

Auto

Rivista

PERNAMBUCO

Hiace,
a van da Toyota

Ano 16 - nº 94



NSI
NÚCLEO DE SERVIÇOS
INTEGRADOS



YARIS CROSS

Mais um modelo para os SUVs

- Confira o comparativo entre os SUVs compactos
- Aficionados por motorhomes se encontram no Paraná
- Peso dos caminhões: um desafio nas estradas

Caderno Síncopeças Pernambuco

CABOVEL

2026

Mais próxima de mecânicos
e balconistas de autopeças,
com a qualidade superior
da marca do cabo original.



LINHAS LEVE | PESADA | UTILITÁRIOS | AGRÍCOLA

CERTIFICAÇÕES:

ISO9001 / ISO14001 / VDA 6.3 / ISO45001 e IATF16949



16

Toyota segue a tendência do mercado e deixa de comercializar Yaris para oferecer SUV com o mesmo nome.



46

Confira as vantagens e desvantagens dos principais tipos de tração que existem nos veículos atuais.



58

Caderno Sincopeças Pernambuco: Confira as notícias do segmento de autoparças e serviços de PE



68

Comuns nos EUA e na Europa, os motorhomes apaixonaram os brasileiros, tendo um encontro no Paraná.



70

Com o motor da Hilux, a Toyota Hiace disputa o mercado de vans de grande porte através da confiabilidade da marca japonesa no Brasil.



72

Brasil melhora as tecnologias para fiscalizar o excesso de peso na linha pesada, um fenômeno causador de muitos acidentes.

EDITORIAL

O futuro é o limite

Em um país como o Brasil, com cenários sempre desafiadores na economia e na política que acabam afetando os setores produtivos e de serviços, a História tem mostrado uma capacidade de adaptação muito grande dos empreendedores. E o passar dos anos também revela a consolidação das atividades através do investimento em mais qualidade, melhor gestão e capacitação das pessoas.

Ao longo de 2025, Auto Revista Pernambuco seguiu testemunhando as movimentações do setor automotivo do Estado, tanto em Fortaleza quanto no interior, para promover negócios e interação entre os diferentes segmentos e impulsionar a atividade produtiva independentemente do quadro econômico ou político.

Com grandes eventos no setor de aftermarket no Brasil e em especial a Autonor em Pernambuco, mostra, entre outras coisas, a capacidade da atividade econômica do setor e promover a diversificação e a capilaridade.

Este ano, portanto, se encerra com a nossa certeza de que, independentemente de ciclos ou de quaisquer fatores externos, e sejam eles adversos ou positivos, é preciso garantir a constância de determinadas ações e metas pensando sempre em longo prazo.

Boa leitura e que venha 2026!

EXPEDIENTE

Colaboradores - Cláudio Araújo, Haroldo Ribeiro, Izabel Bandeira, Janaina Fernandes Rodrigues, José Carlos de Santana e Nonô Figueiredo.

Contato para anunciar na AUTO REVISTA PERNAMBUCO:

Zap (81) 98637.2046 | (85) 3038.5775 ou através do e-mail autorevistape@gmail.com

Fale com a gente, envie e-mail, fotos, notícias para a redação. A sua opinião é fundamental para a melhoria de nosso produto.

AUTO REVISTA PERNAMBUCO é uma publicação bimestral da Editora Núcleo de Serviços Integrados Ltda. As opiniões dos artigos assinados não representam necessariamente as adotadas pela revista. Não é permitida a reprodução parcial ou total dos textos.

CONTATOS



autorevistape



Auto Revista Pernambuco



81-98637-2046

Novo executivo chega à Mahle

A Mahle anunciou a nomeação de Michel de Oliveira Mello como novo Head de Operações Aftermarket para a América do Sul. Ele se reportará a Evandro Tozati, Diretor da região, e será responsável por implementar estratégias operacionais que promovam melhorias contínuas, aumento de produtividade e integração de processos, sempre com o objetivo de aprimorar a experiência dos clientes. Michel é graduado em Administração de Empresas e possui especializações em Engenharia de Manufatura, bem como em Gestão de Supply Chain e Logística. Com uma vasta experiência de mais de 20 anos em operações, ele traz uma carreira sólida, tendo atuado em diversas empresas, tanto nacionais quanto multinacionais, especialmente no setor de Aftermarket.



Corteco lança vídeo tutorial sobre substituição do retentor traseiro do virabrequim do VW UP

A Corteco, parte do Grupo Freudenberg, anunciou a disponibilização de um vídeo tutorial em seu canal no YouTube. O material é focado na substituição do retentor traseiro do virabrequim do VW UP. Destinado a profissionais do setor de reparação automotiva, o vídeo apresenta um guia detalhado sobre a remoção e instalação correta da nova peça. Inclui dicas úteis que garantem a precisão durante o processo, ajudando a prevenir problemas no funcionamento do motor.

DRiV anuncia novo Diretor Comercial

A DRiV informou a nomeação de Paulo Cesar Matheus como seu novo diretor comercial. Com mais de 30 anos de experiência, Matheus acumula um robusto histórico de liderança em vendas em empresas de destaque, como Affinia, Dana e Continental. Ele também trabalhou com grandes distribuidores, como Polipeças e Real Moto Peças, além de ter recentemente gerido sua própria consultoria, especializada em estratégias comerciais para o setor. “É uma honra fazer parte da equipe da DRiV e contribuir para um projeto tão significativo no mercado de reposição”, declarou Paulo Cesar. Marcelo Rosa, Diretor Geral da DRiV, comentou sobre a chegada do novo executivo: “A inclusão do Paulo na equipe fortalece nossa preparação para o próximo ciclo de crescimento da DRiV no Brasil.”



Schaeffler lança nova temporada de série técnica para reparadores e mecânicos



A Schaeffler anunciou o lançamento da nova temporada da série “Super Dicas REPXPERT”, uma coleção de vídeos educativos direcionados a reparadores e profissionais de oficinas mecânicas. Produzido pela divisão Vehicle Lifetime Solutions (VLS), o conteúdo é gratuito e pode ser acessado no canal do YouTube REPXPERT. Cada episódio aborda um tema relevante, selecionado com base nas dúvidas mais frequentes dos clientes, feedbacks de campo e a expertise acumulada pela equipe técnica. Os especialistas da Schaeffler apresentam as informações de forma clara e acessível, combinando conhecimento técnico com uma explicação didática.



TECNOLOGIA QUALIDADE SEGURANÇA



PENSOU EM MOTOR, PENSOU APEX!

CONHEÇA NOSSO CATÁLOGO COMPLETO.

FALE COM NOSSOS VENDEDORES!

 (11)4154-5809

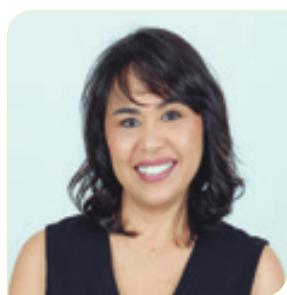
 www.apexengine.com.br

 [@capexengineparts](https://www.instagram.com/capexengineparts)

Na APEX, oferecemos mais que peças,
entregamos parceria de verdade
para você vender mais e melhor.



Daniela Mitsueda é a nova Gerente de Marketing da Mahle Lifecycle and Mobility



A Mahle anunciou a nomeação de Daniela Mitsueda como a nova Gerente de Marketing. Ela irá se reportar diretamente a Rafael Humberto da Silva, responsável pelo Marketing e Categoria de Produtos na América do Sul. Com uma carreira consolidada de mais de duas décadas, ela é pós-graduada em Gestão de Marketing e Vendas pela FGV e possui um MBA em Estratégia de Negócios em Marketing Digital pela ESPM. Daniela tem uma vasta experiência nos setores de Telecomunicações e Aftermarket Automotivo, além de ter trabalhado em montadoras e agências, sempre focada em estratégias de marketing personalizadas e segmentadas. Com sua chegada, a MAHLE pretende fortalecer ainda mais sua estratégia de marketing, aprimorar a conexão com os clientes e consolidar sua comunicação no mercado. Detalhes é fundamental.

Chevrolet Spark EUV começa a ser produzido no Brasil

A Planta Automotiva do Ceará (Pace) iniciou no dia 03/12 a produção do Chevrolet Spark no Brasil. Em cerimônia na unidade industrial em Horizonte (Região Metropolitana de Fortaleza), o polo automotivo multimarcas também informou que o Chevrolet Captiva será produzido a partir de 2026. De acordo com a Chevrolet, a produção do Captiva representa “a ampliação natural do movimento iniciado com o Spark. O modelo ocupa um espaço estratégico no segmento de SUVs elétricos e fortalece a competitividade da Chevrolet em uma categoria que cresce rapidamente no Brasil”.



Nakata recomenda cuidados para garantir o bom funcionamento dos cabos de comando da moto



Os cabos de comando são elementos essenciais nas motocicletas, responsável por transmitir os movimentos do piloto aos diversos sistemas do veículo. Estes cabos, que incluem os de acelerador, embreagem e freio dianteiro, consistem em um cabo interno flexível coberto por um revestimento externo protetor. Com o uso, é comum que esses cabos endureçam ou se tornem pesados devido ao acúmulo de resíduos que se misturam ao óleo lubrificante, o que pode prejudicar seu funcionamento. “Essas obstruções dificultam o movimento, tornando necessário um esforço maior para acioná-los”, explica Leandro Leite, coordenador de Assistência Técnica e Garantia da Nakata.

Cummins e Generation Brasil lançam programa gratuito de formação em JavaScript Fullstack

A Cummins Brasil anuncia uma nova parceria com a Generation Brasil, organização global sem fins lucrativos dedicada à empregabilidade, para o lançamento de um programa gratuito de formação em JavaScript Fullstack. A iniciativa tem início previsto para fevereiro de 2026 e será voltada a pessoas de 18 a 35 anos, com ensino médio completo e em situação de vulnerabilidade social e grupos sub-representados, residentes nas cidades de Osasco-SP, Guarulhos-SP e Resende-RJ. O curso, com duração de 12 semanas, será 100% online e tem como objetivo formar novos profissionais para ingressar no mercado de tecnologia, conectando-os a oportunidades de trabalho após a conclusão do programa. Mais informações e inscrições: <https://gen.partners/inscricoes-js>.

EURO 5 E EURO 6 É HELLA!



BOMBAS DE ARLA



SENSORES NOX

**SENSORES DE TEMPERATURA
DO ESCAPE (EGTS)**



**SENSORES DE
PRESSÃO DE
ESCAPE (EGPS)**



A HELLA, com mais de 125 anos de inovação automotiva, é referência global em qualidade e tecnologia. Sua linha para pós-tratamento de gases em motores diesel atende às normas Euro 5 e Euro 6, com produtos como bombas de Arla, sensores NOx, EGTS e EGPS, garantindo desempenho e durabilidade também no mercado de reposição.

ENCONTRE JÁ EM UM DOS DISTRIBUIDORES HELLA:
Rediesel | Auto Norte | Pacaembu | Furacão | Padre Cícero
JS | BR Autoparts | Repenorte

Acesse o QR Code
e explore nosso
catálogo digital para
linha leve e pesada.



Velas de ignição Champion chegam para ampliar a cobertura da DRiV no mercado reparador

A DRiV anunciou a introdução da renomada linha de velas de ignição Champion® no mercado brasileiro. Com uma longa trajetória de mais de 110 anos, se destaca como uma das pioneiras na fabricação de velas de ignição. Essa tradição posiciona a marca entre os líderes globais em desenvolvimento, produção e fornecimento de soluções de alta performance. Para sua estreia no Brasil, a Champion® apresenta 269 SKU's compatíveis com 51 marcas de veículos leves, abrangendo mais de 2 mil modelos em operação. “O lançamento das velas Champion® reafirma nosso compromisso em fornecer aos reparadores brasileiros produtos de alta performance”, afirmou Marcelo Rosa, diretor-geral da DRiV™ no Brasil. Mais informações podem ser conferidas no portal www.drvbrasil.com.br



Mais uma edição do programa “Experiência Denso” com mecânicos e refrigeristas



No dia 5 de novembro, a Denso promoveu a edição mais recente do programa “Experiência Denso”, recebendo 40 mecânicos e refrigeristas em sua fábrica em Santa Bárbara d’Oeste. O evento proporcionou um dia de aprendizado e fortalecimento de parcerias. Os participantes iniciaram com um tour pela linha de produção, observando o rigoroso controle de qualidade e a tecnologia utilizada na fabricação de peças. Em seguida, exploraram o showroom da empresa, que destaca o portfólio de produtos para o mercado OEM e de reposição. Especialistas da DENSO conduziram um bate-papo técnico, esclarecendo dúvidas e discutindo tendências do setor. A programação incluiu uma visita à equipe de Stock Car Full Time Sports, onde os convidados puderam conhecer a oficina e participar de uma dinâmica interativa de pit stop.

GPS Gueparts reforça seu time com a chegada da nova gerência de Vendas e Marketing

A GPS Gueparts anuncia Thaís Ottoni como sua nova gerente de Vendas e Marketing. Com mais de 18 anos de experiência em marketing e vendas, Thaís possui expertise em gestão estratégica, desenvolvimento de marca e expansão de negócios. Na empresa, sua missão será estruturar ações de crescimento, aprimorar processos comerciais e aumentar a presença da marca no mercado de reposição automotiva. Segundo Junior Tenório, diretor da GPS, “a chegada de Thaís é um marco importante que contribuirá para ampliar nossa participação no mercado e fortalecer o relacionamento com clientes.”



Mann+Hummel anuncia novo Gerente de Engenharia América do Sul



A Mann+Hummel anuncia Julio Trujillo como novo Gerente de Engenharia América do Sul. Ele substitui Dennis Baião, que assume nova posição na empresa nos Estados Unidos. Com mais de 20 anos de experiência no setor de filtragem e com passagens no Brasil e no exterior por empresas como Donaldson, Volvo e Sachs, Trujillo será responsável por liderar e conduzir toda a estratégia de engenharia da empresa na região. “Julio inicia a sua trajetória na Mann+Hummel com a expectativa de integrar sua sólida experiência em filtragem à expertise da nossa equipe, fortalecendo ainda mais a nossa visão de liderança em filtragem”, afirma Bert Kempeneers, Vice-presidente Operações América do Sul e Gerente Geral Brasil da Mann+Hummel.

80 anos

RIO
RIO SULENSE

Desde 1946 criando **movimento**
e peças para seu motor!



Conheça a
nossa história



Siga a RIO
no Instagram

Delphi amplia oferta em sistemas de injeção com a chegada de novos sensores MAP para reposição

A Phinia, por meio da sua marca Delphi, amplia seu portfólio de componentes de gerenciamento do motor e lança novas opções de sensores MAP (Pressão Absoluta do Coletor) para o aftermarket automotivo. Com os novos códigos (PNs), a marca fortalece sua cobertura no segmento, atendendo mais de 50 aplicações para veículos de diversos fabricantes, equipados com motores a gasolina e flex. Mais informações sobre a linha de sensores MAP e outros produtos Delphi podem ser encontradas no catálogo digital da marca: <https://www.delphiautoparts.com/pt-br/cat%C3%83%Allogobrasil>



Devoc mostra como aprimorar a manutenção dos injetores Common Rail

Os injetores fazem parte dos avançados sistemas de injeção eletrônica diesel, recebendo combustível de alta pressão de um trilho comum (common rail) e injetando-o com precisão na câmara de combustão. Esse controle eletrônico resulta em maior eficiência, melhor desempenho e redução de emissões. Contudo, entupimentos ou corrosão podem comprometer o funcionamento do veículo e danificar o sistema se não reparados rapidamente. Lucas Schmitd, consultor técnico da Devoc, alerta que a manutenção dos injetores Common Rail requer cuidados específicos para garantir eficiência no reparo. Erros comuns, como descuidos na limpeza e negligência com o torque, devem ser evitados para assegurar o sucesso do serviço.

NTN Rolamentos amplia portfólio com novas aplicações para Volkswagen Polo



A NTN Rolamentos do Brasil, reconhecida globalmente por sua fabricação de rolamentos de roda sob as marcas NTN e SNR, está investindo na expansão de seu portfólio para assegurar a cobertura total da frota nacional. Recentemente, a empresa anunciou novas aplicações de rolamentos especificamente para os modelos Volkswagen Polo. Em agosto de 2025, o Volkswagen Polo se destacou como o líder de vendas, alcançando 12.908 emplacamentos, conforme dados da Fenabrade. Este modelo é oferecido com duas opções de motorização a gasolina e etanol (Total Flex), o que amplia ainda mais seu apelo no mercado brasileiro.

Stellantis, Senai-PE e UPE firmam parceria para projetos de digitalização

A Stellantis, o Senai-PE e a Universidade de Pernambuco (UPE) firmaram uma parceria estratégica para o desenvolvimento de projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) voltada à transformação digital do Polo Automotivo de Goiana (PE). “A digitalização é um caminho sem volta na indústria automotiva, e a Stellantis está na vanguarda dessa transformação”, destaca Glauber Fullana, Vice-presidente Sênior de Manufatura da Stellantis para a América do Sul. Já para Oziel Alves, Diretor de Inovação e Tecnologia do Senai-PE, “A iniciativa reforça o compromisso do Senai em promover o desenvolvimento regional, aplicando tecnologias avançadas de inteligência artificial e digitalização industrial para apoiar o setor de forma estratégica.”





**POLIAS, TENSORES, BOMBAS D'ÁGUA
E KITS DE DISTRIBUIÇÃO.**

Siga:



@ranalle.poliasetensores
ranalle.com.br



NÓS SOMOS POTÊNCIA.
NÓS SOMOS TECNOLOGIA.

NÓS SOMOS A RANALLE!

ranalle.com.br

Iº AMMA Next reúne líderes para discutir o futuro da diversidade no setor automotivo



Asede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), na icônica Avenida Paulista, foi transformada em um hub de inovação e diálogo no dia 11 de novembro, durante o Iº AMMA Next, um evento promovido pela Associação Brasileira das Mulheres do Mercado Automotivo (AMMA). Com o tema “O futuro da diversidade dos negócios”, o encontro atraiu cerca de 150 líderes, executivos e profissionais do setor automotivo, todos unidos pela causa de promover a diversidade como impulso para a inovação e resultados eficazes. Desde sua abertura, o AMMA Next se destacou como uma plataforma para abordagens transformadoras, promovendo debates sobre inclusão, práticas ambientais, sociais e de governança (ESG), tecnologia e empoderamento feminino. Estes são elementos essenciais para a evolução e competitividade dentro do setor automotivo.

A cerimônia foi inaugurada pela presidente da AMMA, Carla Nôrcia, que enfatizou a importância da iniciativa como um espaço de escuta

e construção coletiva. “Aqui, as mulheres se encontram para discutir tecnologia, inovação e o futuro do setor. E essa discussão não é apenas uma causa feminina; é uma meta que beneficia a todos no mercado automotivo”, afirmou Nôrcia, destacando a abrangência do evento.

Marcelo Gabriel, Diretor na LA4B e integrante da Aliança do Aftermarket Automotivo, apresentou dados no painel “O Futuro do Aftermarket e o Poder da Diversidade na Transformação do Setor”. A mentora executiva Ana Carolina Albuquerque, trazendo uma perspectiva inspiradora do setor de beleza, falou sobre a transformação de mindset, utilizando o batom ver-

melho como símbolo de coragem e empoderamento feminino.

Fechando o ciclo de palestras, Cristiana Arcangeli, empresária e investidora famosa pelo reality show Shark Tank Brasil, encantou a plateia ao compartilhar sua trajetória, repleta de desafios e aprendizados. Ela envolveu a audiência ao destacar a influência de sua mãe, que contribuiu para o setor de autopeças, e incentivou as presentes a continuarem quebrando barreiras.

“Esse evento criou um espaço onde histórias inspiradoras foram compartilhadas. Cada mulher que esteve presente saiu mais confiante, pronta para transformar a realidade de onde atua”, declarou Talita Peres, vice-presidente da AMMA. O evento contou com o apoio e patrocínio de empresas como Compre Sua Peça, Schaeffler, Mombesani, Sampel, Indisa, Mte-Thomson e Perfect.

A AMMA convida novas associadas a se unirem a esse movimento. Para participar das próximas iniciativas, interessadas podem acessar www.ammaoficial.com.br e preencher o formulário na seção “Associe-se”. ☀





Haroldo Ribeiro
Diretor da Max Result
consultoria e especialista
em gestão de riscos
e perdas para o Varejo.
haroldo@maxresult.com.br

Erros de diagnóstico e trocas desnecessárias = perdas

Em concessionárias e oficinas multimarcas, a qualidade do serviço está intrinsecamente ligada à precisão do diagnóstico. No entanto, um fenômeno silencioso e caro assola o setor, os erros de diagnóstico que levam a trocas desnecessárias de peças. Esse problema não é apenas uma “pequena perda de peça”. Ele gera um prejuízo em cascata que afeta a rentabilidade, a reputação da marca e, principalmente, a confiança do cliente. Quando um mecânico erra o diagnóstico e troca uma peça que estava funcionando (o chamado “tentativa e erro”), o prejuízo se multiplica:

- Custo da peça desnecessária
A peça trocada é perdida, pois geralmente não pode ser devolvida ou reembalada. Ela vai para o descarte, impactando o estoque e a margem de lucro.

- Custo da mão de obra perdida
O tempo gasto na troca da peça errada é tempo não produtivo, gerando um custo de mão de obra que não será coberto pelo cliente.

- Dano à confiança do cliente:
O cliente paga por uma solução que não resolveu o problema e, pior, precisa retornar à oficina. Nada erode mais rapidamente a fidelidade do que a percepção de incompetência ou, pior, de má-fé.

-Aumento de garantia/retrabalho
O erro inicial geralmente leva a um retrabalho coberto pela garantia da ofi-

na, dobrando a mão de obra perdida e a frustração da equipe técnica.

O diagnóstico é uma arte que depende de conhecimento, experiência e, crucialmente, de processo. Os erros não são apenas falhas individuais, mas sim falhas sistêmicas que a gestão precisa corrigir:

- Pressão por produtividade

Em muitas oficinas, há uma pressão excessiva para liberar o serviço rapidamente. O técnico, sob a meta de produtividade, opta pelo “atralho”, troca a peça que parece ser o problema, em vez de gastar o tempo necessário com testes complexos e multichecks.

- Falta de treinamento em sistemas de bordo.

Com a crescente complexidade eletrônica dos veículos, o diagnóstico manual está obsoleto. Sem o domínio dos scanners e softwares específicos de cada montadora, o técnico baseia-se em “achismos” ou experiências passadas que não se aplicam aos veículos modernos.

- Cultura de descarte fácil

Em ambientes onde o custo da peça trocada é facilmente absorvido ou oculto na “quebra operacional”, não há incentivo para a precisão. Se o time não for responsabilizado ou auditado pelo descarte, o erro de diagnóstico se torna a norma.

A Prevenção de Perdas tem um papel

essencial em blindar o processo de diagnóstico, exigindo rigor técnico e responsabilidade. Para obter o máximo de êxito neste processo, alguns cuidados precisam ser observados:

- Padronização do processo de diagnóstico

Check-list obrigatório condicionando a troca da peça somente se o mecânico puder anexar o relatório de scanner, teste de prova e aprovação dupla (o diagnóstico deve ser revisado e aprovado por um mecânico sênior ou chefe de oficina, antes da requisição no estoque).

- Investimento no conhecimento e nas ferramentas

O orçamento para prevenção de perdas deve incluir investimentos em treinamento específico (cursos avançados sobre diagnóstico eletrônico e resolução de problemas de novas tecnologias automotivas).

-Calibração de equipamentos

Garantir que os scanners e multímetros estejam sempre calibrados e atualizados com os softwares mais recentes.

No setor automotivo de alta complexidade, a precisão no diagnóstico é a linha de frente da prevenção de perdas. Um diagnóstico correto economiza o custo da peça, o tempo da mão de obra, evita o retrabalho e, o mais importante, preserva o maior ativo da oficina: a reputação e a confiança do cliente.





GRUPO AUTO NORTE

Sua distribuidora preferida há mais de 45 anos!

Com as melhores marcas do mercado e uma estrutura logística preparada para atender de norte a sul do Brasil, o **Grupo Auto Norte** fortalece o setor de reposição de peças automotivas com **qualidade, variedade e confiança**.

 **AUTO NORTE**

 @autonortedistribuidora
www.autonorte.com.br

 **PECA
BRASIL**

 @pecabrasil
www.pecabrasil.com.br

 **AUTO NORTE
DIESEL**

 @autonortediesel



**Siga-nos no
Instagram e
fique por dentro
das novidades!**



**Acesse o KKI e conheça
os produtos disponíveis
no nosso portfólio!**

kki.autonorte.com.br



NOVO SUV COMPACTO

Toyota lança Yaris Cross e destaca que modelo vem com versões híbridas equipadas com motor bicompostível. Promessa é de quase 18 km por litro em trechos urbanos



Acredite se quiser, caro leitor. No país que está entre os que têm os carros mais caros do mundo, mais uma montadora tirou do portfólio um carro de passeio e colocou no lugar um SUV. Assim como fez com o sedan Corolla, que deu origem ao Corolla Cross, a Toyota lançou o Yaris Cross, que usa o nome do hatch e do sedan que ela não comercializa mais por aqui. O detalhe interessante é que em países vizinhos, como Argentina e Uruguai, o compacto na versão hatch continua sendo vendido. Aos brasileiros, resta se conformar com modelos cada vez mais

caros, por causa de uma estranha relação entre consumidores ávidos por status que os SUVs prometem e o faro comercial das montadoras. Segundo a Toyota, com o Yaris Cross ela amplia sua participação no segmento de SUVs, “que representa mais de 50% do mercado brasileiro no acumulado de 2025”. O lançamento complementa o portfólio ao lado de Corolla Cross, SW4 e RAV4. De carro de passeio, apenas o sedan Corolla resiste. Um dos destaques da fábrica em relação ao modelo do Brasil é a motorização híbrida flex - ou seja, tração com dois motores elétricos

(gerador e propulsor) e motor bi-combustível 1.5. Essa é a configuração presente nas versões XRX Hybrid e XRE Hybrid. A promessa é de até 17,9 km/l na cidade e 15,3 km/l na estrada. Nas versões XRE e XRX, o Yaris Cross é equipado só com o motor flex 1.5L, que entrega até 122 cv de potência a 6.000 rpm e 15,3 kgfm de torque a 4.800 rpm. A transmissão que acompanha o motor, tanto nas versões híbridas quanto nas que rodam só com combustível, é a CVT.

Todas as versões do modelo têm de série os seguintes equipamentos: seis airbags (dois frontais, dois late-



Versões e preços de pré-venda

XRE:

R\$ 161.390,00

XRE Hybrid:

R\$ 172.390,00

XRX:

R\$ 178.990,00

XRX Hybrid:

R\$ 189.990,00



rais e dois de cortina), freio de estacionamento eletrônico com função Hold, controle de tração (TRC) e assistente de partida em rampa (HAC). Elas também são equipadas com o pacote de segurança ativa Toyota Safety Sense (TSS), que reúne as tecnologias Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC), Sistema de Alerta de Mudança de Faixa (LKA) com Assistente de Permanência de Faixa (LKC), Sistema de Pré-Colisão Frontal (PCS) e Farol Alto Automático (AHB).

Nas versões XRE e XRE Hybrid, há faróis de LED, sistema com chave presencial, ar-condicionado digital automático, central multimídia com tela de 10" e espelhamento sem fio para Apple CarPlay e Android Auto, carregador por indução para o celular, painel digital com tela TFT de 7", faróis de neblina em LED, câmera de ré e sensor de estacionamento traseiro. Já as versões XRX e XRX Hybrid incluem monitor de ponto cego (BSM), Sistema de Visão Panorâmica 360° (PVM), sensor de

estacionamento dianteiro, abertura elétrica do porta-malas com sensor de movimento (kick sensor) e teto solar panorâmico.

Com 4,31 metros de comprimento, 1,77 metro de largura, 1,65 metro de altura e 2,62 metros de distância entre eixos, o Yaris Cross vem para brigar com pesos pesados hoje no mercado como Volkswagen T-Cross, Honda HR-V e Fiat Pulse. A empresa conta com a confiabilidade da sua marca, que está traduzida no sucesso de modelos com o sedan Corolla e a picape Hilux. A ver como se dará essa nova movimentação no segmento. 



SAMPEL
PEÇAS AUTOMOTIVAS

A INOVAÇÃO
ESTÁ EM
NOSSO
DNA

MAIS DE 3.700 ITENS

EM NOSSO PORTFÓLIO — O MAIS
COMPLETO DO MERCADO.



ISO9001 / IATF 16949

www.sampel.com.br

Qualidade Original



A Fiat na mobilidade elétrica

Através de parceria com os chineses, a Stellantis, que tem a Fiat como principal marca, entrou oficialmente no mercado de veículos ultra-híbridos

“Cientes que buscam o conforto de uma condução exclusivamente elétrica, mas querem a independência de poder viajar a qualquer lugar não precisam mais abrir mão de um de seus anseios. O Leaptomotor C10 estreia no mercado como o primeiro SUV da história do Brasil a oferecer a inovadora tecnologia REEV em sua versão ultra-híbrida”. É assim que a Leaptomotor, montadora chinesa que chega ao Brasil através de joint venture com a Stellantis (que tem como marca principal a Fiat e também é proprietária de Jeep, Dodge, Peugeot e Citroën), se apresenta com o SUV C10. O destaque dado pela empresa à sua tecnologia é que, diferentemente dos outros carros híbridos que temos por aqui, o dela tem uma versão que usa um motor a combustão apenas para recarregar a bateria, ou seja, a tração é integralmente elétrica.

Na prática, isso significa que o proprietário pode carregar o carro tanto por uma tomada externa quanto através do motor a combustão, que funciona como gerador. Pelo menos uma comodidade dá para enxergar nisso: se estiver viajando e notar que a carga da bateria está acabando, o motorista pode usar a gasolina no tanque e não vai precisar parar em um ponto de recarga elétrica,



que geralmente demanda algumas horas de espera. E mesmo que o combustível seja pouco, ele pode reabastecer em um posto comum e também perder menos tempo, já que encher um tanque de gasolina leva menos de cinco minutos.

A questão, no entanto, é a autonomia. De acordo o que a Leaptomotor diz no site, ela é de 111 km se o motor a combustão não for ligado e pode chegar a 950 km se ele for usado como gerador. Mas a fábrica também afirma que “os valores podem variar de acordo com condi-

ções de uso, temperatura, estilo de condução, carga transportada e outros fatores externos”. Ou seja, cada motorista vai descobrir os números reais só ao longo do uso.

A versão híbrida do C10 tem alguns modos de condução. No EV+, há prioridade máxima no uso da bateria, com acionamento do motor a combustão apenas quando ela está em um nível mínimo de carga. No EV, recomendado para o uso urbano, o sistema prioriza o uso da bateria e aciona o motor a combustão sempre que necessário. No



NOVOS
PRODUTOS



FACILITANDO
O DIA-A-DIA



Scaneie o código ao lado e
encontre o representante
mais próximo de você!



modo Combustível, recomendado para viagens, ele faz a otimização da energia da bateria e do motor a combustão para entregar a melhor autonomia possível. Por fim, há o modo Power+, que aciona instantaneamente o motor em qualquer momento em que seja necessário garantir energia para a bateria.

No modo Combustível é possível selecionar o nível de carga desejado pelo condutor, fazendo o motor a combustão trabalhar enquanto o carro roda para alcançar esse nível. Nas paradas, o condutor pode escolher o que for melhor para a situação: reabastecer o tanque ou recarregar o carro. De acordo com a montadora, em um carregador externo rápido a reserva de energia vai de 30% a 80% em 18 minutos. Falando agora da versão 100% elétrica, ela promete 338 km de autonomia com a carga total da bateria. A potência é de 218 cv. Já no híbrido, o valor é 215 cv. Ambas as versões são alimentadas por baterias LFP. O termo vem Fosfato de Ferro-Lítio e se refere ao uso desse material, ao invés de níquel, manganês ou cobalto. Essas baterias geralmente são associadas a alta segurança, longa vida útil, estabilidade térmica e menor custo.

O Leapmotor C10 iniciou as vendas no Brasil em pacote único de acabamento. O acesso é feito por um cartão NFC ou através do celular, com uma chave digital. Há um console central com carregador de

indução para celulares embutido e dois conectores USB, sendo um do tipo C de recarga rápida. Os bancos dianteiros têm ajuste elétrico e um sistema de aquecimento e ventilação integrado. Na traseira, o assoalho é plano, para dar mais comodidade aos passageiros, e há difusores de ar condicionado e dois conectores USB.

Dentre as tecnologias presentes no C10 estão uma central multimídia 14,6 polegadas que permite executar vários ajustes (modos de condução, energia, climatização, áudio e cenários personalizados), câmeras de visão 360° e um modo que transforma o carro estacionado em espaço para descanso (o banco do condutor reclina, janelas e a persiana do teto panorâmico se fecham e um som e uma iluminação especial entram em cena para relaxar).

Outros recursos são um sistema de

som com 12 alto-falantes, microfones que permitem diferenciar qual ocupante do veículo está falando (quando o passageiro dianteiro pedir via comando de voz para reduzir a temperatura do ar condicionado, por exemplo, somente o lado direito será alterado) e o Leap Pilot, que traz comodidades como leitor automático de placas, assistente de manutenção de faixa, piloto automático com controle automático da distância do veículo à frente, frenagem automática de emergência, alerta de veículo no ponto cego, aviso de trâfego cruzado e sensores de manobra com frenagem automática.

Preços:

Elétrico

R\$ 189.990,00

Híbrido

R\$ 199.990,00





YIMING PARTS



30 anos
EXCELÊNCIA
AUTOMOTIVA

**FABRICAMOS PRODUTOS DE ALTA QUALIDADE
PARA O MERCADO DE REPOSIÇÃO DESDE 1996**
produtos certificados e testados, seguindo os padrões originais.



Yiming.parts

Yiming.com.br

11 2019-7779





Mais tecnologia e conforto

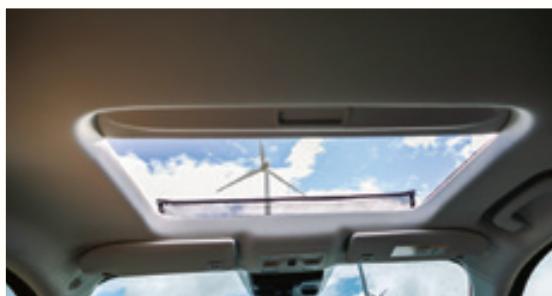
Picape híbrida da Ford chega em nova versão prometendo o mesmo desempenho, mesmo tendo acréscimo de peso por causa da inclusão de vários recursos e equipamentos

Tração AWD, novo conjunto elétrico, rodas de 19", capota marítima, teto solar elétrico, painel de instrumentos de 8", central multimídia de 13,2", som da renomada marca sueca Bang & Olufsen, câmeras 360° e assistente de reboque. Essas são algumas das novidades destacadas pela Ford para a versão 2025 da picape Maverick Hybrid. Oferecido pelo mesmo preço da versão Tremor – R\$ 239.900 –, o veículo traz também painel de instrumentos de 8", central multimídia com tela de 13,2", GPS embarcado e conexão com Apple CarPlay e Android Auto sem fio.

O motor elétrico da picape tem 140 kW de potência. Ele atua junto com

o motor 2.5 a gasolina com potência de 162 cv (a 5.600 rpm) e torque de 210 Nm (a 4.000 rpm) para entregar uma potência combinada de 194 cv. Segundo a Ford, a tração AWD é uma das principais novidades da nova versão. Esse tipo de controle de transmissão distribui a força entre os eixos dianteiro e traseiro dinamicamente, de acordo com a demanda em cada roda.

A fábrica diz que mesmo com peso 129 kg maior (1.829 kg), "a nova Maverick Hybrid entrega um desempenho melhor, graças aos aprimoramentos do trem de força". Ela acelera de 0 a 100 km/h em 8,0 segundos – 0,7 segundo mais rápido que o modelo anterior. A promessa em relação ao



consumo é de 15,4 km/l na cidade e 13,5 km/l na estrada.

Em condições normais de rodagem, como asfalto seco e velocidade de cruzeiro, a picape opera predominantemente com a tração dianteira para economizar combustível. Em situações de baixa aderência ou aceleração forte – monitoradas por sensores nas rodas, posição do acelerador, ângulo do volante e outros parâmetros –, o torque é enviado para as rodas traseiras de forma instantânea e variável.

Como utilitário off road, a Maverick Hybrid tem os mesmos ângulos de

entrada ($20,6^\circ$), saída ($20,4^\circ$), transposição de rampa ($16,0^\circ$), altura livre do solo (204 mm) e capacidade de imersão (450 mm) da versão Lariat Black. A caçamba oferece capacidade de 943 litros (ou 584 kg) e tem capota marítima de série. Há um sistema com oito pontos de fixação, encaixes para divisórias, nichos com tampa, iluminação e pré-fiação elétrica de 12 V para atender diferentes necessidades.

Em relação a segurança, entre as novidades ela agora vem com piloto automático adaptativo com Stop & Go, assistente de manutenção

e centralização em faixa, controle automático em descidas, sensores de estacionamento dianteiro e traseiro e monitoramento de ponto cego com alerta de tráfego cruzado. Também é equipada com assistente de frenagem autônoma com detecção de pedestres e ciclistas, incluindo em marcha a ré, frenagem pós-colisão, assistente de partida em rampa, farol alto automático, alerta de colisão frontal e sete airbags.

O modem embarcado de conectividade da Maverick permite vários comandos remotos que funcionam através do novo aplicativo Ford, como travamento e destravamento, partida remota com ativação do ar-condicionado, localização e informações do hodômetro, nível de combustível, vida útil do óleo do motor, autonomia e pressão dos pneus. Ela tem ainda uma arquitetura elétrica em rede que permite atualizações de mais de 20 módulos de segurança e performance.



O que já era incrível, ficou ainda melhor!

Mais agilidade, mais vendas, mais controle



- **Filtros pós-pesquisa:** Refine os resultados com mais precisão após consultar peças ou serviços.
- **Consulta por placa:** Identifique o veículo automaticamente e agilize a busca por peças compatíveis.
- **Inclusão de mão de obra no orçamento:** Adicione serviços diretamente no orçamento, com valores personalizados.
- **Margem de lucro editável e descontos sob medida:** Controle total sobre preços e condições comerciais.
- **Orçamentos com a logomarca da sua empresa:** Profissionalismo na apresentação ao cliente.
- **Histórico completo de orçamentos e pedidos:** Consulte rapidamente negociações anteriores e acompanhe o relacionamento com o cliente.
- **Acompanhamento em tempo real do status dos pedidos:** Saiba exatamente onde está cada pedido, do orçamento à entrega.

Acesse: www.balcaoligado.com.br

**Agora disponível na versão
Online e no Aplicativo!**



Balcão Ligado
aumente suas vendas



SUVs Compactos

Confira algumas das principais características dos cinco modelos mais “em conta” do mercado automotivo no segmento que mais cresce no Brasil

Amudança do mercado brasileiro rumo aos SUVs de todos os tipos parece ser um fenômeno sem retorno. Por isso, os consumidores estão se acostumando com modelos que já começam a se afastar do limite de 110 mil reais. Auto Revista faz a seguir um comparativo dos cinco SUVs mais “baratos” disponíveis atualmente e que estão dentro do ranking de 50 mais vendidos da Federação Brasileira da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrade).

Foram considerados parâmetros como tamanho da tela do sistema multimídia, consumo, espaço no bagageiro e, obviamente, preço. Sobre esse último quesito, aliás, é impressionante a proximidade de valores entre os modelos. Será que as diferentes montadoras têm exatamente os mesmos custos? Difícil saber, mas buscamos as características de cinco opções do mercado, para mostrar que eles não são iguais em algumas delas.



T-Cross Versão Sense Preço R\$ 119.990,00

Esse modelo se sai bem na média em vários quesitos, como preço, consumo, volume de porta-malas e generosidade da tela do sistema multimídia. Neste último, inclusive, com o tamanho de 10,1 polegadas, ele fica quase empatado com o vencedor, que é o Tiggo 5x (10,25 polegadas). O modelo da Volkswagen também divide com o Tiggo 5x uma característica, que é freio a disco nas quatro rodas. Por fim, é o campeão na distância entre eixos, medida que está diretamente relacionada com o conforto

dos passageiros do banco de trás. E custa apenas 90 reais a mais que o segundo colocado do nosso comparativo, o Chevrolet Tracker.

Ficha técnica

Motor

- Cilindrada 999 cm³
- Potência 128 cv (E) / 116 cv (G) - 5.500rpm
- Torque 20,4 kgfm (E/G) - 2.000/3.500 rpm

Transmissão

- Automática de 6 velocidades

Direção

- Elétrica

Freios

- Dianteiros A disco
- Traseiros A disco

Rodas

- 205/60 R16

Dimensões

- Altura 1.571 mm
- Comprimento 4.218 mm
- Distância entre eixos 2.651 mm
- Largura 1.760 mm
- Volume do porta-malas 373 l

Consumo (km por litro)

- Cidade 8,2 (álcool) e 11,8 (gasolina)
- Estrada 9,9 (álcool) e 14,2 (gasolina)



Pulse

Versão Drive 1.3 AT

Preço R\$ 115.980,00

Além do menor preço, o modelo da Fiat tem como principal vantagem o consumo, que é o mais baixo de todos os carros comparados. Ao mesmo tempo, ele tem a menor distância entre eixos e um porta-malas que só ganha em capacidade do Tiggo 5x. A tela do sistema multimídia, com 8,4 polegadas, não é generosa como a dos campeões T-Cross e Tiggo 5x, mas pelo menos é um pouco maior que as do Tracker (8 polegadas) e Nissan Kicks (7 polegadas).

Ficha técnica

Motor

- Cilindrada total 1.332 cm³
- Potência 98 cv (gasolina) a 6.000 rpm / 107 cv (etanol) a 6.250 rpm
- Torque 13,2 kgfm (gasolina) a 4.250 rpm e 13,7 kgfm (etanol) a 4.000 rpm

Transmissão

- CVT com 7 marchas emuladas no modo manual

Direção

- Elétrica

Freios

- Dianteiro A disco
- Traseiro A tambor

Rodas

- R16 x 6,0

Dimensões

- Altura 1.548 mm
- Comprimento 4.095 mm
- Distância entre-eixos 2.532 mm
- Largura 1.777 mm
- Volume do porta-malas 370 litros

Consumo

- Ciclo urbano: 13,0 km/l (gasolina) / 8,9 km/l (etanol)
- Ciclo estrada: 14,7 km/l (gasolina) / 10,5 km/l (etanol)



Tracker

Versão AT

Preço R\$ 119.900,00

Segundo mais “barato” do comparativo (embora com uma diferença de apenas 90 reais dos terceiros colocados, o T-Cross e o Nissan Kicks), o Tracker tem bons números de consumo de combustível, perdendo apenas para o campeão Pulse. O volume do porta-malas, com 393 litros, fica mais próximo do campeão Kicks (432). A distância entre-eixos, no entanto, é a segunda menor e perde em 8 cm para o primeiro colocado T-Cross. Por fim, a tela do sistema multimídia é a segunda menor (apenas uma polegada a mais que a do Kicks, último colocado nesse quesito).

Ficha técnica

Motor

- Potência (Etanol/Gasolina) 115 cv (85 Kw) @ 5.000
- Torque (Etanol/Gasolina) 18,9/18,3 mkgf @ 1.800 - 3.500 rpm

Transmissão

- Automática de 6 velocidades

Direção

- Elétrica Progressiva

Freios

- Dianteiros A disco
- Traseiros A tambor

Rodas

- 215/55 R17

Dimensões

- Altura (mm) 1.624
- Comprimento (mm) 4.304
- Entre-eixos (mm) 2.570
- Largura (mm) 1.791
- Volume do porta-malas (l) 393

Consumo

- Urbano (km/l, etanol/gasolina) 8,1 / 11,5
- Rodoviário (km/l, etanol/gasolina) 9,9 / 13,8



Tiggo 5x Versão Sport Preço R\$ 131.990,00

A chinesa Chery é a fábrica mais recente no mercado, em relação às demais que estão nesse comparativo. Os carros têm tido razoável aceitação, e por isso o Tiggo 5x está no ranking dos 50 mais vendidos e no nosso comparativo. O modelo tem algumas boas características: a distância entre-eixos é a segunda maior dentre os cinco que colocamos nesta seleção (fica atrás apenas do T-Cross), ele é uma das duas opções que tem freio a disco nas quatro rodas (ao lado do T-Cross) e sua tela multimídia é a mais generosa, com 10,25 polegadas. No entanto, ele perde de todos no consumo e no tamanho do bagageiro. Além disso, é o mais caro (R\$ 12 mil a mais que o segundo colocado).

Ficha técnica

Motor

- Cilindrada 1.499 cm³
- Potência (cv) 150 (E) / 147 (G)
- Torque (kgfm) 22,75 (E) / 22,35 (G)

Transmissão

- CVT (9 marchas simuladas)

Direção

- Assistência elétrica progressiva

Freios

- Dianteiro A disco
- Traseiro A disco

Rodas

- 215/60 R17

Dimensões

- Altura 1.655 mm
- Comprimento 4.338 mm
- Distância entre eixos 2.630 mm
- Largura 1.830 mm
- Volume do porta-malas 340

Consumo (km/l)

- Cidade 6,5 (álcool) e 10 (gasolina)
- Estrada 8,4 (álcool) e 12,1 (gasolina)



Kicks

Versão Play 1.6 Active Plus

Preço R\$ 119.990,00

A Nissan oferece duas versões do Kicks. Como nesse comparativo buscamos os mais “baratos”, colocamos aqui a versão Play, que traz o design mais antigo, mas se mostrou um carro bastante confiável desde o lançamento do primeiro modelo alguns anos atrás. O veículo tem exatamente o mesmo preço do T-Cross e traz como principal vantagem o tamanho do bagageiro, que tem 432 litros de capacidade. A distância entre-eixos também é boa, apenas 1 cm a menos que a do segundo colocado Tiggo. Ele perde dos concorrentes deste comparativo na tela do sistema multimídia, de apenas 7 polegadas, e tem o segundo pior consumo, ficando à frente apenas do Tiggo.

Ficha técnica

- Cilindrada 1.598 cm³
- Potência 110 cv @ 5.600 rpm (gasolina)/113 cv @ 5.600 rpm (etanol)
- Torque 14,9 kgfm @ 4.000 rpm (gasolina)/15,2 kgfm @ 4.000 rpm (etanol)

Transmissão

Direção

- Elétrica com assistência variável

Freios

- Dianteiro A disco
- Traseiro A tambor

Dimensões

- Altura 1.610 mm
- Comprimento 4.310 mm
- Largura 1.760 mm
- Distância entre eixos 2.620
- Volume do porta-malas 432 litros

Consumo (km/l)

- Cidade 7,8 (álcool) e 11,3 (gasolina)
- Estrada 9,4 (álcool) e 13,7 (gasolina)

	Preço	Porta-malas (l)	Entre-eixos (mm)	Freios traseiros	Tela multimídia (pol)	Consumo cidade (km/l)	Consumo estrada (km/l)
T-Cross	119.990,00	373	2.651	Disco	10,1	8,2 (álcool) 11,8 (gasolina)	9,9 (álcool) 14,2 (gasolina)
Pulse	115.980,00	370	2.532	Tambor	8,4	8,9 (álcool) 13 (gasolina)	10,5 (etanol) 14,7 (gasolina)
Tracker	119.900,00	393	2.570	Tambor	8	8,1 (álcool) 11,5 (gasolina)	9,9 (álcool) 13,8 (álcool)
Tiggo 5x	131.990,00	340	2.630	Disco	10,25	6,5 (álcool) 10 (gasolina)	8,4 (álcool) 12,1 (gasolina)
Kicks	119.990,00	432	2.620	Tambor	7	7,8 (álcool) 11,3 (gasolina)	9,4 (álcool) 13,7 (gasolina)



N°1 EM ROLAMENTOS



LOJA ONLINE COBRA

O MOVIMENTO DO MERCADO
COMEÇA AQUI

www.cobrarolamentos.com.br | sac@cobrarolamentos.com.br

0800 016 3333 | [@cobrarolamentos](https://www.facebook.com/cobrarolamentos)



FREMAX

Hengst

Hoyer Fries

IKS

IMA

Indsa

JTEKT

KYS

LEVORIN

SKF

SNR

MAHLE

NTN

OSRAM

Yonfamex

PARAFLU

VISCONDE

RIFEL

SABO

SACHS

SAMPOL

SKF

SNR

SPICER

UNIA



PRESENÇA NACIONAL

36 FILIAIS

A Cobra está nas principais cidades para atender o seu negócio!
Encontre a filial próxima de você ou compre online.



Acesse:
loja.cobrrolamentos.com.br



Cobra
ROLAMENTOS E AXES



O UPGRADE DO UPGRADE

Quando se fala em um Aston Martin, é difícil pensar em um aprimoramento da qualquer modelo da marca. Mas o DB12 S prova que isso é possível

No mundo do automobilismo de luxo e alta performance, há sempre uma curiosidade sobre onde as marcas vão inovar, considerando que os modelos já trazem os recursos mais modernos que a tecnologia atual permite. A Aston Martin, lendária marca inglesa, anunciou a chegada de uma nova tentativa de superação. Trata-se do DB12 S, que segue a tradição da empresa de adicionar uma versão mais potente de um carro da sua linha de produção - no caso, o DB12. “Juntando-se ao DBX S e ao Vantage S, o DB12 S é o mais recente a honrar a longa tradição da Aston Martin de aplicar o sufixo “S” à versão de maior desempenho de um modelo consagrado”, afirma a empresa. Esse costume começou em 1953 com o carro de corrida DB3S. Também são exemplos a primeira e a segunda geração do Vanquish S (lançados em 2004 e 2016, respectiva-

mente), os Vantage S V8 e V12, apresentados em 2011 e 2013, e o Rapide S de quatro lugares, também de 2013. O DB12 S traz uma versão mais potente do motor V8 biturbo de 4 litros da Aston Martin. Agora com 700 cv a 6.000 rpm (um aumento de 20 cv) e 800 Nm entregues entre 3.000 e 6.000 rpm, ele proporciona velocidade máxima de 325 km/h. Alterações na calibração do trem de força reduziram os tempos de troca de marchas em mais de 50%, contribuindo para uma melhoria de 0,1 segundo no tempo de 0 a 100 km por hora. Isso pode parecer pouco, mas em um modelo dessa categoria, que trabalha com números limítrofes, ajuda a fazer a diferença: O carro vai de 0 a 100 em 3,4 segundos. Também houve alteração no ronco do motor (quesito importante para aficionados desse automobilismo de alta performance mais tradicional, com motores a combustão). O novo

sistema de escapamento esportivo com quatro ponteiras de escape em aço inoxidável foi ajustado para acen-tuar as frequências do motor em todas as faixas de rotação. Há ainda um sistema opcional em titânio que intensifica as frequências graves, mé-dias e agudas, elevando o nível sono-ro em 1,5 dB e tem a vantagem de ser 11,7 kg mais leve em comparação com o escapamento de aço.

Em relação a dirigibilidade, dentre as alterações realizadas uma foi no software que controla os amortede-roles e outra foi a colocação de uma barra estabilizadora traseira mais rí-gida. Também foram feitos ajustes adicionais na calibração da direção e no diferencial traseiro eletrônico (que distribui a força para as rodas dinamicamente, de acordo com a demanda) para dar mais capacidade de aceleração no início das curvas. Em comum com seus companheiros da linha “S” na Aston Martin, o inte-



rior do DB12 S apresenta uma série de detalhes exclusivos de modelos topo de linha. O principal deles é o acabamento em vermelho no controlador rotativo do modo de condução, nos cintos de segurança e em detalhes dos bancos e dos encostos de cabeça. Entre os opcionais do modelo estão um volante esportivo aquecido em couro Alcantara (tecido sintético de microfibra fabricado na Itália que é conhecido por sua durabilidade, leveza e aparência luxuosa) e a aplicação, nos encostos dos bancos, da logomarca da Aston Martin.

Segundo a fábrica, o procedimento usa “uma técnica pioneira no setor, utilizando relevo e desbastamento para precisão e profundidade esculpaturais sem precedentes”. O DB12 S tem três opções de acabamento interno: couro Accelerate e Alcantara, couro semianilina Inspire S e couro semianilina integral Alcantara e Inspire S. Ambos os pacotes Inspire S incluem acolchoamento S com microperfurações e revestimento do teto em Alcantara. É equipado de série com bancos dianteiros elétricos Sport Plus com

16 ajustes, além da opção de um banco em fibra de carbono. A Aston Martin está recebendo encomendas do DB12 S em versões coupé e conversível, com previsão de entrega das primeiras unidades a partir do primeiro trimestre de 2026. Infelizmente, a marca não informou os preços dos modelos. Em um site especializado internacional, foi encontrada uma faixa que vai de 265.500 a 380.507 dólares. Em reais (sem considerar os impostos e o custo do frete para cá), é algo em torno de R\$ 1,5 milhão a R\$ 2 milhões. 



Arison Rafael Figueiredo Machado

Diretor financeiro da Auto Peças Padre Cícero Ltda. Graduado em Ciências Contábeis pela UFC e Direito pela Unifor, MBA em Finanças pela Saint Paul Escola de Negócios, MBA em Gestão de Negócios e Inteligência de Mercado, pela Saint Paul Escola de Negócios

2026: Um ano de desafios para o mercado de reposição automotiva

Desafios e oportunidades para o Aftermarket automotivo num cenário de incertezas econômicas e políticas no país

Muito se tem procurado analisar e entender as perspectivas para a reposição automotiva no ano que se avizinha em função das diversas incertezas que a economia apresenta. Ano de eleição historicamente gera muitas dificuldades e vulnerabilidades pois o mercado tende a ficar muito volátil diante de um ou outro cenário. Além disso, o cenário econômico nacional projetando desaceleração para o país além um cenário global de incertezas, cria ainda mais um contexto de dificuldades e desafios para quem quer e tem o ano de 2026 como um ano de crescimento. Embora o cenário macroeconômico não favoreça, o setor de reposição automotiva corre levemente na contramão desse contexto. O ano de 2025 traz expectativa de crescimento real na ordem de 7,4% em relação ao período anterior, com projeções de manter os mesmos patamares para 2026. Como isso se explica? A tendência de aumento da idade média da frota no Brasil - mais veículos rodando por mais anos - favorece a demanda por manutenção, peças de reposição e serviços, sus-

tentando o aftermarket. Além disso, o crescimento de vendas de veículos seminovos também favorece o setor: mais seminovos significa maior procura por manutenção preventiva, peças de reposição e revisões, movimentando o mercado de reposição. Não existe uma receita de bolo do crescimento. Entretanto, algumas ações são necessárias para se chegar nesse tão desejado objetivo. O público consumidor cada vez mais exigente nos coloca desafios interessantes para o novo ano. Um dos principais contextos é entender a tendência da digitalização do consumidor. A transição de vendas físicas para plataformas online cresce fortemente: o comércio eletrônico (e-commerce) para autopeças se expande, e muitos consumidores já preferem comprar peças ou acessórios pela internet. Isso exige que empresas do setor adotem novos modelos de logística, gestão de estoque, atendimento online, integração direta com oficinas e consumidores finais — o que torna o negócio mais eficiente e abrangente. Outro ponto fundamental é ter um time preparado e adaptado as ten-

dências de comportamento desse novo perfil de cliente. Para isso, investir na capacitação técnica da equipe é fundamental para o resultado esperado vir. O novo perfil de time envolve a necessidade de qualidade técnica atrelada a processos automatizados que permitam uma tomada de decisão mais rápida e eficiente, gerando assim crescimento sustentável, firme e duradouro. Dessa forma, a capacitação técnica do time é fundamental para que esse crescimento venha no próximo ano. Investir em conhecimento não é custo e traz resultados fora da curva. Acredite! O mundo passa por constantes e rápidas transformações, mas sempre serão pessoas que irão gerar esse resultado favorável. Então saber como investir e em quem investir é a chave do sucesso e crescimento de qualquer negócio.

Dessa forma, diante dos pontos colocados, entendemos que o ano de 2026, embora desafiador, tende a trazer bons resultados para o Aftermarket automotivo, se o tripé pessoas, tecnologia e qualidade no serviço forem incluídos como prioridade para as empresas do setor.



Instagram Facebook LinkedIn / PYSKO.KITS
WWW.PYSKO.COM.BR

A PYSKO ACELERA A INOVAÇÃO!

Novos lançamentos reforçam o crescimento do nosso portfólio automotivo!



KG30294-1

KIT COMPLETO DO AMORTECEDOR
SUSPENSÃO TRASEIRA C/
ROLAMENTO ORIGINAL
RENAULT: OROCH-2016-2019



CX1513

SUporte DO MOTOR/
CÂMBIO LADO ESQUERDO
GENERAL MOTORS: EQUINOX-2018-2021



KS70290-8

KIT COMPLETO DO
AMORTECEDOR
DIANTEIRO
FORD: RANGER-2019-2023



KN40452-1

KIT COIFA HOMOCINÉTICA LADO
CÂMBIO (BORRACHA NITRÍLICA)
HONDA: HR-V-2015-2021



K20691-1

BIELETA DIANTEIRA
BYD: DOLPHIN- PLUS-2023/
DOLPHIN-EV-2023/
SEAL SONG-PLUS
YUAN-2023/

ESCOLHA O MELHOR, ESCOLHA PYSKO!

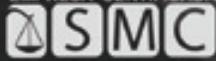
Somos a única empresa brasileira montadora de kits automotivos certificada com três ISO.

EMPRESA CERTIFICADA



ISO 45001:2018

EMPRESA CERTIFICADA



ISO 9001:2015

EMPRESA CERTIFICADA



ISO 14001:2015

ESCANEIE O QR CODE
E ACESSE TODOS OS
ÚLTIMOS LANÇAMENTOS



WWW.PYSKO.COM.BR

/ PYSKO.KITS

pysko@pysko.com.br

RUA AMÉLIA LAGO, 118 | PONTE GRANDE-SP CEP: 07031-190

Prevenir sempre é melhor

A direção defensiva é um dos principais recursos para garantir mais segurança no trânsito. O conceito “eu dirijo por mim e pelos outros” pode ajudar a salvar vidas - inclusive a sua

De acordo com o Anuário da Polícia Rodoviária Federal, só nas estradas atendidas por ela mais 6 mil pessoas perderam a vida em 2024. Foram aproximadamente 500 a mais que no ano anterior. O número mostra que, apesar de toda a tecnologia embarcada nos veículos, muitos com itens de segurança ativa, o Brasil continua tendo a segurança no trânsito como um desafio.

Esse cenário evidencia a necessidade de investir em educação viária e preparar motoristas para situações de risco através de formações mais aprofundadas em direção defensiva. É um conceito que envolve a tentativa de prever e se antecipar a riscos com base em fatores como o comportamento de outros motoristas, de pedestres, de ciclistas e as condições da estrada.

Uma experiência interessante nessa área é o curso da Rapidus, empresa que oferece aulas práticas de drift. Para quem não conhece, trata-se



daquela manobra em que o carro sai de traseira e o motorista consegue controlá-lo mesmo nessas condições. “Em situações reais, como aquaplanagem ou necessidade de desviar de um obstáculo repentino,

o motorista que já passou por treinamento prático tem muito mais chance de evitar o acidente”, explica Leonardo Vilar, especialista em pilotagem e sócio da empresa.

A lógica é basicamente a seguinte:

expondo o motorista a situações extremas em ambientes controlados, em que tem a segurança de que está sendo supervisionado por profissionais, ele ganha mais confiança e habilidade tanto para a direção defensiva quanto a corretiva. Nesta última, quem está mais preparado pode tentar evitar ou minimizar as consequências de algum erro de outro condutor.

Entre os exercícios aplicados pela Rapidus estão o drifting controlado, que simula derrapagens e recuperações de aderência, técnicas de frenagem de emergência, controle do carro em curvas e condução em pista molhada. "Direção defensiva não é só reduzir a velocidade ou manter distância. É saber exatamente o que fazer quando tudo foge do previsto. Esse tipo de preparo deveria ser obrigatório para todos os motoristas", avalia Vilar.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a direção defensiva vai além da habilidade do motorista e começa com os cuidados com o veículo. Observar o desgaste de componentes, seguir as recomendações do manual e fazer manutenções preventivas periódicas estão entre os primeiros passos. Também é importante lembrar que o ato de conduzir um carro pode enfrentar dificuldades como iluminação precária nas estradas, ofuscamentos à noite de faróis altos vindos no sentido contrário, fatores climáticos (chuvas, alagamentos, ventos fortes, etc) e vias mal conservadas ou em obras.

Outro procedimento que pode ajudar é conhecer ou estudar as rotas antes de sair com o veículo. Um dos benefícios dessa medida é saber, por exemplo, as velocidades máximas permitidas em cada via,

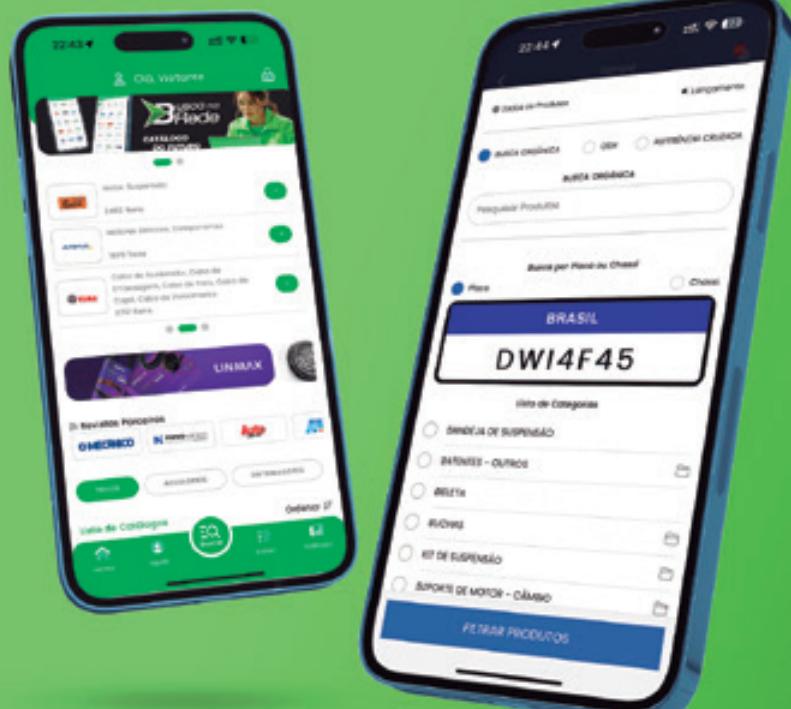
se há cruzamentos perigosos e até caminhos alternativos, para evitar a compensação de atrasos em engarrafamentos através de uma condução muito rápida que aumente o risco de acidentes.

Ao volante, o motorista precisa se preocupar com a postura, para evitar fadiga ou sonolência, não dirigir se não estiver condições (embriaguez, excesso de horas dirigindo, situações de grande estresse que atrapalhem a concentração) e redobrar o cuidado com fatores que podem causar distração como conversas, uso de celular ou o sistema multimídia do veículo.

Por fim, também é importante saber estacionar ou parar no acostamento, procurando deixar o carro bem visível e ficando sempre atento aos veículos que estão passando, para não se expor ao risco de um atropelamento ou de uma batida. 

Novo Super App - A melhores Marcas

Descubra as vantagens da nossa plataforma:



CATÁLOGO DO FUTURO

**Busca na
Rede**

www.buscanarede.com.br



Um brasileiro que fez história

O esportivo teve seu auge entre as décadas de 1970 e 1980, quando o Brasil vivia a proibição de importação de veículos



Na década de 1970, uma medida do governo marcou profundamente a relação dos brasileiros com os automóveis para as décadas seguintes. O ditador Ernesto Geisel, presidente na época, proibiu a importação de carros, com um suposto objetivo de proteger a indústria nacional - mas em detrimento dos consumidores, que passaram a ter menos opções

e produtos mais caros por causa da falta de concorrência.

Se as grandes montadoras, deitadas no berço esplêndido da reserva de mercado, deixaram de investir na qualidade e na diversificação dos seus modelos, isso abria uma porta para que empreendedores explorassem nichos mal atendidos do mercado. Um deles era o de esportivos, e foi assim que nasceu o Miura.

Provavelmente não foi coincidência que a fábrica começou as atividades em 1976, mesmo ano da proibição de importação de veículos.

Assim como aconteceu com outros concorrentes da época no segmento de esportivos, como as fabricantes do Puma e do MP Lafer, o Miura usava a mecânica do Fusca, com motor boxer refrigerado a ar. Os motivos eram muitos: mecânica



extremamente robusta, fácil manutenção e simplicidade do resfriamento a ar, que dispensava radiador, ventoinha e demais componentes de um sistema de arrefecimento a água. Além disso, o carrinho da Volkswagen, na época, era um dos campeões do mercado, o que facilitava o acesso aos componentes do motor nas lojas de autopeças.

O design do Miura, muito classudo, lembrava modelos de outros países com tradição no automobilismo esportivo. Podemos citar como exemplos o italiano De Tomaso Pantera e o Corvette Stingray. As principais características do projeto desses carros era uma frente em forma de cunha e faróis escamoteáveis (quando apagados, eles ficavam invisíveis, cobertos por tampas alinhadas com o capô).

Como geralmente no Brasil há um descompasso entre o que os governos determinam e os anseios da população, o Miura logo ganhou adeptos. Afinal, as pessoas continuavam amando carros, mesmo com o banho de água gelada de

Ernesto Geisel com sua proibição de importação dos produtos. E o Miura, com seu charme e um motor Volkswagen 1.600 - a versão mais potente disponível, começou a conquistar seus fãs. Enquanto não houve concorrência de carros estrangeiros, o Miura foi fazendo sucesso e evoluindo tecnologicamente. No início da década de 1980, a principal mudança foi a introdução do motor Volkswagen AP 1.6, que era usado no Passat TS e começou a equipar o Miura MTS, uma das versões emblemáticas do carro nacional. Além da robustez e durabilidade, esse motor se caracterizava pela sua associação com um câmbio de relações curtas e muito torque. O significado da sigla AP, inclusive, vem de "Alta Performance". Se no Passat ele já funcionava bem, no Miura, com carroceria de fibra de vidro (muito mais leve), o desempenho era ainda mais satisfatório. Em relação ao motor, a fabricante do esportivo seguiu as melhorias que a Volkswagen fez no AP. Em meados da década de 1980, assim que a montadora lançou a versão 1.8, saiu o Miura Saga, equipado

com esse trem de força. Vale ressaltar, no entanto, que se os fabricantes do Miura "tomavam empres-tada" a tecnologia de motorização da montadora alemã, investiam em melhoramentos nos itens de conforto. Em tempos de modelos do tipo "pé-de-boi", com pouquíssimos acessórios, o Miura trouxe itens como computador de bordo, regulagem elétrica da altura do volante e até comandos de voz, com alertas emitidos para o motorista.

Da mesma forma que surgiu junto com a proibição dos importados, o Miura conheceu sua decadência a partir de 1990, quando o governo de Fernando Collor reabriu o mercado para os modelos estrangeiros. Para trazer tanta tecnologia, o custo do esportivo brasileiro era alto e ficou difícil competir com os carros modernos que começaram a chegar de fora. A produção em série do Miura foi encerrada em 1992.

Pelo que significou para o mercado, em sua época, o Miura entrou para a história do automobilismo nacional e tem fã clubes até hoje. E o charme do seu design, vamos combinar, continua atemporal e inesquecível.



A Fórmula I dos norte-americanos

Temporada 2026 da Fórmula Indy tem atrações conjuntas com outros megaeventos e marca o início de testes de novo chassi. Confira as principais novidades previstas na competição

Parceria com a Nascar, início dos testes de um novo carro, mudança na programação para acompanhar os hábitos dos telespectadores e diversidade entre tipos de circuitos. Essas são algumas das atrações e novidades para 2026 da Fórmula Indy, uma das competições automotivas mais importantes do mundo e que acontece nos Estados Unidos e no Canadá. O México, outro país da

América do Norte, já sediou etapas da prova, mas não está programado para o ano que vem.

Começando pelo carro, ele será definitivamente implementado na temporada de 2028, com um novo chassi, mas já tem testes completos na pista programados para o início de 2026. De acordo com o presidente da Fórmula Indy, Douglas Boles a mudança foi motivada por novidades como o aeroscreen, uma

tela de policarbonato que protege a cabeça dos pilotos de detritos voadores (implantado em 2020) e a motorização híbrida, que chegou no ano passado.

O projeto prevê uma redução de peso de 38 a 45 kg em comparação com o chassi atual. Os planos também incluem a adoção de um motor que deverá proporcionar mais torque e potência do que o motor atual, um V6 biturbo de 2,2 litros. A confi-



Fotos divulgação: www.indycar.com



guração de cilindros será a mesma, mas o volume do motor subirá para 2,4 litros. O desenvolvimento para 2028 também inclui uma caixa de câmbio 11,3 kg mais leve que a unidade atualmente usada.

A parceria com a Nascar, outra categoria importante do automobilismo norte-americano, repete uma combinação que ocorreu em 2021 e 2022. E vem com uma carga extra de simbolismo: vai acontecer no circuito oval de Phoenix, que desde a década de 1960 é sede de campeonatos importantes de velocidade. As duas competições vão ocupar o primeiro fim de semana de março de 2026: a Indy no sábado, dia 7, e a Nascar no domingo, dia 8.

Outra data que vai unir a Indy com um megaevento será o dia 19/07. No Nashville Superspeedway, a corrida terá como atração conjunta a final da Copa do Mundo de futebol, que no próximo ano será realizada de forma simultânea no México, no Canadá e nos Estados Unidos.

Uma tendência que está se consolidando na Fórmula Indy é a mudança das provas do sábado para o domingo. De acordo com os organizadores, isso acontece por causa dos novos hábitos dos telespectadores, que não costumam mais ficar em casa no primeiro dia do fim de semana para assistir TV ou preferem plataformas de streaming. Das 17 provas da temporada, 13 estão programadas para o domingo. ☀️



Calendário 2026 - Fórmula Indy

- 01/03 St. Petersburg
- 07/03 Phoenix Raceway
- 15/03 Arlington
- 29/03 Barber Motorsports Park
- 19/04 Long Beach
- 09/05 Indianapolis Motor Speedway Road Course
- 24/05 500 Milhas de Indianápolis n°110
- 31/05 Detroit
- 07/06 World Wide Technology Raceway
- 21/06 Road America
- 05/07 Mid-Ohio Sports Car Course
- 19/07 Nashville Superspeedway
- 09/07 Portland International Raceway
- 16/08 Markham
- 29/08 Milwaukee Mile Race I
- 30/08 Milwaukee Mile Race 2
- 06/09 WeatherTech Raceway Laguna Seca



Izabel Bandeira
Psicóloga e coach
izabelband@hotmail.com

Qual seu saldo anual? Balanço Interno, Liberdade Emocional e Protagonismo

Ao encerrar um ciclo, o balanço do ano não se limita aos resultados ou metas atingidas. Ele acontece dentro de cada pessoa, no espaço íntimo onde se revisita a própria trajetória com sinceridade.

Esse balanço interno revela avanços, repetições, decisões guiadas pelo medo e momentos silenciosos de coragem que, muitas vezes, passam despercebidos. É nesse movimento que vale perguntar: como eu me sinto, de verdade, quando olho para o meu ano? O que esse balanço desperta em mim que talvez eu ainda não tenha nomeado?

Refletir sobre a própria caminhada exige observar também os diferentes campos da vida. A Roda da Vida, com suas esferas pessoal, profissional, financeira, afetiva e social, ajuda a perceber onde houve equilíbrio, onde faltou presença e onde o excesso custou caro. É uma forma de enxergar, com honestidade, o que avançou, o que ficou estagnado e o que segue pedindo atenção. Esse

olhar ampliado mostra o que foi carregado por hábito, o que foi evitado por receio e quais escolhas pedem novas versões de nós.

Essa revisão interna destaca a importância da liberdade emocional como base para qualquer mudança sustentável. Liberdade emocional não é evitar sentimentos, mas sentir com consciência. É reconhecer dores sem aprisionamento, assumir limites sem culpa e se permitir reconhecer sem a obrigação de parecer inabalável. Pessoas que desenvolvem essa liberdade ampliam sua clareza, fortalecem relações e conduzem decisões com autenticidade em todas as áreas da vida.

Ao olhar para dentro, tornam-se visíveis também as amarras invisíveis que limitam o protagonismo: a busca por aprovação, o medo de desagradar, a dificuldade de dizer não e a tendência de carregar responsabilidades que não pertencem a si. Soltar essas amarras não é abandonar deveres, mas liberar o peso emocional que impede no-

vos movimentos e reduz a potência de cada pessoa.

Protagonismo é um convite para assumir direção com consciência. É reconhecer o que depende de si, ajustar o rumo quando necessário e agir a partir da própria verdade. É perguntar o que faz sentido levar para o próximo ciclo e o que precisa, finalmente, ser deixado para trás. Protagonismo nasce da presença, não da perfeição.

Integrar o balanço interno com as reflexões sobre cada esfera da vida permite iniciar o novo ciclo com mais clareza, leveza e sentido. É assim que pequenos gestos se transformam em novas possibilidades e que caminhos mais autênticos começam a se abrir.

Que o próximo ciclo seja construído com consciência, liberdade emocional e compromisso com a própria essência, para que cada pessoa siga com autenticidade e protagonismo, criando trajetórias coerentes com quem se é e com quem se deseja se tornar.



ILLINOIS®

Desempenho, qualidade e confiança
comprovados nas pistas.



AMPLA VARIEDADE
DE PRODUTOS PARA
VEDAÇÃO DE MOTORES.

(11) 94186-8746
    @illinoisbrasil
www.juntasillinois.com



ELA TEM A FORÇA

A tração, resultado da transferência do movimento do motor para as rodas, pode ter diferentes tipos. Conheça aqui os principais

Você já deve ter percebido que quando um carro está parado e o motorista o faz arrancar com velocidade, é comum ouvir os pneus dianteiros “cantarem” no asfalto e deixarem marcas de borracha no chão. Isso acontece porque a maioria dos modelos que vemos rodar nas ruas tem tração dianteira. E a lógica é simples: mesmo se for um compacto, um veículo pesa pelo menos uma tonelada. A “cantada” dos pneus se dá porque a força do motor, na parte dianteira, é maior que o atrito das rodas no solo. Então eles deslizam um pouco antes de fazer sua função.

Mas nas décadas de 1960 e 1970 era

mais difícil ver esse fenômeno nas ruas porque elas eram inundadas de unidades do Fusca, carro que tem tração traseira. Além do motor do carrinho da Volkswagen não ter muita potência e torque, como o movimento do carro é para a frente, as rodas traseiras ganham certa vantagem em relação ao atrito com o solo. Com essa introdução, dá para perceber a importância da tração em um veículo e as diferenças que existem de acordo com a sua localização. De forma resumida, a tração é a força que vem do motor para os pneus e, na maioria dos casos, a distribuição é por eixo (traseiro ou dianteiro). Por razões que vamos

explicar a seguir, as montadoras têm privilegiado a colocação da tração nos pneus da frente.

O primeiro (e provavelmente o mais importante) é a economia. A configuração atual dos carros de passeio é de motor na parte da frente, para otimizar o espaço e trazer benefícios como a melhor refrigeração (o radiador e outros componentes recebem o ar de forma mais direta). E se o motor já está na dianteira, manter a tração no mesmo eixo economiza componentes, peso e deixa os carros com preço mais acessível. Com menos peso, um modelo com tração dianteira também vai gastar menos combustível. Além disso,

quando o motor está na frente e a tração fica atrás, isso demanda vários componentes que precisam atravessar toda a carroceria para levar a força até as rodas. O resultado é o risco de uma manutenção mais cara e trabalhosa.

Em relação à dirigibilidade, a tração dianteira também ajuda os motoristas com menos habilidades. Em casos extremos, como um derrapamento em dia de chuva, um carro com tração traseira tende a perder aderência dos pneus de trás (a chamada "saída de traseira"). O problema exige destreza do condutor, que precisa fazer o giro da direção no sentido inverso do lado da derrapagem e, ao mesmo tempo, controlar a aceleração para o veículo não ficar totalmente desgovernado.

Como principal vantagem, a tração traseira tem uma distribuição de força que facilita a condução em alguns tipos de veículos. O primeiro caso é o de transporte de cargas. Em uma picape ou um caminhão, por exemplo, o peso maior fica a maior parte do tempo na traseira. Se a tração está no mesmo lugar, isso aumenta a eficiência do trabalho do motor. Não é à toa, inclusive, que os modelos da linha pesada têm essa configuração. E também por isso é mais difícil ver um veículo com tração traseira "cantando" pneu.

Outro benefício da tração traseira é no enfrentamento de subidas. Com a força no eixo traseiro, as rodas têm menos chance de deslizar,

por causa da distribuição de peso na inclinação. E isso, mais uma vez, faz grande diferença em veículos grandes ou que transportam cargas, além de trazer para eles mais segurança (já pensou um caminhão deslizando para baixo em uma ladeira?). Por fim, vale ressaltar que esses tipos de tração mais convencionais e mais simples não são os únicos. Os modelos "off road" (fora da estrada) têm a chamada tração 4x4, em que a força é distribuída para as quatro rodas. Isso deixa o sistema mais complexo, mas aumenta a agilidade dos veículos em todos os tipos de terrenos.

Além disso, novas tecnologias permitiram o desenvolvimento de sistemas sofisticados de tração eletrônica, que fazem a entrega de força por eixo ou por roda, de acordo com a demanda identificada por sensores. Nesses casos, a eficiência é ainda maior: ao mesmo tempo em que o veículo tem capacidade off road, quando necessário, ele pode diminuir ou cortar a força do motor nas rodas, dependendo do caso, e economizar combustível. ☰





Resfrie a bateria para não esquentar a cabeça

Enquanto nos carros a combustão o sistema de arrefecimento é usado para resfriar o motor, nos elétricos ele serve para um componente bem mais delicado e complexo, que é a bateria

Uma das principais vantagens dos motores de carros elétricos é que, diferentemente dos que funcionam a combustão, não há produção de muito calor enquanto está funcionando. Isso significa, então, que esses veículos não precisam mais do sistema de arrefecimento, certo? Errado. Ainda não foi dessa vez que nos livramos de radiador e de fluidos específicos para resfriamento. O motivo é pelo mesmo fenômeno que acontece em nossos celulares e notebooks: quando a energia passa pelos componentes da bateria e do carro para gerar movimento no motor, ela encontra resistências nos componentes. Ou seja, o processo não é 100% eficiente e parte dessa energia é convertida em calor. Logo, carros elétricos, por segurança, também precisam de sistema de arrefecimento.

Agora, vamos às diferenças. Enquanto no carro a combustão o esforço do líquido de arrefecimento é para percorrer as partes mecânicas do motor, que esquentam com a queima do combustível

e com o atrito, no veículo elétrico o fluido percorre principalmente a bateria, em um sistema bem mais delicado e complexo.

Se quando um trem de força tradicional esquenta a maior preocupação é não deixar o motor bater, ou seja, que as peças do sistema de tração não derretam o quebram, no elétrico o risco é de incêndio. E quem já viu carros elétricos pegando fogo por causa do aquecimento da bateria sabe a velocidade e a intensidade com que ele se alastrá.

Por isso, uma particularidade importante do fluido usado no resfriamento do carro elétrico é que ele não pode ter condutividade (característica que não é tão importante no fluido para motor a combustão). O motivo é que ele circula dentro da bateria, em que energia de alta voltagem está circulando. Se o líquido permitir a presença de carga, o risco maior é de curto-círcuito.

Outro detalhe importante é que o sistema de arrefecimento também precisa funcionar quando o carro elétrico está parado carregando. Nesse caso, como está havendo

conversão de energia alternada, da rede elétrica, para contínua, usada na bateria, também há produção de calor devido à resistência de componentes que estão no caminho.

Por isso, o fluido de arrefecimento deve ser preparado quimicamente para evitar congelamento, caso a temperatura ambiente esteja muito baixa. E ele também precisa ser o mais eficiente possível para evitar superaquecimento, caso o veículo seja submetido a condições extremas de uso ou de temperatura.

De acordo com a Havoline, marca de lubrificantes e outros produtos automotivos da Texaco, no Brasil ainda acontece a diluição incorreta do aditivo de arrefecimento com água de torneira, ao invés da água desmineralizada. Se o motor é a combustão, o proprietário vai arcar com mais corrosão das peças e risco de superaquecimento. Mas no caso do sistema elétrico, ele não apenas vai se colocar em risco como trazer perigo para quem estiver perto do veículo.

“O sistema de arrefecimento dos veículos eletrificados é ainda mais sofisticado do que nos motores a

combustão, justamente pela necessidade extrema de precisão no controle térmico. É importante que o mercado entenda que não existe espaço para o improviso. O aditivo de radiador não é mais um detalhe: é uma solução de engenharia tão vital quanto o próprio lubrificante do motor. Com a ele-

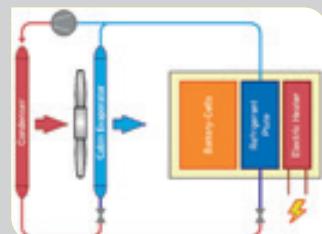
trificação, ele passou a ser protagonista", explica Vinicius Alberti, gerente regional da Valvoline. Outra particularidade dos carros elétricos é que o radiador usado por eles é de baixa temperatura, e é responsável por manter o fluido abaixo de 60 graus. Para efeito de comparação, um radiador de motor

a combustão trabalha em uma faixa de aproximadamente 100 graus. Além disso, o sistema conta com um aquecedor elétrico, porque o fluido também não pode resfriar demais. Em resumo, o trabalho do sistema é evitar que haja grandes variações de temperatura, para garantir a eficiência da bateria e do motor. 

Segundo o site da Hella (www.hella.com/techworld/br/Tecnica/Climatizacao/Gestao-termica-em-veiculos-eletricos-e-hibridos-1725/#) para que um veículo elétrico possa ser operado com um grau de eficiência particularmente elevado, poderá ser necessário manter a temperatura do motor elétrico, da eletrônica de potência e da bateria em uma faixa de temperatura otimizada. Para atingir esse objetivo, é necessário um sistema de gestão térmica especial.

Sistema à base de refrigeração (ou arrefecimento da bateria)

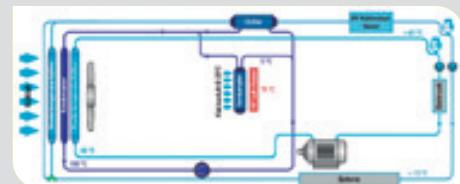
O circuito do sistema à base de agente de refrigeração consiste nos componentes principais: condensador, evaporador e unidade de bateria (células da bateria, placa de arrefecimento e aquecedor adicional elétrico). Ele é fornecido pelo circuito do agente de refrigeração do sistema de ar-condicionado e controlado separadamente por válvulas e sensores de temperatura. A descrição do modo de funcionamento dos componentes individuais pode ser encontrada na explicação do sistema à base de líquido de arrefecimento e de agente de refrigeração (b)



Círculo à base de líquido de arrefecimento e de agente de refrigeração (ou arrefecimento indireto da bateria)

Quanto mais potentes forem as baterias, mais faz sentido o uso do circuito à base de líquido de arrefecimento e de agente de refrigeração (comparativamente complexo).

Nesse exemplo, o sistema de arrefecimento completo está dividido em vários circuitos, que dispõem separadamente de um radiador (radiador de baixa temperatura), bomba do líquido de refrigeração, termostato e válvula de fechamento do líquido de arrefecimento. O circuito do agente de refrigeração do sistema de ar-condicionado também é incorporado através de um trocador de calor especial (Chiller). Um aquecedor de alta voltagem do líquido de arrefecimento assegura um controle de temperatura adequado da bateria, a baixas temperaturas externas. A temperatura do líquido de arrefecimento para o motor elétrico e a eletrônica de potência é mantida abaixo dos 60 °C, através do auxílio de um radiador de baixa temperatura, em um circuito independente (circuito interno do gráfico). De modo a atingir a potência máxima e garantir uma longa vida útil, é necessário manter a temperatura do líquido de arrefecimento continuamente entre cerca de 15 °C-30 °C. A temperaturas muito baixas, o líquido de arrefecimento é aquecido por um aquecedor adicional de alta voltagem. A temperaturas muito altas, o líquido é arrefecido por um radiador de baixa temperatura. Se esse arrefecimento não for suficiente, o líquido de arrefecimento é continuamente arrefecido por um Chiller que está integrado no circuito do líquido de arrefecimento e do agente de refrigeração. Durante esse processo, o agente de refrigeração do sistema de ar-condicionado passa pelo Chiller, refrigerando simultaneamente o líquido de arrefecimento que passa pelo Chiller. A completa regulagem é realizada com o auxílio de vários termostatos, sensores, bombas e válvulas.





Francisco Igo Felix Gomes

Técnico em Manutenção Automotiva, Engenheiro Mecânico e Produção, possui experiência em Gestão de Frota e Análise de Custo de Manutenção.



O eletromagnetismo: A força invisível que atua na eletrônica automotiva

O setor automotivo passa atualmente por transformações bastante significativas. Os veículos com motores a combustão e barulhentos estão gradualmente cedendo espaço a sistemas muito mais silenciosos, eficientes e inteligentes. Hoje, um veículo moderno é, essencialmente, um computador sobre rodas: ele se move com motores elétricos, “pensa” com centenas de sensores e câmeras, comunica-se com o mundo externo e pode até dirigir sozinho em certas situações. Mas, no coração de tudo isso, o eletromagnetismo está presente de forma tão essencial que quase ninguém percebe.

O eletromagnetismo é a área da física que estuda a interação entre cargas elétricas e campos magnéticos como partes de um mesmo fenômeno. Quando uma corrente elétrica percorre um fio, forma-se ao seu redor um campo magnético. Da mesma forma, quando um ímã se movimenta próximo a um fio ou a uma bobina, ocorre a indução de corrente elétrica nesse condutor. Essa relação dinâmica entre eletricidade e magnetismo está presente em praticamente todos os sistemas eletroeletrônicos de um veículo moderno, sustentando o funcionamento de diversos componentes essenciais à sua operação. Na prática, quando a eletricidade circula por um fio enrolado — formando uma bobina — cria-se um eletroímã, ou seja, um ímã temporário cuja força e polaridade podem ser controladas pela intensidade e direção da corrente. É justamente essa capacidade de gerar movimento, ativar mecanismos e controlar o fluxo de energia de maneira rápida e precisa que torna o eletromagnetismo indispensável na eletrônica automotiva atual.

Diversos componentes essenciais de um veículo utilizam o eletromagnetismo como princípio de funcionamento. Mesmo que o motorista não perceba, essa interação entre eletricidade e magnetismo está presente em sistemas de segurança, conforto, desempenho e controle eletrônico. A tabela abaixo apresenta alguns desses componentes e demonstra como o eletromagnetismo atua em cada um deles, permitindo compreender de forma simples a importância desse fenômeno no dia a dia no sistema eletroeletrônico do veículo:

Componente	Função Principal	Princípio Eletromagnético	Relação Causa-Efeito
Relé	Chaveamento de circuitos de alta corrente por um sinal de baixa corrente.	Eletroímã	Corrente na bobina (causa) gera campo magnético que atrai a armadura e fecha o contato (efeito).
Solenóide	Conversão de energia elétrica em movimento linear (mecânico).	Eletroímã	Corrente na bobina (causa) move um êmbolo de metal (efeito), usado em travas, válvulas e injetores.
Motor de Partida	Conversão de energia elétrica da bateria em torque mecânico para iniciar o motor.	Força de Lorentz	Interação entre o campo magnético do estator e o campo gerado pela corrente no rotor (causa) produz rotação (efeito).
Alternador	Geração de energia elétrica para recarregar a bateria e alimentar os sistemas do veículo.	Indução de Faraday	Rotação mecânica do rotor (causa) varia o campo magnético, induzindo corrente nas bobinas do estator (efeito).

Tabela I. Componentes veicular que atuam com o eletromagnetismo.

A interconexão desses componentes é primordial. Por exemplo, ao girar a chave ou apertar o botão de partida, uma corrente chega ao solenoide do motor de partida. O solenoide, por ser eletroímã, a corrente cria um campo magnético que aciona um êmbolo, engata o pinhão na coroa do motor e, ao mesmo tempo, fecha o circuito principal para o motor de partida girar o pinhão. Com o funcionamento do veículo, o alternador começa a girar e, com ímãs e bobinas em movimento relativo, gera corrente elétrica para recarregar a bateria (que acabou de ser usada) e alimentar faróis, injeção, ar-condicionado, central multimídia e todos os sistemas do carro.

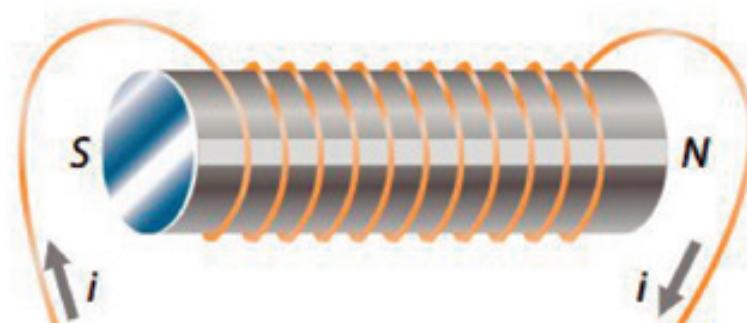


Figura I. Eletroímã. Fonte: CEPA (2010).

Para que o profissional automotivo seja capaz de diagnosticar e reparar com segurança e precisão os sistemas eletroeletrônicos, a formação técnica adequada torna-se indispensável. Nesse contexto, o SENAI, em parceria com grandes montadoras, oferece uma estrutura moderna, equipada com ferramentas e tecnologias atualizadas, garantindo aos alunos uma capacitação alinhada às demandas atuais do setor automotivo.

Para compreender os princípios do eletromagnetismo aplicados aos sistemas eletroeletrônicos automotivos, o SENAI possui recursos didáticos que servem como demonstração e transformam os conceitos teóricos em experiências práticas e visuais. Com o uso desses recursos, os alunos conseguem observar a formação dos campos eletromagnéticos, os fenômenos de indução de corrente e as forças de atração e repulsão que operam nos componentes do veículo. Além disso, é possível compreender o funcionamento de componentes eletroeletrônicos, como relés, solenoides, motores de partida e alternadores, utilizando instrumentos de medição integrados à sua estrutura. Com a Metodologia SENAI de Educação Profissional, aliada aos recursos didáticos disponíveis e à atuação de docentes altamente capacitados, torna-se possível formar profissionais aptos a diagnosticar e reparar, com precisão e segurança, os sistemas eletroeletrônicos automotivos.

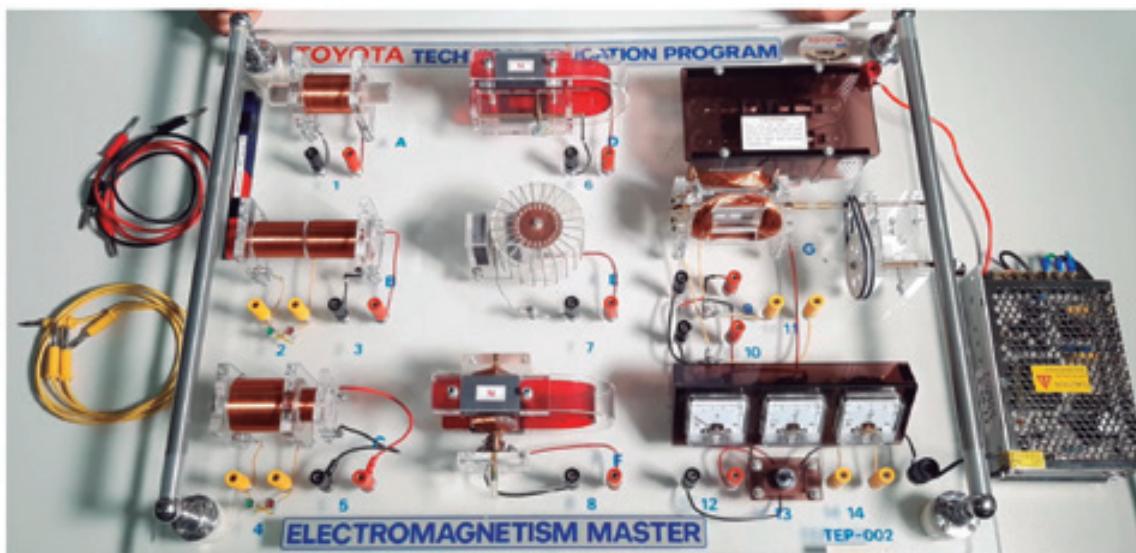


Figura 2. Bancada didática de eletromagnetismo. Fonte: Sistema FIEC.

O futuro dos sistemas eletroeletrônicos automotivos aponta uma dependência ainda maior do eletromagnetismo. Tecnologias novas, como o carregamento por indução, que dispensa o uso de cabos e utiliza campos magnéticos para transferir energia, já estão ganhando espaço nos veículos elétricos. Da mesma forma, os sistemas de suspensão eletromagnética ativa, que tornam os veículos mais confortáveis, a implementação de atuadores e sensores cada vez mais avançados — essenciais para os sistemas de assistência ao motorista (ADAS) e para a condução autônoma. Essas inovações exigirão dos profissionais automotivos um nível de conhecimento técnico, tanto sobre os princípios fundamentais do eletromagnetismo quanto sobre sua aplicação prática. Compreender esse fenômeno deixa de ser apenas um diferencial e passa a ser um pré-requisito importante para atuar com segurança, eficiência e competitividade no mercado.



José Carlos de Santana

Presidente do Sincopéças Pernambuco e
membro da Câmara Brasileira do Comércio de
Peças e Acessórios para Veículos



Autopeças em Pernambuco: crescimento, oportunidades e as metas para 2026

Como presidente do Sincopéças-PE, é com otimismo e sentido de responsabilidade que compartilho nossa visão sobre o desempenho do mercado de autopeças em 2025 e as metas estratégicas para 2026. O setor automotivo, apesar de desafios macroeconômicos que impactam todo o país, continua sendo um vetor importante para a economia estadual, especialmente no segmento de reposição e manutenção de veículos. A combinação da frota crescente e das características do mercado local abre oportunidades significativas para os negócios de autopeças e serviços em nosso estado.

Segundo dados da Revista Reparação Automotiva, o Brasil registrou crescimento de 5,4% nas vendas de veículos novos em 2025 em comparação a 2024, embora o segmento de automóveis tenha apresentado ligeira queda de 1,7% em volume de emplacamentos no mesmo período. Ao mesmo tempo, a frota circulante total alcançou números expressivos, refletindo uma base instalada de veículos que continuará demandando reparos e manutenção nos próximos anos. Isso indica que, apesar do aumento na compra de carros novos, a maior parte dos proprietários ainda opta por conservar e manter seus veículos em operação por mais tempo, o que favorece diretamente o mercado de autopeças e serviços de reposição.

No cenário estadual, dados regionais compilados pela mesma fonte

indicam que a frota circulante de veículos automotores em Pernambuco atingiu cerca de 2,17 milhões de unidades em 2025, incluindo automóveis, motos, caminhões e ônibus. Deste total, estima-se que aproximadamente 1,1 milhão de veículos demandarão peças e serviços de manutenção ou reparo em 2026, traduzindo-se em uma movimentação econômica relevante no mercado local de autopeças. Esses números reforçam a importância estratégica da reposição automotiva para atender uma frota que, em grande parte, está além do período de garantia das montadoras e requer serviços contínuos de manutenção preventiva e corretiva.

Complementando esse contexto, estudos nacionais mostram que a indústria de autopeças no Brasil também apresentou desempenho robusto em 2025, com crescimento de 10,8% nas vendas para o mercado de reposição entre janeiro e maio, segundo dados do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). Esse incremento destaca a resiliência do segmento de reposição, sustentado pela necessidade contínua de manutenção de veículos em circulação. Para o Sincopéças Pernambuco, os resultados observados em 2025 reafirmam nosso compromisso com a profissionalização e a competitividade do mercado no estado. Temos intensificado nossos esforços para oferecer treinamento técnico, fomentar parce-rias com fornecedores de tecnologia e promover práticas de gestão que elevem os padrões de serviços oferecidos pelos nossos associados, preparando-os para atender às demandas decorrentes de uma frota diversificada, que inclui desde veículos tradicionais até modelos mais avançados tecnologicamente.

Olhando para 2026, nossas metas são claras e ambiciosas. Pretendemos consolidar iniciativas de digitalização dos processos comerciais e de pós-venda, ampliar a integração entre distribuidores, varejistas e oficinas, e fortalecer programas contínuos de capacitação técnica, em especial nas áreas de diagnóstico eletrônico e manutenção de sistemas avançados de propulsão. Além disso, vamos intensificar nossa atuação institucional para defender políticas públicas que incentivem a formalização, a inovação e a sustentabilidade do setor de autopeças em Pernambuco. Este é um momento de muita perspectiva para o mercado de autopeças em nosso estado. Com uma base instalada de veículos em constante mobilização e uma demanda crescente por manutenção qualificada, acreditamos que 2026 será um ano de consolidar o crescimento observado em 2025, ampliando a eficiência, a competitividade e a geração de valor em toda a cadeia automotiva local. O Sincopéças-PE permanece engajado em conduzir esse processo com responsabilidade, transparência e foco em resultados duradouros.



Mais firme no chão

Motocicleta de alto desempenho trouxe novidades tecnológicas para melhorar o controle nas manobras, principalmente em altas velocidades

Lançada em 2012 no Brasil com a 700X de 2012, a série de motos NC, que a Honda classifica como crossovers (misto de estradeira com off road) tem algumas características que a fábrica destaca. Dentre elas estão motor de dois cilindros, suspensões ajustadas para conciliar conforto com capacidade de encarar diversos tipos de pisos e um compartimento, localizado onde normalmente ficaria o tanque de combustível, que tem espaço para guardar até um capacete.

A NC750X 2026 dá sequência ao que a montadora chama de “um

natural processo de aperfeiçoamento”. Ele abrange a evolução do motor (passou de 670 cc para 745 cc em 2015) e a inclusão, em 2022, de novos sistemas de transmissão (DCT - Dual Clutch Transmission) e controle de torque (HSTC - Honda Selectable Torque Control).

Na motocicleta nova, uma das mudanças foi no painel TFT de 5" que, de acordo com a Honda, tem grafismos legíveis mesmo sob luz solar direta. Outra está no aperfeiçoamento do sistema DCT, que além dos modos Standard, Sport e Rain, ganhou duas opções User, configu-

ráveis. Por fim, houve incremento da segurança na frenagem com a chegada de discos duplos dianteiros. Esse câmbio DCT da Honda merece uma explicação mais detalhada. Trata-se de uma transmissão automatizada de dupla embreagem (Dual Clutch Transmission). Muito usada em veículos esportivos de alto desempenho, seja motos ou carros, essa transmissão tem como principal característica uma troca de marchas mais rápida, o que beneficia a capacidade de aceleração. Em relação ao design, a capa do assento da NC750X 2026 traz novas



costuras, o compartimento de carga foi redesenhado, há um novo conjunto ótico frontal com farol de LED e as carenagens e painéis laterais e a carenagem traseira também têm novo desenho. A nova geração da NC750X faz uso de Durabio, uma resina de policarbonato derivada de biomassa que está em peças, no para-brisa e em outros componentes. As rodas de liga de alumínio são novas, com 17 polegadas de aro de 3,50 de largura na dianteira, e 4,50 na traseira. São calçadas com pneus 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17, respectivamente. Além da mudança estética, as novas rodas reduzem o peso em 1,8 kg em comparação com as anteriores, compensando o peso adicional do novo sistema de freio dianteiro que foi trazido pelos discos duplos. Dentre os atributos que o modelo traz da versão anterior estão a capacidade de 23 litros do compartimento de carga, uma porta USB-C e o sistema ESS (Emergency Stop Signal). Neste último, se for detectada uma desaceleração de pelo menos 6 m/s²



em velocidades superiores a 56 km/h e com os freios acionados, indicadores de direção piscam para avisar outros usuários da via de que uma frenagem brusca está acontecendo. O motor bicilíndrico de 8 válvulas tem potência máxima de 58 cv a 6.750 rpm e torque máximo de 7 Kgf.m a 4.750 rpm. A moto é equipada com o sistema de acelerador eletrônico TBW (Throttle-by-Wire), que é o recurso responsável pelos modos de condução. No modo Standard, a busca é por uma com-

binação equilibrada de potência, freio-motor e HSTC. Já o modo Sport prioriza potência responsável e freio-motor mais atuante. O modo Rain, por sua vez, suaviza potência e freio-motor e tem alta intervenção do HSTC. Por fim, há os modos User 1 e 2, que oferecem a possibilidade de personalizar os níveis de potência e freio-motor (baixo/médio/alto), o sistema HSTC (baixo/médio/alto/desativado), e transmissão DCT (quatro níveis diferentes). 



Nonô Figueiredo
Profissional do Automobilismo,
Fundador e Diretor Técnico
Esportivo da Cobra Racing Team,
TCR South America, Piloto
www.linkedin.com/in/nonofigueiredo
[@Cobra.racingteam](https://www.instagram.com/cobra.racingteam)

Olá amigos e amigas!

Uma parceria de longa data e um marco histórico da Cobra Automotiva

Minha história no automobilismo se cruza diretamente com a da Cobra Rolamentos e Autopeças desde 2001. São mais de duas décadas de parceria contínua, baseadas em confiança, respeito e valores muito semelhantes. Ao longo desse período, não estivemos juntos apenas em projetos esportivos, mas também na construção de uma relação sólida, que ultrapassa o conceito tradicional de patrocínio.

Representar a Cobra sempre me trouxe orgulho, mas também uma enorme responsabilidade. Carregar no carro e nas pistas uma marca com tradição, credibilidade e compromisso com qualidade reforça diariamente a necessidade de entregar o máximo, dentro e fora do autódromo. Cada etapa, cada corrida e cada novo desafio sempre tiveram o mesmo objetivo: honrar a história da Cobra com trabalho sério, dedicação total e profissionalismo.

Paralelamente à minha trajetória com a empresa, a Cobra Automotiva chega a um marco extremamente significativo: 25 anos de

atuação no mercado. Uma história construída com muito empreendedorismo, crescimento consistente e foco em oferecer soluções que conquistaram a confiança de lojistas, distribuidores e consumidores em todo o Brasil.

Celebrar esses 25 anos é reconhecer o caminho de uma empresa que soube evoluir sem perder sua essência: comprometimento com qualidade, seriedade nos negócios e respeito por seus parceiros.

Fazer parte dessa jornada — tanto como parceiro de longa data quanto como alguém que acompanha de perto a evolução da marca — é

motivo de grande satisfação. Tenho convicção de que seguimos juntos, escrevendo novos capítulos dessa história, com o mesmo espírito que nos uniu desde o início: paixão pelo que fazemos, foco em resultados e visão de futuro.

Parabéns à Cobra Automotiva pelos seus 25 anos e obrigado à Cobra Rolamentos e Autopeças pela confiança construída ao longo de mais de duas décadas. Seguimos acelerando juntos.

Um agradecimento especial a todos os parceiros da equipe: Cobra Automotiva, Quakerhoughton, Tesa, Sika, Sabó, Volda, Liquimoly e Atria Lub. ☺



DRiV™: A FORÇA DA INOVAÇÃO EM SUAS MÃOS!

Monroe Amortecedores: Tecnologia de ponta para o máximo em segurança e conforto.

Monroe Axios: Componentes de suspensão e direção robustos para qualquer desafio.

Ferodo: Performance de frenagem superior para uma condução segura.

Champion: Velas que garantem o melhor desempenho e durabilidade.



A CASA DAS GRANDES MARCAS

Juntos
Somos
+ Fortes!

Associe-se!

Sincopeças PE

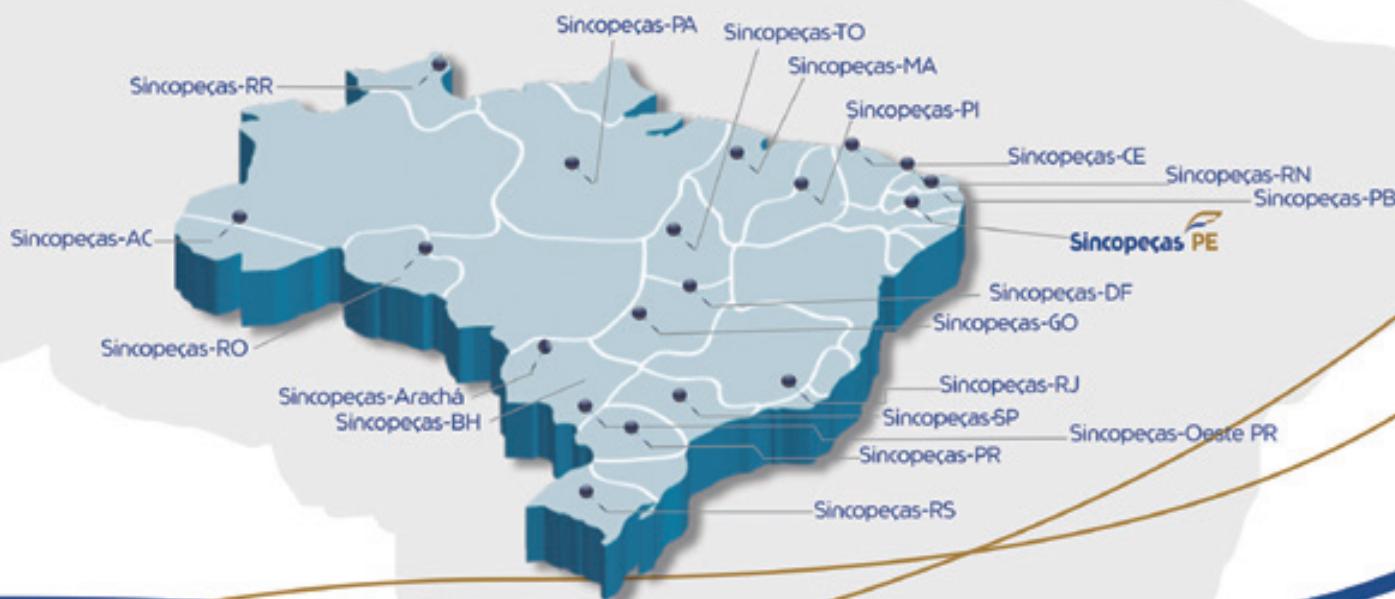


Fecomércio PE

CNC Sesc Senac

Sindicatos Empresariais | Instituto Fecomércio

SINCOPEÇAS
BRASIL



**Cartão do
Empresário
de Pernambuco**

CERTIFICADO DIGITAL

Certisign

Rua Arquiteto Luiz Nunes, 1471 - Imbiribeira - Recife/PE

TEL: 81 3422-0601 | contato@sinopecas-pe.com.br | www.sinopecas-pe.com.br



Reunião CBCPAVE

Câmara Brasileira do Comércio
de Peças e Acessórios
para Veículos



Reunião na CNC reúne lideranças do setor de autopeças em Brasília



Brasília (DF) foi palco, em 12/11/2025, de uma agenda estratégica para o ecossistema automotivo nacional: a reunião da Câmara Brasileira do Comércio de Peças e Acessórios para Veículos (CBCPAVE), realizada na Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC). Entre representantes de federações, especialistas e dirigentes sindicais, um nome se destacou pela presença institucional e pelo compromisso com a pauta setorial: o Presidente do Sincopeças-PE, Sr. José Carlos de Santana, que acompanhou de perto as discussões e reforçou a importância do alinhamento nacional em torno dos desafios e oportunidades do mercado de reposição automotiva.

Com olhar atento às transformações regulatórias e às demandas reais das empresas do setor, José Carlos de Santana marcou presença como liderança representativa de Pernambuco, somando-se ao esforço coletivo por **segurança jurídica, competitividade, modernização**

regulatória e condições mais equilibradas para o comércio de autopeças. Ao circular entre os debates e interlocuções do encontro, o presidente do Sincopeças-PE reforçou o papel das entidades estaduais na construção de posicionamentos nacionais — especialmente em temas que impactam diretamente o varejo, o atacado, distribuidores e toda a cadeia de serviços ligada à reposição automotiva.

A reunião trouxe uma pauta robusta, conectando assuntos tributários, legislativos e estruturantes — com participação de áreas técnicas e institucionais da CNC e representantes de diversas Federações. Alguns temas de destaque: **Impactos da Reforma Tributária no Setor de Autopeças; Status da Lei Ferrari (Lei nº 6.729/1979); Inspeção Técnica Veicular (ITV) e Inspeção de Segurança Veicular (ISV).**

Além do conteúdo técnico, o encontro teve aquele componente essencial: *a articulação nos bastidores*. Em agendas como essa, a presença de dirigentes como José Carlos de Santana não é apenas simbólica — é parte do esforço para garantir que as necessidades do setor em Pernambuco estejam na mesa onde decisões e encaminhamentos ganham forma, ampliando pontes, alinhando discursos e fortalecendo a representatividade do comércio de autopeças.

Sincopêas

Juntos
Somos
+ Fortes!





Click's Autonor 2025

Janayna Fernandes Rodrigues
Treinamentos e Consultoria Fiscal
janayna@socorrofiscal.com.br
www.socorrofiscal.com.br



Reforma Tributária na Reposição Automotiva: quem fez o dever fiscal de casa vai largar na frente - quem não fez, vai ficar pelo caminho!

Vários profissionais da área estão ganhando dinheiro, muito dinheiro, com treinamento e consultoria para preparar as empresas para a Reforma Tributária que vem aí, e as empresas estão em alvoroço. Mas...

A Verdade Nua e Crua precisa ser dita: a maioria das empresas do segmento de reposição automotiva, que nunca fez um planejamento tributário anual, e ainda não organizou seus processos fiscais e apuração de impostos, não conseguirá se preparar adequadamente para a reforma tributária.

Confira o check list dos principais galos das empresas que mais vão sofrer com os impactos da Reforma Tributária:

- Equipe ainda não domina o uso da tabela TIPI e ainda não fez a classificação fiscal dos itens corretamente
- Equipe ainda não domina as operações fiscais de venda e compra, devolução, venda e compra a ordem, venda com entrega futura, operações com depósitos, operações entre filiais, operações com ativo e uso e consumo, remessas gerais, e não sabe analisar as CFOPs e CSUs corretas em cada caso.
- A geração dos arquivos SPED ain-

da é feita pela contabilidade.

- O inventário é feito sem considerar o movimento fiscal e inventário anterior.
- A apuração de impostos é feita pela contabilidade sem análise da equipe interna da empresa.
- O sistema de gestão ainda não está corretamente parametrizado de acordo com as operações fiscais que a empresa precisa.

Se você já fez a lição de casa, ou seja, se você já resolveu todas as questões dessa lista, então você pode e deve começar a se preparar para a Reforma Tributária, pois você está na frente da maioria das empresas do setor, e isto lhe trará uma vantagem significativa até 2033.

Agora, se você ainda está parado no limbo da falta de gestão fiscal, comece a correr, e muito!

Pré-Reforma Tributária

Mesmo antes da chegada da bendita reforma, a necessidade de gestão

fiscal já era pulsante. A organização de pessoas, estoque, processos e sistema trazida pela implantação de gestão fiscal torna a empresa apta a ser mais agressiva no mercado, e lhe permite trabalhar com preços de venda competitivos, suportando crises com melhor desenvoltura. A correta apuração de impostos e geração de obrigações acessórias reduz custos e riscos de fiscalizações e autuações. E movimenta toda a equipe, incluindo financeiro, estoque, compras, vendas, faturamento e fiscal. Mas também impõe dedicação e quebra de paradigmas ultrapassados. O mercado não perdoa conservadores de antigas lendas fiscais. Pensar que a área fiscal da empresa é responsabilidade apenas da contabilidade, e economizar na hora de contratar um bom contador e um bom sistema, é um erro que custa caro, e que não fica em evidência. Se a contabilidade trabalha na apuração

de impostos com os movimentos gerados no mês, com as informações fiscais registradas nas notas de saída e nos lançamentos das notas de entrada, que milagre o contador poderia fazer quando a empresa tem produtos com classificações fiscais incorretas e notas fiscais com parâmetros incorretos?

Essa situação, que ainda é a de muitas empresas do setor, mesmo antes da reforma tributária já era alarmante. Agora imagine quando forem atropeladas pelas novas mudanças e pelo complexo período de transição!

Estamos aqui: 2026, o ano dos testes!

Não se engane: 2026 não é o ano que começa a Reforma Tributária. É o ano de testes de sistema. CBS, IBS e IS passam a ser informados com alíquotas básicas de teste, sem recolhimento. Este ano funciona como um período de transição e aprendizado, no qual empresas, escritórios de contabilidade e desenvolvedores de sistemas poderão adequar suas rotinas e ajustar os softwares para operar conforme as novas regras de apuração e de não cumulatividade.

Ou seja: é sua oportunidade para correr atrás do prejuízo!

Capacitar a equipe, ajustar a geração de arquivos SPED e passar a participar da apuração de impostos são os primeiros passos. Em seguida, entender a reforma tributária, dominar as mudanças trazidas para seu negócio, definir os impactos positivos e negativos e preparar-se para eles antecipadamente.

A receita é simples. Mas requer foco e dedicação.

2027: quando começa de verdade!

2027 começa unindo PIS e COFINS em um imposto único (CBS), o IPI será extinto e o Imposto Seletivo passa a vigorar tributando produtos que trazem prejuízos ao meio am-



biente e a saúde. Alíquotas serão definidas. Deixa de existir o processo de apuração monofásica. Ou seja: se seus produtos não estão configurados como monofásicos, e se sua empresa esteve recolhendo PIS e COFINS a maior por conta disso, e você tem créditos a recuperar, é hora de correr, e correr muito.

2028: avaliação de 2027

Em 2028 o foco estará na avaliação e em possíveis ajustes do novo sistema, especialmente após o primeiro ano de cobrança efetiva da CBS. Ajustes poderão ser feitos.

2029 a 2032: Transição progressiva (ICMS e ISS dão lugar ao IBS)

Esta é a etapa mais longa e mais delicada do Cronograma da Reforma Tributária, pois envolve a substituição dos impostos estaduais e municipais (ICMS e ISS) pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). A mudança ocorrerá de forma gradual e progressiva ao longo de quatro anos. Durante esse período, o IBS será aplicado sobre uma fração da antiga carga tributária, enquanto o ICMS e o ISS terão suas alíquotas reduzidas na mesma proporção. Isso significa

que sua empresa terá que lidar com três regimes fiscais simultaneamente (o novo IBS, o remanescente ICMS/ISS e o novo CBS) por alguns anos. É aqui que o planejamento fiscal será indispensável para evitar impostos maiores que os devidos e erros na geração das obrigações acessórias.

E agora?

Agora é hora de fazer tudo melhor:

1. Capacitar a equipe para dominar a situação fiscal.
 2. Ajustar a configuração do sistema.
 3. Rever a classificação fiscal dos produtos.
 4. Recuperar créditos pendentes.
 5. Conhecer e dominar a Reforma Tributária.
 6. E se preparar para o que vem pela frente.
- Se você está como a maioria, atrasado, o momento certo de acelerar para recuperar o tempo perdido é agora. Se você já está com seus processos, pessoas e itens alinhados, e já pode começar pelo item 5 da lista, faça um bom planejamento e aproveite as vantagens competitivas em relação aos seus concorrentes. Crise é sempre oportunidade de crescimento. ☀️



OS BRUTOS

TAMBÉM DEIXAM SAUDADE

Cidade da região serrana do Rio Grande do Sul realizou um encontro cuja atração eram veículos da linha pesada que fizeram história nas estradas brasileiras

Quem tiver a curiosidade de entrar nos sites das empresas que comercializam caminhões no Brasil vai reparar que todos eles têm em comum uma frente reta, em que a cabine do motorista fica avançada e não há capô.

Outra característica desses modelos é que o motor fica embaixo da cabine e só pode ser acessado se ela for inclinada para a frente. Um resultado direto desse design é que fica difícil diferenciar um caminhão do outro, seja qual for a marca.

É importante lembrar, no entanto, que nem sempre foi assim. Da mesma forma que os carros, os caminhões e picapes tinham design cheio de curvas, com paralamas e capôs generosos e muita personalidade. Além disso, não faltavam cromados e detalhes nos parachoques. Sendo assim, nada mais justo que também eles tenham admiradores pelos clássicos que foram usados para transportar cargas no século passado.

Esse foi o mote para a realização do 1º Encontro de Caminhões e Caminhonetes Antigos da cidade de São Francisco de Paula, no Rio Grande do Sul, nos dias 7 e 8 de novembro. Segundo a Associação de Motoristas Amigos Caminhoneiros do mu-



nicípio, responsável pelo evento, mais de 100 veículos vindos não apenas do estado-sede, mas também de Santa Catarina, Paraná e São Paulo ficaram expostos.

Dentre os exemplares interessantes do acervo, um Ford da década de 1950 do tipo "COE". Essa é a sigla para Cab Over Engine, ou seja, cabine sobre o motor. É um projeto parecido com os caminhões atuais no Brasil, chamados de "cara chata" e que citamos anteriormente. A diferença é que naquela época, em que o charme também fazia parte do design, o caminhão tinha um capô generoso, mesmo não tendo todo o motor sob ele. E no caso do modelo exposto,

outro detalhe interessante: Sua carroceria, em forma de reboque com extensas tábuas de madeira corrida, abrigava uma perua Volkswagen Variant da década de 1960.

Também foi possível ver unidades do Mercedes-Benz da série L, que se caracteriza por um visual inconfundível, com a frente em forma de meio círculo e teve modelos produzidos entre as décadas de 1960 e 1980. Essa frente guarda certa semelhança com os ônibus fabricados pela marca na década de 1950, que claramente foram a fonte inspiradora para os caminhões.

Outra atração do encontro foi um caminhão Dodge da linha D. Uma

lembrança de que, assim como a Ford, essa marca de origem norte-americana (que hoje pertence à Stellantis) estava em nosso mercado com opções na linha pesada e decidiu sair. A diferença em relação à Ford, no entanto, é que a Dodge não atua mais com caminhões nem mesmo nos Estados Unidos - o que torna os exemplares antigos ainda mais valiosos.

Da Scania, montadora sueca que atua no Brasil desde a década de 1950, também não poderiam faltar modelos icônicos. Um deles é o Scania L111, que ganhou o apelido de jacaré, por causa do capô longo que deixa grande distância entre o parachoque dianteiro e o motorista. A Scania segue no mercado de linha pesada, inclusive no Brasil, mas agora só fabrica modelos do tipo "cara chata".

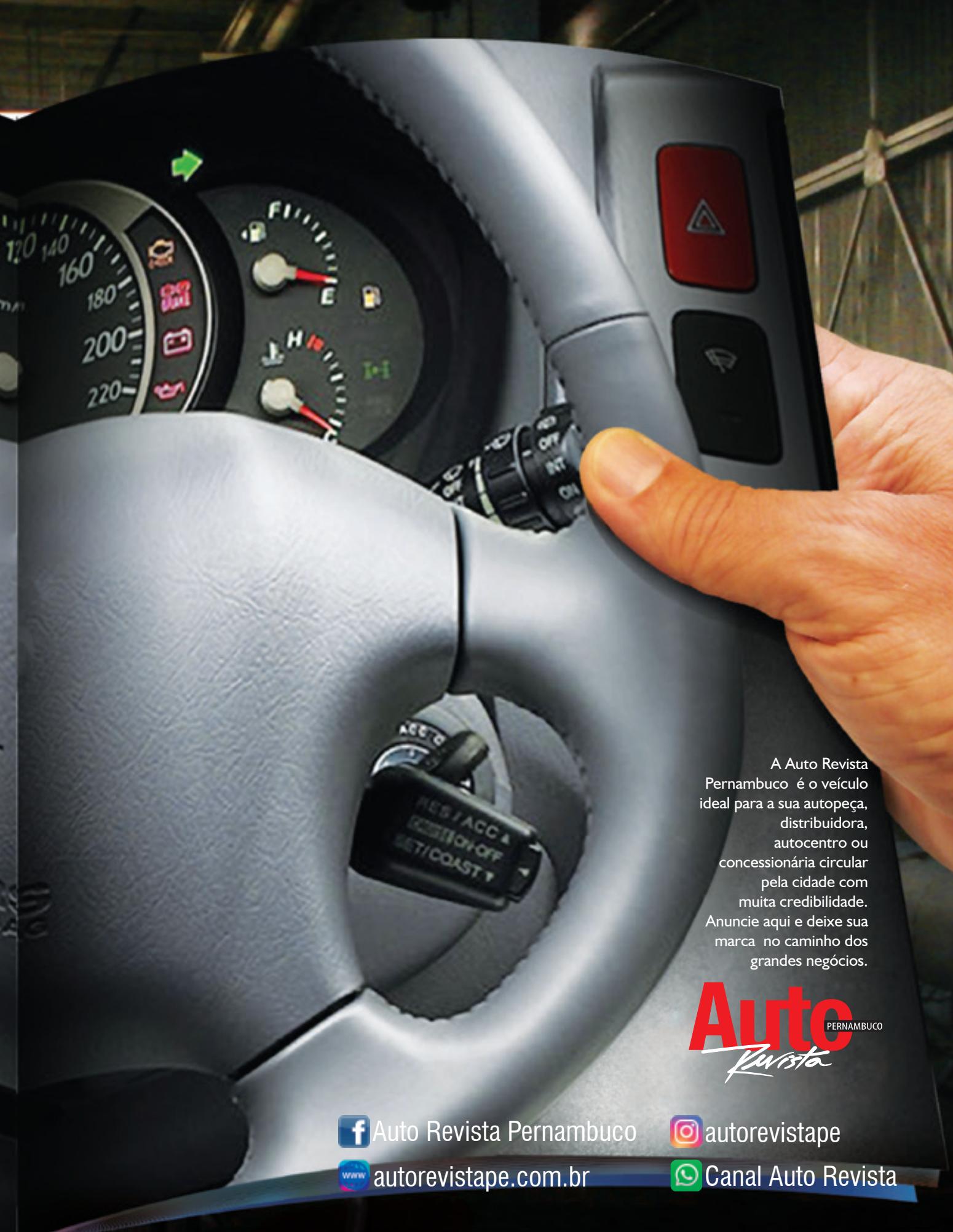
Já entre as picapes o evento teve uma unidade da Chevrolet C10. Esse modelo e a Ford F1000 praticamente dominaram o mercado, em seu segmento, nas décadas de 1970 e 1980, quando o Brasil não permitia a importação de veículos. Ele tem ainda mais relevância porque veio da Veraneio, um dos poucos SUVs que tínhamos no Brasil entre os anos 1950 e 1970.



Cadastre-se
pelo whatsapp
Canal Auto Revista
e receba a
Auto Revista
Pernambuco
Digital



Auto Revista Pernambuco.
Sua marca na direção do sucesso.



A Auto Revista Pernambuco é o veículo ideal para a sua autopeça, distribuidora, autocentro ou concessionária circular pela cidade com muita credibilidade. Anuncie aqui e deixe sua marca no caminho dos grandes negócios.

Auto
Revista
PERNAMBUCO

 Auto Revista Pernambuco

 autorevistape.com.br

 autorevistape

 Canal Auto Revista



A feira dos aventureiros

Evento realizado no Paraná mostrou exemplares de um mercado com grande potencial no Brasil, que é o de veículos adaptados para serem usados como casas sobre rodas

Com 200 expositores e R\$ 600 milhões em negócios nos 5 dias de programação, a 9ª Expo Motorhome 2025 registrou um crescimento de 20% em relação à edição do ano anterior. A feira, que é um dos maiores e mais importantes eventos de campismo e caravanismo da América Latina, confirmou as projeções de números mais expressivos, segundo os organizadores. Realizada de 12 a 16 de novembro em Pinhais, no Paraná, ela também registrou público considerado recorde: quase 29 mil pessoas.

Em um espaço de 23 mil metros quadrados, foram expostos 300 trailers, minitrailers, motorhomes e campers (módulo que pode ser instalado sobre a caçamba de uma picape ou de uma van, transformando o veículo em uma casa sobre rodas). Os preços variaram de R\$ 23,9 mil, a exemplo do minitrailer modelo Scorpion Jornada Max, e chegaram a R\$ 3,5 milhões, no caso do luxuoso Vettura American Envision. Este último é um ônibus de 12 metros com móveis e assoalho em compensado naval (resistente à umidade), paredes em courino ou papel de pa-

rede, sanca com lustres e lâmpadas em LED, pias e lavatórios com paredes em pastilhas, rede elétrica com três tipos de alimentação (incluindo um gerador opcional a diesel), placas solares, três tanques de água (portátil, servida e detritos), água fria e quente e sistema de resfriamento e aquecimento de ambientes, dentre vários outros itens.

A Expotrade também movimentou o segmento de veículos usados. Foram colocados para venda 107 trailers, motorhomes e demais equipamentos, 27% a mais que os 85 do ano passado. "Foram vendidos pelo



menos 23 veículos. A procura por modelos de até R\$ 500 mil foi muito grande e nos surpreendeu", revela o responsável pelo setor, Marco Gossler. Outro atrativo da feira foram as 17 palestras gratuitas ministradas por aventureiros.

De acordo com os responsáveis pela Expor Motorhome, a cada ano clientes de todo o Brasil e de mais de 30 países participam do evento, que também é palco para lançamentos de novos modelos. Um deles foi o Evolve, da empresa catarinense Ve-

gini e que é "o primeiro motorhome 100% elétrico da América Latina", também segundo a organização. Outra novidade foi o Aura 760, da também catarinense Easy Trailers. Com capacidade para acomodar 6 pessoas, o modelo tem como um dos atrativos o fato de poder ser dirigido com carteira de motorista B, a mesma usada para carros comuns. De visitantes do exterior, vieram 6 fábricas e locadoras de veículos de recreação da Argentina (que montaram um estande único), o presidente da gigante Cruise America (empresa de aluguel de trailers e motorhomes dos Estados Unidos e do Canadá com uma frota de 4 mil veículos), e uma comitiva da maior mostra mundial do segmento, a Caravan Salon de Düsseldorf, da Alemanha. Dados do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae)

Números da 9ª Expo Motorhome

R\$ 600 milhões em negócios

200 estandes

107 trailers e motorhomes usados

28.722 visitantes

1.014 equipamentos de camping (trailers, motorhomes, campers e barracas)

indicam que o camping é uma atividade em crescimento no Brasil, principalmente graças ao chamado ecoturismo. E essa atividade está diretamente relacionada ao uso de veículos, com ou sem adaptação, para as viagens domésticas. No entanto, o País está bem longe do cenário de Estados Unidos, Canadá ou Europa e pode crescer muito nessa área. Só a Alemanha, por exemplo, tem mais de 1 milhão de casas sobre rodas.

A 9ª Expo Motorhome, em Pinhais, foi um espetáculo. Sabe, esse tipo de evento é uma festa da alma. É quase um reencontro de família, só que a família toda vive sobre rodas. Caminhei muito pelos 23 mil metros quadrados como quem passeia num parque de diversões: trailer pra cá, motorhome pra lá, campers brilhando... mas o melhor foi tropeçar, no bom sentido, nos criadores que admiro há anos. Travel and Share (Vai de Motorhome), Get Outside, Vibe de Dois, Kombinomades, Trip Juntos por Aí, Henriqueta Vai, Viajando na Batatinha, Rodinhapelomundo, Lutzer on The Trip, B2poráí, Grachá, e tantos outros. Gente que eu só via pela tela e que, de perto, são ainda mais simpáticos do que nos vídeos. E não é que parecem amigos de viagem de longa data? O clima era leve, cheio de histórias, risadas, sotaques misturados e aquela energia gostosa de quem vive simples, mas vive grande. Parecia que todo mundo estava conectado pela mesma vontade de rodar o mundo sem pressa. E quando chegou o buzinaço final... rapaz, aí foi emoção pura. Parecia despedida de férias boas. A gente sabe que acabou, mas volta pra casa com a cabeça fervilhando de vontade de ir mais longe. Voltei revigorado. E com uma vontade enorme de reencontrar a Kombi Maria José. Paulo Cesar Marques / @zerandoaos60.



A NOVATA

Pela primeira vez, a Toyota passa a concorrer no mercado brasileiro de vans. Principal trunfo do modelo recém chegado é o uso de mecânica e transmissão da picape Hilux

A Toyota resolveu entrar no mercado de vans nacional. E o fez com a Hiace, que segundo a empresa tem “58 anos de tradição e mais de 6 milhões de unidades vendidas em mais de 150 países ao longo de seis gerações”. O principal trunfo do modelo é o uso da mecânica da picape Hilux, que já está consagrada em nosso país pela robustez. O 2.8 turbodiesel entrega 174 cv de potência a 3.400 rpm e torque de 45,8 kgfm a partir de 1.600 rpm, com médias (prometidas) de consumo de 8,5 km/l na cidade e 9,8 km/l na estrada.

A primeira versão trazida foi a Minibus, com capacidade para 15 passageiros, por R\$ 364.990. O portfólio inclui ainda as opções Furgão e Ambulância. A Toyota destaca que o modelo tem 2,28 m de altura, “abaixo do vão livre que costuma ser adotado para garagens de edifícios comerciais e residências (2,40 m), facilitando o uso urbano”.

No design, a carroceria adota um capô alongado, que permite ampliar a cabine em relação ao motor. Este layout, explica a Toyota, “propor-

ciona posição de dirigir semelhante à de um automóvel, reforçada por ajustes de altura e profundidade da coluna de direção e pela regulagem de altura do banco do motorista”. O painel é equipado com central multimídia de 9 polegadas. Dentre os itens de conforto estão bancos reclináveis, saídas de ar condicionado individuais no teto e última fileira rebatível para facilitar transporte de cargas e bagagens. Além disso, para facilitar a vida do motorista o câmbio é o automático de seis marchas com opção de trocas manuais – o mesmo usado na Hilux.

Falando dos itens de segurança, o modelo traz cintos de segurança de três pontos para todos os ocupantes e três airbags (duplos frontais e um de joelho para o motorista), câmera de ré e sensores de estacionamento dianteiros e traseiros. Também é equipado com recursos de segurança ativa como Assistente de Partida em Rampa (HAC) e Controles de Tração (TRC) e de Estabilidade (VSC).

A fábrica japonesa garante que sua van segue o padrão de confiabi-

dade da Hilux e que também é característica de outros modelos seus (como o sedan Toyota, sucessor de mercado há décadas). Para reforçar essa imagem, a Hiace integra o programa Revisão Facilitada, com as três primeiras revisões gratuitas e valores fixos da 4^a à 6^a manutenção, realizadas a cada 12 meses ou 10 mil km.

Além disso, a rede de concessionárias passou por atualizações para preparar as oficinas à novidade de, pela primeira vez, garantir o pós-venda de uma van. “Com o novo Centro Logístico de Peças, a marca assegura disponibilidade imediata de 97% dos componentes, com entrega em até um dia no estado de São Paulo”, diz a Toyota, sem informar os prazos para outras regiões do Brasil.

A nova Toyota Hiace também é contemplada pelo Toyota 10, programa de extensão de garantia que permite uma cobertura por até 10 anos sem custos adicionais. O benefício é ativado automaticamente com a realização das revisões programadas na rede autorizada após o término



dos 5 anos de garantia de fábrica. A cobertura adicional é renovada a cada 12 meses ou 10 mil km, e inclui peças de carroceria, sistema de arrefecimento, componentes elétricos e eletrônicos, motor, transmissão e freios, até o limite máximo de 60 meses adicionais (totalizando 120 meses quando somados à garantia inicial) e 200 mil km para uso particular ou 150 mil km para uso comercial – o que ocorrer primeiro. Para quem tem interesse na locação do modelo, a Toyota informa que ele só está disponível através do Kinto, seu programa próprio de aluguel de veículos. A Hiace estará disponível na modalidade Kinto One Fleet, com contratos de 12, 24 ou 36 meses e serviços (manutenção, seguro e documentação) contratados de acordo com a vontade dos clientes.





É pra inclinar, não pra tombar

Excesso de peso ainda é um grave problema das estradas brasileiras. A boa notícia é que os mecanismos de fiscalização estão melhorando

Nos vídeos curtos das maiores redes sociais (os chamados reels) de hoje não é incomum aparecerem cenas chocantes de caminhões que tombam em curvas sem que os motoristas nada possam fazer porque simplesmente perderam o controle sobre os veículos. Além da desatenção, uma das principais causas desses tombamentos é o excesso de peso, um problema que, de acordo com o Grupo de Trabalho Rodovias Federais do Ministério Público Federal (MPF), causa um prejuízo de R\$ 2 milhões por mês ao Brasil.

Para um país continental como o nosso, que infelizmente parou de investir em ferrovias desde o governo de Juscelino Kubitschek, na década de 1960, e tem grande dependência do modal rodoviário, o problema tem ainda mais impacto. Além dos acidentes, o excesso de peso aumenta o custo de manutenção das estradas e dos veículos.

Começando pelas rodovias, é preciso ressaltar que um projeto de pavimento é operação complexa, que



demandava definição da espessura das camadas que serão sobrepostas para suportar o peso dos veículos que vão trafegar. Essa combinação de camadas tem um limite, definido exatamente pelo projeto. Se não forem respeitadas as especificações técnicas, ao longo do tempo a estrada vai apresentar deformações e buracos. Uma das consequências vai ser a falta de segurança para todos que passarem por ela. Já para os caminhões, há o desgaste

precoce de componentes, principalmente do sistema de suspensão. Os amortecedores estão entre os que mais sofrem, porque cabe a eles controlar os movimentos das molas e evitar inclinação excessiva em curvas. Mas outros mecanismos também são afetados e podem ter sua vida útil diminuída. Os freios, por exemplo, ficam sobreacarregados. Além disso, todo o conjunto do veículo - motor, carroceria, compartimento de carga - é projetado pela



montadora para atuar de forma integrada e dentro de certos parâmetros pré-estabelecidos. Por isso, os danos, quando acontecem, atingem o veículo de forma generalizada.

Vale lembrar, ainda, que às vezes a carga é humana. Ônibus levando pessoas acima da capacidade e os chamados paus de arara, que são caminhões “adaptados” para transportar seres humanos, ainda são uma realidade em muitas estradas brasileiras. Nesse caso, além do risco de sobrepeso há uma distribuição irregular da “carga”, que fica exposta a frenagens e inclinações nas curvas.

Uma das soluções encontradas para inibir esse problema nas estradas é o uso de balanças capazes de pesar os caminhões em movimento. Esse sistema é bem mais ágil e eficiente que o tradicional, em que o veículo precisa sair da estrada e ser posicionado na balança ou reduzir muito a velocidade. De acordo com a concessionária Ecovias, que implantou o primeiro equipamento em 2024 na BR-365, em Uberlândia (MG), a

balança usa a tecnologia High Speed Weight in Motion (HS-WIM) que faz a medição de veículos comerciais com sensores instalados nas pistas e câmeras inteligentes posicionadas em pórticos. A empresa afirma que a pesagem da carga pode ser feita na velocidade da via: 90 km por hora. E o procedimento

é feito em menos de dois segundos. O uso das balanças em movimento saiu este ano do período de experiência e começou a ser adotado. Em agosto último, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) encerrou o um sandbox regulatório (ambiente controlado onde podem ser testadas inovações) sobre os equipamentos. Após dois anos de avaliação, a tecnologia foi homologada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e agora está pronta para ser implementada em contratos de concessão rodoviária. A expectativa da agência é de que o combate ao excesso de peso fique mais eficiente e ajude a diminuir as infrações. ☀





Claudio Araujo
claudioaraújo@secrel.com.br
www.exitotreinamento.com.br

2026: Um novo tempo para o setor de reparação automotiva

Osetor de reparação automotiva entra em 2026 diante de um cenário desafiador e, ao mesmo tempo, repleto de oportunidades. Depois de um ciclo de crescimento marcado pela retomada do consumo e pela digitalização dos serviços, as oficinas mecânicas precisam agora olhar além da chave de boca - e entender que o sucesso estará cada vez mais ligado à gestão, processos e relacionamento com o cliente.

Nos últimos anos, o perfil do consumidor mudou. Ele está mais informado, exigente e digital. Busca agilidade, transparência e quer acompanhar cada etapa do serviço - muitas vezes pelo celular. Não basta mais consertar o carro: é preciso oferecer experiência, confiança e conveniência. Oficinas que investirem em comunicação digital, agendamento online, feedbacks automatizados e atendimento personalizado terão vantagem competitiva clara.

Por outro lado, o setor enfrenta uma de suas maiores dores: a escassez de mão de obra qualificada. A dificuldade em reter bons profissio-

nais técnicos vem limitando o crescimento de muitas empresas. Isso reforça a importância de desenvolver equipes, criar planos de capacitação e valorizar a cultura interna da oficina. A era do improviso está chegando ao fim - o que vale agora é o profissional que entende processos, produtividade e resultado.

Mais do que nunca, gestão é a principal ferramenta de sobrevivência. A oficina moderna precisa dominar seus números, acompanhar indicadores de ticket médio, lucratividade, produtividade e estoque. O uso de sistemas integrados de gestão (ERP), checklists padronizados e painéis de indicadores (gestão à vista) não é luxo - é necessidade. O dono que não enxerga o que acontece no pátio em tempo real perde competitividade.

Outro ponto que merece atenção redobrada em 2026 é a Reforma Tributária. As mudanças na estrutura de impostos e contribuições podem impactar diretamente a formação de preços, a gestão de estoque e o fluxo de caixa das oficinas. Acompanhar de perto as atualizações, buscar orientação contábil e

ajustar o modelo de operação será essencial para evitar surpresas fiscais e manter a rentabilidade do negócio. Mais do que nunca, a boa gestão tributária se tornará parte da estratégia empresarial.

Em síntese, 2026 será um ano de profissionalização definitiva do setor. As oficinas que souberem unir gestão, pessoas, tecnologia e inteligência tributária estarão preparadas para crescer com solidez - enquanto aquelas que insistirem em operar apenas no modo técnico continuarão reféns da informalidade e da falta de controle.

Por fim, é fundamental reconhecer a força do associativismo como pilar de um setor mais forte e respeitado. Quando os empresários passam a enxergar o concorrente como parceiro e não inimigo, o mercado se desenvolve de forma mais sustentável. Trocar experiências, compartilhar boas práticas e construir agendas coletivas fortalece todo o ecossistema da reparação automotiva. O futuro das oficinas passa também pela união da categoria - onde o sucesso de um impulsiona o avanço de todos. 

IDEA AUTO®



PESADA | UTILITÁRIOS | ÔNIBUS



Fama®

IABV

CHIPI

THERMOID

quinelato
Produtos de Elétrica

CIE Durametal

ORBI
QUIMICA

EL

Metalbô

RIVERTEC

SUPORTE REI

REBIBRAS
SOLUÇÕES INOVADORAS

BINS

Suspensys®

MASTER
SUSPENSÃO ELÉTRICA

SUSPENTECH®

dellarosa

MONROE

AEA

LNG
AUTOMOTIVE PARTS

ARCA
SUSPENSÃO

APONTE A CÂMERA DO
SEU CELULAR E FALE
DIRETAMENTE
CONOSCO



81 3471-3000



0800 521 3000



ideauto.com.br



@ideauto

A INFORMAÇÃO QUE
ENXERGA

VOCÊ DEFINE O SEU CONCORRENTE

PRÉSENTE E O FUTURO

ENQUANTO ALGUNS
DECIDEM PELO HISTÓRICO,
OUTROS DECIDEM PELO
AGORA.



 FROTAI NÃO É SOBRE TECNOLOGIA.

É SOBRE ANTECIPAR DEMANDA, REDUZIR RISCO E DECIDIR COM PRECISÃO.