional

VALERIA BURSZTEIN

**A** Sumitomo Rubber Industries, uma das maiores fabricantes de pneus do mundo, vem consolidando a marca Dunlop no segmento de transporte no Brasil com uma estratégia que alia investimentos em novos produtos e conectividade.

Desde 2013, a fábrica em Fazenda Rio Grande (PR) já recebeu mais de R\$ 2,6 bilhões. No segundo semestre de

2024, ganhou uma linha especializada em pneus de aros 16 a 18, ampliando a diversificação produtiva. Em 2025, entrou em operação a quarta máquina para veículos pesados, consolidando a estratégia de fortalecimento da capacidade nacional.

Segundo o diretor nacional de vendas e marketing da Dunlop Pneus, Rodrigo Alonso, a localização e a experi-

“As soluções desenvolvidas para condições tropicais e para o mercado brasileiro servem como modelo para aplicação em outras operações globais”

**Rodrigo Alonso,**

diretor nacional de vendas e marketing da Dunlop Pneus



se local colocam a operação brasileira em posição estratégica para se tornar um hub de exportação para a América Latina e outros mercados. A empresa avalia constantemente oportunidades de ampliar essa presença.

Hoje, a Dunlop produz 25,2 mil pneus por dia no Brasil, sendo 2,2 mil destinados a veículos comerciais. Até junho de 2025, alcançou o marco histórico de 62 milhões de unidades fabricadas. Os pneus para caminhões, ônibus e VUCs representam 8,7% da capacidade total, com a produção ajustada para garantir a sustentabilidade das operações.

“A Dunlop otimiza a produção e a distribuição de pneus de caminhões e ônibus analisando as demandas de reposição e OEM (Equipamento Original) no Brasil, oferecendo soluções sob medida para as diversas realidades do transporte: pneus Regionais para eficiência em rodovias, On/Off para robustez em per-

curso mistos e Urbanos para segurança e conforto no transporte público e de fretamento”, detalha Alonso.

Em 2025, as parcerias estratégicas com montadoras como Iveco e Volkswagen Caminhões e Ônibus — responsáveis por equipar modelos emblemáticos como Constellation e Tector S-Way — serão ampliadas com a homologação de duas novas fabricantes. “Equilibrar vendas para montadoras com o mercado de reposição é vital. O de reposição, maior que o OEM, garante estabilidade e diversificação, fortalecendo a operação contra sazonalidades e flutuações do setor automotivo”, afirma Alonso.

A digitalização também está no radar. Em 2024, a Dunlop lançou o aplicativo Dunlop Pneus, que reúne informações técnicas, otimiza a jornada de compra e economiza tempo para profissionais do setor. Outra frente é o projeto Universidade TBR, que oferece treinamen-

tos especializados em pneus de carga, unindo teoria e prática para fomentar conhecimento técnico e sustentabilidade. No mesmo ano, a rede de Lojas Container cresceu de 44 para 50 unidades, distribuídas em 18 estados.

### **TECNOLOGIA EXCLUSIVA E SUSTENTABILIDADE**

A Dunlop opera com a tecnologia TAIYO (Sun) System, que automatiza e controla em tempo real a produção, eliminando emendas nas partes de borracha. Esse diferencial garante uniformidade, reduz vibrações, ruído e resistência ao rolamento, gerando economia de combustível.

A automação também assegura qualidade constante, minimizando defeitos e aumentando a vida útil dos pneus, o que se traduz em melhor custo-benefício e menor impacto ambiental.

O fornecimento OEM segue como prioridade, garantindo volume estável e visibilidade no mercado. Para 2025, a expectativa é ampliar a participação nesse segmento, aproveitando a capacidade produtiva instalada.

### **PESQUISA, INOVAÇÃO E FUTURO**

A empresa investe em durabilidade, eficiência energética e desempenho em condições adversas. Com o concei-

to TOWANOWA (economia circular) e o SMART TYRE CONCEPT, desenvolve soluções inteligentes e adaptáveis para o transporte comercial.

A meta é incorporar 40% de materiais sustentáveis até 2030 e chegar a 100% até 2050. Tecnologias como SENSING CORE monitoram pressão, carga e desgaste em tempo real, e pneus como o e.ENASAVE SP148 já utilizam chips RFID para rastreamento e reaproveitamento.

A empresa também busca reduzir 5,3% das emissões de CO<sub>2</sub> até 2030, com otimização do peso e resistência ao rolamento, além de lançar, até 2027, pneus de nova geração para veículos elétricos. A tecnologia ACTIVE TREAD, lançada comercialmente em 2024, adapta a borracha às condições de temperatura e umidade, garantindo desempenho superior.

### **AUMENTO DA CONCORRÊNCIA**

Diante do cenário competitivo, agravado pela crescente presença de pneus importados asiáticos, a Dunlop adota uma estratégia de diferenciação tecnológica e excelência operacional.

“A resposta está no desenvolvimento e fabricação local de pneus, feitos para as necessidades dos transportadores e caminhoneiros brasileiros, garantindo carcaças reforçadas que permitem

um maior número de reformas. Com isso, tanto transportadores quanto caminhoneiros reduzem custos operacionais — já que uma reforma é bem mais econômica que um pneu novo — e ainda contribuem para a sustentabilidade ambiental, culminando em um melhor Custo por Quilômetro (CPK)”, argumenta Alonso.

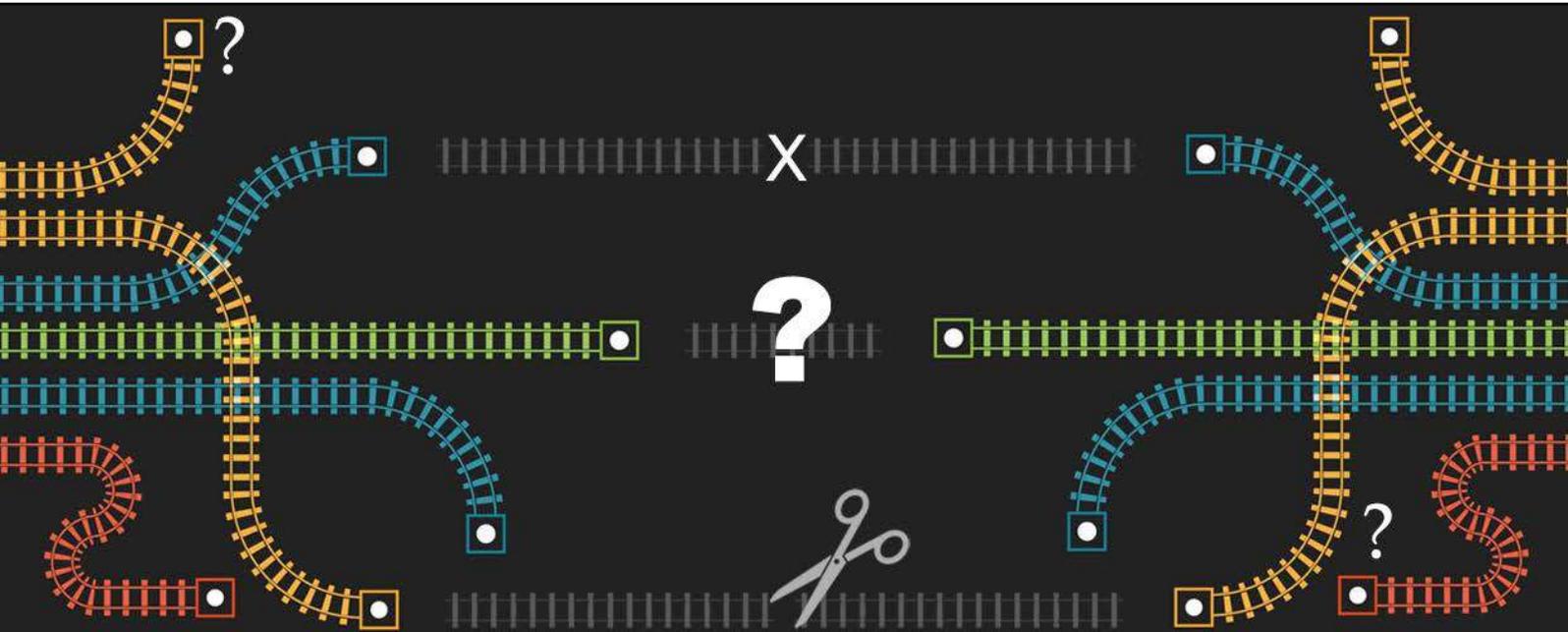
O mercado brasileiro continua sendo considerado estratégico para a Sumitomo Rubber Industries. Recentemente, o diretor representante do grupo, Hidetazu Nishiguchi, visitou a fábrica de Fazenda Rio Grande (PR) e deixou claro que a visita não era puramente cortesia, mas também uma oportunidade de avaliação estratégica do papel do Brasil na arquitetura global do grupo.

“O principal desafio atual é manter competitividade diante do volume elevado de pneus importados no Brasil nos últimos anos. Isso tem impactado nossa capacidade produtiva, mas a visita do diretor representante reafirmou o compromisso de longo prazo com investimentos consistentes e contínuos na operação brasileira, mesmo enfrentando essa pressão”, informou Alonso, que afirma: “O Brasil é único para nós. As soluções desenvolvidas para condições tropicais e para o mercado brasileiro servem como modelo para aplicação em outras operações globais. Em termos de sinergia com América

do Norte e Europa, temos três frentes: transferência de conhecimento, com inovações desenvolvidas aqui aplicáveis em outros mercados; integração da cadeia produtiva, avaliando estrategicamente como a operação brasileira pode complementar e otimizar a produção e distribuição global do grupo; e o fortalecimento global da marca Dunlop”.

O executivo acrescenta: “Nossa trajetória de sucesso no mercado brasileiro, tanto no segmento de reposição quanto no desenvolvimento de Equipamento Original (OEM), eleva o prestígio da marca Dunlop mundialmente. Para nós, o Brasil não é apenas um mercado importante — é uma peça-chave na estratégia global, servindo como ponte entre nossas operações. O desafio das importações é real, mas nossa resposta é investir ainda mais em tecnologia e eficiência”.

Entre os planos futuros no Brasil, o principal desafio estratégico da Dunlop é otimizar a utilização plena da capacidade produtiva instalada diante do cenário competitivo intensificado pelos pneus importados asiáticos. Após a conclusão dos investimentos em expansão no final de 2024, que elevaram significativamente a capacidade de produção de pneus comerciais, a empresa deve se concentrar na maximização dessa capacidade para aumentar vendas.



# Expansão dos trilhos permanece com travas

Falta de garantias e clareza nas regras dos planos de ampliação do modal dificultam atrair mais recursos da iniciativa privada, enquanto governo federal tenta acelerar a implantação de projetos anunciados para o desenvolvimento da malha de ferro

JOÃO MATHIAS

**N**ão é novidade que as ferrovias são o modal ideal para percorrer longas distâncias terrestres com diferentes tipos de mercadorias e, por isso, têm em território nacional um enorme potencial para aumentar a sua participação na matriz de transporte de cargas do país. No entanto, após um longo período de sucateamento do setor a partir da segunda metade do século XX, devido à política interna de priorização às rodovias, a malha ferroviária brasileira vem há décadas enfrentando

dificuldades para galgar uma parcela maior no sistema viário doméstico.

A cada governo empossado, promessas e planos para a retomada e expansão das atividades das estradas de ferro são anunciados, mas o progresso moroso é recorrente em todos os mandatos. Embora investimentos de vulto vêm sendo realizados nos últimos anos, o avanço das ferrovias na logística de abastecimento e distribuição de produtos não dá sinais de ganhar velocidade, pelo menos no curto prazo.



**“A importância do modo ferroviário para o desenvolvimento do país, e sua competitividade no mercado internacional, se perde a cada ano pelo fato de não haver investimentos estruturantes em ferrovias”**

**Marcus Quintella,**

diretor da FGV Transportes e coordenador do Comitê de Regulação Ferroviária da FGV Direito Rio

Com longo histórico de envolvimento com o setor ferroviário, o diretor da FGV Transportes e coordenador do Comitê de Regulação Ferroviária da FGV Direito Rio, Marcus Quintella, não se empolga com as perspectivas de instalação de relevantes corredores de trens em várias regiões do país. A crítica do professor passa pela falta de continuidade dos projetos e disponibilidade de recursos ainda mais robustos aos já anunciados, além de garantias e segurança para atrair a iniciativa privada.

“A importância do modo ferroviário para o desenvolvimento do país, e sua competitividade no mercado internacional, se perde a cada ano pelo fato de não haver investimentos estruturantes em ferrovias”, diz Quintella. “Estamos na dependência de milhões de dólares que são de investimentos contínuos”.

De acordo com o professor, cálculos do

consultor Claudio R. Frischtak, da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios, indicam que o Brasil precisaria de 4,5% a 5% do Produto Interno Bruto (PIB) ao ano e durante duas décadas, ininterruptamente, para eliminar o atraso logístico nacional – a porcentagem calculada por Frischtak faz parte da análise A Modernização da Infraestrutura no Brasil: desafios e propostas, que foi realizada para a comemoração do aniversário de 65 anos do Sindicato nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura – Sinicon). “Imagine o que seja isso, se nós não chegamos hoje a 1%”, afirma Quintella. “O Brasil investiu dinheiro público 0,32% do PIB em ferrovia”, informa. “É pífio o que se investe em ferrovia”.

O especialista da Fundação Getúlio Vargas também afirma que o direito de passagem – permissão de tráfego de uma ferrovia em via permanen-

**O BRASIL PRECISARIA DE**

**4,5% A 5%**

**DO PIB AO ANO,  
DURANTE DUAS DÉCADAS,  
PARA ELIMINAR O ATRASO  
LOGÍSTICO NACIONAL\***

\*Cálculos do consultor Claudio R. Frischtak, da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios



“Estamos trabalhando com muito afinco para termos seis concessões novas de ferrovias de carga, com perspectiva de, pelo menos, um edital ser lançado neste ano, que é do arco ferroviário do Sudeste, conseguir lançar as malhas Leste-Oeste e Oeste no início do próximo ano e, talvez, a Ferrogrão”

**George Santoro,**

secretário-executivo do Ministério dos Transportes

te de outra concessionária – é mais um grande desafio para a expansão da malha ferroviária nacional, que nem pode ter toda a malha integrada por causa da diferença de bitolas existentes nas estradas de ferro pelo país. Para Quintella, ainda há preocupação entre os investidores se haverá garantias para as ferrovias autorizadas – construídas e administradas somente com recursos privados – acessar o seu ramal a uma via férrea troncal. “Essas ferrovias são investimentos privados, que precisam ter uma segurança regulatória, uma segurança jurídica, uma segurança ambiental e econômica para que haja investimento”, diz.

No caso de uso do modelo de Parceria Público-Privada (PPP), Quintella avalia ser preciso a existência de um fundo garantidor. “Aí, depois que começar a operar tem a conta prestação pecuniária, que é dinheiro público, que tem de ressarcir, devolver o capital privado investido, remunerado, mais o lucro”, informa. “Então, para ter um projeto bom ele precisa ser

atrativo para a iniciativa privada”.

A propósito, a falta de garantias é, na opinião do professor, o motivo de não deslançarem as obras de ferrovias como Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). “A partir do momento que a Fico e a Fiol se conectarem na Norte-Sul (Ferrovia Norte-Sul), vai ter o problema de direito de passagem”, diz Quintella, atribuindo à conexão de várias concessionárias à Norte-Sul. “É um imbróglio que precisa ser trabalhado muito fortemente em termos regulatórios”.

Quintella também indaga sobre o Brasil não possuir um plano de estado planejado, definido e com linhas mestras para perdurar na troca de dirigentes do país. “Plano é feito para ser cumprido e alterado ao longo do tempo e da lógica da modernização dos tempos”, afirma. “Não é para ser modificado a bel prazer de quem entra (no governo)”. Mercado para ser lançado em 2025, embora esteja em andamento desde o início do ano, o Plano Nacional de Ferrovias (PNF) do

Ministério dos Transportes é visto com cautela pelo professor, uma vez que a atual administração tem mandato até o fim de 2026. “Em um ano não se faz nem o projeto”.

## **PROJETOS EM ANDAMENTO**

Secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, esclarece que, justamente para acelerar as obras no setor, o ministro Renan Filho decidiu não mais lançar o PNF. “Serão lançados projetos a projetos”, diz. Santoro conta que, em maio deste ano, em um roadshow em Nova Iorque, nos Estados Unidos, o chefe da pasta apresentou um pipeline de projetos, lançando a carteira de seis ferrovias com investimento avaliado entre R\$ 100 bilhões e R\$ 200 bilhões.

“Já foi lançado o arco ferroviário do Sudeste (EF-118), já foi aberta e encerrada a audiência pública, fechados os relatórios e estamos ajustando o projeto para enviar ao TCU (Tribunal de Contas da União)”, informa Santoro. “Também foi feita a audiência pública



**“Para que esses projetos (de autorização ferroviária) avancem de forma sólida e atraiam investidores de forma efetiva, é fundamental que sejam estabelecidas diretrizes claras, estáveis e previsíveis”**

**Arthur Sartori,**  
gerente executivo  
de planejamento  
da Rumo

do corredor Leste-Oeste (Fico-Fiol) e, da Malha Oeste, o fechamento dos relatórios, e estamos fazendo os ajustes técnicos dele para mandarmos o projeto também para o TCU”. Por fim, o secretário diz que o projeto da Ferrogrão também já foi enviado para o TCU. “Só aí são quatro ferrovias que estão indo para o TCU”.

Ao invés de apresentar um plano formal com todos os projetos que estão na pauta, o ministério deu preferência para agilizar os trâmites iniciais. “Foi apenas uma mudança de estratégia porque, na verdade, a cada hora nós precisávamos fechar o entendimento de algo gigante e não temos mais tempo para isso”, afirma Santoro. “Estamos trabalhando com muito afinco para termos seis concessões novas de

ferrovias de carga, com perspectiva de, pelo menos, um edital ser lançado neste ano, que é do arco ferroviário do Sudeste, conseguir lançar as malhas Leste-Oeste e Oeste no início do próximo ano e, talvez, a Ferrogrão”.

No que se refere à demora para a análise de requerimentos das autoriza-

ções ferroviárias, Santoro explica que o regime precisou passar por uma reorganização das normas do chamamento público pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A adequação de novas exigências ocorreu por causa da queda, em 2023, de cerca de 20 votos presidenciais pelo Congresso Nacional. Segundo o secretário, após a inclusão de alguns filtros para a aprovação dos projetos, como a apresentação do relatório executivo do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), os processos de pedidos à ANTT estão seguindo um fluxo normal.

Aliás, incluídas nas autorizações para a exploração privada de novas estradas de ferro na Lei das Ferrovias (Lei 14.273), o marco legal do setor que está em vigor desde 2021, as chamadas shortlines ainda carecem de regulações, mas projetos que configuram a modalidade de trechos curtos até 100 quilômetros ocorrem pelo país. “Já temos da Rumo iniciada no Mato Grosso, da Arauco iniciando agora, da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), as três mais avançadas”, diz Santoro. “As autorizações funcionam bem para projetos pequenos, até R\$ 2 bilhões”, informa o secretário.

Santoro considera muito difícil saírem do papel projetos de autorizações de grandes ferrovias que demandam recursos de monta, dadas as exigências de garantias pelas instituições bancárias.

De qualquer forma, está mantida para o secretário a perspectiva de o modal aumentar a participação na matriz de transporte de carga brasileiro nos próximos anos e retomar o protagonismo na logística nacional.

Por enquanto, as companhias de grande porte do setor assinalam aguardar o amadurecimento do regime de contrato de construção de novas ferrovias, especialmente em aspectos relacionados à segurança jurídica e regulatória. “Para que esses projetos avancem de forma sólida e atraiam investidores de forma efetiva, é fundamental que sejam estabelecidas diretrizes claras, estáveis e previsíveis”, afirma o gerente executivo de planejamento da Rumo, Arthur Sartori Augusto.

## **INVESTIMENTOS DAS CONCESSIONÁRIAS**

Entre as empresas que prestam serviços ferroviários, a Rumo é uma concessionária que tem contribuído para a expansão das linhas de ferro pelo país. “A Rumo tornou-se uma referência com uma tese muito robusta de investimentos, ampliando a malha ferroviária nas regiões produtoras”, afirma o gerente executivo Sartori. “Grandes exemplos são a conclusão da ferrovia Norte-Sul em Goiás e Tocantins, a construção da nova ferrovia de Mato Grosso, além do aumento de capaci-

dade do transporte de carga por meio de tecnologia e modernização da operação na Malha Paulista”.

Sartori conta que a Ferrovia Estadual de Mato Grosso (FMT) é considerada o maior projeto ferroviário em execução no país. “É uma obra que terá os primeiros 160 quilômetros entregues em 2026”, diz. O trecho faz parte do novo terminal da companhia, localizado entre os municípios mato-grossenses de Campo Verde, Dom Aquino e Primavera do Leste, e com 10 milhões de toneladas de capacidade anual, podendo acrescentar novos módulos operacionais no futuro.

As obras, que geraram emprego para mais de 5 mil pessoas diretamente nas frentes de trabalho, responderão pelo escoamento de toda a produção de soja local. “Ao todo, serão investidos R\$ 2 bilhões em 2025 nas obras, sendo que outros R\$ 2 bilhões foram investidos no biênio 2023-24 e, no total, essa primeira etapa deve ter um investimento aproximado de R\$ 5 bilhões”, informa Sartori.

Outro investimento da Rumo é o tramo central e sul da Ferrovia Norte-Sul, conhecido como Malha Central, que liga os estados de Tocantins, Goiás, Minas Gerais e São Paulo. “Após investir R\$ 4 bilhões em obras de infraestrutura, terminais e material rodante para tornar a ferrovia operacional, a empresa já plantou mais de 1 milhão de mudas nativas, em ações voltadas à recuperação de matas ciliares, proteção da flora

## Densidade da malha ferroviária por país (km/mil km<sup>2</sup>)

Com 31 mil km de ferrovias, o Brasil apresenta uma densidade bem inferior à de grandes economias, como China e EUA



Fonte: EPL, World FactBook, BTS, National Bureau of Statistics of China, Russian Federation Federal State Statistics Service | Análises ILCS



e criação de passagens para a fauna”, informa o gerente.

Sartori também esclarece o andamento da Malha Paulista, lembrando que a concessão foi a primeira do país a ser renovada de forma antecipada em maio de 2020. “Desde a renovação, mais de 140 obras foram entregues e outras 255 estão previstas até 2032”. A estrada de ferro passa por 72 municípios paulistas, conectando o interior do estado ao Porto de Santos por meio de cerca de 1.989 quilômetros de trilhos.

Em 2024, quando registrou EBITDA de R\$ 7,7 bilhões e lucro líquido de R\$ 2,1 bilhões, a Rumo movimentou um total 79,8 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU), volume que representou o quarto recorde operacional anual con-

secutivo da companhia. Para 2025, a expectativa da companhia é transportar entre 82 bilhões e 86 bilhões de TKU, com EBITDA projetado entre R\$ 8,1 bilhões e R\$ 8,7 bilhões, e prevê Capex entre R\$ 5,8 bilhões e R\$ 6,5 bilhões.

Apesar do aumento de 3% no transporte de carga em 2024, em comparação ao ano anterior, a concessionária registrou redução de 3,3% nos índices de emissões específicas de GEE. Com isso, conseguiu evitar a liberação de 6,9 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>, quando comparada com a mesma quantidade de mercadorias transportada pelo modal rodoviário. Hoje, cerca de 70% do volume da Rumo são de grãos (soja, milho e farelo de soja), sendo o restante de combustíveis (etanol de milho), celulose, açúcar, fertilizantes, bauxita e cargas containerizadas com produtos industriais e bens de consumo.

A MRS Logística, operadora de uma malha de 1.643 quilômetros nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, pela qual passa um terço da carga ferroviária transportada no país e próximo de 20% das exportações nacionais, informa que possui cerca de 350 projetos de obras ferroviárias com a renovação da sua concessão. “O plano de investimentos da MRS foi construído em conjunto com o governo e prevê um desembolso na ordem de R\$ 11 bilhões, tendo maio de 2022 como data

base, em obras e aquisição de ativos”, de acordo com a assessoria de imprensa da MRS.

Do total do montante, a MRS informa que irá destinar R\$ 6,2 bilhões para a expansão de capacidade e melhoria de desempenho da ferrovia, dos quais R\$ 4,8 bilhões são para investimentos obrigatórios como política de destinação da outorga. Outros R\$ 3,7 bilhões estão reservados para obras de melhoria da mobilidade urbana, aumento da intermodalidade e redução do custo logístico; e R\$ 1,1 bilhão para uso em obras de construção de viadutos, passagens inferiores, passarelas, vedações, passagens em nível, direcionadores de fluxo e soluções extraordinárias.

A MRS ainda afirma que, com o novo contrato, pretende duplicar o volume de carga geral (produtos industrializados, construção civil, siderúrgicos, agrícolas, entre outros) e multiplicar por sete vezes a quantidade transportada em contêineres. “Se somarmos os investimentos obrigatórios com a renovação e os demais correntes da companhia para os próximos anos, até 2056, estima-se que a MRS realizará R\$ 31 bilhões em investimentos”, informa a companhia, que registrou em 2024 a maior receita líquida (R\$ 7 bilhões), lucro líquido (R\$ 1,4 bilhão), EBITDA (R\$ 3,6 bilhões) e volume de transporte (202,5 milhões de toneladas) de sua história.

# ESG

Gabardo  
TRANSPORTE DE VEÍCULOS

## Sustentabilidade é o nosso caminho.



Pacto Global  
Rede Brasil



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Sua logística, do Brasil ao Mercosul.



**+55 51 3373.3000**  
transgabardo.com.br | f @ in v

# O transporte marítimo sempre foi cíclico – e o futuro será ainda mais dinâmico”

Em entrevista exclusiva, o CEO da Vespucci Maritime e especialista internacional em transporte marítimo, Lars Jansen, analisa volatilidade do frete, impactos da crise no Mar Vermelho e da reconfiguração das cadeias de produção e distribuição, pressões por descarbonização e perspectivas para o comércio global e o Brasil.

Jansen participou este ano do Intermodal Summit, um dos principais eventos de conteúdo do setor de logística multimodal de cargas e comércio exterior realizado anualmente durante a Intermodal South America. À frente da Vespucci Maritime, Jansen consolidou a empresa como uma consultoria reconhecida



pela expertise em inteligência de mercado para o transporte marítimo. A empresa apoia embarcadores, armadores e operadores na tomada de decisões estratégicas, ajudando as partes interessadas do setor a compreender quais forças estão em jogo. Confira a íntegra da entrevista.

---

**Anuário do Transporte de Cargas e Logística:** Nos últimos anos, o setor de transporte marítimo enfrentou grandes rupturas, da pandemia à crise logística global. Como o senhor avalia o atual estado do transporte marítimo mundial e quais mudanças estruturais vieram para ficar?

**Lars Jansen:** Fundamentalmente, a estrutura permanece a mesma. A crise no Mar Vermelho está, atualmente, absorvendo uma quantidade significativa da capacidade de navios devido às longas distâncias de navegação contornando a África. Caso a situação seja resolvida, essa capacidade será devolvida ao mer-

cado e, por um período temporário, o mercado terá um excesso significativo de capacidade. Trata-se, essencialmente, de uma desaceleração cíclica normal – o mercado sempre foi cíclico.

---

**ATCL:** As tarifas de frete têm sido altamente voláteis desde 2020. Quais são as principais tendências para os custos do transporte marítimo internacional nos próximos meses e anos? Estamos vendo sinais de estabilização?

**Lars Jansen:** Não, não estamos vendo sinais de estabilização. A guerra comercial entre os EUA e a China e a crise no Mar Vermelho são ambos fatores que geram extrema instabilidade nos padrões globais de oferta e demanda e, conseqüentemente, nas tarifas de frete.

---

**ATCL:** O setor enfrenta uma pressão crescente para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>. Quais são as medidas mais concretas que estão sendo implementadas globalmente para descarbonizar o transporte marítimo e quais desafios permanecem para armadores e operadores?

**Lars Jansen:** As medidas mais concretas são o aumento dos pedidos de navios movidos a GNL (gás natural liquefeito) ou metanol verde. Isso estabelece

o cenário para reduções futuras, mas está longe de ser certo que essas ações serão suficientes para atingir a meta final da IMO de descarbonização por volta de 2050. Dito isso, o setor de transporte de contêineres está claramente avançando mais rápido nesse aspecto do que, por exemplo, os segmentos de petroleiros e graneleiros.

---

**ATCL:** Metanol verde, hidrogênio, amônia e biocombustíveis estão surgindo como opções para navios mais sustentáveis. Quais tecnologias têm maior potencial para adoção em larga escala e em qual prazo?

**Lars Jansen:** É muito difícil dizer neste momento – todas têm prós e contras. Podemos muito bem ver um desenvolvimento em que múltiplos combustíveis coexistam, e não necessariamente apenas um único combustível. Algo semelhante ao que acontece com os automóveis, em que gasolina e diesel coexistem como combustíveis diferentes.

---

**ATCL:** Conflitos geopolíticos, ataques a navios e congestionamentos portuários aumentaram as preocupações com a segurança das rotas marítimas. Como o setor está lidando com esses riscos e quais tendências estão surgindo em termos de rotas alternativas?

**Lars Jansen:** Não há muitas alternativas. Os navios estão contornando a África devido aos problemas no Mar Vermelho. Alguns apontam para opções terrestres, por exemplo, através da Arábia Saudita, ou por via terrestre da China até a Europa. Mas a realidade é que essas opções terrestres só conseguirão transportar uma pequena fração do volume físico total.

---

**ATCL:** A transformação digital é vista como fundamental para melhorar a eficiência e reduzir custos. Quais inovações em análise de dados, rastreamento e automação têm maior impacto nas operações marítimas?

**Lars Jansen:** Atualmente, não destacaria nada em particular, já que a maioria do que vemos são melhorias incrementais. O único elemento que apontaria, e que provavelmente veremos nos próximos anos, é a adoção integral do conhecimento de embarque eletrônico, eliminando custos massivos associados ao fluxo de documentos físicos.

---

**ATCL:** Com mudanças nas cadeias de suprimentos e políticas que promovem o reshoring e o nearshoring, qual será o papel do transporte marítimo na reconfiguração do comércio global? Essa mudança pode alterar a dinâmica dos

grandes hubs portuários?

**Lars Jansen:** O transporte marítimo está em uma posição positiva, pois consegue se adaptar relativamente bem às mudanças nos fluxos comerciais — basta deslocar os navios para onde a carga estiver. As políticas de reshoring e nearshoring provavelmente não acontecerão em larga escala.

---

**ATCL:** Como o senhor avalia a posição do Brasil no comércio marítimo global? Quais oportunidades e desafios o país enfrenta para melhorar sua competitividade e eficiência logística?

**Lars Jansen:** O desafio é a capacidade portuária, tanto em termos de atender à crescente demanda quanto na capacidade de receber e operar navios porta-contêineres maiores e em maior número.

---

**ATCL:** Quais tendências ou mudanças estratégicas o senhor acredita que moldarão o transporte marítimo nos próximos cinco a 10 anos, globalmente e na América Latina?

**Lars Jansen:** Uma mudança nos padrões do comércio global, cada vez mais focada em fontes também no Sudeste Asiático e, especialmente, no subcontinente indiano.

# AQUI É FORÇA, AQUI É DAF



Torque na subida, confiança na descida. Na estrada ou fora dela, **DAF** é sinônimo de força e tecnologia, pronta para encarar os desafios mais extremos. Robustez e conforto se unem para entregar desempenho e rentabilidade na sua operação.

Com serviços dedicados, assistência técnica qualificada e atendimento olho no olho, estamos sempre ao seu lado, prontos para resolver, prontos para agir. **Aqui é trabalho, aqui é DAF.**

**Nosso destino é estar sempre ao seu lado.**



Aponte a câmera do seu celular e encontre a Concessionária DAF mais próxima de você



# Logística aérea ganha fôlego com e-commerce e inovação tecnológica

Crescimento no transporte de cargas em 2025 impulsiona investimentos em automação, sustentabilidade e ampliação da malha, fortalecendo a competitividade do Brasil no comércio internacional

VALERIA BURSZTEIN

**O** transporte aéreo de cargas no Brasil manteve ritmo positivo em 2025, com crescimento acumulado no primeiro semestre tanto no mercado doméstico quanto no internacional, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Entre janeiro e junho, foram movimentadas cerca de 658,9 mil toneladas, alta de 7,5% em relação ao mesmo período do ano anterior, impulsionada principalmente pela expansão de 12,7% nas

operações domésticas e pelo avanço de 4,7% nas rotas internacionais. Hubs estratégicos como Viracopos (SP), responsável por quase um quinto da carga aérea nacional, e Congonhas (SP) seguiram entre os mais movimentados, enquanto aeroportos regionais, como João Pessoa (PB), registraram crescimento expressivo.

Ainda processando o possível impacto nos volumes operados em função da nova política tarifária imposta pelos Estados Unidos, as companhias aéreas man-

“O uso combinado da nossa malha aérea, somado a investimentos estruturais, nos permite encurtar distâncias e oferecer uma experiência logística de excelência para empresas e consumidores”

**Otávio Meneguette,**  
diretor da LATAM Cargo Brasil



têm o foco nos planos de investimento para expandir a capilaridade e diversificar os serviços oferecidos a consumidores cada vez mais exigentes quanto a prazo e custos.

## **INFRAESTRUTURA E TECNOLOGIA**

Afiliada de cargas do Grupo LATAM, a LATAM Cargo conta com uma frota combinada de 21 aeronaves cargueiras e acesso à frota de aeronaves de passageiros do grupo. No mercado internacional, a LATAM Cargo atua em 23 destinos, utilizando aeronaves cargueiras e os porões de voos de passageiros.

“Especificamente no Brasil, a LATAM Cargo opera em 51 bases, conectando todas as regiões do país e oferecendo serviço de entregas domiciliares que alcança mais de 1,8 mil municípios. Em abril deste ano, retomamos a liderança no transporte de cargas aéreas domésticas embarcadas em voos de passageiros

no país”, afirma o diretor da LATAM Cargo Brasil, Otávio Meneguette.

No mercado doméstico, destacam-se as cargas gerais, fármacos, eletrônicos e perecíveis. No internacional, frutas, ovos e pescados, além de cargas gerais e medicamentos, lideram o ranking de embarques e desembarques. “Vale destacar ainda que, por meio do programa Avião Solidário da LATAM, já transportamos gratuitamente dentro do Brasil mais de 868 toneladas de cargas e 4,6 mil animais, além de 282 milhões de vacinas contra a COVID-19 e mais de 200 toneladas de doações para o Rio Grande do Sul, em apoio à crise climática na região”, acrescenta o executivo.

O crescimento do e-commerce levou a companhia a investir, no último ano, em infraestrutura e tecnologia. Entre as ações está a ampliação de 50% da capacidade operacional no hub de Guarulhos (SP), que passou a contar com mais de 2,9 mil m<sup>2</sup> dedicados ao segmento, e o lançamento de novos produtos no mer-



cado doméstico, como o serviço é fácil, voltado a pequenos pacotes com entrega rápida e domiciliar em milhares de cidades brasileiras. Em 2025, a LATAM Cargo firmou parceria com a Amazon para entregas em 11 estados das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

O plano de investimentos mostrou resultado: no primeiro semestre de 2025, 70% das encomendas de e-commerce originadas nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos (SP) foram entregues em até 48 horas, mais que o dobro registrado no mesmo período de 2024. “O uso combinado da nossa malha aérea, somado a investimentos estruturais, nos permite encurtar distâncias e oferecer uma experiência logística de excelência para empresas e consumidores”, diz Meneguette. Segundo ele, entre janeiro e junho de 2025, a LATAM ofereceu capacidade para envio de até 67,3 mil toneladas de cargas nos porões das aeronaves de passageiros com origem em Congonhas e Guarulhos, um aumento de 8% sobre 2024.

A LATAM Cargo também tem expan-

dido acordos com plataformas digitais e pequenas e médias empresas, transportando pacotes no porão de aeronaves de passageiros e em cargueiros a partir de Guarulhos. Entre os destinos estão capitais e cidades estratégicas como Fortaleza (CE), Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Natal (RN), Maceió (AL), Recife (PE), Salvador (BA), Manaus (AM), Palmas (TO), Belém (PA) e Cuiabá (MT).

Outro foco estratégico da empresa é o de ampliar a capilaridade no país. Em maio de 2025, a LATAM Cargo inaugurou um voo semanal na rota Guarulhos–Fortaleza–Manaus, operado por cargueiros Boeing 767-300F com capacidade para mais de 50 toneladas por voo. A operação aumentou em 47% a capacidade no Ceará em junho, frente ao mesmo mês de 2024.

No cenário internacional, a LATAM Cargo inaugurou, nos últimos dois anos, rotas cargueiras dedicadas como Miami–São José dos Campos, Miami–Brasília, Amsterdã–Curitiba e Europa–Florianópolis, além de ampliar frequências em rotas como Miami–Florianópolis, fortale-

cendo a conexão com novos polos industriais e logísticos no Brasil.

## **SAF E OUTROS DESAFIOS**

Com as metas globais de zerar as emissões líquidas de carbono até 2050 a pressionar as companhias aéreas, o desafio para elas é viabilizar a transição energética. Para a LATAM, alcançar a neutralidade de carbono no transporte aéreo de cargas é um objetivo de longo prazo. “A principal alternativa é a substituição gradual por Combustíveis Sustentáveis de Aviação (SAF). Apesar de promissor, o SAF pode custar até três vezes mais que o querosene de aviação (QAV), exigindo amadurecimento da indústria e políticas públicas para viabilizar sua produção e uso em escala”, avalia Meneguette.

Outro desafio para Meneguette é contar com uma infraestrutura aeroportuária mais moderna, que viabilize acessos e pátios mais eficientes para picos de operação, além de reforço na segurança. A complexidade tributária bra-



**“A transformação do consumo digital exigiu da logística mais velocidade, capilaridade e flexibilidade. A Azul Cargo adaptou sua malha aérea, com novos voos cargueiros, hubs regionais e uso inteligente da malha compartilhada de passageiros”**

### **Izabel Reis,**

diretora da unidade de negócios de carga e logística da Azul Linhas Aéreas.

sileira também limita o uso do transporte aéreo em alguns mercados, dificultando desembarços e liberações. “Nos entraves regulatórios, vemos avanços, como a maior integração do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e, no internacional, do Portal Único”, afirma.

## **LOGÍSTICA MAIS VELOZ**

“A transformação do consumo digital exigiu da logística mais velocidade, capilaridade e flexibilidade, e a Azul Cargo vem adaptando sua malha aérea, com novos voos cargueiros, hubs regionais e uso inteligente da malha compartilhada de passageiros”, avalia a diretora da unidade de negócios de carga e logística da Azul Linhas Aéreas, Izabel Reis.

Atenta ao crescimento da demanda do e-commerce, a companhia investiu na ampliação da capacidade de transbordo e na automação dos processos de triagem com os sorters em Viracopos, principal hub logístico da companhia.



Também fortaleceu a frota cargueira com duas aeronaves Airbus A321, otimizando rotas que atendem tanto grandes centros quanto regiões menos acessíveis via transporte terrestre.

A Azul Cargo Express atua no transporte de cargas tanto no mercado doméstico quanto no internacional. No exterior, opera diretamente em seis países e alcança mais de 16 destinos por meio de uma malha parceira. No Brasil, oferece soluções logísticas com cobertura em mais de 5 mil cidades. Entre os principais serviços estão o Premium e o Expresso, disponíveis nas unidades físicas com entregas em D+1 e D+2, e o Azul Promo, acessível diretamente no site. Segmentos como e-commerce, saúde, têxtil, automotivo, moda e agronegócio têm se destacado no volume e valor agregado das

cargas transportadas.

Outra frente estratégica da companhia é a descentralização operacional, que se reflete em investimentos em novos hubs regionais. Além do fortalecimento de Viracopos (SP), a companhia vem estruturando operações em terminais como Recife (PE), Confins (MG) e Manaus (AM), com foco na agilidade das conexões interestaduais e no escoamento eficiente de cargas de e para o Norte e o Nordeste. “Esses hubs regionais são estratégicos para garantir prazos competitivos e menor dependência dos grandes centros. Também estamos ampliando parcerias com operadores logísticos locais, potencializando nossa atuação multimodal”, acrescenta.

No campo da sustentabilidade, a Azul busca continuamente formas de mitigar

## **BRASIL** | CARGA AÉREA PROCESSADA NO BRASIL

ANO	TOTAL (mil t)	DOMÉSTICO (mil t)	INTERNACIONAL (mil t)
<b>2023</b>	<b>1.250</b>	—	—
<b>2024</b>	<b>1.380</b>	<b>488</b>	<b>891,6</b>

FONTES: ANAC



o impacto ambiental de suas operações. No segmento de cargas, isso inclui a otimização de rotas para reduzir o consumo de combustível, a modernização da frota com aeronaves mais eficientes e a consolidação de cargas para aumentar a densidade por voo. A companhia também investe em logística reversa e digitalização de processos, reduzindo o uso de papel e ampliando a rastreabilidade.

Izabel também aponta gargalos regulatórios e a complexidade tributária interestadual como desafios importantes para o setor, somados à burocracia aduaneira nas cargas internacionais e à falta de padronização nos procedimentos entre terminais. “Operacionalmente, a malha aérea brasileira, embora extensa, ainda apresenta desafios na previsibilidade de slots e na infraestrutura de pista em aeroportos regionais. Acreditamos que há espaço para avanços, especialmente na digitalização de processos alfandegários

“Prevemos investimentos em mais automação e em sistemas de segurança que desencorajem a ação de criminosos, além de maior eficiência e integração com os sistemas dos órgãos anuentes.”

**Alan Falbo,**

diretor de Operações de Aeroporto da DHL Express

e na modernização das regulamentações, para fomentar ainda mais a competitividade e a agilidade do setor”, avalia.

A Azul Cargo Express também vem ampliando sua presença nos canais digitais por meio de parcerias estratégicas com plataformas de e-commerce, como a Nuvemshop, além de integrações com marketplaces e APIs logísticas. Para Izabel, tais parcerias permitem que pequenos e médios varejistas tenham acesso à malha de transporte de forma simples e automatizada, com rastreabilidade e prazos competitivos.

## **OPERADORES LOGÍSTICOS E INOVAÇÃO**

A digitalização do comércio impôs mudanças também aos operadores logísticos. Na DHL, isso se traduz em investimentos em automação e no uso de robôs para agilizar o tratamento de dados, aumentando a eficiência e acelerando etapas como a liberação aduaneira.

A operação de transporte aéreo de car-



gas da DHL no Brasil é sustentada por uma rede de hubs estratégicos que conectam as principais cidades do país e do mundo. Atualmente, o Aeroporto de Viracopos é o principal terminal de cargas, enquanto Guarulhos concentra o maior número de opções de transporte em voos comerciais. A companhia combina voos próprios com serviços regulares de companhias aéreas parceiras para garantir eficiência e agilidade. Entre os serviços mais estratégicos estão aqueles que concentram todo o processo com um único provedor — do transporte internacional ao desembarço e entrega no endereço do importador.

Segundo o diretor de Operações de Ae-

roporto da DHL Express, Alan Falbo, as integrações dos sistemas internos da empresa com os sistemas de liberação têm evoluído significativamente, reduzindo falhas humanas em declarações e informações de rastreamento. “Por meio das notificações eletrônicas, a interação com os destinatários fica mais flexível e permite serviços sob demanda, com alertas sobre o andamento que ajudam o cliente a se programar para receber sua encomenda no menor tempo possível. Sem essas ações, é praticamente impossível atender à explosiva demanda de e-commerce que tem chegado ao país”, explica.

A DHL mantém parcerias estratégicas com diversas companhias aéreas e opera

## **CARGA AÉREA PROCESSADA NO BRASIL** | 1º SEMESTRE DE 2025

<b>MÊS</b>	<b>TOTAL (mil t)</b>	<b>DOMÉSTICO (mil t)</b>	<b>INTERNACIONAL (mil t)</b>
<b>JANEIRO</b>	102,2	37,2	65,1
<b>FEVEREIRO</b>	—	38,9	—
<b>MARÇO</b>	—	—	—
<b>ABRIL</b>	110,7 (ESTIMADO)	35,9	74,8
<b>MAIO</b>	116,8 (ESTIMADO)	41,8	75,2
<b>JUNHO</b>	108,8	35,1	73,6
<b>TOTAL (JAN-JUN)</b>	<b>438,5 (ESTIMADO PARCIAL)</b>	<b>188,9</b>	<b>249,6</b>

FONTE: ANAC

frota própria para atender demandas específicas com rapidez e confiabilidade. As cargas que chegam e saem do Brasil se conectam principalmente a um hub nos Estados Unidos e outros dois na Espanha, além de conexões diretas, em menor escala, com países da América do Sul. O fluxo padrão envolve coleta na porta do remetente, envio ao hub de origem, liberação aduaneira e embarque. No destino, a operação se inverte até a entrega final. Há também a opção de carga Porta–Aeroporto na modalidade Formal, conforme a demanda do importador.

A descarbonização é outra prioridade. A DHL investe em aeronaves mais eficientes e no uso de Sustainable Aviation Fuel (SAF), com a meta de incorporar mais de 30% de combustíveis sustentáveis até 2030.

## **OBSTÁCULOS LIMITANTES**

“Destaco alguns dos muitos desafios para operar carga aérea expressa no Brasil de forma eficiente e competitiva. O primeiro é encontrar um equilíbrio entre as facilidades do comércio internacional e a manutenção de controles aduaneiros consistentes, que são importantes para o país. No caso do comércio por meio da Remessa Expressa, o processo é muito mais simples, porém sofre com a aplicação de um imposto que está entre os mais altos do mundo, o que desestimula os importadores”, argumenta o executi-

vo da DHL Express.

Outro ponto levantado por ele é a influência da política. “Ela é decisiva para grandes melhorias, mas avança lentamente e, infelizmente, muitas vezes sofre retrocessos. Soma-se a isso o impacto de greves em órgãos públicos, a ineficiência e as taxas abusivas praticadas nos principais aeroportos, e as questões de segurança, com o aumento de roubos e da criminalidade no país. Em alguns destinos, o risco inviabiliza a entrega”, diz.

Para os próximos anos, a companhia planeja ampliar a presença e oferecer mais apoio e suporte a micro e pequenas empresas. No radar da DHL Express estão novas rotas, investimentos e parcerias em sinergia com os planos definidos para atender à crescente demanda do comércio internacional, especialmente diante das recentes mudanças globais. “Também prevemos investimentos em mais automação e em sistemas de segurança que desencorajem a ação de criminosos, além de maior eficiência e integração com os sistemas dos órgãos anuentes. E, devido aos desafios já mencionados, outro ponto essencial será a busca pela facilitação do comércio internacional focado em Remessa Expressa, por meio do engajamento junto ao Poder Legislativo e Executivo, defendendo leis e regulamentações mais modernas, isonômicas e pró-mercado, que beneficiem consumidores e empresas”, acrescentou Falbo.



# IA e dados remodelam cadeias globais

De agentes digitais baseados em IA à integração de IoT e rastreamento inteligente, empresas como Logcomex e TOTVS apontam tendências que vão do blockchain à logística verde e omnichannel

VALERIA BURSZTEIN

**A** digitalização está redefinindo a logística e o comércio exterior. Inteligência artificial, IoT e Big Data deixam de ser apenas tendências e passam a transformar de forma concreta as operações: aumentam a previsibilidade, aceleram decisões e tornam as cadeias mais resilientes. Neste cenário, empresas

como Logcomex e TOTVS mostram como a inovação já está remodelando processos, conectando dados e abrindo caminho para um setor mais inteligente, integrado e sustentável.

Na visão do CEO da Logcomex, Helmut Hofstatter, as tecnologias emergentes estão redesenhando os fundamentos da logística e do comércio

global. “Em um setor no qual a complexidade e a fragmentação sempre foram desafios históricos, o uso de inteligência artificial, IoT e Big Data permite transformar dados brutos em ações estratégicas, com impactos concretos em eficiência, previsibilidade e custo”, avalia. A empresa desenvolve soluções inteligentes para toda a cadeia do supply chain.

Para o executivo, está em curso um movimento em que as decisões operacionais deixam de depender exclusivamente de esforço humano e passam a ser orientadas por sistemas que aprendem, correlacionam variáveis e se adaptam. O resultado direto desse processo é o aumento da resiliência das cadeias logísticas e a aceleração do tempo de resposta das empresas frente a um mundo cada vez mais volátil.

Uma dessas ferramentas, a IA generativa, tem ganhado protagonismo como camada de inteligência contextual em processos multimodais. Hofstatter avalia que seu maior valor está na capacidade de compreender o histórico de dados, antecipar eventos e fornecer respostas personalizadas

com base em aprendizado contínuo. Nas operações logísticas, essa habilidade se traduz em automação de interações com clientes e fornecedores, geração de relatórios operacionais em segundos e maior assertividade no planejamento de rotas, desembarço e movimentações. “É uma nova era de agentes digitais que pensam como especialistas e operam com a agilidade de uma máquina”, diz.

Na Logcomex, essa visão se materializa em soluções de inteligência de dados, que combinam inteligência artificial e um dataset proprietário para transformar dados de comércio exterior em insights acionáveis. A solução NCM Intel é um exemplo, ao permitir que empresas identifiquem oportunidades de mercado, analisem tendências e tomem decisões com muito mais precisão e velocidade, potencializando o impacto da IA generativa na operação de importação e exportação.

Rastreamento inteligente e uso de sensores também ganham cada vez mais integração às operações e complexidade de recursos. “A evolução

**“Em um setor no qual a complexidade e a fragmentação sempre foram desafios históricos, o uso de inteligência artificial, IoT e Big Data permite transformar dados brutos em ações estratégicas”**

**Helmuth Hofstatter,**  
CEO da Logcomex



do rastreamento inteligente permite que a logística vá além da localização física: passamos a monitorar o comportamento da carga, seu ambiente e o risco em tempo real. A integração dessas informações a plataformas analíticas cria uma cadeia muito mais transparente, onde alertas antecipados podem prevenir perdas, atrasos ou desvios”, diz Hofstatter, que complementa: “Além disso, a padronização desses dados em ambientes interoperáveis é o que torna possível traduzir volumes imensos de sinais em inteligência operacional acessível para todos os elos da cadeia”.

### **PAPEL ESTRATÉGICO DAS LOGTECHS**

As logtechs têm um papel fundamental ao tornar a inovação mais ágil, acessível e centrada no usuário. “Acreditamos que startups têm o dever de provocar mudanças estruturais. E essa provocação só é legítima quando vem acompanhada de impacto real — em produtividade, governança e competitividade. O que vemos hoje é um ecossistema mais maduro, colaborativo e consciente do valor que a tecnologia pode entregar de ponta a ponta”, avalia o CEO da Logcomex.

Entretanto, de nada adianta sistemas altamente sofisticados, mas que não conversam entre si. Seja no comércio

exterior ou na logística, a interoperabilidade é requisito indispensável, uma vez que, com cadeias cada vez mais complexas e múltiplos sistemas — públicos e privados — atuando simultaneamente, a falta de integração ainda gera atrasos, retrabalho e custos adicionais.

Uma das soluções da Logcomex, o LogOs, materializa esse conceito ao unificar áreas e stakeholders em um único fluxo de trabalho, garantindo visibilidade total e em tempo real das operações documentais, financeiras e logísticas. “Ao automatizar processos, padronizar informações e antecipar riscos, transforma-se operações fragmentadas em cadeias integradas e ágeis, reduzindo custos e aumentando a previsibilidade”, diz Hofstatter.

### **SEGURANÇA LOGÍSTICA E CIBERSEGURANÇA**

A crescente digitalização da cadeia logística traz consigo uma multiplicação de vetores de risco físicos e digitais. Como explica Hofstatter, a segurança hoje não se limita à integridade da carga, mas inclui a proteção de dados sensíveis, a rastreabilidade documental e a continuidade operacional frente a ataques cibernéticos.

“Empresas de tecnologia que atuam em setores críticos como o comércio exterior devem adotar padrões rígidos



“À medida que a fronteira entre o físico e o digital continua a se dissolver, a logística omnichannel ganhará mais relevância, exigindo uma operação totalmente integrada e fluida para atender às demandas dos consumidores em todos os canais ”

**Angela Gheller,**  
diretora de produtos  
para Logística  
e Manufatura da TOTVS

de compliance, criptografia e governança da informação. O que antes era diferencial competitivo, hoje é responsabilidade estratégica. A Logcomex opera com essa consciência, investindo continuamente em cibersegurança e em políticas robustas de privacidade e arquitetura resiliente”, diz o executivo.

A crescente necessidade de soluções que mitiguem riscos vem promovendo mudanças no setor de seguros logísticos, que passou a atuar de forma preditiva, ao invés de puramente reativa. “Com o acesso a dados em tempo real, seguradoras e gerenciadoras de risco começam a atuar de maneira muito mais estratégica:

modelando exposições com base em cenários dinâmicos, comportamento de rotas e indicadores operacionais”, avalia Hofstatter. A digitalização está permitindo a criação de produtos sob demanda, seguros parametrizados e modelos de pricing baseados em inteligência de risco.

## **OBSTÁCULOS À PLENA DIGITALIZAÇÃO DA LOGÍSTICA BRASILEIRA**

Hofstatter acredita que o principal obstáculo é estrutural: um ecossistema ainda fragmentado, com baixa interoperabilidade entre entes públicos e privados, e com níveis distintos de maturidade digital. Soma-se a isso a resistência cultural à mudança e a escassez de profissionais capacitados em tecnologia aplicada à logística.

Ao pensar em tendências, o CEO da Logcomex vê, para os próximos anos, a consolidação de plataformas logísticas orquestradas por IA, nas quais os dados fluirão entre sistemas, modais e fronteiras em tempo real. Prevê também que os modelos de negócio baseados em logística como serviço e inteligência como infraestrutura ganharão força, permitindo decisões autônomas e redes mais resilientes. Além disso, a adoção de tecnologias como blockchain para autenticação documental, digital twins para simulações logísticas e automação adu-



aneira baseada em IA terá papel crucial. Segundo ele, o futuro será interconectado, automatizado e orientado por dados.

Hoje, a Logcomex experimenta uma fase de expansão internacional, consolidando-se como plataforma de tecnologia para o comércio exterior na América Latina e de desenvolvimento de novas soluções. A empresa tem registrado um crescimento exponencial nos últimos anos, superando a marca de 3.500 clientes em mais de 25 países, além de mais de 400 colaboradores e contando com o apoio de investidores internacionais.

## **PONTO DE PARTIDA**

A diretora de produtos para Logística e Manufatura da TOTVS, Angela Gheller, acredita que o ponto de partida da transformação em curso imposta pela inovação tecnológica começou de fato ao perceber os dados como a real matéria-prima da evolução. “Quando falamos em aplicar inteligência artificial à logística, o ponto de partida não é a IA em si, são os dados. Por isso, na TOTVS, nosso primeiro investimento foi em Big Data:

construir uma base tecnológica sólida, capaz de capturar dados transacionais em grande volume, integrar diferentes fontes e enriquecer essas informações com bases externas. Criamos uma arquitetura estruturada, moderna e performática, que permite organizar e tratar dados com confiabilidade, escalabilidade e velocidade. Esse é o alicerce para qualquer aplicação inteligente na cadeia logística.” A empresa é especializada no desenvolvimento de softwares de gestão empresarial (ERP) e soluções digitais para diferentes setores da economia.

A partir dessa base, comenta Angela, foi possível conectar o mundo físico ao digital por meio de IoT, trazendo para o ambiente digital tudo o que está acontecendo em tempo real na operação: localização, condições da carga, eventos críticos e até imagens do trajeto. “Em um ambiente ciberfísico, a IA atua de forma preditiva e prescritiva: antecipando atrasos, ajustando rotas, priorizando tarefas no armazém, sinalizando riscos e até sugerindo ou executando ações automatizadas. Esse modelo já está impactando nossos clientes, que ganham

mais previsibilidade, eficiência operacional, decisões orientadas por dados e maior capacidade de adaptação a cenários complexos e dinâmicos.”

No caso da TOTVS, a principal aplicação prática de IA generativa é o Insights Logísticos, uma ferramenta que combina BI (Business Intelligence) e IA generativa. Integrada às soluções da Suíte Logística da empresa, o módulo permite que o usuário “converse” com o sistema. A IA analisa os dados e fornece respostas claras e insights valiosos, democratizando o acesso à informação e acelerando a tomada de decisão para todos os envolvidos na operação, de embarcadores a operadores.

“Acreditamos que o papel da IA na logística vai além da análise de dados. Ela deve atuar como um copiloto inteligente, que apoia o gestor na interpretação de insights, orienta decisões operacionais e instrui o usuário com direcionadores claros, em tempo real. Estamos incorporando IA generativa para tornar as operações mais ágeis, inteligentes e acessíveis”, diz Angela.

## **ESTRATÉGIA HÍBRIDA**

A TOTVS tem uma estratégia híbrida quando o assunto são as startups e as logtechs. Por um lado, investe em pesquisa e desenvolvimento interno, o que resultou na criação da Suíte Logística, uma plataforma completa com diver-

sas soluções SaaS para modernizar e digitalizar a cadeia logística. Por outro, mantém-se conectada ao ecossistema de inovação por meio de parcerias e investimentos.

Um exemplo é o investimento e parceria firmado entre a empresa e a DEEP ESG, uma startup especializada em mensuração de indicadores para sustentabilidade. “Investimos na DEEP e integramos sua solução ao nosso portfólio. Esse modelo nos permite combinar a robustez e o conhecimento de mercado da TOTVS com a agilidade e as soluções de nicho das startups, acelerando a inovação que entregamos aos nossos clientes”, conta Angela.

## **INFORMAÇÕES SENSÍVEIS**

“Os principais desafios na logística são a proteção de informações sensíveis (rotas, dados de clientes, detalhes de cargas) e a garantia da continuidade das operações”, diz a executiva. Na TOTVS, a segurança é tratada em múltiplas camadas. “Nossas soluções em nuvem contam com toda a infraestrutura de segurança, desde criptografia, conformidade com a LGPD, firewalls etc. E, especialmente no uso de IA, garantimos que o aprendizado dos algoritmos ocorra em um ambiente seguro, que protege os dados proprietários dos nossos clientes e não os expõe externamente. Além disso, implementamos rigorosos

controles de acesso baseados em perfis de usuário, garantindo que cada pessoa acesse apenas as informações pertinentes à sua função.”

As soluções da empresa oferecem integração nativa com seguradoras e gerenciadoras de risco responsáveis pela cobertura das cargas transportadas, permitindo um fluxo contínuo e seguro de informações entre os sistemas. Além disso, a integração garante que as rotas planejadas pela Gestão de Risco Estratégico (GRE) sejam rigorosamente seguidas na operação, assegurando a conformidade e minimizando riscos associados a desvios de rota.

### **MUITO ALÉM DA AUTOMAÇÃO TRADICIONAL**

“Acredito que os próximos cinco anos serão marcados por uma transformação profunda na logística e no transporte de cargas, impulsionada por tecnologias que vão muito além da automação tradicional. A inteligência artificial, em especial, ocupará um papel ainda mais estratégico, permitindo que as empresas deixem

de apenas reagir aos desafios para antever cenários e tomar decisões mais assertivas, baseadas em dados confiáveis”, avalia a executiva.

Angela cita outro vetor de mudança: a sustentabilidade. “A logística verde deixará de ser um diferencial competitivo e passará a ser uma exigência do mercado, e a tecnologia terá papel essencial na mensuração e gestão da pegada de carbono ao longo de toda a cadeia. Ainda, a hiperautomação

deve ganhar ainda mais espaço, com a integração ponta a ponta da cadeia de suprimentos promovendo processos cada vez mais autônomos e inteligentes.”

A executiva acrescenta que, no campo da entrega final, a chamada “última milha” (last mile) poderá ser repensada com o avanço dos veículos elétricos, drones e pontos de coleta inteligentes, tornando as entregas mais rápidas, econômicas e sustentáveis. “À medida que a fronteira entre o físico e o digital continua a se dissolver, a logística omnichannel ganhará ainda mais relevância, exigindo uma operação totalmente integrada e fluida para atender às demandas dos consumidores em todos os canais de forma eficiente.”





# MANTENDO A CALMA NAS ÁGUAS DO MUNDO

## ENERGIA INDEPENDENTE PARA A REFRIGERAÇÃO GLOBAL

Os geradores Thermo King (genset) garantem energia confiável para as unidades Reefers, mantendo a cadeia de frio ativa durante o transporte terrestre e conectando sua operação de exportação e importação a um fluxo global interrupto.

 **THERMO KING**



**Thermo King  
Global Solutions  
Marine**

Desde 1956, a Thermo King lidera a inovação em transporte marítimo refrigerado. Com tecnologia confiável e controle de temperatura preciso, garantimos que sua carga chegue do ponto A ao Z em segurança.

Oferecemos contêineres com temperatura controlada e geradores duráveis de baixa emissão - tudo para que sua jornada pelos sete mares seja um sucesso.





# Descarbonização desafiada pelas barreiras

Infraestrutura, regulamentação e fatores econômicos ainda são entraves para a transição energética do transporte de carga brasileiro, que já conta com incentivos da Lei do Combustível Futuro

JOÃO MATHIAS

**N**a vanguarda do desenvolvimento de combustíveis renováveis e na redução de emissões de carbono, o Brasil é considerado referência no processo de transição energética que ocorre no mundo. A expertise conquistada na produção de biocombustíveis e as condições geográficas favoráveis são alguns dos fatores que respondem pelo grande potencial que o país possui no uso de fontes de energia

limpa, como biomassa, solar e eólica.

Contudo, ainda existem barreiras estruturais, regulatórias e econômicas que impedem diversos setores no mercado interno avançar com velocidade na mitigação de poluentes liberados na atmosfera. Professor do Departamento de Engenharia Mecânica da Escola Politécnica, da Universidade de São Paulo (USP), Marcelo Augusto Leal Alves explica que, no caso do transporte de

“Acreditamos ainda que iniciativas como corredores elétricos, o uso de diesel verde e, futuramente, hidrogênio, representam um avanço necessário para a descarbonização da matriz logística brasileira”

**Urubatan Helou,**  
diretor-presidente da Braspress



carga, o principal desafio está na acentuada dependência de diesel fóssil pelos veículos que circulam pelas rodovias em todo o território nacional.

Da parcela de 33% das emissões de gases de efeito estufa (GEE) no país, que é atribuída ao setor de transportes, o modal rodoviário responde por 71%, de acordo com Alves. “Apesar de iniciativas como o aumento da mistura de biodiesel e projetos piloto de hidrogênio verde, a predominância do transporte rodoviário, que responde por mais de 60% do transporte de cargas, limita avanços mais significativos”, afirma o docente da Politécnica.

Segundo o professor, ao estabelecer metas para aumentar a mistura de biodiesel no diesel, de 14% para 20% até 2030, e promover a adoção de combustíveis renováveis, como o diesel verde e o Sustainable Aviation Fuel (SAF) ou Combustível Sustentável de Aviação, a Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/24) contribui para o progresso

em direção a um transporte mais limpo. Porém, a legislação de outubro de 2024 é uma parte da inovação. “Existem desafios técnicos, econômico-financeiros, além de regulatórios, para que haja um aumento do uso de fontes renováveis no transporte de carga”, diz Alves.

Entre os entraves técnicos, o professor destaca na eletrificação dos motores a necessidade de baterias de alta capacidade para veículos pesados, o longo tempo para recarga e a falta de uma rede robusta de pontos de recarga em percursos de grande distância. “Estima-se que sejam necessários R\$ 40 bilhões para instalar entre 990 mil e 1,9 milhão de pontos de recarga até 2050”, informa Alves, ressaltando que o modelo elétrico, no entanto, já é mais viável para o transporte em área urbana devido à dinâmica da operação em cidades e às condições locais.

Embora promissor, de acordo com o especialista da USP, o hidrogênio verde, por sua vez, apresenta baixa densida-



“Apesar de iniciativas como o aumento da mistura de biodiesel e projetos piloto de hidrogênio verde, a predominância do transporte rodoviário, que responde por mais de 60% do transporte de cargas, limita avanços mais significativos”

**Marcelo Alves,**

professor da Politécnica

de energética e falta de infraestrutura específica que dificultam o armazenamento e transporte do produto, enquanto o diesel verde e o SAF estão em fases iniciais de produção em escala. Outra barreira é a adaptação dos veículos com limitação de autonomia e peso das baterias, apesar da expectativa de chegar frotas híbridas ou elétricas com alcance expandido – quando um motor de combustão interna pode acionar um gerador para carregamento parcial de baterias e estender a autonomia.

Em âmbito regulatório, os obstáculos se erguem pela ausência de regras para a aplicação de tecnologias novas, como o próprio hidrogênio verde e a captura de carbono. “Apesar da Lei do Combustível do Futuro, a implementação de regulamentações específicas para SAF e diesel verde ainda está em desenvolvimento”, afirma Alves, que também menciona a existência de uma burocracia excessiva para aprovação de projetos de corredores elétricos e expansão ferroviária.

Juntam-se à série de travas para a transição energética dos transportes os subsídios governamentais praticados para o petróleo e o gás natural, a possibilidade de geração de desemprego na cadeia de produção de combustíveis fósseis e os altos custos de investimentos. “R\$ 600 bilhões (são) estimados para as 90 ações do Plano Nacional de Descarbonização do Transporte até 2050”, informa Alves sobre o cálculo de um estudo elaborado por entidades dos setores público, privado, acadêmico e da sociedade civil para reduzir as emissões de GEE dos transportes em até 70% até 2050.

Porém, se forem superados os desafios estruturais e mantido o compromisso com políticas públicas e investimentos, para o professor há boas perspectivas para o crescimento do uso de fontes de energia limpa no transporte de cargas no país. O plano de descarbonização citado por Alves acima, que deverá ser apresentado na Conferência das Nações



Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP30) em novembro deste ano em Belém (PA), a Lei do Combustível do Futuro e os corredores verdes de gás natural liquefeito (GNL) sinalizam, segundo o docente, um caminho “bem planejado” para diminuir a emissão de poluentes pelo transporte de carga.

### **SUBSTITUIÇÃO DO DIESEL PELAS TRANSPORTADORAS**

Do lado das transportadoras, a lição de casa já vem sendo realizada à medida que encontram alternativas de fontes limpas para substituição dos combustíveis fósseis usados em seus veículos. Na Braspress, as iniciativas para descarbonizar a frota da empresa começaram há mais de uma década, segundo o diretor-

“O ProBioQAV estabelece um mandato por meio do qual os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas por meio do uso de SAF”

#### **Pedro Guedes,**

analista de transição energética para biocombustível do Instituto E+ Transição Energética

-presidente Urubatan Helou. Em 2011, a companhia com sede em Guarulhos (SP) iniciou testes com um caminhão Mercedes-Benz Atego 1315, que era adaptado com sistema diesel-gás flex e capaz de operar com até 95% de gás natural veicular (GNV).

Mais recentemente, os investimentos em transição energética da Braspress incluíram a aquisição, em 2021, de 30 veículos elétricos da JAC Motors que atendem os Centros de Apoio Operacional Braspress (CAOB's) em perímetros urbanos, e a implantação, em 2023, do projeto-piloto de retrofit com a eletrificação de um Mercedes-Benz 710, em parceria com a empresa de projetos elétricos para mobilidade Giaffone Eletric. “A partir de 26 de maio passado, também foram feitos testes com uma Sprinter MBB elétrica no CAOB Cantareira”, informa Helou. Para a frota convencional, a companhia utiliza Biodiesel B S10.

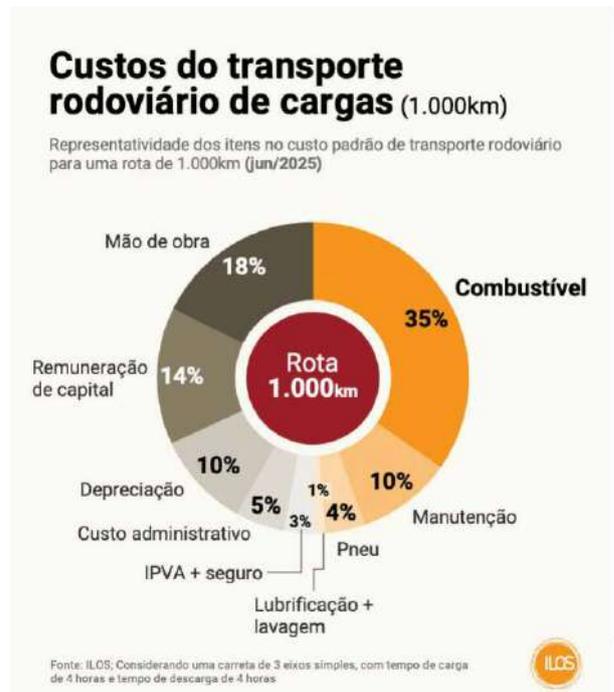
Entretanto, Helou também assinala a existência de barreiras que precisam ser superadas para um processo mais célere

na adoção de combustíveis renováveis para o transporte de carga. De acordo com o executivo, entre os desafios estão a limitada infraestrutura de recarga, principalmente fora dos grandes centros urbanos; o custo elevado para a compra de tecnologias emergentes; e a ausência de políticas públicas robustas e incentivos amplos para a atividade.

Com a finalidade de driblar os gargalos da transição energética no país, a Braspress criou um planejamento estratégico, implantando pontos de recarga em algumas de suas 110 filiais e mapeando rotas otimizadas para viabilizar o uso da frota elétrica. Além disso, o diretor-presidente conta que a descentralização das operações por meio dos CAOBs gerou impactos ambientais e operacionais expressivos, como economia média anual de 535 mil litros de combustível fóssil e diminuição estimada de 1,436 mil toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente (tCO<sub>2</sub>e) nas emissões atmosféricas.

Das experiências de descarbonização dos veículos da Braspress, Helou considera que o modelo seja escalável no transporte de carga. No entanto, antes é preciso resolver problemas como a falta de disponibilidade de tecnologias e matérias-primas nacionais, o elevado custo de produção e distribuição do diesel verde somado à necessidade de adaptação dos demais equipamentos, e conseguir incentivos governamentais.

“Acreditamos ainda que iniciativas



como corredores elétricos, o uso de diesel verde e, futuramente, hidrogênio, representam um avanço necessário para a descarbonização da matriz logística brasileira”, afirma o diretor-presidente. “Porém, devem estar sempre alinhadas à responsabilidade e realidade financeira dos setores”. O executivo também está atento à evolução do SAF para diminuir a emissão de GEE do transporte aéreo do grupo Braspress, cujo faturamento total chegou a R\$ 2,5 bilhões no ano passado.

Em abril deste ano, a Braspress Air Cargo recebeu autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para operar duas aeronaves da Boeing modelo 737-400F. “O plano é seguir o que existe no mercado e, assim como ocorreu nas evoluções do modal rodoviário e seguimos acompanhando as tendências, o mesmo será feito com o aéreo”,

afirma Helou sobre a descarbonização da frota aérea. No setor da aviação, há um compromisso global de zerar as emissões líquidas de carbono até 2050.

## **AÉREAS SE PREPARAM PARA O SAF**

Entre as grandes transportadoras de carga na aviação nacional, a LATAM também afirma estar aberta à adoção do SAF em sua frota. A companhia avalia que o SAF é a principal opção para substituir o querosene de aviação (QAV), responsável pela maior parte das emissões de poluentes do setor, mas a longo prazo. Como o custo atual do SAF pode ser até três vezes mais do que o do QAV, que representa cerca de 40% dos custos operacionais das transportadoras aéreas, a LATAM acredita na necessidade de desenvolvimento da indústria e de políticas públicas que viabilizem a produção e o uso em escala do combustível sustentável.

Por meio da assessoria de imprensa, a LATAM, controladora da LATAM Cargo que atende 51 destinos no mercado doméstico e conecta o país com outros 23 no exterior, informa que primeiro deve haver o desenvolvimento de um ecossistema favorável no país, especialmente com o surgimento de produtores locais. "A LATAM considera fundamental a construção de políticas públicas que incentivem sua produção e uso", afirma a

companhia, que já aderiu ao registro SAF da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês).

A LATAM explica que aguarda a regulamentação da Lei do Combustível do Futuro para contar com uma segurança jurídica. Ainda sem produção de SAF no mercado nacional, a companhia aérea tem expectativas de as primeiras moléculas estarem disponíveis aqui a partir de 2029. A projeção tem como base o estudo "Opções para descarbonizar a aviação na América Latina de forma sustentável: uma avaliação das políticas de carbono, preços de carbono e consumo de combustível na aviação até 2050", que foi elaborado pelo Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT, na sigla em inglês) com financiamento da parceria da LATAM com a fabricante de aeronaves Airbus.

Analisada as condições socioeconômicas, ambientais e de políticas públicas de seis países latino-americanos pela equipe do MIT, o Brasil ficou à frente do Chile, Colômbia, Equador, México e Peru, com o maior potencial para a produção de SAF, tanto em volume quanto em eficiência de custo. O resultado a favor do mercado brasileiro foi impulsionado pela experiência que tem na industrialização de biocombustíveis e em atividades agrícolas e ampla disponibilidade de matérias-primas.

Na avaliação do analista de transição energética para biocombustíveis do Ins-

tituto E+ Transição Energética, Paulo Guedes, o SAF também é a opção de maior relevância para a transição energética no setor aéreo. “Esses combustíveis têm como premissa serem drop-in, isto é, o composto resultante é análogo ao querosene fóssil”, informa Guedes. “Dessa forma, seriam aplicáveis em motores convencionais da aviação”. O Instituto E+ Transição Energética é um think tank brasileiro com equipe multidisciplinar e conectado com governo, indústria, sociedade civil e academia para debater sobre transição energética e transformação verde da indústria para o desenvolvimento socioeconômico do país.

O especialista na área explica que o combustível sustentável de aviação pode ser originado de diversas fontes renováveis, mas a biomassa é a de maior interesse no Brasil. Porém, a alternativa oriunda de cultivos é cercada de mitos, barreiras e escassez de dados em outros países, o que leva Guedes a acreditar que será necessário criar no mercado brasileiro uma certificação de combustíveis para validação internacional do seu uso. “Essa é uma frente em que tanto empresários quanto a diplomacia brasileira já estão atuando”, informa.

Outro fator crítico para a adoção do SAF é o preço que, mesmo em cenários otimistas, pode ser o dobro do querosene convencional. O barateamento do produto está vinculado aos avanços tecnológicos, regulatórios e logísticos

e, em caso de aplicação de incentivos, Guedes lembra que deve seguir uma estrutura que tenha o mínimo possível de impacto no custo final das passagens.

Para o analista, as primeiras ações em direção à regulamentação do uso do SAF estão no Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), que integra a Lei do Combustível do Futuro. “O ProBioQAV estabelece um mandato por meio do qual os operadores aéreos ficam obrigados a reduzir as emissões de GEE em suas operações domésticas por meio do uso de SAF”, diz Guedes, explicando que os valores mínimos para redução das emissões iniciam em 1% em 2027 e chegam a 10% em 2037.

Detalhes quanto à governança, implementação e viabilização do ProBioQAV ainda estão em processo de elaboração por agências governamentais, entre elas Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e Anac, de acordo com o especialista do Instituto E+.

Entretanto, Guedes não considera que a implementação de combustíveis alternativos pelo setor aéreo brasileiro esteja tão desalinhada em comparação aos desdobramentos do tema no mundo. Pelo menos, não em relação ao Plano de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORISIA, na sigla em inglês) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI, na sigla em inglês). “O CORISIA só terá sua fase obrigatória iniciada em 2027”, finaliza.

# Mais do que rodar, é fazer valer cada quilômetro.



SFR

**Com a Randon, cada detalhe é pensado para ir além da entrega.**

Desde o investimento inicial até o último quilômetro, nossos implementos oferecem tecnologia, durabilidade e suporte que transformam a escolha certa em resultado constante.

Com o **Total Benefit Ownership (TBO)**, você economiza muito mais ao longo da jornada. Menos paradas e mais produtividade. Menos dor de cabeça e mais retorno.

**Por isso, quem escolhe Randon escolhe ir mais longe.  
E com muito mais vantagem.**



Assista ao filme.

## RANDON



# Operadores acendem alerta para enfrentar intempéries

Expectativa de mais eventos meteorológicos extremos passa a exigir das empresas de transporte e logística preparação afinada para tomar decisões rápidas em busca de soluções que necessitam de mudança repentina das operações

JOÃO MATHIAS

**O** ano de 2024 foi considerado o mais quente da história do planeta, com 1,5°C acima dos níveis pré-industriais. Exemplo alarmante do aumento das temperaturas que está transformando o Brasil e o mundo, o dado foi divulgado pelo primeiro volume de uma série editorial sobre os impactos das mudanças climáticas realizada pela Aliança Brasileira pela Cultura Oceânica, que é coordenada pelo Programa Maré de Ciência da Univer-

sidade Federal de São Paulo (Unifesp), Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) e Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), em parceria com a Fundação Grupo Boticário.

O estudo revela que, somente no período 2020-2023, o Brasil aumentou em 250% a ocorrência de desastres climáticos, o equivalente a 70% do total nos anos de 1990. Naquela década, foram contabilizados pelo território nacional



6.523 eventos de clima extremo em cidades, saltando para 16.306 entre 2020 e 2023, que afetaram diretamente cerca de 78 milhões de brasileiros. De 1991 a 2023, 5.117 municípios, ou 92% dos existentes no país, reportaram danos devido à seca (50% dos registros), inundações, enxurradas e enchentes (27%), tempestades (19%), entre outros impactos com consequências econômicas e sociais.

Com projeções baseadas no Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC) e na taxa atual de ocorrências de desastres, o estudo mostra que os números de eventos podem aumentar nas próximas décadas. Assim, além de reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE), esforços para se conseguir a resiliência das comuni-

“Os operadores logísticos precisarão assumir o papel de observadores e ter uma nova responsabilidade e cobrança de alertar às autoridades dos riscos que podem aumentar com eventos climáticos”

**Paulo Resende,**

professor e coordenador do núcleo de infraestrutura, supply chain e logística da Fundação Dom Cabral

dades e se adaptar às novas condições climáticas tornaram-se essenciais para a sociedade e as empresas, segundo os pesquisadores que trabalharam no levantamento dos dados.

Assim como para qualquer outro setor, um sinal amarelo se acende para que o de transporte e distribuição se antecipe e avalie alternativas para enfrentar as intempéries futuras. Na opinião do professor e coordenador do Núcleo de Infraestrutura, Supply Chain e Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, é importante, daqui para frente, que os empresários não cometam o equívoco de julgar que eventos climáticos extremos não acontecerão de novo. “Não são mais eventualidades”, diz o especialista em assuntos ligados ao transporte. “Não se pode trabalhar (mais só) com plano B”.

Resende informa que estudos em busca de caminhos para a resiliência e conhecimento em infraestrutura verde estão sendo elaborados para os próximos 10 a 15

anos, porém é urgente que as corporações se preparem agora. Para transportadores e operadores logísticos, o maior desafio está nos deslocamentos de longa distância. O professor explica que é mais fácil contornar as dificuldades causadas por extremos climáticos nas cidades, em comparação às interrupções de sistemas viários que envolvem o abastecimento de diferentes locais.

As enchentes no Rio Grande do Sul e o contraste de cheias de rios e seca na Amazônia, que ocorreram em 2024, são dois exemplos de paralisação do fluxo de transporte, citados por Resende, com efeitos nefastos para a economia das duas regiões. “Não houve um planejamento para alguma eventualidade porque não se esperavam, como a redução de água nos portos de maior calado, a exemplo do porto de Manaus que atende a Zona Franca de Manaus”, afirma.

O pesquisador da FDC diz ser necessário uma mudança de visão nos projetos de infraestrutura no país e faz referência ao Japão, país onde imóveis urbanos são construídos para suportar momentos críticos de terremotos. “A infraestrutura precisa ter capacidade de retomar, precisa ser planejada e projetada para diminuir os custos de capital e da operação”, informa. As sofisticadas rodovias federais (Autobahn) na Alemanha, que possuem detectores de água na pista e outros itens promotores de segurança e eficiência para os veículos, são também

modelos de inovação para as estradas brasileiras, de acordo com o Resende.

## **MAPEAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO**

O professor Paulo Resende aconselha que as equipes responsáveis pela área de logística e meio ambiente dos governos federal e estadual visitem os modais viários pelo território nacional, com o objetivo de fazer um mapeamento de riscos iminentes. “O gestor de infraestrutura no Brasil está em gabinetes, mas deveria rodar, ser testemunha ocular dos riscos”, diz. De outro lado, o docente lembra que a falta de recursos é uma alegação constante das autoridades governantes para a implantação de técnicas inovadoras e disruptivas.

Aliás, como a escassez de verba é, em geral, o motivo recorrente do poder público para declinar do monitoramento dos corredores de transporte, segundo Resende, a tarefa pode ser assumida pelo próprio setor. Neste novo cenário meteorológico, o especialista atribui aos operadores logísticos a criação de uma nova cultura, passando a exigir mais iniciativas dos governadores para aliviar os impactos das alterações climáticas.

“Os operadores logísticos precisarão assumir o papel de observadores e ter uma nova responsabilidade e cobrança de alertar às autoridades dos riscos que podem aumentar com eventos climáti-



“Temos um intercâmbio muito intenso entre nossas equipes para que troquem experiências em contextos extremos, de forma que eventos de inundações e outros são enfrentados com muito planejamento e agilidade para realizar as adaptações necessárias”

**Cybelle Esteves,**

vice-presidente de excelência em operações BR e ESG da DHL Supply Chain

cos”, afirma Resende, para quem as entidades representantes do setor também devem fornecer informações sobre o assunto. “As associações têm obrigação de reunir e dedicar uma verba para um observatório de monitoramento de gargalos logísticos quanto a eventos climáticos”.

O Estado de São Paulo, contudo, é uma federação do país que se mostra empenhada em contribuir para minimizar os efeitos colaterais de desastres ambientais. Em janeiro de 2025, foi anunciada pelo governador Tarcísio de Freitas a instalação do Conselho Estadual de Mudanças Climáticas (CEMC), para acompanhar e monitorar a implementação de estratégias na prevenção e enfrentamento a eventos climáticos extremos. A prioridade do CEMC é reduzir as emissões de GEE e tornar as cidades

paulistas mais resilientes a inundações, deslizamentos, incêndios florestais e estiagem prolongada, entre outros desastres ambientais.

O Ministério dos Transportes também apresentou na Conferência Internacional sobre Infraestrutura Resiliente a Desastres (ICDRI, na sigla em inglês), em junho deste ano em Nice, na França, projetos inovadores para adaptar a infraestrutura brasileira às novas condições climáticas e que contribuem para à formulação de políticas globais. Entre os temas abordados, de acordo com a assessoria de imprensa do ministério, estiveram o fortalecimento das capacidades locais, o uso de tecnologias emergentes na prevenção de riscos e o financiamento de soluções sustentáveis.

Presente na ICDRI, o subsecretário de sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, abordou a iniciativa AdaptaVias, que realiza o

mapeamento das vulnerabilidades climáticas em cerca de 100 mil quilômetros de rodovias e ferrovias federais no país. Benevides explicou que os dados coletados orientam decisões para obras de adaptação e, para o monitoramento e a resposta a desastres, passarão a contar com o uso de tecnologias avançadas, como inteligência artificial e drones. O governo federal também tem o apoio da aplicação de 1% da receita bruta de concessões viárias em ações voltadas à resiliência climática.

### **CAPACIDADE DE ADAPTAÇÃO**

No setor de logística brasileiro, A DHL Supply Chain e a Unicargo Transportes e Cargas Ltda. são duas empresas que estão atentas à ocorrência de extremos climáticos, estudando soluções que mais se adequam à rotina das suas atividades. Adaptar as operações de acordo com a situação é o que tem feito a Unicargo para mitigar os impactos de climas adversos e garantir a continuidade do transporte em curso. "Já tivemos que lidar com situações como alagamentos em centros urbanos e rodovias, fechamento temporário de aeroportos, cancelamentos de voos, cenários que exigem respostas rápidas, planejamento dinâmico e alta capacidade de adaptação", diz o gestor administrativo/financeiro, Marcos Lima.

Quando ocorrem interrupções aeroportuárias e não há previsão de retomada, o executivo conta que as equipes da Unicargo estão treinadas para realocar com agilidade as mercadorias em voos disponíveis. No caso de precisarem de uma segunda opção, decidem pelo uso de aeroportos alternativos mais próximos e, ainda se for necessária uma terceira escolha, migram para outros modais.

A redução dos impactos das mudanças climáticas sobre as operações tem sido, nos últimos anos, destino dos investimentos da Unicargo junto com ações voltadas à sustentabilidade e eficiência energética. Entre as modernizações da companhia, destacam-se a otimização de rotas para a diminuição de emissões de CO<sub>2</sub>; o uso crescente de combustíveis alternativos; renovação e eletrificação da frota; adoção de tecnologias para gestão de logística sustentável; e desenvolvimento de soluções inovadoras, como a Unibox.

Embalagem termolábil retornável de última geração para a cadeia fria, a Unibox possibilita ganhos operacionais à Unicargo, além de contribuir para a sustentabilidade por gerar menos resíduos, eliminar poluentes, ser reciclável, aumentar a capacidade útil de carga e diminuir a necessidade de veículos em trânsito, o que, por sua vez, reduz o consumo de combustível e o impacto de carbono das operações. "Nossa prioridade, neste momento, é seguir fortale-

“Já tivemos que lidar com situações como alagamentos em centros urbanos e rodovias, fechamento temporário de aeroportos, cancelamentos de voos, cenários que exigem respostas rápidas, planejamento dinâmico e alta capacidade de adaptação”

**Marcos Lima,**  
gestor administrativo/financeiro  
da Unicargo



cendo essas frentes com inovação, eficiência e responsabilidade, preparando a Unicargo para enfrentar os efeitos das mudanças climáticas de forma resiliente e sustentável”, afirma Lima.

Sem revelar números, o gestor informa que os planos da empresa, para 2025 e os próximos anos, são de ampliar ainda mais os recursos para o crescimento da Unicargo e a continuidade de práticas sustentáveis em toda a operação. “Por meio da Declaração da Estratégia ESG, reforçamos nosso compromisso com práticas de negócios conscientes, demonstrando nossa intenção clara de mitigar riscos ambientais e contribuir de forma positiva para a sociedade e o meio ambiente”, diz. Operador logístico para os setores de saúde, automotivo e industrial, a Unicargo faturou cerca de R\$ 70 milhões em 2024 e projeta, para

este ano, expandir mais 30%.

Companhia com presença em diferentes locais do mundo e com realidades diversas, a DHL Supply Chain informa que desenvolveu práticas robustas de gestão de riscos, incluindo os climáticos, que abrangem planos de contingência, opções de fornecedores e equipes treinadas. “Além disso, temos um intercâmbio muito intenso entre nossas equipes para que troquem experiências em contextos extremos, de forma que eventos de inundações e outros são enfrentados com muito planejamento e agilidade para realizar as adaptações necessárias”, afirma a vice-presidente de excelência em operações BR e ESG Cybelle Esteves.

A executiva conta que, por saber que as mudanças climáticas passaram a representar desafios intensos, a DHL está

dedicada a se tornar uma empresa provedora de serviços de logística verde. Por isso, a companhia está comprometida em ajudar seus clientes a atingir a redução das emissões de poluentes, integrando ações sustentáveis em todos os aspectos das operações que oferece ao mercado.

“Ao priorizar a sustentabilidade, pretendemos não apenas atender aos requisitos regulatórios, mas também exceder as expectativas dos clientes por soluções de logística ambientalmente responsáveis”, diz Cybelle. As iniciativas de sustentabilidade da DHL incluem investir em tecnologias verdes, como carros elétricos, que somam 90 unidades no país, mercado livre de energia (10 unidades brasileiras já são usuárias) e uso de placas solares nos centros de distribuição; otimizar a rede de logística para a eficiência energética da atividade; e promover a incorporação de fon-

tes de energia renováveis.

Com utilização de veículos elétricos na distribuição em rotas curtas em zonas metropolitanas e frotas Euro 6 e, no futuro, Euro 7 – normas europeias que definem os limites máximos de liberação de poluentes veiculares –, a DHL, segundo a vice-presidente, tem projeção de evitar a combustão de cerca de 300 mil toneladas de CO<sub>2</sub> – o volume equivale às emissões geradas por 2.200 caminhões que percorrem 500 quilômetros por dia durante um ano. Unidade especializada em armazenagem, distribuição e transporte do Grupo DHL, cuja receita aproximou-se de 84,2 bilhões de euros em 2024, a DHL Supply Chain tem como principais clientes empresas dos setores de e-commerce, saúde, automotivo, varejo, consumo, óleo e gás, tecnologia, químicos, energia, manufatura e engenharia.

## **AUMENTA A NECESSIDADE DE SEGURO, INFORMA RELATÓRIO**

Além de medidas preventivas e planos de emergência, para evitar os efeitos nocivos dos extremos climáticos nas rotas de abastecimento e distribuição de cargas e entrega de produtos, a incorporação de impactos dos fenômenos ambientais no seguro da atividade também deve estar no radar dos operadores logísticos em todo o mundo. A informa-

ção é do Relatório Global de Riscos de Transporte e Logística 2024/2025, que traz as principais preocupações e riscos do setor.

O estudo divulgado pela consultoria WTW realizou, entre junho e julho de 2024, entrevistas com 400 tomadores de decisão seniores, incluindo proprietários, CEOs, diretores e gerentes das áre-

as de risco, finanças, operações, recursos humanos e marketing de empresas de transporte aéreo, marítimo, rodoviário e ferroviário; logística e serviços de suporte; e serviços especializados como fretamento e turismo. Das companhias localizadas em países na Europa, América do Norte, Ásia-Pacífico e América Latina, 40% eram avaliadas em US\$ 1 bilhão ou mais; 40% entre US\$ 500 milhões e US\$ 1 bilhão; e 20% entre US\$ 250 milhões e US\$ 500 milhões.

“Mais da metade (54%) citou o risco de desastres naturais e clima extremo entre os principais riscos da cadeia de suprimentos”, discorre o relatório. “As empresas não estão apenas preocupadas com o aumento da frequência e gravidade dos eventos climáticos, mas também com o impacto enorme que podem ter nos centros de transporte e logística e nas áreas onde a fabricação ou o armazenamento estão agrupados”.

Apesar de a interrupção da cadeia de suprimentos ter sido apontada como um dos receios dos dirigentes das companhias, entre os cinco principais riscos para os próximos dois anos, o estudo revelou uma incongruência. Apenas 33% dos executivos que responderam à pesquisa disseram que suas empresas têm cobertura total de seguro para quando eventos climáticos extremos ocorrerem, enquanto cerca de dois ter-

ços (62%) contaram que têm cobertura parcial, mas não tinham certeza se era suficiente.

“Isso é preocupante, uma vez que o impacto de tais eventos provavelmente só aumentará à medida que as mudanças climáticas acelerarem”, afirma o relatório. Atrasos, custos mais altos e desafios operacionais tendem a aumentar por causa dos reflexos das alterações do clima na infraestrutura e logística de transporte em vários países.

Entre as barreiras das transportadoras e operadores de logística para obterem o seguro de que precisam para gerenciar seus riscos de forma eficaz, cerca da metade (48%) indicou franquias elevadas e 42% cobertura ou exclusões excessivas como obstáculos a serem cobertos. “Algumas dessas restrições podem estar relacionadas às percepções dos seguradores sobre a qualidade dos riscos apresentados pelo setor”, informa o relatório.

De acordo com a análise, 48% dos entrevistados mencionaram que os requisitos de engenharia de riscos impostos pelas seguradoras eram um entrave. “Uma maneira de reduzir esse obstáculo é se engajar com os corretores desde o início do processo de seguros, para identificar os requisitos de informações das seguradoras, coletar mais dados e apresentar propostas mais completas aos mercados”, aconselha o estudo.



## **Dedicação individualizada agrega valor**

Oferta de soluções customizadas exige do prestador de serviço de transporte, armazenagem e distribuição manter-se atualizado no uso de tecnologias e ter flexibilidade para atender às necessidades específicas de cada cliente

JOÃO MATHIAS

**A** pós ganhar mais relevância nas estratégias operacionais de companhias de diferentes setores, em especial a partir dos anos 1990, a área de logística segue evoluindo com dinamismo acirrado que requer atenção contínua dos prestadores do serviço. Recentemente, um movimento de expansão do processo de internacionalização – ou insourcing na versão em inglês – da cadeia de suprimentos e distribuição ocupa espaço cada vez mais

estratégico entre os embarcadores, e impõe um novo desafio aos operadores que têm na eficiência esmerada das atividades que realizam um trunfo para suplantarem qualquer tipo de concorrência.

Quanto mais próximo e ciente das dificuldades de seus clientes, mais as empresas dedicadas à logística são consideradas uma parceria necessária e indispensável. Para tanto, o operador precisa se manter atualizado, equipado com tecnologia de ponta e contar com

“As empresas de logística precisam se posicionar como parceiras estratégicas dos embarcadores, oferecendo serviços integrados com foco em tecnologia, visibilidade em tempo real, inteligência de dados e automação”

**Leopoldo Suarez,**  
VP TMS PSL da nstech



práticas que permitam ser flexível de acordo com a demanda do mercado.

“As empresas de logística precisam se posicionar como parceiras estratégicas dos embarcadores, oferecendo serviços integrados com foco em tecnologia, visibilidade em tempo real, inteligência de dados e automação”, diz o VP TMS PSL da nstech, Leopoldo Suarez. “Empresas que querem se destacar no mercado precisam aderir ao conceito de Logistics Advantage, ou seja, transacionar do modelo convencional para um modelo de ecossistema Open Logistics, que redefina a logística com integração inteligente, eficiência operacional e visibilidade completa da cadeia de suprimentos”.

De acordo com o executivo da empresa fornecedora de plataforma integrada de soluções de tecnologia para logística, para escalar para um patamar mais elevado de serviço, é indispensável que o operador invista em tecnologia e automação. O objetivo é dominar sistemas avançados de gestão da cadeia de suprimentos que reduzam erros e

retrabalhos, melhorem o gerenciamento do transporte, otimizem rotas, proporcionem visibilidade em tempo real e diminuam os custos, tornando o processo mais ágil e eficiente da coleta à entrega.

Na visão do diretor-presidente da Tegma Gestão Logística S.A., Nivaldo Tuba, internalizar a logística só faz sentido no mercado brasileiro quando a complexidade da operação é baixa. É o oposto ao que se dedica a própria empresa, que tem como principais clientes as montadoras de veículos General Motors, Volkswagen e Toyota e fabricantes de bens de consumo Unilever e Electrolux. “Assumimos as etapas críticas, que exigem gestão logística avançada, capital e tecnologia, fases de média e alta complexidade (que) continuam terceirizadas ou até ampliadas”, diz Tuba.

Cada operação da Tegma, segundo o diretor-presidente, combina processos customizados, equipe capacitada e recursos tecnológicos, como torre de controle, sistema de gestão de armazém (WMS, na sigla em inglês), sistema de



“Na JSL, esse processo já é uma realidade, com a implementação de drones para contagem de inventário, sistemas WMS com radiofrequência, coletores de dados nos punhos dos operadores e torres de controle para monitoramento de desempenho”

**Ramon Alcaraz,**  
CEO da JSL

gestão de transporte (TMS, na sigla em inglês), e análise de dados. O executivo explica que são ferramentas que reduzem o custo total de operação, aumentando a produtividade e garantindo o compliance da operadora.

No caso da JSL S.A., do Grupo Simpar, a empresa consegue oferecer flexibilidade, eficiência e escalabilidade aos seus clientes porque trabalha com modelos de operação asset light e asset heavy, segundo informa o CEO Ramon Alcaraz. A transportadora também se beneficia de investimentos frequentes em digitalização e inovação, com destaque de Alcaraz para uma plataforma que integra contratação, rastreamento, comprovação de entrega e pagamento de transportes. “Essa abordagem tem permitido à empresa manter-se competitiva em diferentes segmentos da economia”.

Já a Coopercarga S.A. tem ampliado o portfólio dos seus serviços a fim de per-

mitir a entrega de mais valor aos clientes. Para complementar as suas soluções multimodais, a companhia iniciou operações de cabotagem no primeiro semestre de 2024 com embarcações terceirizadas. “Atualmente, nossa malha de cabotagem contempla os principais portos brasileiros, Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Navegantes (SC), Itapoá (SC), Itajaí (SC), Salvador (BA), Suape (PE) e Manaus (AM)”, informa o CEO Jamir Carlos Cordeiro.

De acordo com o executivo, o transporte marítimo tem se mostrado vantajoso, sendo uma alternativa segura, sustentável e eficiente em termos de custo-benefício. A Coopercarga já movimentou cargas de diferentes segmentos, incluindo produtos químicos, lingotes de alumínio, lubrificantes e outros itens. “A entrada na cabotagem reforça nosso compromisso com a multimodalidade e amplia nosso portfólio de serviços, oferecendo ao mercado soluções logísticas completas e sob medida”, afirma Cordeiro.



## **PERSONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS**

Como cada cliente possui necessidades operacionais, metas e modelos de negócio distintos, um diferencial competitivo que tem chamado a atenção, segundo Suarez, da nstech, é a personalização da logística. Operadores que oferecem soluções flexíveis e ágeis, por meio de plataformas modulares, análises preditivas ou serviços sob demanda, têm mais chances de construir relações duradouras e de alto valor, na opinião do VP. “A tecnologia é essencial nesse processo, pois permite escalar sem perder a personalização”.

A execução de um serviço customizado é uma oportunidade de se aproximar mais do cliente e entregar operações ainda mais alinhadas à demanda, no entendimento do vice-presidente de navegação da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch. O executivo explica

“A entrada na cabotagem reforça nosso compromisso com a multimodalidade e amplia nosso portfólio de serviços, oferecendo ao mercado soluções logísticas completas e sob medida”

**Jamir Carlos Cordeiro,**  
CEO da Coopercarga

que a empresa, transportadora de produtos de diferentes dimensões, de pneu de trator a placa solar, possui uma equipe específica para buscar soluções que atendem às necessidades individualizadas. “Enxergamos isso como uma relação mais simbiótica, entendendo mais da necessidade desse cliente e tornando um parceiro estratégico em vez de um mero operador transacional”, afirma Voloch.

Para uma empresa que exporta grande quantidade de resina da Argentina para cá e é cliente há 10 anos da Log-In, com contrato recém-renovado, Voloch conta que foi criada sob medida uma solução com coleta da mercadoria na fábrica e transporte ferroviário até o porto no país vizinho. Em seguida, a carga em contêiner é trazida por navio ao Brasil, onde a Log-In montou um armazém dedicado ao cliente para ser ponto de desova e distribuição parcelada do produto para todo o território nacional.

Um outro case de sucesso da Log-In ocorreu após a severa e histórica estiagem dos rios na Amazônia em 2023. No



**“Logística não precisa ter muita sofisticação. São soluções simples, mas não são simplistas”**

**Marcus Voloch,**

vice-presidente de navegação da Log-In

ano seguinte, a companhia utilizou um de seus navios para instalar um píer flutuante em Itacoatiara (AM) a fim de garantir, por meio de balsas em substituição a embarcações que necessitam de maior profundidade para navegar, o fluxo de mercadorias pelo transporte fluvial até Manaus (AM). “Logística não precisa ter muita sofisticação”, diz Voloch. “São soluções simples, mas não são simplistas”.

Em diversos contratos da Tegma, que faturou R\$ 2,6 bilhões e obteve lucro líquido de R\$ 270 milhões em 2024, Tuba conta que a customização bem alinhada ao cliente e aliada a investimentos em

equipamentos, sistemas e componentes essenciais tem sido decisiva para conquistar ou renovar parcerias. “Para nós, personalizar é transformar a estratégia do cliente em uma operação logística sob medida, com tecnologia que se adapta ao negócio, nunca ao contrário”.

Para deixar mais claro como ocorre na rotina das operações da Tegma, Tuba dá um exemplo. “Posso citar um case com um cliente, líder no segmento de produtos de linha branca, que inclui a gestão de mais de 350 mil embalagens retornáveis de peças utilizadas em sua linha de produção e que são rastreadas por IoT, formando redes de ativos inteligentes, que facilita o milk run e a gestão do transporte, o que reduz o investimento em estoques e evita perdas para o cliente”.

Com receita bruta de R\$ 10,7 bilhões em 2024, 20% acima do ano anterior, a JSL é outra companhia que relata oferecer ao mercado soluções personalizadas e de acordo com a demanda específica do embarcador. Alcaraz diz que todos os projetos de transporte da empresa são construídos sob medida, com foco em eficiência, redução de custos e aumento do desempenho operacional. “Essa capacidade de adaptação tem sido um diferencial importante tanto na conquista de novos contratos, quanto na manutenção de relacionamentos de longo prazo com clientes estratégicos”, afirma o CEO.

Operações com veículos elétricos, rotas exclusivas, iniciativas voltadas à in-

clusão, como motoristas mulheres conduzindo veículos sustentáveis, e o uso de fontes alternativas de combustível integram algumas das soluções logísticas personalizadas que são fornecidas pela Coopercarga. Segundo o principal executivo da empresa, que faturou R\$ 1,4 bilhão em 2024 e projeta alta de 15% acima da inflação neste ano, as operações customizadas proporcionam o melhor equilíbrio entre eficiência operacional e viabilidade financeira.

### **IMPORTÂNCIA DOS CDS TECNOLÓGICOS**

Em meio ao empenho de atender os clientes com dedicação diferenciada, transportadoras e operadores logísticos têm em comum a busca por ganhos em produtividade em cada elo da cadeia de suprimentos e distribuição. A eficácia dos processos operacionais em centros de distribuição e armazéns é uma das metas mais almejadas pelas empresas do setor. Por isso, boa parte dos recursos disponíveis para melhoria da atividade das companhias recai na automação do movimento de mercadorias em galpões, possibilitando agregar valor à prestação de serviços logísticos.

“O armazém deixou de ser um simples ponto de estocagem para se tornar um hub inteligente de dados e produtividade”, afirma o executivo da Tegma. Tuba diz que empresas que entendem a mo-



**“Para nós, personalizar é transformar a estratégia do cliente em uma operação logística sob medida, com tecnologia que se adapta ao negócio, nunca ao contrário”**

**Nivaldo Tuba,**  
diretor-presidente  
da Tegma

dernização dos centros de distribuição competem por valor, não apenas por preço. “Nosso centro de Cubatão (SP) é prova disso, situado no corredor Santos–Castelo Branco reúne sistemas de gestão, transporte portuário terrestre e armazenagem de granéis químicos sólidos, atendendo importadores que dependem de abastecimento crítico em janelas just-in-time”.

Para obter novos clientes e reter os que já estão em seu portfólio, a JSL também segue a estratégia de possuir infraestrutura tecnológica. Aliás, após dois anos de pesquisa e desenvolvimento, a empresa lançou a JSL Digital, unidade de negócios voltada à digitalização da gestão de transporte, incluindo contratação, rastreamento, comprovação de entrega e pagamento. O objetivo é reduzir deslocamentos vazios, acelerar a distribuição e aumentar a produtividade das operações.

O CEO da transportadora ainda salienta ser fundamental adotar tecnologias avançadas nos centros de distribuição para ampliar a competitividade. “Na JSL, esse processo já é uma realidade, com a implementação de drones para contagem de inventário, sistemas WMS com radiofrequência, coletores de dados nos punhos dos operadores e torres de controle para monitoramento de desempenho”, diz. “Soluções com inteligência artificial em empilhadeiras e sistemas de segurança também aumentam a segurança operacional e a eficiência.”

Na opinião de Cordeiro da Coopercarga, o dinamismo do setor de logística exige investimentos em centros de distribuição e armazéns como uma estratégia essencial para quem quer se destacar no setor logístico. “Estar atualizado tecnologicamente é mais do que um diferencial, é uma necessidade”, afirma o executivo. “A tecnologia permite mais agilidade, controle e eficiência nas operações, o que se reflete diretamente na qualidade do serviço prestado”, diz Cordeiro, citando o WMS, automação e sistemas de rastreamento em tempo real entre as ferramentas que colaboram para reduzir erros, otimizar recursos e tomar decisões mais rápidas na Coopercarga.

## **AMBIENTE, SOCIAL E GOVERNANÇA**

Se a competitividade é condição sine

qua non para os operadores logísticos se manterem em um setor dinâmico, é importante que as empresas incorporem com velocidade as inovações do mercado. Logística colaborativa e compartilhada, digitalização e execução coordenada de todos os processos da cadeia de suprimentos e distribuição, com visibilidade única e centralizada, uso intensivo de dados e Inteligência Artificial (IA) e cibersegurança são algumas das tendências apontadas pelo analista da nstech.

Suarez também destaca o avanço de atividades ligadas a ações de responsabilidade e que são, ao mesmo tempo, oportunidades de negócios, como economia circular e logística reversa. Ambas as iniciativas sustentáveis fazem parte da agenda ESG, conceito que se tornou uma referência de reputação de empresas. “Cada vez mais, os embarcadores priorizam parcerias com operadores que compartilham seus valores em sustentabilidade, governança e responsabilidade social”, informa o analista. Entretanto, Suarez faz uma ressalva quanto à evolução da adoção do ESG nas companhias, indicando que o processo vem sendo mais lento do que previa.

Voloch da Log-In ressalta que a adesão ao ESG não pode interferir no aumento dos custos da prestação de serviço. “Pode ser critério de desempate em relação a outro provedor na contratação, mas se for cobrar mais por ser eficiente, não funciona”, diz. Segundo o vice-pre-

sidente, a relevância do ESG está mais clara para as organizações na Europa. “As empresas tomam decisões em direção ao que é mais ambientalmente mais correto, nem se for mais caro, cultura que ainda não chegou no continente americano como um todo”.

A Log-In, informa Voloch, possui navios equipados com o que se tem de mais moderno em redução de gasto de combustível, de emissões de poluentes, tratamento de água, água de lastro e dejetos sólidos, operando com rigor para diminuir a pegada de carbono. Além disso, o executivo frisa que o próprio modal de cabotagem é 80% mais eficiente por carga transportada do que o rodoviário e, antes do fim desta década, começará a substituir combustível fóssil por uma alternativa renovável. Em 2024, quando registrou receita operacional líquida de R\$ 2,79 bilhões (19,7% de crescimento), a Log-In investiu em dois navios novos, somando uma frota de nove porta-contêineres.

Tuba da Tegma tem a percepção de que está sendo crescente o peso do ESG nas licitações dos contratos, porém ainda se trata de um diferencial complementar. “Os clientes o avaliam depois de validar o escopo e os custos (dos serviços)”, diz. Na frente ambiental, a Tegma investe em energia solar e possui carretas cegonheiras elétricas e movidas a gás não veicular (GNV) em fase de piloto; na social, apoia diversos

projetos educacionais e comunitários; na governança, conta sistema de compliance e gestão de riscos. “ESG pode não abrir a primeira porta, mas ajuda a mantê-la aberta e solidifica relações de longo prazo”, afirma Tuba.

Como na Tegma, a eletrificação de caminhões está em avaliação na transportadora JSL, que ainda tem estudo de uso de biometano e conta com veículos GNV na diversificação da matriz energética da frota. “Esses avanços têm contribuído, sim, para fortalecer a relação com clientes atuais e ampliar nossas oportunidades de negócio”.

Na Coopercarga, que tem programa de motoristas mulheres dirigindo veículos movidos a combustível limpo, usina fotovoltaica própria e projetos de armazéns sustentáveis, Cordeiro afirma que o compromisso com o ESG não se restringe às operações logísticas, pois virou parte da cultura empresarial da companhia. “Essa postura tem sido um diferencial competitivo na conquista de novos contratos e na manutenção de parcerias estratégicas, especialmente com clientes que compartilham dos mesmos valores”, informa o CEO da empresa, que investiu mais de R\$ 80 milhões para ampliação e renovação de caminhões do tipo cavalo mecânico, carretas frigoríficas e carretas sider com quarto eixo, em 2025, e projeta passar dos R\$ 150 milhões em 2026.



## Tragetta estreia no transporte fracionado e projeta expansão acelerada no Brasil

Com mais de 70 anos de experiência herdada de operações consolidadas, nova marca do Grupo FEMSA aposta nos segmentos farmacêutico, têxtil e varejista para conquistar espaço em um mercado de logística cada vez mais competitivo

**O** mercado brasileiro de transporte de cargas fracionadas (LTL) ganha, a partir de maio de 2025, um novo protagonista. A Tragetta, marca criada pelo Grupo FEMSA, inicia sua operação com abrangência nacional e estratégia voltada a três segmentos-chave: farmacêutico, têxtil e varejista.

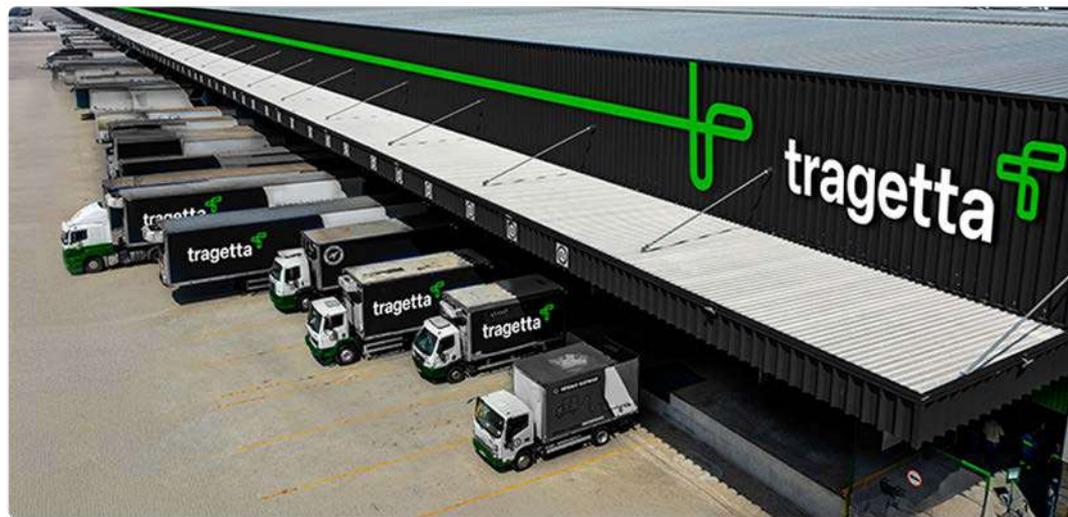
Com uma rede de entregas estruturada e mais de sete décadas de experiência acumulada no setor, a empresa projeta expansão e aposta na combinação de eficiência operacional, atendimento próximo e soluções personalizadas para conquistar espaço em um mercado cada vez mais competitivo.

A criação da Tragetta é fruto de um

reposicionamento estratégico iniciado em 2024, quando a companhia vendeu a unidade de armazenagem de sua então divisão de logística. A decisão marcou a saída do grupo dessa frente de negócios e a concentração de esforços em transporte de cargas fracionadas, modalidade que atende demandas de distribuição com maior frequência e flexibilidade, essencial para cadeias de suprimentos mais ágeis e conectadas.

Segundo especialistas do setor, o transporte LTL no Brasil tem crescido em função de mudanças no perfil de consumo, da expansão do comércio eletrônico e da necessidade das empresas de manter estoques mais enxutos, o que exige entregas mais rápidas e frequentes. Nesse contexto, a Tragetta nasce com uma vantagem relevante: herda a estrutura, os ativos e o know-how operacional de uma operação consolidada, construída a partir da integração de empresas como Atlas e Expresso Jundiá, incorporadas pelo Grupo FEMSA ao longo dos últimos anos.

“Estamos iniciando um novo capítulo com identidade própria e um propósito bem definido. A empresa inicia suas atividades com a força de uma opera-



ção consolidada, pronta para acelerar e crescer ao lado de clientes que valorizam agilidade, segurança e atendimento próximo. Nosso foco está em mover o que importa, com inteligência e velocidade”, afirma o diretor LTL Brasil da Tragetta, Emilio Garza.

## **OPERAÇÕES COMPLEXAS E SENSÍVEIS**

Com atuação nacional, a Tragetta posiciona-se para atender operações complexas e sensíveis, como as que envolvem medicamentos e insumos hospitalares, que exigem rastreamento preciso, cumprimento rigoroso de prazos e conformidade com exigências regulatórias. No setor têxtil, a empresa aposta na sua capacidade de suportar operações sazonais e picos de demanda, enquanto no varejo amplia sua presença em cadeias de abastecimento que dependem de reposição rápida e confiável.



O desafio, segundo Garza, é oferecer mais do que transporte: “O cliente hoje não busca apenas tirar a carga de um ponto e levar a outro. Ele precisa de informação em tempo real, previsibilidade e segurança. É nisso que estamos investindo”.

## **SEGMENTO EM CRESCIMENTO**

No cenário global, o mercado de frete LTL deve crescer de US\$ 237 bilhões em 2024 para US\$ 245 bilhões em 2025, com tendência de longo prazo de expansão acelerada até 2033, de acordo com o Business Research Insights.

No país, o transporte de cargas fracionadas representa uma parcela estratégica da logística. Diferente do transporte de carga lotação (FTL), que movimenta grandes volumes de um único embarcador, o LTL exige maior capacidade de planejamento e consolidação de cargas, com rotas otimizadas para atender múltiplos destinos. A complexidade operacional é compensada pela possibilidade

de ampliar o alcance e reduzir custos para os clientes, fatores que têm atraído investimentos de grandes grupos.

Ao herdar uma rede de filiais, centros de consolidação e frota estruturada, a Tragetta não parte do zero. A expectativa é que a operação cresça já nos primeiros 12 meses, impulsionada tanto pelo potencial dos segmentos prioritários quanto pela ampliação gradual do portfólio de clientes. O Grupo FEMSA, que atua em diferentes áreas de logística e distribuição na América Latina, vê no Brasil um mercado-chave e aposta na força da nova marca para ampliar sua participação no país.

Para o setor, a chegada da Tragetta reforça a tendência de especialização e segmentação das operações logísticas, com empresas apostando em nichos de atuação e soluções customizadas. A consolidação de marcas e redes de transporte tende a ganhar força, à medida que clientes exigem mais transparência, integração tecnológica e serviços que combinem velocidade e custo competitivo.

No caso da Tragetta, a meta é clara: consolidar-se como uma das principais referências nacionais em transporte fracionado, oferecendo um serviço que una a solidez de uma operação madura à agilidade de uma marca em fase de expansão. “Queremos crescer com consistência, mantendo a proximidade com o cliente como um dos nossos maiores diferenciais”, conclui Garza.

○ **Anuário de Transporte de Carga e Logística** oferece um guia detalhado com as fichas técnicas e as principais características de todos os modelos de caminhões e veículos comerciais leves, tanto nacionais quanto importados, comercializados pelas principais montadoras presentes no país.



 <b>98</b>	 CAMINHÕES <b>119</b>	 <b>144</b>
 <b>100</b> <small>A PACCAR COMPANY</small>	 VANS <b>131</b>	 <b>155</b>
 <b>104</b>	 RENAULT <b>135</b>	<b>V O L V O 160</b>
<b>IVECO 108</b>	 <b>SCANIA 137</b>	



**AGRALE S.A.**  
Rodovia BR 116, km 145, 15.104  
CEP 95059-520 - Caixas do Sul - RS  
Tel: 54 3238-8000  
contatos@agrle.com.br  
www.agrale.com.br

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

**Diretoria:**  
Hugo Domingos Zattera (Presidente);  
Rogério Vacari (Diretor Executivo);  
Edson Martins (Diretor Vendas);  
Mario Tadeu Pezzi (Diretor Administrativo e Financeiro); Saimon Debastiani (Diretor Industrial)

**N° de funcionários:** 969  
**N° de fábricas:** 4  
**Área da empresa:**

	Total	Construída
Unidade 1	102.000 m <sup>2</sup>	36.940 m <sup>2</sup>
Unidade 2	196.983 m <sup>2</sup>	33.140 m <sup>2</sup>
Unidade 3	90.120 m <sup>2</sup>	17.181 m <sup>2</sup>
Agrale Argentina	200.000 m <sup>2</sup>	11.900 m <sup>2</sup>

	2022	2023	2024
Produção	120	67	98
Vendas ao mercado interno	101	66	89
Exportações	12	0	0

## A8700



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano, rodoviário e rural
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.500   4.200
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Cummins F 3.8 175 cv a 2.500 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	600 Nm / 1.100 a 1.800 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton ESBO 6106A   Allison 2100xFE Automática
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
<b>PBT (kg):</b>	8.700
<b>PBTC (kg):</b>	11.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Piloto automático (controlador de velocidade de cruzeiro); **SEGURANÇA** - Eixo motriz com tração inteligente, ATC (ajustador automático de freios), ABS + EBD; **FROTA** - Predisposição para telemetria, Tacógrafo digital que possibilita extração de dados via USB para análise remota, Sistema OBD (On-Board Diagnostic)

## A10000



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano, rodoviário e rural
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.750   4.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Cummins F 3.8 175 cv a 2.500 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	600 Nm / 1.100 a 1.800 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton ESBO 6106A   Allison 2100xFE Automática
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
<b>PBT (kg):</b>	10.000
<b>PBTC (kg):</b>	13.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano + um ano de power train limitado a 200.000 km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Piloto automático (controlador de velocidade de cruzeiro); **SEGURANÇA** - Eixo motriz com tração inteligente, ATC (ajustador automático de freios), ABS + EBD; **FROTA** - Predisposição para telemetria; Tacógrafo digital que possibilita extração de dados via USB para análise remota; Sistema OBD (On-Board Diagnostic)

## A10000 4X4



<b>APLICAÇÕES:</b>	Rodoviário e rural
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Cummins F 3.8 175 cv a 2.500 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	600 Nm / 1.100 a 1.800 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton ESBO 6106A   Allison 2100xFE Automática
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Interligada por molas semi elípticas - amortecedores telescópicos
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Interligada por molas semi elípticas - amortecedores telescópicos Suspensão elevada. Ângulos de entrada e saída ampliados
<b>PBT (kg):</b>	10.000
<b>PBTC (kg):</b>	13.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano + um ano de power train limitado a 200.000 km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Piloto automático (controlador de velocidade de cruzeiro); **SEGURANÇA** - Eixo motriz com tração inteligente, Autoblocante, ABS; **FROTA** - Predisposição para telemetria; Tacógrafo digital que possibilita extração de dados via USB para análise remota; Sistema OBD (On-Board Diagnostic)

## A15000



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano, rodoviário e rural
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	CUMMINS F4.5 213 cv (157 kW) a 2300 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	780Nm / 1300 - 1500rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	EATON FS5406B
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Eixo direcional, molas semielípticas
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas semielípticas e amortecedores telescópico de dupla ação
<b>PBT (kg):</b>	15.000
<b>CMT (kg):</b>	23.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Piloto automático (controlador de velocidade de cruzeiro); **SEGURANÇA** - Eixo motriz com tração inteligente, ATC (ajustador automático de freios), ABS + EBD; **FROTA** - Predisposição para telemetria; Tacógrafo digital que possibilita extração de dados via USB para análise remota, Sistema OBD (On-Board Diagnostic)

## A18000



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano, rodoviário e rural
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800   3.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	CUMMINS F4.5 213 cv (157 kW) a 2300 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	780Nm / 1300 - 1500rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	EATON FS5406B
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Eixo direcional, molas semielípticas
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas semielípticas e amortecedores telescópico de dupla ação
<b>PBT (kg):</b>	Legal: 16.000   Técnico: 17.600
<b>CMT (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano + um ano de power train limitado a 200.000 km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Piloto automático (controlador de velocidade de cruzeiro); **SEGURANÇA** - Eixo motriz com tração inteligente, ATC (ajustador automático de freios), ABS + EBD; **FROTA** - Predisposição para telemetria; Tacógrafo digital que possibilita extração de dados via USB para análise remota; Sistema OBD (On-Board Diagnostic)

Acervo  
Digital

1963



**transporte**  
Todos os modais MODERNO

2025



**Tenha as melhores publicações  
do setor de transporte e logística  
do país na palma da mão**



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



**DAF CAMINHÕES DO BRASIL**

Av. Senador Flávio Carvalho Guimarães, 6000  
Ponta Grossa - PR - CEP 84072-190  
Tel: 55 42 3122-8400  
www.dafcaminhoes.com.br

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

**Nº de funcionários:** Mais de mil vagas de emprego diretas e indiretas na sede da empresa.

**Nº de fábricas:**  
1 em Ponta Grossa (PR)

**Área da empresa:**  
2,3 milhões de m<sup>2</sup>

**Complexo industrial:**  
270.000 m<sup>2</sup>

**Área construída:**  
68.800m<sup>2</sup>

**Diretoria:**

Larisa Gambrell (Presidente da DAF Brasil); Luis Gambim (Diretor Comercial da DAF Brasil); Ulisses Chaves (Diretor Jurídico e Relações Governamentais da DAF Brasil); Jeanette Jacinto (Diretora de Recursos Humanos da DAF Brasil); Carlos Presente (Diretor Financeiro da DAF Brasil); Dietmar Janzen (Diretor de Projetos da DAF Brasil); Lairton Maziero (Diretor de Operações da DAF Brasil); Gabriel Fernandes (Diretor de Vendas da DAF Brasil); Elardino Godinho (Diretor de Desenvolvimento de Concessionárias DAF Brasil); Adley Souza (Diretor de Serviços ao Cliente da DAF Brasil); Alan Messias (Diretor de Desenvolvimento de Produtos da DAF Brasil); Ana Santos (Diretora de Compras da DAF Brasil); José Ito (Diretor Geral PACCAR Financeira); David Kuester (Diretor Geral da PACCAR Parts); Gustavo Novicki (Diretor de Vendas da PACCAR Parts)

	2022	2023	2024
Produção	n.d.	n.d.	n.d.
Vendas ao mercado interno	6.793	8.344	9.624
Exportações	n.d.	n.d.	n.d.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	6.400
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR PX-7 308 cv - 227 kW (2.200 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	1.200 Nm@1.200 - 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Automatizada – Direct Drive – 9 velocidades a frente + 1 a ré ZF Ecomid manual – Direct Drive – 9 velocidades a frente + 1 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão balacim com molas trapezoidais e suspensor pneumático
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	33.000 / 29.000
<b>CMT (kg):</b>	35.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**CF FAC 8X2 PX-7**



**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Auxiliar de partida em acilves (HSA) • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR).  
**Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

<p><b>CF FAS 6X2 PX-7</b></p> 	<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
	<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.900 / 5.300
	<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR PX-7 261 cv - 192kW (2.300 rpm)   290 cv - 213 kW (2.300 rpm) 308 cv - 227 kW (2.200 rpm)
	<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	1.000 Nm @ 1.000 - 1.700 rpm   1.100 Nm @ 1.100 - 1.600 rpm 1.200 Nm @ 1.200 - 1.500 rpm
	<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Automatizada – Direct Drive – 9 velocidades a frente + 1 a ré Ecomid ZF Manual – Direct Drive – 9 velocidades a frente + 1 a ré
	<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
	<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão balacim com molas trapezoidais e suspensor pneumático
	<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	26.500 / 23.000
	<b>CMT (kg):</b>	35.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força	

**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Auxiliar de partida em acilves (HSA) • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR).  
**Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### CF FAT 6X4 PX-7



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.650
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Motor PACCAR PX-7 308 cv - 227 kW (2.200 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	1.200 Nm @1.200 - 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Ecomid Manual – Direct Drive – 9 velocidades a frente + 1 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão tandem com molas parabólicas e amortecedores hidráulicos de dupla ação
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	28.100 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	42.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Auxiliar de partida em acíves (HSA) • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.400 / 5.000
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Motor PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão metálica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	58.000 / 29.000
<b>CMT (kg):</b>	150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

### CF FAD 8X4 MX-13



**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Auxiliar de partida em acíves (HSA) • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### CF FAT 6X4 MX-13



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.350 / 4.900
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão metálica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	41.000 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Auxiliar de partida em acíves (HSA) • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### CF FT 4X2 MX-13



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Motor PACCAR MX-13 428 cv - 315 kW (1.600 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.150 / 2.300 Nm @900 - 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão metálica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	18.100 / 16.000
<b>CMT (kg):</b>	53.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**Tecnologias destinadas a operação:** Controle de Cruzeiro Preditivo (CCP) - item opcional. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) - item opcional • Sistema de Freagem de Emergência Avançado (AEBS) - item opcional • Sistema de Alerta de Saída de Faixa (LDWS) - item opcional • Sistema de Monitoramento de Pressão dos Pneus (TPMS) - item opcional • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) • Auxiliar de partida em aclives (HSA) - item opcional **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.100/3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Motor PACCAR MX-13 428 cv - 315 kW (1.600 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.150 / 2.300 Nm @900 - 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão balacim com molas trapezoidais e suspensor pneumático
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	27.100 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	56.900
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

### CF FTS 6X2 MX-13



**Tecnologias destinadas a operação:** Controle de Cruzeiro Preditivo (CCP) - item opcional. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) - item opcional • Sistema de Freagem de Emergência Avançado (AEBS) - item opcional • Sistema de Alerta de Saída de Faixa (LDWS) - item opcional • Sistema de Monitoramento de Pressão dos Pneus (TPMS) - item opcional • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) • Auxiliar de partida em aclives (HSA) - item opcional **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### CF FTT 6X4 OFF-ROAD MX-13



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.200/3.475
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão metálica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	33.500 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	74.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) - item opcional • Auxiliar de partida em aclives (HSA) - item opcional • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### XF FT 4X2 MX-13



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)   530 cv - 390kW (1.675 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm   2.500 / 2.600 Nm @1.000 - 1425 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Suspensão metálica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	18.100 / 16.000
<b>CMT (kg):</b>	53.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**Tecnologias destinadas a operação:** Controle de Cruzeiro Preditivo (CCP) **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) - item opcional • Sistema de Frenagem de Emergência Avançado (AEBS) - item opcional • Sistema de Alerta de Saída de Faixa (LDWS) - item opcional • Sistema de Monitoramento de Pressão dos Pneus (TPMS) - item opcional • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) • Auxiliar de partida em acíves (HSA) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.100 / 3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)   530 cv - 390 kW (1.675 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm   2.500 / 2.600 Nm @1.000 - 1425 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Suspensão balacim com molas trapezoidais e suspensor pneumático
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	27.100 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	56.900
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força



### XF FTS 6X2 MX-13

**Tecnologias destinadas a operação:** Controle de Cruzeiro Preditivo (CCP) **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) - item opcional • Sistema de Frenagem de Emergência Avançado (AEBS) - item opcional • Sistema de Alerta de Saída de Faixa (LDWS) - item opcional • Sistema de Monitoramento de Pressão dos Pneus (TPMS) - item opcional • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) • Auxiliar de partida em acíves (HSA) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### XF FTT 6X4 MX-13



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.200 / 3.475
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)   530 cv - 390 kW (1.675 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm   2.500 / 2.600 Nm @1.000 - 1425 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Direct Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Suspensão tandem com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	28.100 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	74.000
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força

**Tecnologias destinadas a operação:** Controle de Cruzeiro Preditivo (CCP) **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR) • Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) - item opcional • Sistema de Frenagem de Emergência Avançado (AEBS) - item opcional • Sistema de Alerta de Saída de Faixa (LDWS) - item opcional • Sistema de Monitoramento de Pressão dos Pneus (TPMS) - item opcional • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) • Auxiliar de partida em acíves (HSA) **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)

### XF FTT 6X4 OFF-ROAD MX-13

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga rodoviário de longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.200 / 3.475
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	PACCAR MX-13 480 cv - 355 kW (1.600 rpm)   530 cv - 390 kW (1.675 rpm)
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	2.350 / 2.500 Nm @900 - 1.365 rpm   2.500 / 2.600 Nm @1.000 - 1425 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF Traxon Automatizada – Over Drive 12 velocidades a frente + 2 a ré
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Suspensão metálica com molas trapezoidais, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (técnico/legal) (kg):</b>	33.500 / 23.000
<b>CMT (kg):</b>	74.000 ou 91.000*
<b>GARANTIA:</b>	1 Ano total   2 Anos trem de força



**Tecnologias destinadas a operação:** – **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** • Controle de Estabilidade do Veículo (VSC) • Auxiliar de partida em acíves (HSA) • Sistema de Regulação Antipatinagem (ASR). **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** • DAF Multisuporte (opcional)



**FORD MOTORS COMPANY LTDA.**

Av. Dr. Cardoso de Melo, 1336 - Vila Olímpia,  
São Paulo - SP, CEP 04548-004

www.ford.com.br

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

**Diretoria:**  
Martín Galdeano (presidente da Ford América do Sul), Guillermo Lastra (diretor da Divisão de Veículos Comerciais da Ford América do Sul)

	2022	2023	2024
Produção	-	-	-
Vendas ao mercado interno	2.046	2.646	3.600
Exportações	-	-	-

## TRANSIT FURGÃO MANUAL L2H3



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Diesel 2.0 EcoBlue - 165 cv @ 3500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,7 kgf.m @1.750-2.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 6 velocidades com overdrive
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Feixe de molas e amortecedores pressurizados
<b>FREIOS:</b>	Freios ABS à disco nas 4 rodas - dianteiros ventilados e traseiro sólidos
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	6.300
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Câmera de ré, Computador de bordo, 4 modos de Condução, Start&Stop, Central Multimídia de 8"; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## TRANSIT FURGÃO LONGO MANUAL L3H3

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Diesel 2.0 EcoBlue - 165 cv @ 3500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,7 kgf.m @1.750-2.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 6 velocidades com overdrive
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Feixe de molas e amortecedores pressurizados
<b>FREIOS:</b>	Freios ABS à disco nas 4 rodas - dianteiros ventilados e traseiro sólidos
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	6.300
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100 mil km



### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Câmera de ré, Computador de bordo, 4 modos de Condução, Start&Stop, Central Multimídia de 8"; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## TRANSIT FURGÃO LONGO AUTOMÁTICO L2H3



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Diesel 2.0 EcoBlue - 165 cv @ 3500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,7 kgf.m @1.750-2.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 10 velocidades com conversor de torque
<b>FREIOS:</b>	Freios ABS à disco nas 4 rodas - dianteiros ventilados e traseiro sólidos
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Feixe de molas e amortecedores pressurizados
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	6.300
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Câmera de ré, Computador de bordo, 4 modos de Condução, Start&Stop, Central Multimídia de 8"; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## E-TRANSIT L2H2



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km

## E-TRANSIT L2H3



### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## E-TRANSIT LONGO L3H2



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## E-TRANSIT LONGO 12.4 L3H3



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## E-TRANSIT LONGO 15.1 L4H3

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km



### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## TRANSIT CHASSI LONGO 3,5TON L4H1



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.954
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Diesel 2.0 EcoBlue 165 cv @ 3500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,7 kgf.m @ 1.750-2.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 6 velocidades com overdrive
<b>FREIOS:</b>	Freios ABS à disco nas 4 rodas - dianteiros ventilados e traseiro sólidos
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Feixe de molas e amortecedores pressurizados
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	7.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100 mil km

### Tecnologias:

**OPERAÇÃO** - Câmera de ré, Computador de bordo, 4 modos de Condução, Start&Stop, Central Multimídia de 8"; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## TRANSIT CHASSI LONGO 4,7TON L4H1

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.954
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Diesel 2.0 EcoBlue 165 cv @ 3500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,7 kgf.m @ 1.750-2.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 6 velocidades com overdrive
<b>FREIOS:</b>	Freios ABS à disco nas 4 rodas - dianteiros ventilados e traseiro sólidos
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Feixe de molas e amortecedores pressurizados
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	7.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100 mil km



**Tecnologias:** **OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 4 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## E-TRANSIT CHASSI EXTRA LONGO 350 L4H1



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.954
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km

**Tecnologias:** **OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

## E-TRANSIT CHASSI EXTRA LONGO 425 L4H1

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.954
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	198kW BorgWarner - 198kW / 269 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	43,8 kgf.m @ 0-4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática de 1 velocidade
<b>CARREGAMENTO:</b>	CA e CC (rápida) - plugue tipo 2 (padrão europeu). CC: 115kW - 80% em 35min   CA: 11kW - 100% em 8hrs
<b>SUSP. DIANTEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>SUSP. TRASEIRA:</b>	Independente, com molas helicoidais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	3.500
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100 mil km   bateria: 8 anos ou 160 mil km



**Tecnologias:** **OPERAÇÃO** - Assistente de permanência em faixa, Chave com sensor de presença, Computador de bordo, 3 modos de Condução, Piloto Automático Adaptativo, Partida sem chave; **SEGURANÇA** - AdvanceTrac®: assistência em frenagens de emergência, assistente de partidas em rampas, controle adaptativo de carga, controle eletrônico anti-capotamento, controle eletrônico de estabilidade, estabilização de vento lateral, luz de emergência em frenagens bruscas; airbags frontais (2): motorista e passageiro; alerta de colisão; alerta de limite de velocidade; luz de condução diurna; trava elétrica das portas; travamento automático das portas; **FROTA** - FordPass Pro com informações de conectividade totalmente integradas ao veículo

# IVECO

**ON-HIGHWAY BRASIL LTDA.**

Rod. MG 238, Km 73,5 - Jardim Primavera II,  
Sete Lagoas - MG, CEP: 35703-106  
Tel: 0800-702-3443  
www.iveco.com.br

**Ramo de atividade:**

Indústria automobilística

**Nº de funcionários:** 3.500

**Nº de fábricas:** 1

**Área da empresa:**

Total	Construída
2.011.700,00 m <sup>2</sup>	170.300,73 m <sup>2</sup>

**Diretoria:**

Marcio Querichelli (Presidente da IVECO para a América Latina), Bernardo Brandão (Diretor geral de Customer Service da IVECO para a América Latina), Carlos Fraga (Diretor de Marketing da IVECO para a América Latina) e Carlos Pacheco (Diretor Comercial da IVECO).

	2022	2023	2024
Produção	-	-	-
Vendas ao mercado interno	14.748	12.273	-
Exportações	-	-	-

**DAILY 30-160**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Missão light duty, distribuição urbana, carga fracionada (foco no e-commerce, varejinho), carga de volume.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.750 mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C MAX 160cv (3.500rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm (1.500 a 2.400 rpm faixa verde de consumo).
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) -Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâminas
<b>PBT (kg):</b>	3.500 kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500 kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado manual; Rádio - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520 / 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C MAX 160cv (3.500rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm (1.500 a 2.400 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) -Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâminas
<b>PBT (kg):</b>	3.500 Kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**DAILY 35-160**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - opcional; Rádio - série; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

**DAILY 35-180 HI-MATIC**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520 / 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm (1.500 a 2.400 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâminas
<b>PBT (kg):</b>	3.500 kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500 kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecomode - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine simples: 3.520 / 3.750   Cabine dupla: 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C MAX 160cv (3.500rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm (1.500 a 2.400 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâmina
<b>PBT (kg):</b>	4.400 kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500 kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**DAILY 45-160**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - opcional; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

**DAILY 45-180 HI-MATIC**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine simples: 3.520 / 3.750   Cabine dupla: 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâminas
<b>PBT (kg):</b>	4.400 kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500 kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - opcional; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine simples: 3.520 / 3.750   Cabine dupla 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Manual / Cabo. 6 sincronizadas à frente e 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâminas
<b>PBT (kg):</b>	5.300 kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.000 kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**DAILY 55-180**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - opcional; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

**DAILY 55-180 HI-MATIC**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine simples: 3.520 / 3.750   Cabine dupla 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barras de torção longitudinais de diâmetro 31 mm e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi elíptica assimétrica de duplo estágio, com 60 mm de largura e 7 lâminas
<b>PBT (kg):</b>	5.300 kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.000 kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - opcional; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Motorhome
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 33 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola parabólica assimétrica de duplo estágio com 70 mm de largura e 4 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	5.950 Kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.800 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**DAILY 60-180 MOTORHOME**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - série.

**DAILY 60-180 MOTORHOME HI-MATIC**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Motorhome
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 33 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola parabólica assimétrica de duplo estágio com 70 mm de largura e 4 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	5.950 Kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.800 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 33 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 20 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi-elíptica assimétrica de duplo estágio com 70 mm de largura e 6 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	6.500 kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.800 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**DAILY 65-180**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - opcional; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

**DAILY 65-180  
HI-MATIC**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 33 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 20 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola semi-elíptica assimétrica de duplo estágio com 70 mm de largura e 6 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	6.500 kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.800 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - opcional; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, motorhome, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 33 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola parabólica assimétrica de duplo estágio com 70 mm de largura e 4 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	6.500 kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.800 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - série.

**DAILY 70-180 MOTORHOME**



**DAILY 70-180 MOTORHOME  
HI-MATIC**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, motorhome, etc.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430Nm (1.600 - 2.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 33 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. Amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação. <b>Traseira:</b> Mola parabólica assimétrica de duplo estágio com 70 mm de largura e 4 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	6.500 kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.800 Kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria além de vocação para ambulância, pronto atendimento.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C VGT 160 cv @ (3500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2900 rpm (1500 a 2400 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZFEL55) - Manual / À cabo
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 31 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. <b>Traseira:</b> Mola parabólica simples de duplo estágio, com 60 mm de largura e 2 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	4.300kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**DAILY FURGÃO 30-160**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado manual - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série.

### DAILY FURGÃO 45-160 HI-MATIC



#### PRÉ-DISPOSIÇÃO AMBULÂNCIA

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria além de vocação para ambulância, pronto atendimento.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C VGT 160 cv @ (3500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinal de 31 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. <b>Traseira:</b> Mola parabólica simples de duplo estágio, com 60 mm de largura e 2 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	4.300kg
<b>PBTC (kg):</b>	6.500kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria além de vocação para ambulância, pronto atendimento.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C VGT 160 cv @ (3500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 8HP - Automático
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinal de 31 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. <b>Traseira:</b> Mola parabólica simples de duplo estágio, com 60 mm de largura e 2 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	4.300kg
<b>CMT (kg):</b>	6.500kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

### DAILY FURGÃO 45-160



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** 1 ano de telemetria gratuita (condição por tempo limitado)

### DAILY FURGÃO 45-180 HI-MATIC



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria além de vocação para ambulância, pronto atendimento.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT F1C VGT 180 cv @ (3500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinal de 31 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. <b>Traseira:</b> Mola parabólica simples de duplo estágio, com 60 mm de largura e 2 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	4.300kg
<b>CMT (kg):</b>	6.500kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

### FURGÃO 55-180



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.520mm / 4.100mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	IVECO FPT F1C VGT 180 cv @ (3.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	430 Nm @ 1.600 - 2.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF 6S 480 VO (ZF EL55) - Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensão independente do tipo duplo A com barra de torção longitudinais de 31 mm diâmetro e barra estabilizadora com diâmetro de 22 mm. <b>Traseira:</b> Mola parabólica simples de duplo estágio, com 60 mm de largura e 2 lâminas.
<b>PBT (kg):</b>	5.300kg
<b>PBTC (kg):</b>	8.000kg
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.500 / 4.250
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT EPWT 550002E / AP MOTOR ELÉTRICO 100 kW / 134 hp / 136 cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	300 Nm
<b>AUTONOMIA:</b>	105 km
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensões independentes – QUAD TOR: incorporam barras de torção com barras estabilizadoras. Dois amortecedores. <b>Traseira:</b> Molas progressivas parabólicas
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

### EDAILY 4.2 CHASSI-CABINE



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** Telemetria - opcional.

### EDAILY 7.2 CHASSI-CABINE



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.100 / 4.350
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT EPWT 550002E / AP MOTOR ELÉTRICO 190 hp / 193 cv / 140 kW
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	400 Nm
<b>AUTONOMIA:</b>	120 km
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Suspensões independentes – QUAD TOR: incorporam barras de torção com barras estabilizadoras. Dois amortecedores. <b>Traseira:</b> Mola semielíptica (7 folhas)
<b>PBT (kg):</b>	7.200
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** Telemetria - opcional.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.500 / 4.250
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT EPWT 550002E / AP MOTOR ELÉTRICO 100 kW / 134 hp / 136 cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	300 Nm
<b>AUTONOMIA:</b>	105 km
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Tipo escada com Longarinas planas com perfil "C", e travessas tubulares ou planas rebitadas. Dimensões do perfil 174 x 66 x 5 mm. Bitola 854 mm. <b>Traseira:</b> LNE 380 (opcional de Fe E420)
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>Garantia:</b>	12 meses sem limite de quilometragem

### EDAILY 4.2 FURGÃO



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado - série; Rádio - série; Multimídia - opcional; Sistema Cruise Control - série; Ecoswitch - série; Luzes diurnas (DRL) - série; TFT cluster - série; Trio elétrico - série; Sistema eletrônico de estabilidade (ESP) - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Air bag duplo - série; Sistema anti furto - série; TPMS - série; Sensor de chuva crepuscular - opcional. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** Telemetria - opcional.

### TECTOR 9-190 (4X2)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.906mm / 4.460mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF4 / 190 cv 138 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm @ 1.200 - 2.100 rpm (1.300 a 1.900 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / ESO 6106 B – Transmissão mecânica, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas parabólicas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	8.600 kg
<b>PBTC (kg):</b>	11.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - opcional.

### TECTOR 11-190 (4X2)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.886mm / 4.441mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF4 / 190 cv 138 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm @ 1.200 - 2.100 rpm (1.300 a 1.900 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / ESO 6206 B - Manual / Mecânica. 6 sincronizadas à frente e 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas parabólicas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	10.600 kg
<b>PBTC (kg):</b>	13.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - opcional.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.104 / 4.735
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF4 / 207 cv 152 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	720 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm (1.300 a 1.900 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / 5406 A - Transmissão mecânica, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas parabólicas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos.
<b>PBT (kg):</b>	15.400 Kg
<b>PBTC (kg):</b>	27.000 Kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

### TECTOR 15-210 (4X2)



**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - opcional.

### TECTOR 17-210 (4X2)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.190 / 4.820
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF4 / 210 cv 152 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	720 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm (1.300 a 1.900 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / FS 5406 A - Transmissão mecânica, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas parabólicas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	16.790 kg
<b>PBTC (kg):</b>	33.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.185
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / NEF 6 Injeção eletrônica Multi-Point faseada 150 kW (204 HP) @ 2.700 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	750 Nm @ 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / 5406 A - Transmissão mecânica, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas semi-elípticas de duplo estágio e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	17.000
<b>PBTC (kg):</b>	-
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

### TECTOR 17-210 CNG



**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série; Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

### TECTOR 17-280 (4X2)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine Curta: 3.694 / 4.188 / 4.818 mm   Cabine Leito Teto Alto/Teto Baixo: 4.818 mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF6 / 280 cv 205 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 Nm @ 1.100 - 1.970 rpm (1.100 a 1.900 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / FS 6406 B - Transmissão mecânica, 6 marchas sincronizadas a frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas semi-elípticas, com barra estabilizadora e amortecedores.
<b>PBT (kg):</b>	16.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	33.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série; Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.188 / 4.818
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF6 / 320 cv 235 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / MHD EVO EA-13110 LB - Autoshift / Automatizado, 10 marchas à frente + 2 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica - Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade e dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	16.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	33.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

### TECTOR 17-320 AUTOSHIFT (4X2)



**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série; Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

### TECTOR 17-320T AUTOSHIFT (4X2)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine Curta: 3.693 mm   Cabine Leito Teto Alto/Teto Baixo: 4815
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF6 / 320 cv 235 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / MHD EVO EA-13110 LB - Autoshift / Automatizado, 10 marchas à frente + 2 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica - Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade e dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	16.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	33.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série; Trava elétrica - série; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série; Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

**TECTOR 17-320  
AUTOSHIFT COLETA**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Coleta de resíduos
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.234/ 4.863
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / NEF 6 320 cv (235 kW) @ 2.200 - 2.500 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / MHD EVO EA-13110 LB - Autoshift / Automatizado , 10 marchas à frente + 2 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica com molas semielípticas curtas e reforçadas. Com amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	16.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	33.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Rádio - série; Ar condicionado - série; Escotilha de teto - opcional; Trava elétrica - série; Vidros elétricos - série; Chave seccionadora de bateria - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine Curta: 4.189 / 4.819 / 5668 Cabine Leito Teto Alto/ Teto Baixo: 4815 / 5670 mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF6 / 280 cv 205 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 Nm @ 1.250 - 1.950 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / 6406B – Manual / Mecânica - 6 marchas à frente + 1 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica - Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade e dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo.
<b>PBT (kg):</b>	23.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	33.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**TECTOR 24-280 (6X2)**



**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série ; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série ; Trava elétrica - série ; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

**TECTOR 24-320  
AUTOSHIFT (6X2)**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Cabine Curta: 4.189 / 4.819 / 5.668 Cabine Leito Teto Alto/ Teto Baixo: 4.815 / 5.670
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF6 / 320 cv 235 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / MHD EVO - Autoshift / Automatizado - 10 marchas à frente + 2 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica - Sistema balancim, com molas semi-elípticas assimétricas de simples flexibilidade e dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo.
<b>PBT (kg):</b>	23.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	36.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série ; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série ; Trava elétrica - série ; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** ABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.690mm/ 4.185mm/ 4.815mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT NEF6 / 320 cv 235 kW (2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm @ 1.300 - 1.900 rpm (1.300 a 1.900 rpm faixa verde de consumo)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / FTS 16106 LL – Manual / Mecânica - 8 marchas sincronizadas à frente + 2 Low e + 3 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica com molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mola Semi-elíptica assimétrica invertida de simples estágio.
<b>PBT (kg):</b>	23.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	44.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**TECTOR 27-320 (6X4)**



**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série ; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série ; Trava elétrica - série ; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - opcional. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** SABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

### TECTOR 31.280 8X2



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	5.175 / 5.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / NEF 6 320cv - 280cv - 205 kW (2.100 a 2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 Nm (1.100 rpm- 1970 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / FS 6406B Manual / Mecânica - 6 sincronizadas à frente e 1 à ré
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica de eixo rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mola Semi-elíptica assimétrica de simples estágio.
<b>PBT (kg):</b>	31.200
<b>PBTC (kg):</b>	33.000
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série ; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série ; Trava elétrica - série ; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** SABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte urbano e rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	5.175 / 5.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / NEF 6 320cv - 235 kW (2.200 rpm a 2.500 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1100 Nm (1.300 rpm - 1.900 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / MHD EVO Auto-Shift / Automatizada - 10 sincronizadas à frente e 2 à ré
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Mecânica de eixo rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mola Semi-elíptica assimétrica de simples estágio.
<b>PBT (kg):</b>	31.200
<b>PBTC (kg):</b>	35.000
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 180.000 Km

### TECTOR 31.320 8X2



**Tecnologias destinadas a operação:** Espelho de aproximação - série ; Espelho retrovisor elétrico - série; Vidros elétricos - série ; Trava elétrica - série ; Ar condicionado - série; Chave seccionadora de bateria - série, Lanterna LED - opcional; Viseira para sol - opcional; Rádio - série; Climatizador - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** SABS, EBD, ATC, HAS, ESC, ESS - série. **Tecnologias destinadas para gestão de frotas:** IvecoON - 1 ano gratuito após a compra.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	Grand Cab/ Mega Cab: 3500 mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / Cursor 13 / 480 cv 359 kW (1.400 - 1.900 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.450 Nm (250kgfm) @ 1.000 - 1.400 rpm.
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF TraXon 12TX2620 TD - Transmissão automatizada, 12 marchas sincronizadas a frente + 2 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Molas parabólicas de simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Semi-elíptica duplo estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora.
<b>FREIOS:</b>	Pneumático, com quatro circuitos independentes (dianteiro, traseiro, estacionamento e reboque) ABS, ATC, EBD, ESS, HSA, ESC.
<b>CMT (kg):</b>	60.000
<b>PBTC (kg):</b>	46.000
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 250.000 Km

### S-WAY 480 (4X2)



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Eco Roll - série; Pré disposição PTO - série; GPS predictive drive - série; Painel de comando na cama - série; Viseira para sol - opcional; Geladeira na cabine - opcional; Multimídia - opcional; Adaptive cruise control - série; Suspensão pneumática - opcional. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** AEBS - opcional; LDWs - opcional; ACC - opcional. **Tecnologias destinadas a gestão de frota:** Telemetria - série; Conectividade Box- série.

**S-WAY 480 (6X2)**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.170mm / 3.450mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT Cursor 13 / 480 cv 359 kW (1.400 - 1.900 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.450 Nm (250 Kgfm) @ 1.000 - 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF TraXon 12TX2624 TD - Transmissão automatizada, 12 marchas sincronizadas a frente + 2 à ré.
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Molas parabólicas de simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Semi-elíptica assimétrica de simples estágio.
<b>FREIOS:</b>	Pneumático, tipo S-cam com ajuste automático, com quatro circuitos independentes (dianteiro, traseiro, estacionamento e reboque) ABS, ATC, EBD, ESS, HSA, ESC.
<b>CMT (kg):</b>	60.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	58.500 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 250.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Eco Roll - série; Pré disposição PTO - série; GPS predictive drive - série; Painel de comando na cama - série; Viseira para sol - opcional; Geladeira na cabine - opcional; Multimídia - opcional; Adaptive cruise control - série; Suspensão pneumática - opcional. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** AEBS - opcional; LDWs - opcional; ACC - opcional. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Telemetria - série; Conectividade Box- série.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / Cursor 13 / 540 cv 397 kW 1.500 - 1.900 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.550 Nm (260 kgfm) @ 1.000 - 1.5000
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF TraXon 12TX2624 TD Automatizado, 12 marchas sincronizadas a frente + 2 à ré
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Molas parabólicas de simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Mecânica tipo "cantilever" com molas parabólicas. Amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora.
<b>FREIOS:</b>	Tambor, pneumático, tipo Scam com ajustador automático, com quatro circuitos independentes (dianteiro, traseiro, estacionamento e reboque) ABS, ATC, EBD, ESS, HSA/ESC
<b>CMT (kg):</b>	80.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	74.000 kg
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 250.000 Km

**S-WAY 540 6X4**



**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Eco Roll - série; Pré disposição PTO - série; GPS predictive drive - série; Painel de comando na cama - série; Viseira para sol - opcional; Geladeira na cabine - série; Multimídia - série; Adaptive cruise control - série. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** AEBS - opcional; LDWs - opcional. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Telemetria - série; Conectividade Box- série.

**S-WAY 460 (6X2) GNV / BIOMETANO**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.451
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FPT / Cursor 13, ciclo Otto, à gás natural, biometano ou qualquer mistura de ambos 460 cv (338 kW) @ 1.900 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.000 Nm (203,9 kgfm) @ 1.000 - 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF TraXon 12TX2621 TD Automatizado - 12 sincronizadas à frente e 2 à ré
<b>SUSPENSÃO:</b>	<b>Dianteira:</b> Molas parabólicas de simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Semi-elíptica assimétrica de simples estágio.
<b>FREIOS:</b>	Tambor, pneumático, tipo Scam com ajustador automático, com quatro circuitos independentes (dianteiro, traseiro, estacionamento e reboque). ABS, ATC/ASR, EBD/EBL, ESS, HSA, ESP/ESC.
<b>CMT (kg):</b>	27.200
<b>PBTC (kg):</b>	53.000
<b>Garantia:</b>	24 meses. 12 primeiros meses garantia total, 12 últimos somente trem de força, limitados a 250.000 Km

**Tecnologias destinadas a operação:** Ar condicionado digital - série; Eco Roll - série; Pré disposição PTO - série; GPS predictive drive - série; Painel de comando na cama - série; Viseira para sol - opcional; Geladeira na cabine - série; Multimídia - opcional; Adaptive cruise control - série; Suspensão pneumática - opcional. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** AEBS - opcional; LDWs - opcional; ACC - opcional. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Telemetria - série; Conectividade Box- série.



**MERCEDES-BENZ DO BRASIL**

Av. Alfred Jurzykowski, 562  
CEP 09680-900 - S. B. do Campo - SP  
Tel: (11) 4173-6611  
www.mercedes-benz-trucks.com.br

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

**Diretoria:**

Denis Güven (Presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina), Torsten Schmidt (Vice-presidente de Financeiro & Controlling Brasil), Simone Frizzo (Vice-presidente de Recursos Humanos América Latina), Walter Barbosa (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus), Jefferson Ferrarez (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Caminhões), Sérgio Magalhães (Vice-presidente Geral Ônibus América Latina), Daniel Spinelli (Diretor de Desenvolvimento de Caminhões), Luiz Carlos Moraes (Diretor de Comunicação e Relações Institucionais), Erica Correa Daumichen (Diretora de Produção Caminhões & Agregados).

**N° de funcionários:** cerca de 8,4 mil  
**N° de fábricas:** 3

**Total:**

SBC: 1.000.000 de m<sup>2</sup>  
Juiz de Fora: 2.800.000 m<sup>2</sup>

**Área da empresa:**

**Construída:**

514.000 m<sup>2</sup>  
182.000 m<sup>2</sup>

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Vendas*	30.579	22.835	25.516
Exportações	7.635	7.796	7.927

\*mercado interno



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.100 - 3.900 - 4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha, BlueTec 6, PROCONVE P-8 (Euro 6) 163 cv (120 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm (62 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 70-6: Manual*   MB G 70-6 Mercedes PowerShift3: Automatizada, sem pedal de embreagem*   EATON ESO 6205: Manual
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor/Disco <sup>1</sup>   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)*
<b>PBT (kg):</b>	8.300   PBT + 3º eixo: 11.000
<b>PBTC (kg):</b>	11.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

<sup>1</sup> item opcional

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.100 / 3.900 / 4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6); 163 cv (120 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm (62 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 70-6: Manual   MB G 70-6 Mercedes PowerShift3: Automatizada, sem pedal de embreagem*
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor/Disco*   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)*
<b>PBT (kg):</b>	9.600   PBT c/ 3º eixo - 13.000 kg
<b>PBTC (kg):</b>	13.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

**ACCELO 1017 4X2 BLUETEC 6**



\* item opcional

## ACCELO 917 4X2 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.100 - 3.900 - 4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha, BlueTec 6, PROCONVE P-8 (Euro 6) 163 cv (120 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm (62 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	EATON ESO 6205
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor/Disco <sup>1</sup>   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Interface CAN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	16.000/ 8.900
<b>PBTC (kg):</b>	11.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.100   3.900   4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha, BlueTec 6, PROCONVE P-8 (Euro 6) 163 cv (120 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm (62,2 kgfm) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	EATON ESO 6206 A   MB G 90-6 AMT
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor/Disco*   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) 5 • Interface CAN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	16.000/10.700
<b>PBTC (kg):</b>	14.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

## ACCELO 1117 4X2 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.900   4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha, BlueTec 6, PROCONVE P-8 (Euro 6) 163 cv (120 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm (62,2 kgfm) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 70-6: Manual*   MB G 70-6 Mercedes PowerShift3: Automatizada, sem pedal de embreagem*
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Tipo balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)*
<b>PBT (kg):</b>	8.300   PBT + 3° eixo: 13.000
<b>PBTC (kg):</b>	13.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.



## ACCELO 1317 4X2 BLUETEC 6

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.900+980   4.600+980
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha, BlueTec 6, PROCONVE P-8 (Euro 6) 163 cv (120 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	610 Nm (62,2 kgfm) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	EATON ESO 6206 A   MB G 90-6 AMT
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Tipo balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) 5 • Interface CÂN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	23.000/14.000
<b>PBTC (kg):</b>	13.800 / 14.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.



## ATEGO 1419 4X2 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540   4.740   5.300
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 4,8 lts - 4 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 185 cv (136 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	700 Nm (71,4 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 90-6: Manual   MB G 140-8* Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)*
<b>PBT (kg):</b>	14.300   PBT + 3º eixo: 21.300
<b>PBTC (kg):</b>	23.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

\* item opcional

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540   4.100   4.740   5.300
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts - 4 cil. em linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 185 cv (136 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	700 Nm (71,4 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 90-6: Manual   MB G 140-8* Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)*
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 17.100   Legal: 16.000   PBT + 3º eixo: 24.100/ 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

## ATEGO 1719 4X2 BLUETEC 6



\* item opcional

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.590
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 924 LA 4,8 lts. • 4 cil. em linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 185 cv (136 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	700 Nm (71,4 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 90-6: Manual   MB G 140-8* Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas curtas trapezoidais + cardans, tubulações de freio, combustível e chicotes elétricos adicionais
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Elétrica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)*
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 17.100   Legal: 16.000   PBT + 3° eixo: 24.100/ 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.



\* item opcional



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540   4.100   4.740   5.300
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 LA 7,2 lts. • 6 cil. em linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 260 cv (191 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	900 Nm (91,8 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 90-6: Manual   MB G 140-8* Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Elétrica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)* • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 17.100   Legal: 16.000   PBT + 3° eixo: 24.100/23.000
<b>PBTC (kg):</b>	Para o câmbio MB G 90-6 (PBTC/CMT): 33.000 kg Para o câmbio MB G 140-8 (PBTC/CMT): 27.000 kg
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

\* item opcional

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.850   4.740
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 321 cv (236 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.250 Nm (127,5 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Allison 3000 - 6
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas curtas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente <b>Freio Auxiliar:</b> Convencional + Top Brake (Freio de cabeçote). <b>Elétrica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)* • Interface CAN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	T16.000 / T17.100
<b>PBTC (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

**ATEGO 1729 4X2 BLUETEC 6**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540   4.100   4.740   5.300
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 321 cv (236 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.250 Nm (127,5 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) ; ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 17.100   Legal: 16.000   PBT + 3° eixo: 24.100/23.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

## ATEGO 1733 4X2 BLUETEC 6



## ATEGO 1933 4X2 BLUETEC 6

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.550
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 LA 7,2 lts. • 6 cil. em linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 321 cv (236 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.250 Nm (127,5 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 PowerShift 3 Advanced
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente <b>Freio Auxiliar:</b> Convencional + Top Brake (Freio de cabeçote). <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Interface CAN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	16.000 /18.000
<b>CMT (kg):</b>	45.100
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540   4.740   5.300
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 286 cv (210 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm (112 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 140-8 Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) ; ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 24.100   Legal: 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

## ATEGO 2429 6X2 BLUETEC 6





## ATEGO 2433 6X2 BLUETEC 6



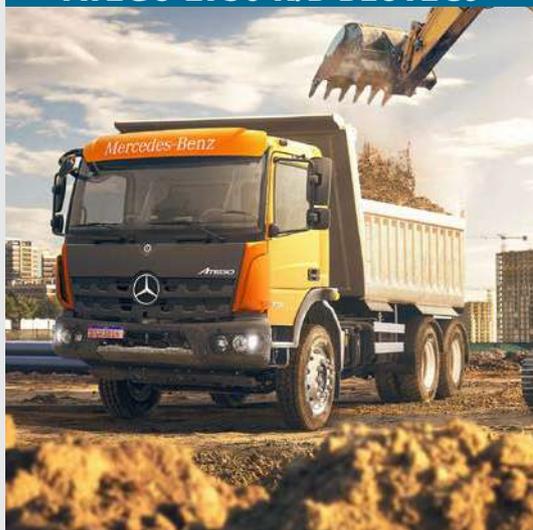
<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540+1.250 / 4.740+1.250 / 5.300+1.250
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 321 cv (236 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.250 Nm (127,5 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Elétrica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) ; ASR (Controle de Aderência em Aceleração); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 24.100   Legal: 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Caminhão de apoio e serviços na construção civil e agricultura
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.740
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 286 cv (210 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm (112,2 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem (Dois modos de operação: Power off-road, para condução em estradas de terra e ECO mode para condução em rodovias)
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora   Traseira: Molas trapezoidais
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Elétrica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) ; ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 26.600   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	45.100
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.



## ATEGO 2730 6X4 BLUETEC 6

## ATEGO 2730 K/B BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Construção civil
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.540+1350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 286 cv (210 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm (112,2 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem (Dois modos de operação: Power off-road, para condução em estradas de terra e ECO mode para condução em rodovias)
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: molas trapezoidais
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Elétrica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) ; ASR (Controle de Aderência em Aceleração); ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 26.600   Legal: 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	45.100
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano e misto para distribuição em geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.350+2.390+1.250 / 2.350+2.950+1.250 / 2.350+3.890+1.250
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 321 cv (236 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.250 Nm (127,5 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Feixe molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. *Segundo eixo dianteiro Suspensor pneumático Traseira: Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar OPCIONAL PNEUMÁTICA* - 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora* (Sob consulta)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 30.200   Legal: 29.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Caminhão de apoio e serviços na construção civil e agricultura
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800+1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 321 cv (236 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.250 Nm (127,5 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 PowerShift 3 Advanced (Dois modos de operação: Power off-road, para condução em estradas de terra e ECO mode para condução em rodovias)
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Traseira: Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente. <b>Freio Auxiliar:</b> Convencional + Top Brake (Freio de cabeçote). <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Interface CAN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 30.500   Legal: 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	56.500
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

## ATEGO 3133 6X4 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Caminhão de apoio e serviços na construção civil e agricultura
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.350+2.950+1.250
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 926 7,2 lts. • 6 cil. em linha, LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 286 cv (210 kW) @ 2.200 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm (112,2 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 211-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced: Automatizada (Dois modos de operação: Power off-road, para condução em estradas de terra e ECO mode para condução em rodovias)
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. *Segundo eixo dianteiro : Suspensor pneumático Traseira: Molas trapezoidais tipo Tandem
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo   acionamento: Tambor   Pneumático Freio de estacionamento: Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente Eletrônica Auxiliar: ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas); EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem); ASR (Controle de Aderência em Aceleração); Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa); ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 32.700   Legal: 29.000
<b>PBTC (kg):</b>	45.100
<b>GARANTIA:</b>	Validade para Veículo: 12 meses   Validade para Trem de Força: sem limite de km.

## NOVO AXOR 2038 S 4X2 BLUETEC 6

<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.552
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA • BlueTec6 • 12,8 lts. • 6 cil. em linha • PROCONVE P-8 (Euro 6) 381 cv (280 kW) @
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.900 Nm (193,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 PowerShift 3 Advancc   MB G 340-12 PowerShift 3 Advancc
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Disco* / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Interface CAN -
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 20.100   Legal: 16.000
<b>CMT (kg):</b>	Legal: 62.000   Técnico: 68.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km



## NOVO AXOR 2545 S 6X2 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.553+1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA • BlueTec 6 • 12,8 lts. • 6 cil. em linha • PROCONVE P-8 (Euro 6) 449 cv (330 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.200 Nm (224,3 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 PowerShift 3 Advancc   MB G 340-12 PowerShift 3 Advancc
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Interface CAN - SAE J1939
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 14.009   Legal: 21.109
<b>CMT (kg):</b>	Legal: 62.000   Técnico: 68.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

## ACTROS 2045 LS 4X2 BLUETEC 6

<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.550
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 449 cv (330 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.200 Nm (224,3 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Disco* / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Eletrônico com acionamento por tecla no painel <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 20.100   Legal: 16.000
<b>CMT (kg):</b>	62.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km





## ACTROS 2548 LS 6X2 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.250 + 1.350 / 3550 + 1350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 476 cv (350 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.300 Nm (234,5 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Disco* / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Eletrônico com acionamento por tecla no painel <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 28.100   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	62.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.550-1.350 / 3.250-1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 471 13 lts. • 6 cil. linha LA BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 530 cv (390 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.600 Nm (265,1 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Disco* / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Eletrônico com acionamento por tecla no painel <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 27.100   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	62.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km



## ACTROS 2553 LS 6X2 BLUETEC 6

<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.550-1.350 / 3.250-1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora; DLT* (segundo eixo traseiro descontável e elevável)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Disco* / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Eletrônico com acionamento por tecla no painel <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 27.100   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	80.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km



## ACTROS 2651 LS 6X4 BLUETEC 6



## ACTROS 2651 S 6X4 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.250-1.350 / 3.550-1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem MB G 340-12 Powershift 3 Advanced
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Eletrônico com acionamento por tecla no painel <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 27.100   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	80.000   CMT 120.000 somente com câmbio G 340 e eixo HL7
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.250-1.350 / 3.550-1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 471 LA 13 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 530 cv (390 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.600 Nm (265,1 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. *DLT (segundo eixo traseiro descontável e elevável)
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Disco* / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 27.100   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	80.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

## ACTROS 2653 LS 6X4 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.250-1.350   3.550-1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 471 LA 13 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 530 cv (390 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.600 Nm (265,1 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 291-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced Automatizada, sem pedal de embreagem MB G 340-12 Powershift 3 Advanced *
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor, Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • ABA 5 (Assistente Ativo de Frenagem)* com reconhecimento de pedestres • (SGA) assistente de ponto cego* • assistente de fadiga* • farol para auxílio em manobra* • farol alto inteligente* • piloto automático adaptativo* • sensores de chuva e iluminação • sensor de faixa de rolagem* • Air Bag motorista* • MirrorCam 2ª.geração* (Espelho retrovisor com câmera digital) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 27.100   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	80.000   CMT 120.000 somente com câmbio G 340 e eixo HL7
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

## ACTROS 2653 S 6X4 BLUETEC 6



\* item opcional

## AROCS 3351 6X4 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Agricultura e setor madeireiro
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800+1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 340-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced, Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora e compensadora de carga Traseira: Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Freio de estacionamento eletrônico com ativação automática (eixo dianteiro e traseiros) equipado com a 3ª linha de freio <b>Freio Auxiliar:</b> Convencional + Top Brake, Freio adicional: Retarder Voith R 115 HV <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Alarme Marcha Ré com Luzes Intermitentes • Freio de Estacionamento Eletrônico • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • Sensores de Chuva e Iluminação • Chave Inteligente Controle Remoto • Luzes Lanternas Traseira em LED • Air Bag Motorista* • Faróis em LED* ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade)* • ESC® (Controle eletrônico de estabilidade para semireboques múltiplos)
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 23.000   Legal: 33.500
<b>CMT (kg):</b>	120.000/ 150.000 (somente sob consulta)
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Báscula para construção civil e mineração
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300+1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 340-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced, Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora e compensadora de carga. <b>Traseira:</b> Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor / Pneumático <b>Freios principais:</b> EBS (Sistema de Freio com Gerenciamento Eletrônico) <b>Freio de estacionamento:</b> Freio de estacionamento eletrônico com ativação automática (eixo dianteiro e traseiros) equipado com a 3ª linha de freio. <b>Freio Auxiliar:</b> Convencional + Top Brake, Freio adicional: Retarder Voith R 115 HV. <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Alarme Marcha Ré com Luzes Intermitentes • Freio de Estacionamento Eletrônico • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • Sensores de Chuva e Iluminação • Chave Inteligente Controle Remoto • Luzes Lanternas Traseira em LED • Air Bag Motorista* • Faróis em LED*
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 23.000   Legal: 33.500
<b>CMT (kg):</b>	120.000/ 150.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

## AROCS 3351 K 6X4 BLUETEC 6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Cavalo mecânico para cana de açúcar e setor madeireiro
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300+1.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 340-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced, Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora e compensadora de carga. <b>Traseira:</b> Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor / Pneumático <b>Freios principais:</b> EBS (Sistema de Freio com Gerenciamento Eletrônico) <b>Freio de estacionamento:</b> Freio de estacionamento eletrônico com ativação automática (eixo dianteiro e traseiros) equipado com a 3ª linha de freio. <b>Freio Auxiliar:</b> Convencional + Top Brake, Freio adicional: Retarder Voith R 115 HV. <b>Eletrônica Auxiliar:</b> ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Alarme Marcha Ré com Luzes Intermitentes • Freio de Estacionamento Eletrônico • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • Sensores de Chuva e Iluminação • Chave Inteligente Controle Remoto • Luzes Lanternas Traseira em LED • Air Bag Motorista* • Faróis em LED*
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 23.000   Legal: 33.500
<b>CMT (kg):</b>	120.000/ 150.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

## AROCS 3351 S 6X4 BLUETEC 6



**AROCS 58 TON K 8X4  
BLUETEC 6**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Báscula para construção civil e mineração
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.000+2.500+1.450
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. em linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.600 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 340-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced, Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação, barras estabilizadora e compensadora de carga Traseira: Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> eletrônico com ativação automática (2º, 3º e 4º eixos) <b>Eletrônica Auxiliar:</b> EBS (Sistema de Freio com Gerenciamento Eletrônico) ABS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Alarme Marcha Ré com Luzes Intermitentes • Freio de Estacionamento Eletrônico • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • Sensores de Chuva e Iluminação • Chave Inteligente Controle Remoto • Luzes Lanternas Traseira em LED • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade)* • Air Bag Motorista* • Faróis em LED <b>Freio-motor:</b> Convencional + Top Brake <b>Freio adicional:</b> Retarder Voith R 115 HV
<b>PBT* (kg):</b>	48.000/58.000/29.000
<b>CMT (kg):</b>	até 150.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

\*PBT de 58.000kg permitido apenas em operações em trechos privados com controle de pavimento com baixo índice de torção e restrito a operação 50% vazio (tara) e 50 % carregado respeitando o PBT de 58.000kg, e ainda com velocidade máxima de 40km/h para carga entre 48.000 kg e 58.000 kg. Não permitido utilização de reboque com PBTacima de 48.000 kg

<b>APLICAÇÕES:</b>	Báscula para construção civil e mineração
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.550+1.450
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MB OM 460 LA 12,8 lts. • 6 cil. em linha, BlueTec 6 PROCONVE P-8 (Euro 6) ; 495 cv (364 kW) @ 1.800 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	MB G 340-12 Mercedes PowerShift 3 Advanced, Automatizada, sem pedal de embreagem
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação, barras estabilizadora e compensadora de carga Traseira: Molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>FREIOS PRINCIPAIS:</b>	Tipo / acionamento: Tambor / Pneumático <b>Freio de estacionamento:</b> Freio de estacionamento eletrônico com ativação automática (eixo dianteiro e traseiros) equipado com a 3ª linha de freio. <b>Eletrônica Auxiliar:</b> BS (Sistema Anti Travamento das Rodas) • ASR (Controle de Aderência em Aceleração) • ESC® (Controle Eletrônico de Estabilidade) • EBD (Distribuição Eletrônica de Frenagem) • ESS (Luzes Traseiras de Frenagem de Emergência) • Alarme Marcha Ré com Luzes Intermitentes • Freio de Estacionamento Eletrônico • Hill Holder (Assistência de Partida em Rampa) • Hold (Assistente de Parada) • Sensores de Chuva e Iluminação • Chave Inteligente Controle Remoto • Luzes Lanternas Traseira em LED • Air Bag Motorista* • Faróis em LED* • <b>Freio-motor:</b> Convencional + Top Brake. <b>Freio adicional:</b> Retarder Voith R 115 HV
<b>PBT (kg):</b>	Técnico: 41.000   Legal: 23.000
<b>CMT (kg):</b>	até 150.000
<b>GARANTIA:</b>	24 meses sem limite de Km

**AROCS 4151 K 6X4  
BLUETEC 6**



**Inscreve-se**

**NOS CANAIS DE TECHNIBUS  
E TRANSPORTE MODERNO**

E ACOMPANHE TUDO O QUE ACONTECE  
NO MUNDO DOS TRANSPORTES  
E DA MOBILIDADE URBANA.





**MERCEDES-BENZ CARS & VANS BRASIL**

**Diretoria:**

Ronald Koning (Presidente e CEO da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil); Dirlei Dias (Head de Pós-Venda da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil).

**Nº de funcionários:** cerca de 240

Edifício Centro Empresarial do Aço  
Avenida do Café, nº 277  
Vila Guarani - CEP 04311-900,  
São Paulo - SP - Torre A, 6º andar.  
www.mercedes-benz.com.br

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Vendas	8.556	8.937	9.695
Exportações	–	–	–

**FURGÃO STREET**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano / Rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	<b>315 CDI Street Longo 9m³</b> - 3.665   <b>315 CDI Street Curto 10,5m³</b> - 3.665   <b>315 CDI Street Longo 14m³</b> - 4.325
<b>MOTOR (cv/kW):</b>	OM 654 CDI   Turbo   Diesel   4 cilindros em linha   2,0 litros - 170 / 125 @ 3.800 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	40,8/400 @ 1.700 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Mecânica de 6 marchas - ZF- 6S 480
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	5.500
<b>GARANTIA:</b>	Dois anos

**TECNOLOGIAS:**

**Operação:** Itens de série em todos os pacotes: Conexão bluetooth, keyless start, airbag para motorista e acompanhante, pré-instalação para tacógrafo, volante com ajuste de altura e profundidade, vidros dianteiros elétricos, espelhos retrovisores elétricos com aquecimento, alarme, fechamento central das portas via controle remoto, faróis de neblina e luzes de circulação diurna, piso naval com ancoragem, estribo traseiro e abertura total da porta traseira.  
**Segurança:** •Freio hidráulico a disco em todas as rodas, com discos frontais autoventilados. •Exclusivo Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP Adaptativo 9i®). •Assistente Ativo de Frenagem (ABA - Active Brake Assist). •Assistente de Vento Lateral / Assistente de Partida em Rampa / Alerta de Fadiga. •Luzes de freio adaptativas (de série).  
**Frota:** Plano: Monitoramento Logístico. Mais conectividade e tecnologia para seu negócio ficar 100%. O Vans Connect é uma plataforma de conectividade para monitoramento da sua Van. Plano sujeito a alteração sem aviso prévio, consulte um concessionário Mercedes-Benz para mais informações acesse [www.vansconnect.com.br](http://www.vansconnect.com.br) ou contate a Central de Relacionamento ao Cliente 0800 721 9966. (adicional)

Volante multifuncional, Piloto automático e Câmera de ré superior disponíveis no pacote Hi-Tech

**SPRINTER FURGÃO**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano / Rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	<b>417 CDI 7,5m³</b> - 3.250   <b>417 CDI 9m³</b> - 3.665   <b>427 CDI 10,5m³</b> - 3.665   <b>417 CDI 14m³</b> - 4.325   <b>517 CDI 14m³</b> - 4.325   <b>517 CDI 15,5m³</b> - 4.325
<b>MOTOR (cv/kW):</b>	OM 654CDI   Turbo   Diesel   4 cilindros em linha   2,0 litros 170 / 125 @ 3.800 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	40,8 / 400 @ 1.700 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Mecânica de 6 marchas - ZF - 6S 480
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	<b>417 CDI 7,5m³</b> - 4.100   <b>417 CDI 9m³</b> - 4.100   <b>427 CDI 10,5m³</b> - 4.100   <b>417 CDI 14m³</b> - 4.100   <b>517 CDI 14m³</b> - 5.030   <b>517 CDI 15,5m³</b> - 5.030
<b>PBTC (kg):</b>	<b>417 CDI 7,5m³</b> - 6.100   <b>417 CDI 9m³</b> - 6.100   <b>427 CDI 10,5m³</b> - 6.100   <b>417 CDI 14m³</b> - 6.100   <b>517 CDI 14m³</b> - 7.000   <b>517 CDI 15,5m³</b> - 7.000
<b>GARANTIA:</b>	Dois anos

**TECNOLOGIAS:**

**Operação:** Itens de série em todos os pacotes: Conexão bluetooth, keyless start, airbag para motorista e acompanhante, pré-instalação para tacógrafo (4, 1t), volante com ajuste de altura e profundidade, vidros dianteiros elétricos, espelhos retrovisores elétricos com aquecimento, alarme, fechamento central das portas via controle remoto, faróis de neblina e luzes de circulação diurna, piso naval com ancoragem, estribo traseiro e abertura total da porta traseira. Tacógrafo (diário) de série nos modelos 517 CDI. \*Pacote Fit UP0 exclusivo para a variante F42A; \*\*Pacote Motorhome UP11 e UP12 exclusivo para a variante F43A.  
**Segurança:** •Freio hidráulico a disco em todas as rodas, com discos frontais autoventilados. •Exclusivo Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP Adaptativo 9i®). •Assistente Ativo de Frenagem (ABA - Active Brake Assist). •Assistente de Vento Lateral / Assistente de Partida em Rampa / Alerta de Fadiga. •Luzes de freio adaptativas (de série).  
**Frota:** Plano: Monitoramento Logístico. Mais conectividade e tecnologia para seu negócio ficar 100%. O Vans Connect é uma plataforma de conectividade para monitoramento da sua Van. Plano sujeito a alteração sem aviso prévio, consulte um concessionário Mercedes-Benz para mais informações acesse [www.vansconnect.com.br](http://www.vansconnect.com.br) ou contate a Central de Relacionamento ao Cliente 0800 721 9966. (adicional)

Volante multifuncional, Piloto automático e Câmera de ré superior disponíveis no pacote Hi-Tech

## SPRINTER TRUCK



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano / Rodoviário / implementação de chassi
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	<b>315 CDI Street Longo</b> - 3.665   <b>315 CDI Street Extra Longo</b> - 4.325 <b>417 CDI Longo</b> - 3.665   <b>517 Longo</b> - 3.665   <b>517 CDI Extra Longo</b> - 4.325
<b>MOTOR (cv/kW):</b>	OM 654 CDI   Turbo   Diesel   2,0 litros 170 / 125 @ 3.800 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	40,8 / 400 @ 1.700 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Mecânica de 6 marchas - ZF - 6S 480
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente com molas transversais parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Rígido com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	<b>315 CDI Street Longo</b> - 3.500   <b>315 CDI Street Extra Longo</b> - 3.500 <b>417 CDI Longo</b> - 4.100   <b>517 Longo</b> - 5.000   <b>517 CDI Extra Longo</b> - 5.000
<b>PBTC (kg):</b>	<b>315 CDI Street Longo</b> - 5.500   <b>315 CDI Street Extra Longo</b> - 5.500 <b>417 CDI Longo</b> - 6.100   <b>517 Longo</b> - 7.000   <b>517 CDI Extra Longo</b> - 7.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

### TECNOLOGIAS:

**Operação:** Itens de série em todos os pacotes: Conexão bluetooth, keyless start, airbag para motorista e acompanhante, pré instalação para tacógrafo (linha Street e 4,1t), volante com ajuste de altura e profundidade, vidros dianteiros elétricos, espelhos retrovisores elétricos com aquecimento, alarme, fechamento central das portas via controle remoto, faróis de neblina e luzes de circulação diurna. Tacógrafo (diário) de série nos modelos 517 CDI. \*Pacote Motorhome UP5 e UP6 exclusivo para a variante C53A.

**Segurança:** •Freio hidráulico a disco em todas as rodas, com discos frontais autoventilados. •Exclusivo Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP Adaptativo 9i®). •Assistente Ativo de Frenagem (ABA - Active Brake Assist). •Assistente de Vento Lateral / Assistente de Partida em Rampa / Alerta de Fadiga. •Luzes de freio adaptativas (de série).

**Frota:** Plano: Monitoramento Logístico. Mais conectividade e tecnologia para seu negócio ficar 100%. O Vans Connect é uma plataforma de conectividade para monitoramento da sua Van. Plano sujeito a alteração sem aviso prévio, consulte um concessionário Mercedes-Benz para mais informações acesse [www.vansconnect.com.br](http://www.vansconnect.com.br) ou contate a Central de Relacionamento ao Cliente 0800 721 9966. (adicional)

## e-SPRINTER FURGÃO

Volante multifuncional e Piloto automático disponíveis no pacote Hi-Tech



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano / Rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.325
<b>MOTOR (cv/kW):</b>	420 200 cv / 150 kw
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	40,79 / 400
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática - Relação única de 13,2:1
<b>BATERIA E CARREGAMENTO:</b>	LFP - Lítio-Ferro-Fosfato de 112 células   Autonomia de 478 km <b>Carregamento CC</b> – potência máxima 50kW - 80% em 93 minutos <b>Carregamento CA</b> – potência máxima 11kW - 100% em 11hrs
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA E TRASEIRA:</b>	Independente com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	4.250
<b>PBTC (kg):</b>	5.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

### TECNOLOGIAS:

**Segurança:** •Freio hidráulico a disco em todas as rodas, com discos frontais autoventilados. •Exclusivo Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP Adaptativo 9i®) •Assistente Ativo de Frenagem (ABA - Active Brake Assist) •Assistente de Vento Lateral / Assistente de Partida em Rampa / Alerta de Fadiga / Alerta de Ponto Cego / Assistente de Manutenção de Faixa

## e-SPRINTER FURGÃO STREET



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano / Rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.665
<b>MOTOR (cv/kW):</b>	320 200 cv / 150 kw
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	40,79 / 400
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática - Relação única de 13,2:1
<b>BATERIA E CARREGAMENTO:</b>	LFP - Lítio-Ferro-Fosfato de 112 células   Autonomia de 212 km <b>Carregamento CC</b> – potência máxima 50kW - 80% em 67 minutos <b>Carregamento CA</b> – potência máxima 11kW - 100% em 8 hrs
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA E TRASEIRA:</b>	Independente com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	5.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

### TECNOLOGIAS:

**Segurança:** •Freio hidráulico a disco em todas as rodas, com discos frontais autoventilados. •Exclusivo Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP Adaptativo 9i®) •Assistente Ativo de Frenagem (ABA - Active Brake Assist) •Assistente de Vento Lateral / Assistente de Partida em Rampa / Alerta de Fadiga / Alerta de Ponto Cego / Assistente de Manutenção de Faixa •Luzes de freio adaptativas

**e-SPRINTER TRUCK**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbano / Rodoviário
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.665
<b>MOTOR (cv/kW):</b>	420 200 cv / 150 kw
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	40,79 / 400
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática - Relação única de 13,2:1
<b>BATERIA E CARREGAMENTO:</b>	LFP - Lítio-Ferro-Fosfato de 112 células   Autonomia de 329 km <b>Carregamento CC</b> – potência máxima 50kW - 80% em 67 minutos <b>Carregamento CA</b> – potência máxima 11kW - 100% em 8 hrs
<b>SUSPENSÃO DIANT E TRASEIRA:</b>	Independente com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	4.250
<b>PBTC (kg):</b>	5.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

**TECNOLOGIAS:**

**Segurança:** • Freio hidráulico a disco em todas as rodas, com discos frontais autoventilados. • Exclusivo Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP Adaptativo 9i®) • Assistente Ativo de Frenagem (ABA - Active Brake Assist) • Assistente de Vento Lateral / Assistente de Partida em Rampa / Alerta de Fadiga / Alerta de Ponto Cego / Assistente de Manutenção de Faixa • Luzes de freio adaptativas

Acervo Digital

1963



2025

**Tenha as melhores publicações do setor de transporte e logística do país na palma da mão**



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

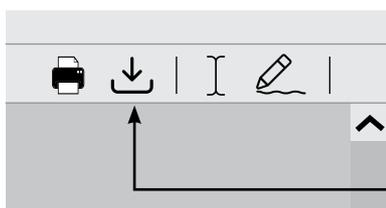


1963

2023

## Agora ficou mais fácil e mais simples acessar as melhores publicações do setor de transporte e logística do país

O Acervo Digital das revistas Transporte Moderno e Techibus mudou. **E para melhor.** Agora você pode acessar as revistas diretamente e escolher o modo de exibição das páginas da maneira que for **mais confortável para sua leitura.**



Se você desejar fazer o download das revistas para ler off-line ou imprimir, agora também ficou mais fácil. É só clicar na pasta e salvar em seu desktop.

Quer acessar pelo smartphone?  
Sem problemas.  
É só tocar na capa e pronto!  
**Boa leitura.**

Acesse já o  
**Acervo digital da OTM Editora**  
e fique bem informado sobre tudo  
o que acontece de relevante no setor.





**RENAULT BRASIL**

Complexo Ayrton Senna  
Avenida Renault, nº 1.300 - CEP 83070-900  
São José dos Pinhais - PR  
www.renault.com.br  
sacbrasil@renault.com.br

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

**Diretoria:**  
Luiz Pedrucci (Presidente da Renault América Latina); Ricardo Gondo (Presidente da Renault do Brasil); Sergio Lazcano (CFO da Renault Brasil); Marluce Borges (VP Renault Group Procurement America Latina); Alexandre Dias (Diretor de Vendas Empresas da Renault do Brasil); Marcus Vinicius Aguiar (Diretor de Relações Institucionais e Governamentais da Renault do Brasil); Caique Ferreira (Diretor de comunicação da Renault para a região Américas, diretor de comunicação da Renault do Brasil e vice-presidente do Instituto Renault), Daniel Tucci (diretor de Recursos Humanos da Renault do Brasil), Aldo Costa (diretor de Marketing)

**Nº de funcionários:** 5.300  
**Nº de fábricas:** 2  
**Área da empresa:** 2,5 milhões de m<sup>2</sup>  
**Área construída:** n.i.

	2022	2023	2024
Produção	-	-	-
Vendas ao mercado interno	22.013	23.541	-
Exportações	-	-	-

**KANGOO**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.812
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	SCe 1.6: 109 cv (gasolina) @ 5.500 rpm 112 cv (etanol) @ 5.500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	SCe 1.6: 15,6 kgf.m @ 4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 5 velocidades
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	MacPherson com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos pressurizados e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo de torção com molas helicoidais progressivas, amortecedores hidráulicos tubulares telescópicos pressurizados
<b>PBT (kg):</b>	1.946
<b>CMT (kg):</b>	1.946
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100.000 quilômetros

**KANGOO E-TECH**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.716
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	120 cv
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	25,0 kgf.m
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automático
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	MacPherson com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos pressurizados e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo de torção com molas helicoidais progressivas, amortecedores hidráulicos tubulares telescópicos pressurizados
<b>PBT (kg):</b>	2.490
<b>CMT (kg):</b>	3.990
<b>GARANTIA:</b>	3 ano ou 100.000 km



## OROCH



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de passageiros e de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.829
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	SCe 1.6: 109 cv (gasolina) @ 5.500 rpm   112 cv (etanol) @ 5.500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	SCe1.6: 15,6 kgf.m @ 4.000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	SCe 1.6: Manual de 6 velocidades
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	tipo MacPherson, braços inferiores, barra estabilizadora e amortecedores hidráulicos telescópicos
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Tipo Multilink independente, barra estabilizadora e amortecedores hidráulicos telescópicos
<b>PBT (kg):</b>	1.972 (PRO) 1.989 (Intense) 2.000 (Iconic)
<b>PBTC (kg):</b>	n.i.
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100.000 quilômetros

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga e adaptações específicas (disponível em três tamanhos: L1H1, L2H2, L3H2)
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.182 (L1H1 e L1H1 PRO) 3.682 (L2H2 e L2H2 PRO) 4.332 (L3H2 e L3H2 PRO)
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	dCi 2.3L biturbo, 136 cv (diesel) a 3.500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,2 kgfm @ 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	tipo McPherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos.
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas de aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
<b>PBT (kg):</b>	3.500 (L1H1, L2H2, L3H2) 3.580 (L1H1 PRO) 3.700 (L2H2 PRO e L3H2 PRO)
<b>CMT (kg):</b>	6.000 (L1H1, L2H2, L3H2) 3.580 (L1H1 PRO) 3.700 (L2H2 PRO e L3H2 PRO)
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100.000 km

## MASTER FURGÃO



## CHASSI CABINE



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga e adaptações específicas
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.682
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	dCi 2.3L biturbo, 150 cv (diesel) a 3.500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	39,2 kgfm @ 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	tipo McPherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos.
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas de aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
<b>CAPACIDADE MÁX:</b>	Baú: até 18 m <sup>3</sup> . Caçamba: até 8 m <sup>2</sup>
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>CMT (kg):</b>	6.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100.000 km



**SCANIA LATIN AMERICA LTDA.**

Av. José Odorizzi, 151  
CEP 09810-902 - S. B. do Campo - SP  
Tel: (11) 4344-9333  
www.scania.com.br  
faleconosco@scania.com

**Ramo de atividade:**

Indústria automobilística

**Diretoria:**

Christopher Podgorski (Presidente & CEO da Scania Latin America), Ola Davas (Vice presidente e CFO Scania Latin America), Paulo Moraes (Vice-presidente de Vendas

e Marketing da Scania Latin America).

**Operações Comerciais Brasil:**

Simone Montagna (presidente & CEO das Operações Comerciais); Alex Nucci (Diretor de Vendas de Soluções), Marcelo Gallao (Diretor de Novos Negócios), Fernando Valiate (Diretor de Serviços)

**N° de funcionários:** 4.226

**N° de fábricas:** 1

**Área da empresa:**

Área total: 414.481 m<sup>2</sup>  
Área construída: 146.250 m<sup>2</sup>

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Vendas ao mercado interno	13.223	12.440	19.142
Exportações	–	–	–

**P 250 B4X2**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbanas e Regionais
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	de 4.150 até 6.350
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC07 112   250 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.100 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: Ar 2 bolsões
<b>PBT (kg):</b>	19.700
<b>PBTC (kg):</b>	40.000

**P 280 B6X2**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbanas e Regionais
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	de 3.950 até 6.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC07 113   280 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.200 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: Ar 2 bolsões
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	40.000



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbanas e Regionais
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.550mm à 6.950mm
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Scania DC09 140 320 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.600 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	33.200
<b>PBTC (kg):</b>	40.000



<b>APLICAÇÕES:</b>	Urbanas e Regionais
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.950 a 6.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	OC09 104   280 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.350 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	40.000

<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.350 a 3.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 162   370 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.900 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	GRS905
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	20.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500



<b>APLICAÇÕES:</b>	Regionais e médias / longa distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3150 / 3350 / 3550
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 162   370 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.900 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	GRS905
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500

## R 420 A6X2 (SUPER)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.950
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	DC13 176   420 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.300 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500



## R 450 A6X2 (PLUS)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.350 a 3.550
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	DC13 164   450 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.350 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	GRS905R
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500

## R460 A6X2 (SUPER)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 175 460 cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.50 Nm0
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500



## R 460 A6X2 - GÁS



<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	OC13 104   460 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.300 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500

### R 500 A6X2 (SUPER)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.950
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	DC13 174   500 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.650 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G33CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500



### R 500 A6X4 (SUPER)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 176 420 cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.300 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G33CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500

### R 500 A6X4 (PLUS)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 175 460cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.500 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G33CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica Traseira: 2x38 + 2,45, molas parabólicas progressivas
<b>PBT (kg):</b>	28.100
<b>PBTC (kg):</b>	74.000



### R 540 A6X4 (PLUS)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Longas distâncias
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.350 a 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 166   540 hp
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.700 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	GRS905R
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica Traseira: 2x38 + 2,45, molas parabólicas progressivas
<b>PBT (kg):</b>	28.100
<b>PBTC (kg):</b>	74.000

## R 560 A6X4 (SUPER)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Longa Distância   Madeireiro
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.350 a 3.750
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 173 560cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.800 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G33CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica Traseira: 2x38 + 2,45, molas parabólicas progressivas
<b>PBT (kg):</b>	28.100
<b>PBTC (kg):</b>	74.000



## S 770 A6X2 (V8)



<b>APLICAÇÕES:</b>	Longa Distância
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.950
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC16 123 770cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	3.700 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G38CM
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 2x32, Molas parabólica   Ar (2 bolsões) Traseira: Ar (2 bolsões)
<b>PBT (kg):</b>	26.100
<b>PBTC (kg):</b>	58.500

## P 280 B6X4 XT

<b>APLICAÇÕES:</b>	Light Construction
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 4.550
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC07 113 280cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.200 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G25CH
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 3x29, Molas parabólicas Traseira: 4x41, Molas parabólicas
<b>PBT (kg):</b>	28.500
<b>PBTC (kg):</b>	40.000



## G 560 A6X4 XT



<b>APLICAÇÕES:</b>	Cana-de-açúcar
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.150 a 3.550
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC13 173 560cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.800 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G33CH
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 4x28, Molas parabólica Traseira: 12x20/90, Molas trapezoidais
<b>PBT (kg):</b>	35.000
<b>PBTC (kg):</b>	91.000

## G 560 B8X4 XT

<b>APLICAÇÕES:</b>	Mineração
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350 a 6.550
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	DC 13 173 560cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.800 Nm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	G33CH
<b>SUSPENSÃO:</b>	Dianteira: 5x27, Molas parabólicas Traseira: 8x30/100, Molas trapezoidais
<b>PBT (kg):</b>	60.000
<b>PBTC (kg):</b>	74.000



A nova geração de caminhões da Scania, que chegou no final de 2018, mudou completamente o modo da marca vender produtos e serviços no Brasil. Agora as cabines podem ser usadas com diversas configurações. O sistema TMA (Tailor Made for Application) da montadora permite, a

partir das informações da operação (são 36 opções pré-definidas, como transporte geral de carga, graneleiro, carga frigorífica), configurar o modelo para chegar na solução ideal para o cliente. Além da linha a gás (natural e/ou biometano) de motores: 280, 340 e 410cv.

### TECNOLOGIAS DOS CAMINHÕES SCANIA

**MODELOS RODOVIÁRIOS** – Veículos que são conduzidos com um pequeno número de paradas em estradas niveladas e asfaltadas em altas velocidades, onde o consumo de combustível e a vida útil longa são fatores importantes. A nova linha de motores a gás agora é uma alternativa competitiva em termos de potência e autonomia.

**OPERAÇÃO:** Série XT, caixa automatizada Opticruise, Actcruise+Ecoroll, lay shaft brake, freio auxiliar Retarder (opc), saias laterais e defletores ajustáveis (opc), trava noturna (opc). **SEGURANÇA:** Sistema ADAS – com AEB (Frenagem de emergência avançada), LDW (Advertência para saída da pista) e ACC (Controle de cruzeiro adaptável), airbag lateral de cortina (opc. exclusivo no mercado), Acelerador Inteligente (Controle de Aceleração). **FROTA:** Serviços de oficina para o cliente, Serviços para treinamento do motorista (Driver Services), Programas de Manutenção Scania (PMS), Manutenção com planos flexíveis, Scania Fleet Management (gerenciamento de frota Scania), Conectividade pacote Análise (gratuito por 10 anos) e Desempenho (pago).

**MODELOS REGIONAIS** – Veículos conduzidos tanto em tráfego urbano ou em autoestradas entre localizações de áreas urbanas densas. Distribuição direta para vários pontos, Entrega/coleta para vários pontos. A nova linha de motores a gás agora é uma alternativa competitiva em termos de potência e autonomia.

**OPERAÇÃO:** Série XT, caixa automatizada Opticruise, Actcruise+Ecoroll, lay shaft brake, freio auxiliar Retarder (opc), parachoque com saliência 40 mm (opc), trava noturna (opc). **SEGURANÇA:** Sistema ADAS – com AEB (Frenagem de emergência avançada), LDW (Advertência para saída da pista) e ACC (Controle de cruzeiro adaptável), airbag lateral de cortina (opc. exclusivo no mercado), Acelerador Inteligente (Controle de Aceleração). **FROTA:** Serviços de oficina para o cliente, Serviços para treinamento do motorista (Driver Services), Programas de Manutenção Scania (PMS), Manutenção com planos flexíveis, Scania Fleet Management (gerenciamento de frota Scania), Conectividade pacote Análise (gratuito por 10 anos) e Desempenho (pago).

**MODELOS URBANOS** – Veículos conduzidos em tráfego urbano com muitas paradas e partidas. A nova linha de motores a gás agora é uma alternativa competitiva em termos de potência e autonomia. A nova linha de motores a gás agora é uma alternativa competitiva em termos de potência e autonomia.

**OPERAÇÃO:** Série XT, caixa automatizada Opticruise, motores de 9 e 7 litros, parachoque com saliência 40 mm (opc), trava noturna (opc). A Scania oferece a preparação do CB (radio transmissor). Muitos motoristas geralmente utilizam seus celulares, um sistema Bluetooth sem fio é, portanto, recomendável. **SEGURANÇA:** Sistema ADAS – com AEB (Frenagem de emergência avançada), LDW (Advertência para saída da pista) e ACC (Controle de cruzeiro adaptável). **FROTA:** Serviços de oficina para o cliente, Serviços para treinamento do motorista (Driver Services), Programas de Manutenção Scania (PMS), Manutenção com planos flexíveis, Scania Fleet Management (gerenciamento de frota Scania), Conectividade pacote Análise (gratuito por 10 anos) e Desempenho (pago).

**MODELOS FORA DE ESTRADA** – Veículos conduzidos principalmente em estradas de cascalho ou quaisquer outras superfícies desniveladas, maior necessidade de tração.

**OPERAÇÃO:** Série XT, caixa automatizada Opticruise, Actcruise+Ecoroll, lay shaft brake, freio auxiliar Retarder (opc), trava noturna (opc). O rádio CB é essencial para comunicação entre veículos fora de estrada. Ele não depende da cobertura de celular, Bateria de 225 Ah e 180 Ah, Luzes de LED, para-choque de aço é mais robusto com saliência de 150 mm, Altura alta do chassi para reduzir o risco, por exemplo, de danos ao silencioso. **SEGURANÇA:** Sistema ADAS – com AEB (Frenagem de emergência avançada), LDW (Advertência para saída da pista) e ACC (Controle de cruzeiro adaptável), Acelerador Inteligente (Controle de Aceleração). **FROTA:** Serviços de oficina na estrutura do cliente, loja in company, contêiner de peças, Serviços Dedicados construído na estrutura na operação, Serviços para treinamento do motorista (Driver Services), Programas de Manutenção Scania (PMS) personalizado, Scania Fleet Management (gerenciamento de frota Scania), Conectividade pacote Análise (gratuito por 10 anos) e Desempenho (pago).

UM RECONHECIMENTO  
ÀS MAIORES E MELHORES EMPRESAS  
E UMA OPORTUNIDADE DE NETWORKING:  
UMA RECEITA PREMIUM  
COM 38 ANOS DE SUCESSO.



Completando 38 anos de premiações ininterruptas, o evento **Maiores do Transporte & Melhores do Transporte** se consolidou, não só como uma das mais cobiçadas premiações do setor, como também se tornou um momento único para fazer networking.

Reunindo em um só lugar as lideranças de um setor que movimentou cerca de R\$ 4,18 trilhões (equivalente a **38,5% do PIB** de 2023), Maiores do Transporte & Melhores do Transporte torna possível aproximar e conectar players do setor de transporte, da logística e da indústria da tecnologia, gerando sinergia em negócios, além, é claro, de premiar as empresas que se destacaram no exercício de 2024.

**ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DO EVENTO E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE**



**Maiores & Melhores**  
DO TRANSPORTE & DO TRANSPORTE

EDIÇÃO :

**COM MIL EXEMPLARES  
DISTRIBUÍDOS DURANTE  
O EVENTO**



EVENTO:

**25  
NOV**

Hotel

U N I V E R S I T A D E

Patrocínio:





**STELLANTIS**

Av. Contorno, 3455 - Bairro Paulo Camilo  
32669-900 - Betim - MG - Brazil.  
www.stellantis.com

**Ramo de atividade:**

Indústria automobilística

**Diretoria:**

Emanuele Cappellano (Presidente da Stellantis para a América do Sul); Frederico Battaglia (Vice-presidente da Marca Fiat para a América do Sul); Fabiana Figueiredo (Vice-presidente da Marca Peugeot para a América do Sul); Felipe Daemon (Vice-presidente da Marca Citroën para a América do Sul); André Montalvão (Vice-presidente de Operações Comerciais da Fiat e Abarth no Brasil); Herlander Zola (Vice-Presidente Sênior de Operações Comerciais da Stellantis Brasil e Veículos Comerciais Leves (LCV) para a América do Sul)



**E-JUMPY CARGO**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.275
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Motor elétrico único 136 cv / 100 Kw
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	260 Nm / 26,5 kgfm
<b>AUTONOMIA:</b>	Ciclo WLTP 330 km   Autonomia PBEV (Inmetro) 289 Km
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente, com braços triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.053
<b>PBTC (kg):</b>	1.002
<b>GARANTIA:</b>	Veículo - 3 anos

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.277
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	2.2 Turbo Diesel Blue HDi 150 cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	37,7 kgfm / 370 Nm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente, com braços triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.276
<b>PBTC (kg):</b>	1.500
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100.000km

**JUMPY**



**JUMPER**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de passageiros/carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.035
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	2.2 Turbo Diesel BlueHDi 140 cv a 1.750 rpm
<b>TORQUE (kgfm rpm):</b>	35,6 kgfm a 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, McPherson, com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido com molas longitudinais
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	1.667
<b>GARANTIA:</b>	1 ano ou 100.000km



	2022	2023	2024
Produção	3.259	1.215	–
Vendas merc. interno	2.832	1.636	1.149
Exportações	–	–	–

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Vendas merc. interno	185.641	198.142	230.992
Exportações	–	12.997	11.790

	2022	2023	2024
Produção	5.175	5.885	3.203
Vendas merc. interno*	5.817	3.876	–
Exportações	–	–	–



## NOVA FIORINO ENDURANCE



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.716
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	98 cv (gasolina) / 107 cv (etanol)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	13,2 kgfm / 129 Nm a 4250 rpm (gasolina) e 13,7 kgfm 134 Nm a @ 4000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 5 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.778
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Um ano sem limite de quilometragem

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	98 cv (gasolina) @ 6.000 rpm / 107 cv (etanol) a 6.250 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	128 Nm a 4.250 rpm (gasolina) / 133 Nm a 4.000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 5 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.803
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km



**STRADA ENDURANCE  
CABINE PLUS 1.3 FLEX MT**



**STRADA FREEDOM  
CABINE PLUS 1.3 FLEX MT**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	98 cv (gasolina) @ 6.000 rpm / 107 cv (etanol) a 6.250 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	128 Nm a 4.250 rpm (gasolina) / 133 Nm a 4.000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 5 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.812
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	98 cv (gasolina) @ 6.000 rpm / 107 cv (etanol) a 6.250 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	128 Nm a 4.250 rpm (gasolina) / 133 Nm a 4.000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 5 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.817
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	98,0 cv (gasolina) @ 6.000 rpm / 107,0cv (etanol) @ 6.250 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	128 Nm a 4.250 rpm (gasolina) / 133 Nm a 4.000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 5 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.824
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	98 cv (gasolina) a 6.000 rpm / 107 cv (etanol) a 6.250 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	128 Nm a 4.250 rpm (gasolina) / 133 Nm a 4.000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	7 marchas emuladas no modo manual – Variável no modo automático
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.815
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km



**STRADA RANCH CABINE DUPLA  
TURBO 200 FLEX CVT**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	125 cv (gasolina) / 130 cv (etanol) @ 5,750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	200 Nm (gasolina) / 200 Nm (etanol) @ 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Câmbio automático de 7 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.903
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.982
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	176 cv a 5750 rpm (gasolina) / 176 cv a 5250 rpm (etanol)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	27,5 kgfm / 270 Nm a 2000 rpm (gasolina/etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Multi-link com rodas independentes, links transversais e longitudinais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.400
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

## TORO ENDURANCE 1.3 TURBO FLEX AT6 FWD



## TORO ULTRA TURBO 270 FLEX AT6



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.982
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	176 cv a 5750 rpm (gasolina) / 176 cv a 5250 rpm (etanol)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	27,5 kgfm / 270 Nm a 2000 rpm (gasolina) / 27,5 kgfm / 270 Nm a 2000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.382
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.982
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	176 cv a 5750 rpm (gasolina) / 176 cv a 5250 rpm (etanol)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	27,5 kgfm / 270 Nm a 2000 rpm (gasolina) / 27,5 kgfm / 270 Nm a 2000 rpm (etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.420
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

## TORO FREEDOM 1.3 TURBO FLEX AT6 FWD



## TORO RANCH 2.2 DIESEL AT9 AWD



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.982
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	200 cv a 3500 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	45,87 kgfm / 450 Nm a 1500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 9 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.955
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.982
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	176 cv a 5750 rpm (gasolina) / 176 cv a 5250 rpm (etanol)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	27,5 kgfm / 270 Nm a 2000 rpm (gasolina/etanol)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.340
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km

## TORO VOLCANO 1.3 TURBO FLEX AT6 FWD



## TORO VOLCANO 2.2 DIESEL AT9 AWD



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.982
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	200 cv a 3500 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	45,87 kgfm / 450 Nm a 1500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	2.920
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos sem limite de quilometragem

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.180
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	200 cv a 3750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	450 Nm a 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 8 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Suspensão Independente do tipo Low double wishbone, molas helicoidais de flexibilidade constante, barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Dependente, eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	3.170
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Cinco anos de garantia sem limitação de quilometragem para uso pessoal e 100.000 km para uso comercial

## TITANO RANCH 2.2 AT DIESEL



## TITANO ENDURANCE 2.2 MT DIESEL



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.180
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	200 cv a 3.750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	400 Nm a 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Câmbio automático de 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Suspensão Independente do tipo Low double wishbone, molas helicoidais de flexibilidade constante, barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Dependente, eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	3.110
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Cinco anos de garantia sem limitação de quilometragem para uso pessoal e 100.000 km para uso comercial

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.737
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	125 cv (gasolina) / 130 cv (etanol) @ 5,750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	200 Nm (gasolina) / 200 Nm (etanol) @ 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Câmbio automático de 7 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.901
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100.000 km



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.180
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	200 cv a 3750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	450 Nm a 1.500 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automática 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Suspensão Independente do tipo Low double wishbone, molas helicoidais de flexibilidade constante, barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Dependente, eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	3.140
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Cinco anos de garantia sem limitação de quilometragem para uso pessoal e 100.000 km para uso comercial

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.277
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	150 cv a 3.500 rpm (diesel)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	370 Nm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, Mcpherson com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente com braços inferiores triangulares e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.265
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100 mil km



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.277
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	150 cv a 3.500 rpm (diesel)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	370 Nm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, Mcpherson com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente com braços inferiores triangulares e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.276
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Três anos ou 100 mil km



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.275
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	100 kW / 136 cv
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	260 Nm / 26,5 kgfm
<b>AUTONOMIA:</b>	330 km (urbana) / 237 km (rodoviária)   OBD (On Board Charger): 11 kW (trifásico)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Conexão direta com diferencial (tração dianteira)
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente, com braços triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.055
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	3 anos ou 100.000km (bateria tem oito anos ou 160 mil quilômetros)

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.450
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	140 cv / 3.750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	35,7 kgfm a 1.400 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, McPherson com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Um ano sem limite de quilometragem



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.035
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	140 cv / 3.750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	35,7 kgfm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, McPherson com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Um ano sem limite de quilometragem

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.035
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	140 cv / 3.750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	34,7 kgfm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, McPherson com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	3.850
<b>PBTC (kg):</b>	–
<b>GARANTIA:</b>	Um ano sem limite de quilometragem





<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2.716
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	FIRE 1.4 8V EVO Flex 84 cv - Gasolina: 1,8 kW @ 6000 rpm   Etanol: 86 cv / 63,2 kW @ 6000 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	Gasolina: 116 Nm @4000 rpm   Etanol:120 Nm @ 4000 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 5 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	McPherson com rodas independentes , braços oscilantes inferiores transversais com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido
<b>PBT (kg):</b>	1.752
<b>PBTC (kg):</b>	650
<b>GARANTIA:</b>	Garantia de 3 anos



**PARTNER RAPID**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.035
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	2.2 Turbo Diesel BlueHDi 140 cv / 103 Kw a 3.750 rpm
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	340 Nm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente, com braços triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	1.308
<b>GARANTIA:</b>	Garantia de 1 ano

**BOXER**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.275
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	1.6 Turbo Diesel BlueHDi 120 cv / 88 Kw a 3.500 rpm
<b>TORQUE (kgfm rpm):</b>	30 Kgfm a 1.750 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual 6 marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, pseudo McPherson, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente, com braços inferiores triangulares, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	3.219
<b>PBTC (kg):</b>	1.500
<b>GARANTIA:</b>	Garantia de 3 anos



**EXPERT**



**e-EXPERT**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Transporte de carga
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.275
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Motor elétrico 136 cv / 100 Kw
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	260 Nm / 26,5 kgfm
<b>AUTONOMIA:</b>	Ciclo WLTP 330 km   Autonomia PBEV (Inmetro) 289 Km
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente, pseudo McPherson, com molas
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Independente, com braços triangulares, molas
<b>PBT (kg):</b>	3.055
<b>PBTC (kg):</b>	1.002
<b>GARANTIA:</b>	Veículo - 3 anos   Bateria - 8 anos ou 160.000 km



FÓRUM  
TRANSPORTE  
SUSTENTÁVEL

# Cidades Inteligentes e Mobilidade Sustentável:

Iniciativas integradas entre transporte público, privado  
e micromobilidade para redução das emissões.

8ª EDIÇÃO | 30 DE OUTUBRO DE 2025

FAÇA SUA  
INSCRIÇÃO



EVENTO PRESENCIAL  
(ARENA ANTP)



PATROCINADORES:



 /Forum-Transporte-Sustentavel

 @forum\_transporte\_sustentavel

 /forum-transporte-sustentavel

FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR





**VOLKSWAGEN  
CAMINHÕES E ÔNIBUS**

Rua Volkswagen, 100  
CEP 27537-803 - Resende - RJ  
Tel: (11) 5582-5122 | Fax: (11) 5582-5556  
marketing.co@volkswagen.com.br  
www.vwco.com.br

**Ramo de atividade:**

Montadora de caminhões e ônibus

**Diretoria:**

Antonio Roberto Cortes (Presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus); Maurício Rodrigues (Vice-presidente de Finanças e Tecnologia da Informação e CFO); José Ricardo Alouche (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Serviços); Adilson Dezoto (Vice-presidente de Produção e Logística); Rodrigo Chaves (Vice-presidente de Engenharia); Lívia Simões (Vice-Presidente de Pessoas&Cultura e Sustentabilidade); Evandro Pretel (Vice-presidente de Suprimentos); Célio Montanha (Vice-Presidente de Qualidade).

**Nº de funcionários:** 3.500

**Nº de fábricas:** 1 em Resende (Brasil) e 1 em Querétaro (México)

**Área da empresa:**

Área total: 1.000.000 m<sup>2</sup>

Área construída: 135.000 m<sup>2</sup>

	2022	2023	2024
Produção	–	–	–
Vendas ao mercado interno	34.506	27.018*	31.328*
Exportações	10.000	–	–

\* Fonte: Anfavea

**DELIVERY EXPRESS**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Baú carga geral, carga seca, entre outras aplicações
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.000   3.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	F1C 3.0l 156 cv @ 3.300 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	360 Nm @ 1.300 a 2.900 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ESO 4106A
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente com molas helicoidais e amortecedores, hidráulicos telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora de série
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação com barra estabilizadora de série
<b>PBT (kg):</b>	3.500
<b>PBTC (kg):</b>	5.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem + um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, plataforma autosocorro entre outras aplicações
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.000
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	F1C 3.0l 166 cv @ 3.400 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	430 Nm @ 1.400 a 2.700 rpm
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ESO 4206A
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Independente com molas helicoidais e amortecedores, hidráulicos telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora de série
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação com barra estabilizadora de série
<b>PBT (kg):</b>	5.850
<b>PBTC (kg):</b>	6.900
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem + um ano trem de força

**DELIVERY 6.170**



**DELIVERY 9.180**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, plataforma autosocorro entre outras aplicações
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.400 / 4.000 / 4.400 / 4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	ISF 3.8l 175 cv (129) @ 2.500
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	600 @ 1.100 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ESO 6106A manual a cabo   EAO6106A Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas parabólicas com duplo estágio, amortecedores hidráulicos de dupla ação com barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	9.200
<b>PBTC (kg):</b>	11.500
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem + um ano trem de força

## DELIVERY 11.180



<b>APLICAÇÕES:</b>	Baú carga geral, carga seca, tanque, entre outras aplicações
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.400 / 4.000 / 4.400 / 4.600
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	ISF 3.8l 175 cv (139) @ 2.500
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	600 @ 1.100 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ESO 6106A manual a cabo   EAO6106A Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação com barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	10.800
<b>PBTC (kg):</b>	13.200
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem + um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Segmento elétrico, apoio para mineração, construção civil e agronegócio
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.000
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	ISF 3.8l 175 cv (139) @ 2.500
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	600 @ 1.100 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Eaton / ESO 6106A manual a cabo
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora.
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido, molas trapezoidal, amortecedores hidráulicos de dupla ação. Barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	10.800
<b>PBTC (kg):</b>	13.200
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem + um ano trem de força

## DELIVERY 11.180 4X4



## DELIVERY 13.180



<b>APLICAÇÕES:</b>	Sider de bebida, baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, plataforma auto socorro, baú lonado, entre outras aplicações
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	2955 / 3.305 / 4.400
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	ISF 3.8l - 175 cv (139) @ 2.500 rpm
<b>TORQUE (Nm rpm):</b>	600 @ 1.100 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ESO 6106A manual a cabo
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação. Barra estabilizadora.
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo Motriz e Auxiliar (tag-balancim) pneumático com suspensor eletropneumático para eixo auxiliar. Molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.
<b>PBT (kg):</b>	13.200
<b>PBTC (kg):</b>	13.200
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem + um ano trem de força

### TECNOLOGIAS EMBARCADAS DA FAMÍLIA DELIVERY

Modelo	Tração	Sistema de emissões	ABS + EBD	Controle de Estabilidade (ESC)	Controle de Tração (ATC)	Assistente de partida em rampa (HSA)	Pacote	Rio BOX	Ar-condicionado	Trio Elétrico	Aba Protetora do Para-Brisa
Express	4x2	EGR + SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Opcional	Série	Série	Série
6.170	4x2	EGR + SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série
9.180	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série
11.180	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série
	4x4	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série
13.180	6x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série

## CONSTELLATION 14.210



<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, guindaste, plataforma hidráulica, poliguindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0834LF08 205 cv (150) @ 2.300
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	750 @ 1.200 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	FS 5406-A manual à cabo
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	14.500
<b>PBTC (kg):</b>	23.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, poliguindaste, transporte de bebidas rebaixada
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0834LF08 205 cv (150) @ 2.300
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	750 @ 1.200 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	FS 5406-A   6 à frente (sincronizadas), 1 à ré
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
<b>PBT (kg):</b>	16.000
<b>PBTC (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 17.210



## CONSTELLATION 18.210



<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, guindaste, plataforma hidráulica, poliguindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.560 / 4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0834LF08 205 cv (150) @ 2.300
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	750 @ 1.200 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	FS 5406-A manual à cabo   8AP 900T Automática
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora (exceto extre eixo 3.560 mm)
<b>PBT (kg):</b>	16.000
<b>PBTC (kg):</b>	27.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, transporte de bebidas rebaixada
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0836LF18 260 cv (191) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 @ 1.000 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	FSO 6406-A Manual / à cabo   9S 1310 TD Manual
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora (exceto extre eixo 3.560 mm)
<b>PBT (kg):</b>	16.000
<b>PBTC (kg):</b>	35.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 18.260



## CONSTELLATION 18.320



<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, granelheiro, guindaste, plataforma hidráulica, poliguindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.340 / 4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0836LF17 315 cv (231) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.200 @ 1.200 - 1.700
<b>TRANSMISSÃO:</b>	9S 1310 TD Manual / à cabo   V-TRONIC 12TX 2420 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora (exceto entre eixo 3.560 mm)
<b>PBT (kg):</b>	16.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, granelheiro, poliguindaste, transporte de bebidas rebaixada
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.560 / 4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0836LF18 260 cv (191) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 @ 1.000 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	FS 6406-A   6 à frente (sincronizadas), 1 à ré   9S 1310 TD Manual
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancin com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar. Molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	35.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 26.260



## CONSTELLATION 26.320



<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, granelheiro, guindaste, plataforma hidráulica, poliguindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800 / 5.207
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0836LF17 315 cv (231) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.200 @ 1.200 - 1.700
<b>TRANSMISSÃO:</b>	9S 1310 TD manual à cabo   V-TRONIC 12TX 2420 TD Automática
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancin com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar. Molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, granelheiro, poliguindaste, transporte de bebidas rebaixada
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	6.100 / 6.500
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0836LF17 315 cv (231) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.200 @ 1.200 - 1.700
<b>TRANSMISSÃO:</b>	9S 1310 TD manual à cabo   V-TRONIC 12TX 2420 TD Automática
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancin com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar. Molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais.
<b>PBT (kg):</b>	29.000
<b>PBTC (kg):</b>	35.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 30.320



## CONSTELLATION 27.260



<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, tanque, betoneira, bomba lança, autobomba, carga seca, granelero, plataforma, guindaste, rollon rollof, comboio
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800 / 5.940
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	D0836LF18 255 (191) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 @ 1.000 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	9S 1310 TD manual à cabo
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão Tandem do tipo Bogie - Parabólicas (5 lâminas) invertidas, com ação progressiva, amortecedores Hidráulicos telescópicos de dupla ação.
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, carga seca, rollon rollof, tanque, betoneira, bomba lança, autobomba, carga seca, granelero, plataforma, canavieiro, transbordo, guindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800 / 5.940
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D0836LF17 315 cv (231) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.200 @ 1.200 - 1.700
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2424 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígido em tanden - Randon (tipo Bogie) com molas semi-elípticas invertidas, com ação progressiva.
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	42.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 31.320



## CONSTELLATION 32.380



<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, transporte de tora, transporte de madeira bruta, rollon rollof, carga seca, guindaste, comboio, tanque, mineração
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.800 / 5.940
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	ISL 375 cv (276) @ 1.900
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.700 @ 1.100 - 1.400
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2624 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Suspensão Tandem tipo bogie com molas semi-elípticas invertidas, com ação progressiva
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	63.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Basculante, tanque, betoneira, bomba lança, autobomba, carga seca, granelero, plataforma, guindaste, rollon rollof, comboio
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.400 ( 5.750)
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	MAN / D0836LF18 255 (188 kW) @ 2.200
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	950 @ 1.000 - 1.800
<b>TRANSMISSÃO:</b>	ZF / 9S 1310 TD
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Tandem tipo bogie com molas semi-elípticas invertidas, com ação progressiva e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação
<b>PBT (kg):</b>	29.000
<b>PBTC (kg):</b>	36.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 33.260 8X4



<b>APLICAÇÕES:</b>	Canavieiro , Florestal
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.200 (4.600)
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D2676LFAG 475 cv (350) @ 1.800
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 @ 930 - 1.350
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2824 TO
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixo rígidos em Tandem (tipo Bogie). Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	74.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 33.480



## CONSTELLATION 19.380



<b>APLICAÇÕES:</b>	Tanques , Carga viva , Cegonha , Carga Geral , Carga Seca , Basculante, Sider
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.560
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	ISL 375 cv (276) @ 1.900
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.700 @ 1.100 - 1.400
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2624 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Pneumática air link com 2 bolsões de ar, válvula niveladora, barra Panhard
<b>PBT (kg):</b>	16.000
<b>PBTC (kg):</b>	45.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Tanques, Carga Viva, Carga Geral , Sider, Frigorífico , Basculante , Silo , Graneleiro
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	ISL 375 cv (276) @ 1.900
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.700 @ 1.100 - 1.400
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2624 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Tag-Tandem tipo balancin com suspensor pneumático com molas semi-elípticas assimétricas e trapezoidais
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	56.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

## CONSTELLATION 25.380



## CONSTELLATION 25.480



<b>APLICAÇÕES:</b>	Tanques, Carga Viva, Carga Geral, Sider, Frigorífico, Basculante, Silo, Graneleiro, Contêiner
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.600 (4.854)
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	D2676LFAG 475 cv (350) @ 1.800
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 @ 930 - 1.350
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2624 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Eixos rígidos em tandem (tipo Balancin) com molas semi-elípticas
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	56.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

**TECNOLOGIAS EMBARCADAS DA FAMÍLIA CONSTELLATION**

Modelo	Tração	Sistema de emissões	ABS + EBD (EBS para Tractors)	Controle de Estabilidade (ESC)	Controle de Tração (ATC)	Assistente de partida em rampa (HSA)	Pacote	Rio BOX	Banco c/ cinto integrado	Ar condicionado	Trio Elétrico	Volante multifuncional	Aba Protetora do Para-Brisa	Climatizador
14.210	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Robust	Opc.	Opc.	Série	Opc.	Opcional	Opc.	-
17.210	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Robust	Opc.	Opc.	Série	Opc.	Opcional	Opc.	-
18.210	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Robust	Opc.	Opc.	Série	Opc.	Opcional	Opc.	-
18.260	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Robust	Opc.	Opc.	Série	Opc.	Opcional	Opc.	-
26.260	6x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Robust	Opc.	Opc.	Série	Opc.	Opcional	Opc.	-
18.320	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
26.320	6x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
30.320	8x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
27.260	6x4	SCR	Série	Série	Série	Série	Off-Road	Opc.	Opc.	Série	Opcional	Opcional	Opcional	-
31.320	6x4	SCR	Série	Série	Série	Série	Off-Road	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
32.380	6x4	SCR	Série	Série	Série	Série	Off-Road	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
33.480	6x4	EGR + SCR	Série	Série	Série	Série	Off-Road	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
19.380	4x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
25.380	6x2	SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Série	-
25.480	6x2	EGR + SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Série	Série



**METEOR 28.480**

<b>APLICAÇÕES:</b>	Tanques, Carga Viva, Carga Geral, Sider, Frigorífico, Basculante, Silo, Granelero, Contêiner
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.200 (4.600)   3.400 (4.800)   3.600 (5.000) / 3.600 (4.854)
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D2676LFAG 475 cv (350) @ 1.800
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.400 @ 930 - 1.350
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2624 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Metálica: Eixos rígidos em tandem (tipo Balancin) com molas semi-elípticas Pneumática: Eixo rígido motriz com molas pneumáticas com 4 bolsões de ar com amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	56.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força

<b>APLICAÇÕES:</b>	Granelero, Basculante, Tanque, Silo, Carga Seca, Carga Geral
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.200 (4.600)   3.400 (4.800)   3.600 (5.000)
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	D2676LFAG 525 cv (386) @ 1.800
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	2.600 @ 930 - 1.350
<b>TRANSMISSÃO:</b>	12TX 2624 TD Automatizada
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Eixo rígido, molas parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Metálica: Eixo rígidos em tandem (tipo Bogie). Molas parabólicas (tandem) com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Pneumática: Eixo rígido motriz com molas pneumáticas com 4 bolsões de ar e amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	23.000
<b>PBTC (kg):</b>	74.000
<b>GARANTIA:</b>	Um ano veículo completo, sem limite de quilometragem, mais um ano trem de força



**METEOR 29.530**

**TECNOLOGIAS EMBARCADAS DA FAMÍLIA METEOR**

Modelo	Tração	Sistema de emissões	ABS + EBD (EBS para Tractors)	Controle de Estabil. (ESC)	Controle de Tração (ATC)	Assistente de partida em rampa (HSA)	Pacote	Rio BOX	Banco c/ cinto integrado	A/C*	Trio Elétrico	Volante multifuncional	Aba Protetora do Para-Brisa	Geladeira	Climatizador
28.480	6x2	EGR + SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Opc.	Série	Série
29.530	6x4	EGR + SCR	Série	Série	Série	Série	Prime	Série	Série	Série	Série	Série	Opc.	Série	Série

\* Ar-condicionado

**V O L V O**

**VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA.**

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600  
CEP 81260-900 - Curitiba - PR  
volvo.com.br  
0800 041 1050

**Ramo de atividade:**  
Indústria automobilística

**Diretoria:** Wilson Lirmann (presidente), Alcides Cavalcanti (diretor executivo), Clóvis Lopes (gerente de comercial de caminhões), Alexandre Hartl (gerente comercial de pós-venda)

**Nº de funcionários:** 5.000  
**Nº de fábricas:** 1

**Área da empresa:**  
Área total: 1.3 milhão m<sup>2</sup>  
Área construída: 337 mil m<sup>2</sup>

	2022	2023	2024
Produção	nd	nd	nd
Vendas ao mercado interno	24.093	19.647	23.185
Exportações	4.534	4.005	3.926

**VM 4X2T**



<b>APLICAÇÕES:</b>	Semi-Reboque 2 e 3 eixos (Carreta LS)
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.650
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D8K 360 cv (2.200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1400 Nm (1.100-1.600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	17.500
<b>PBTC (kg):</b>	45.100
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain

**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, modos de condução aprimorados. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologias destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Distribuição regional: carga seca, baú, sider, frigorífico; Pipa, hipervácuo
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.650 / 4.550 / 5.150
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Volvo D8K 290 cv (1900 rpm) ou 360 cv (2200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	290cv: 1050Nm (1000-1700 rpm)   360 cv: 2200 Nm (1100-1600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 9 Marchas   Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Semi-elíptica ou parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	17.500
<b>PBTC (kg):</b>	36.000 / 45.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain



**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor boboleta de 210 cv ou VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução aprimorados. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologias destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Distribuição regional: carga seca, baú, sider, frigorífico; Pipa, hipervácuo
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.650 / 5.150 / 5.900
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Volvo D8K 290 cv (1900 rpm) ou 360 cv (2200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	290cv: 1050Nm (1000-1700 rpm)   360 cv: 2200 Nm (1100-1600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 9 Marchas   Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Semi-elíptica
<b>PBT (kg):</b>	24.700
<b>PBTC (kg):</b>	35.000 / 45.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain

**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor boboleta de 210 cv ou VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução aprimorados. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologias destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Distribuição regional: carga seca, baú, sider, frigorífico; Guindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	5.900 / 6.700
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D8K 290 cv (1900 rpm) ou 360 cv (2200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	290cv: 1050Nm (1000-1700 rpm)   360 cv: 2200 Nm (1100-1600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 9 Marchas   Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANT.:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRAS.:</b>	Semi-elíptica ou parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	34.400
<b>PBTC (kg):</b>	35.000 / 45.100
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain



**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor boboleta de 210 cv ou VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução aprimorados, 2º eixo direcional de fábrica. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.



<b>APLICAÇÃO:</b>	Caçamba, pipa, oficina, carga seca.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.650 / 4.800
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Volvo D8K 290 cv (1900 rpm) ou 360 cv (2200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	290cv: 1050Nm (1000-1700 rpm) 360 cv: 2200 Nm (1100-1600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 9 Marchas   Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semi-elíptica ou parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	26.700
<b>PBTC (kg):</b>	35.000 / 40.000 / 57.000 / 63.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain

**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor boboleta de 210 cv ou VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução específicos para operação fora de estrada. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e ABS off-road, controle de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.

<b>APLICAÇÃO:</b>	Caçamba, espalhador de calcário e vinhaça, transbordo de cana, florestal fueiro romeu e julieta
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.650 / 4.800
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Volvo D8K 360 cv (2200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1400 Nm (1100-1600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedor de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semi-elíptica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	34.000
<b>CMT (kg):</b>	57.000 / 63.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução específicos para operação fora de estrada. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e ABS off-road, controle de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.

**VMX 8X4R**



<b>APLICAÇÃO:</b>	Regional: carga seca, tanques. Vocacional: Betoneira, pipa, hipervácuo, hidrotrato, caçamba, comboio, oficina, guindaste, lixeiro, bomba de concreto, julieta.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.500 / 5.150
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Volvo D8K 290 cv (1900 rpm) ou 360 cv (2200 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	290cv: 1050Nm (1000-1700 rpm) 360 cv: 2200 Nm (1100-1600 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 9 Marchas   Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semielíptica ou parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	33.400
<b>PBTC (kg):</b>	35.000 / 40.000 / 57.000 / 63.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain

**Tecnologias destinadas a operação:** Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor boboleta de 210 cv ou VEB de 300 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução específicos para operação fora de estrada. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e ABS off-road, controle de estabilidade, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.

<b>APLICAÇÃO:</b>	Betoneira
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350
<b>MOTOR (pot. rpm):</b>	Volvo D8K 290 cv (1900 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1050Nm (1000-1700 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Manual de 9 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	33.400
<b>CMT (kg):</b>	35.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Configuração extra leve, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, Partida Pesada, freio Motor boboleta de 210 cv, painel de instrumentos digital, conta-giros em LED adaptativo, farol diurno DRL, conjunto completo de espelhos auxiliares, módulo do implementador, tomadas de força no motor e na caixa, modos de condução aprimorados, 2º eixo direcional de fábrica. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Rodoviário: Semi-reboque 3 eixos
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.500 / 3.700
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm) 500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm) 500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Parabólica ou pneumática com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	20.500
<b>PBTC (kg):</b>	60.000 / 70.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.

**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e Pacote Aero, faróis em LED adaptativo, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução aprimorados, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-cinivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Rodoviário: Semi-reboque 3 eixos, 3 eixos espaçados, carreta 4 eixos, bitrem 7 eixos
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.000 / 3.200 / 3.500 / 3.700
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm) 500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm) 500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semielíptica ou ou pneumática com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	27.500 / 28.000
<b>PBTC (kg):</b>	60.000 / 70.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e Pacote Aero, faróis em LED adaptativo, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução aprimorados, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Rodoviário ou misto: Romeu e Julieta
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.700 / 4.300 / 4.600 / 4.900 / 5.200 / 5.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm) 500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm) 500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semielíptica ou pneumática com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	27.500 / 33.500 / 35.000 / 36.000
<b>PBTC (kg):</b>	80.000 / 100.000 / 130.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.

**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada, faróis em LED adaptativo, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução aprimorados, opção de eixo com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Rodoviário ou misto: Bitrem 9 eixos, Rodotrem 9 eixos, Rodotrem canavieiro 11 eixos, Bitrenção, Tritrem Florestal.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.000 / 3.200 / 3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm) 500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm) 500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semielíptica ou pneumática com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	27.500 / 28.500 / 33.500 / 41.000 / 42.000 / 48.000
<b>PBTC (kg):</b>	80.000 / 100.000 / 130.000 / 150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e Pacote Aero, faróis em LED adaptativo, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução aprimorados, opção de eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Cargas Indivisíveis
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.900 / 4.300
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Pneumática com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	44.000
<b>PBTC (kg):</b>	100.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada, faróis em LED adaptativo, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação extra pesada, eixos com redução nos cubos de roda, extensão frontal da longarina, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS, assistente de partida em rampa, controle de tração e de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Vocacional: Motorhome, pipa, apoio, guindaste.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.300 / 4.900
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 380 cv (1.700-1.800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.815 Nm (830-1400 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Parabólica, amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	22.000 / 23.000
<b>PBTC (kg):</b>	65.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.

**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Vocacional: Motorhome, caçamba, florestal fueiro romeu e julieta, pipa, apoio, guindaste.
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.700 / 4.300 / 4.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	1.815 Nm (830-1400 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	semi-elíptica, amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	35.000 / 36.000 / 41.000 / 42.000
<b>PBTC (kg):</b>	100.000 / 130.000 / 150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.00Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Vocacional: Caçamba, florestal fueiro romeu e julieta, pipa, apoio, guindaste
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.400 / 3.700 / 4.300 / 4.600 / 4.900 / 5.200 / 5.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 380 cv (1700-1800 rpm)   420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380: 1815 Nm (830-1400 rpm)   420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semi-elíptica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	35.000 / 36.000 / 41.000 / 42.000
<b>PBTC (kg):</b>	100.000 / 130.000 / 150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.

**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Vocacional: Hexatrem Florestal, carretas especiais fora de estrada
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.700
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semi-elíptica ou parabólica, com amortecedores de dupla ação
<b>PBT (kg):</b>	35.000 / 36.000 / 41.000 / 42.000 / 48.000
<b>PBTC (kg):</b>	100.000 / 130.000 / 150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Vocacional: Rodotrem canavieiro, Tritrem Florestal, carretas especiais fora de estrada
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.000 / 3.200 / 3.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semi-elíptica ou parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	35.000 / 36.000 / 41.000 / 42.000 / 48.000
<b>PBTC (kg):</b>	100.000 / 130.000 / 150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000Km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.

**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada e extra pesada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Vocacional: Caçamba, Guindaste, equipamentos especiais, Transbordo de Cana
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350 / 4.600 / 4.900 / 5.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 380 cv (1700-1800 rpm)   420 cv (1400-1800 rpm)   460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	380: 1815 Nm (830-1400 rpm)   420: 2100 Nm (905-1400 rpm)   460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Semielíptica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	42.000 / 48.000 / 50.000 / 52.000
<b>PBTC (kg):</b>	100.000 / 130.000 / 150.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, opção de freio retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.



<b>APLICAÇÕES:</b>	Caçamba
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	3.400 / 3.700 / 4.300 / 4.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	48.000
<b>PBTC (kg):</b>	150.000 / 225.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.

**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, freio auxiliar retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

<b>APLICAÇÕES:</b>	Caçamba
<b>ENTRE-EIXOS (mm):</b>	4.350 / 4.600 / 4.900 / 5.600
<b>MOTOR (pot rpm):</b>	Volvo D13K 460 cv (1400-1800 rpm)   500 cv (1400-1800 rpm)   540 cv (1460-1800 rpm)
<b>TORQUE (nm rpm):</b>	460: 2300 Nm (945-1400 rpm)   500: 2500 Nm (980-1400 rpm)   540: 2600 Nm (1000-1460 rpm)
<b>TRANSMISSÃO:</b>	Automatizada I-Shift 12 Marchas ou 13 marchas overdrive ou 14 marchas direct drive
<b>SUSPENSÃO DIANTEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>SUSPENSÃO TRASEIRA:</b>	Parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
<b>PBT (kg):</b>	58.000
<b>PBTC (kg):</b>	150.000 / 225.000
<b>GARANTIA:</b>	1 ano veículo completo + 1 ano ou 200.000km (o que ocorrer primeiro) para o Powertrain.



**Tecnologias destinadas a operação:** Freio Motor VEB+, Aceleração Inteligente Volvo, I-Roll, I-See pré-mapeado, aerodinâmica otimizada e, piloto automático de descida, painel de instrumentos 100% digital, central multimídia, modos de condução específicos para operação fora de estrada, extensão frontal da longarina, eixos com redução nos cubos, freio auxiliar retarder. **Tecnologias destinadas a sistema de segurança:** Freios eletrônicos EBS com ABS Off-Road, assistente de partida em rampa, controle de tração off-road, controle de estabilidade, partida pesada, piloto automático adaptativo com tecnologia stop and go e freio de emergência, luz de freio de emergência e aviso de colisão, piloto automático de descida, Volvo Dynamic Steering, assistente de permanência em faixa, assistente de troca de faixa, freios anti-canivete, sensor de ponto cego, detector de atenção do motorista, até 8 câmeras auxiliares, airbag, cinto de segurança com pré-tensionador, faróis em led adaptativo, freio de estacionamento automático, cabine célula de sobrevivência, barra FUP, chave geral de desligamento, visibilidade aprimorada, serviço de telemetria para monitoramento de parâmetros de segurança. **Tecnologia destinadas a gestão de frota:** Volvo Connect com Gestão de Frota, Posicionamento e Posicionamento+, Condução Segura e Condução Inteligente Volvo.

# Infraestrutura e governança: o desafio dos acessos ao Porto de Santos

POR FABRÍZIO PIERDOMENICO\*

Com o arrendamento do Tecon Santos 10, que prevê investimentos de R\$ 5,6 bilhões e ampliará a capacidade do Porto de Santos em 50%, a necessidade de melhorar os acessos terrestres ao porto se torna ainda mais urgente. É fundamental que o poder público e o setor privado tratem essa questão como prioridade. A Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), uma entidade privada, precisa acelerar seus investimentos. Além disso, a construção da segunda entrada do complexo portuário, a terceira via de descida da serra e a perimetral na margem esquerda também precisam ser realizadas. Não podemos mais esperar. Qualquer debate sobre o futuro e a competitividade do nosso maior porto passa pela melhoria da infraestrutura de acesso.

Portanto, sem uma governança que se coloque na mesma mesa



das administrações municipais, Governo Estadual e Governo Federal, dificilmente teremos respostas no tempo necessário para os desafios da acessibilidade do porto, incluindo acessos rodoviários, ferroviários e aquaviários

Em 2003, o Porto de Santos movimentava cerca de 50 a 60 milhões de toneladas. Hoje, 21 anos depois, esse número saltou para cerca de 180 milhões. No entanto, a infraestrutura de acesso permanece a mesma. O único grande investimento realizado foi a perimetral na margem direita, com recursos federais, para corrigir um histórico problema de

tráfego. Embora tenha melhorado, ainda há congestionamentos significativos na entrada de Santos, especialmente em horários de pico.

Com o aumento da capacidade operacional do complexo, o impacto nos acessos logísticos se torna ainda mais evidente. Se as melhorias nos acessos não acompanharem a ampliação da capacidade portuária, o Porto de Santos corre o risco de enfrentar um gargalo logístico que comprometerá sua competitividade. O aumento no fluxo de mercadorias exigirá infraestrutura moderna e eficiente.

Esse cenário tem impacto direto no custo das operações. Para o empresário, o tempo perdido no trânsito, com caminhões parados, representa uma perda de rentabilidade. O processo logístico se torna mais caro, levando os operadores a buscar alternativas mais eficientes, como os portos de Paranaguá e Itaguaí. O Brasil possui mais de 34 portos públicos e diversos TUPs (Terminais de Uso Privado), que competem diretamente com Santos.

A solução não está em debates isolados, como a construção de uma terceira pista ligando o planal-

to à Baixada Santista. Sem investimentos nos acessos, qualquer nova infraestrutura será engolida por um gargalo ainda maior. É como se o Porto de Santos tivesse artérias finas, sobrecarregadas, que podem levar a um infarto logístico. A chave para a solução é uma governança coletiva, que envolva todos os agentes relevantes na busca por soluções conjuntas.

O Governo Federal tem um papel fundamental neste processo, agilizando as concessões para permitir que a iniciativa privada invista nos acessos. O Congresso Nacional, especialmente a Câmara dos Deputados, está cumprindo sua função ao revisar e atualizar o ordenamento jurídico do setor portuário. A criação de uma comissão de juristas para revisar o arcabouço legal da exploração de portos é um passo importante para modernizar o setor.

Reunir todos os agentes em torno do objetivo comum de fortalecer o Porto de Santos é o caminho necessário para resolver as questões estruturais de forma eficiente e urgente.

---

\*Consultor portuário e sócio-diretor da Agência Porto Consultoria

Com quase **70 anos de atuação**, nos transformamos no maior portfólio de serviços logísticos do país. Entendendo nossos clientes não paramos de inovar e agora atendendo com novas soluções digitais.

# JSL DIGITAL

**Transporte rodoviário com gestão 100% digital.**

Mais eficiência, visibilidade e controle com tecnologia que conecta todas as etapas – da contratação à entrega comprovada – em **uma jornada única e integrada.**



Estamos **presentes em 16 setores da economia** e em **mais de 9 países**, com uma oferta completa de soluções para os mais diversos segmentos:

- Logística Interna
- Armazenagem
- Distribuição Urbana
- Transporte de Cargas
- Logística de Commodities
- Fretamento Corporativo
- Operações Industriais Dedicadas

**JSL**  
ENTENDER PARA ATENDER

A JSL movimenta o que é essencial — com escala, qualidade e confiabilidade. Um ecossistema logístico único e irreplicável.



UMA EMPRESA DO GRUPO



SIMPAR