

RODA **RIO**



VOLVO FH 540 É (DE NOVO) O CAMINHÃO MAIS VENDIDO DO PAÍS



TESTE

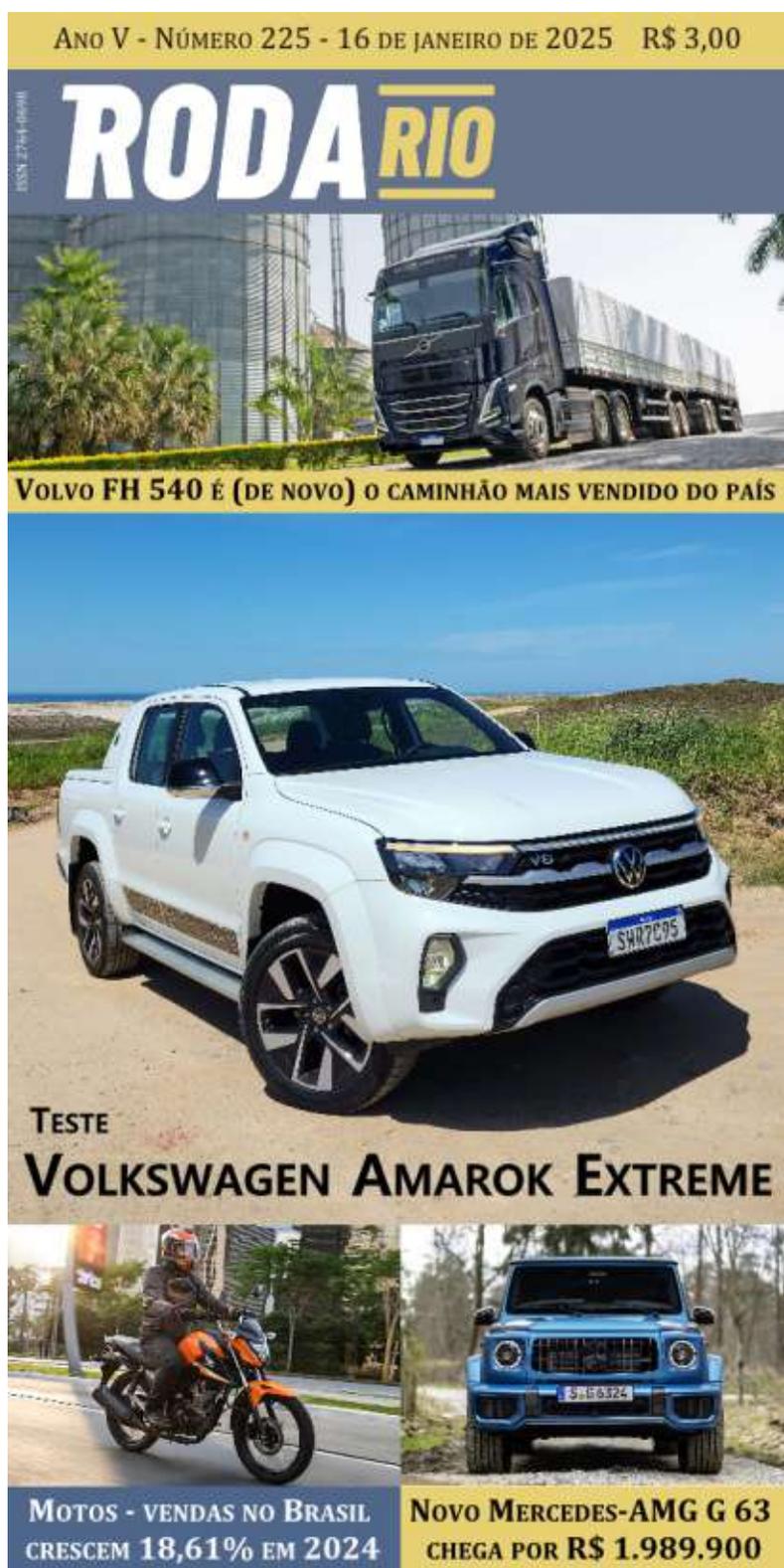
VOLKSWAGEN AMAROK EXTREME



**MOTOS - VENDAS NO BRASIL
CRESCEM 18,61% EM 2024**



**NOVO MERCEDES-AMG G 63
CHEGA POR R\$ 1.989.900**



A ducentésima vigésima quinta edição de **RodaRio** traz como **Destaque** um teste com a **Volkswagen Amarok Extreme**, a versão “*top*” da picape média lançada há 15 anos e importada da Argentina. O **Panorama** mostra o novo **Mercedes-AMG G 63**, utilitário esportivo de luxo que chega agora ao Brasil, importado da Áustria, por R\$ 1.989.900. O **CarNews**

apresenta o novo

Porsche Carrera S, esportivo importado da Alemanha, com preço de R\$ 1,08 milhão para a versão cupê e R\$ 1,13 milhão para a conversível. O **TranspoNews** analisa as vendas de caminhões no Brasil, que cresceram 17,41% no ano passado, com o pesado **Volvo FH 540** mantendo o posto de mais vendido do Brasil. O **MotoNews** traz uma reportagem sobre o **mercado brasileiro de motocicletas em 2024**. A edição traz também as tradicionais notas temáticas de **CarMais**, **MotoMais** e **TranspoMais** e a editoria **Rio**, com temas automotivos cariocas e fluminenses.

Boa leitura!



ÍNDICE

Destaque: teste com a picape Volkswagen Amarok Extreme.....	05
Panorama: novo Mercedes-AMG G 63 chega ao Brasil.....	14
CarNews: novo Porsche Carrera S chega ao Brasil...	20
CarMais	24
TranspoNews: vendas de caminhões no Brasil cresceram 17,41% no ano passado e Volvo FH 540 mantem a liderança.....	31
TranspoMais	35
MotoNews: mercado brasileiro de motocicletas em 2024.....	39
MotoMais	44
Rio	48



RODA RIO

Uma revista diferente - porque não tem igual!

EDITOR E JORNALISTA RESPONSÁVEL
LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA
(REG. PROF. 17.648/106/23)

FOTOGRAFIA E TRATAMENTO DE IMAGEM
LUIZA KREITLON

EDITORIAÇÃO
MANUELA RIBEIRO

SERVIÇOS EDITORIAIS
AGÊNCIA AUTOMOTRIX

CURTA A PÁGINA DA REVISTA RODA RIO
NO FACEBOOK, EM
WWW.FACEBOOK.COM/REVISTARODARIO
OU SIGA NO LINKEDIN, EM
WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/RODARIO
CELULAR/WHATSAPP: (21) 996452011
E-MAIL: REVISTA@RODARIO.COM.BR



PARA SUPERAR O TEMPO

COM RETOQUES VISUAIS E NOVOS EQUIPAMENTOS, A VERSÃO “TOP” EXTREME DA LINHA 2025 DA VOLKSWAGEN AMAROK BUSCA DAR COMPETITIVIDADE À PICAPE MÉDIA LANÇADA HÁ 15 ANOS

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX



Em agosto do ano passado, a Volkswagen apresentou a linha 2025 da Amarok no Brasil, com uma atualização visual e novos equipamentos. A reestilização da picape média produzida desde 2010 na fábrica de General Pacheco, na Argentina, buscou manter o modelo competitivo na América do Sul – especialmente no Brasil. Há seis meses, a Amarok ocupava a sétima posição no ranking mensal de vendas, superada pelas concorrentes Toyota Hilux, Ford Ranger, Chevrolet S10, Mitsubishi Triton. Fiat Titano e Nissan Frontier – de outubro para cá, a picape da Volkswagen superou as vendas da Frontier. Nos mercados da Europa, África, do Oriente Médio e da Oceania, já é comercializada a segunda geração da Amarok – que foi apresentada em 2022 e compartilha a plataforma com a rival Ranger. Contudo, não há previsão sobre a chegada dessa nova geração da Amarok à América do Sul. A linha 2025 da picape

da Volkswagen é oferecida em três versões – Comfortline (R\$ 313.990), Highline (R\$ 332.990) e Extreme (R\$ 354.990) –, todas com tração 4x4 permanente 4Motion, cabine dupla e garantia de cinco anos.



Na linha 2025 da versão sul-americana da Amarok, os designers mexeram em detalhes para aprimorar a aparência de robustez e aprofundar a similaridade com modelos mais recentes da marca – como os SUVs Taos e Nivus. Com novos para-choques, grade, capô, rodas e o novo conjunto óptico – com faróis full-led com ajuste elétrico de altura e luzes diurnas integradas, auxiliares de neblina e faixa de luz de leds na grade frontal –, a dianteira ficou mais imponente. Atrás, foram redesenhados o para-choque, as lanternas e o emblema da marca – e mudou o posicionamento do nome “**Amarok**”, que agora fica na parte central da tampa da caçamba. Por conta dos para-choques mais protuberantes, a picape cresceu 9,6 centímetros em comprimento. Na configuração Comfortline, as rodas são de 17 polegadas, na Highline, 18 polegadas, e a Extreme vem com 20 polegadas. Em todas as configurações, os freios têm discos ventilados nas quatro rodas. A capacidade de carga útil, de 1.104 quilos, é a maior do segmento de picapes médias.



No portfólio de cores para a versão Extreme, há as opções Branco Puro (a do modelo testado), Cinza Oliver, Preto Mystic, Prata Pyrit e Cinza Índium. A Branca Puro não encarece o modelo, mas as outras acrescentam R\$ 1.750 ao preço final. Para a configuração “*top*” da Amarok, são disponibilizados opcionalmente os pacotes Hero e Dark. O primeiro é disponível apenas para a escolha da cor Cinza Oliver e sem custo adicional, agregando santantônio em preto brilhante, com maçanetas das portas e logotipos traseiros no mesmo tom, além de capas dos parafusos das rodas e rodas de liga leve de 20 polegadas escurecidas. No pacote Dark, oferecido por R\$ 1.570 para as outras quatro cores, a picape incorpora detalhes em preto nos para-choques, emblemas traseiros e maçanetas, com as rodas de liga leve de 20 polegadas também escurecidas. A capota marítima para a caçamba (opcional presente no modelo testado) acrescenta R\$ 1.670 à fatura.

O motor continua a ser o turbodiesel 3.0 V6, que é a única opção de motorização da Amarok disponível no Brasil, com 258 cavalos de potência e 59,1 kgfm de torque, associado à transmissão automática ZF de 8 marchas. Está entre os mais potentes da categoria e, segundo a Volkswagen, proporciona uma aceleração de zero a 100 km/h em oito segundos. A função Overboost acrescenta 14 cavalos durante dez segundos na faixa de 50 km/h a 140 km/h, que leva o conjunto aos 272 cavalos. Na Argentina, além do V6, são oferecidas variantes com o 2.0 TDI de quatro cilindros, uma com 140 cavalos e outra biturbo de 180 cavalos.



Na segurança, as novidades da linha 2025 da Amarok são o airbag de cabeça (até então, havia apenas os frontais e laterais) e o assistente de condução Safer Tag, da Mobileye, com avisos de saída de faixa e de colisão frontal, monitoramento de tráfego, indicação de limite de velocidade máxima e monitoramento de pressão de pneus. Para os que gostam de explorar caminhos inóspitos, destaque para a tração 4x4 permanente 4Motion, o assistente de partida em subida, o controle automático de descida e o ABS off-road. E a linha 2025 da Amarok V6 inaugurou ainda a Blindagem Vale+ – que é 80 quilos mais leve, tem vidros mais transparentes e não altera a garantia oferecida pela Volkswagen.

AJUSTES NO AMBIENTE



Dentro da Amarok Extreme V6, foi preservado o espaço habitual da picape média, com capacidade para levar cinco pessoas com conforto. Todavia, apesar de uma ou outra evolução estética, o interior deixa transparecer um aspecto um tanto “*vintage*” em relação às picapes concorrentes, todas com aspecto mais contemporâneo. O painel de instrumentos tem mostradores analógicos e uma pequena tela central monocromática. O acabamento dos painéis, em plástico duro, talvez seja despojado demais para a faixa de preço da versão. A partida é com a chave e não há regulagem de altura no cinto de segurança para o motorista nem trava elétrica para a tampa da caçamba – para ser aberta ou trancada, é preciso usar a chave. Os bancos são em couro sintético perfurado, com ajustes elétricos nos dianteiros. O volante multifuncional é revestido em couro sintético com costuras aparentes em cinza e tem regulagem de altura e distância.

A central multimídia Composition Touch com tela de 9 polegadas sensível ao toque representa uma evolução em relação ao multimídia anterior da Amarok, que tinha uma telinha de 6,3 polegadas. É mais simples que o VW Play dos modelos mais recentes da marca, mas conta com conexão com Apple CarPlay e Android Auto – apenas por cabo – e traz navegação nativa. Foram acrescentadas uma porta USB-A no console, na frente, e duas USB-C atrás. O painel traz display colorido com efeito 3D e computador de bordo, além do singelo mostrador redondo do assistente de condução Safer Tag, instalado em cima do multimídia.



ATIVOS PRESERVADOS



Quinze anos depois da Amarok ser lançada, a Volkswagen talvez nem pretenda mais que ela dispute a liderança de vendas entre as picapes médias. Mas não pode ficar de fora de um dos segmentos mais aquecidos do mercado nacional. No trânsito urbano – onde veículos desse porte não são o transporte mais recomendável –, a Amarok convive com as restrições de mobilidade inerentes ao seu tamanho. Manobrar ou estacionar requerem atenção e espaços ampliados. Na estrada, a picape fica bem mais à vontade. O 3.0 V6 turbodiesel desenvolve 258 cavalos de potência, torque de 59,1 kgfm de 1.450 a 3.200 rpm e trabalha associado a uma transmissão automática de 8 marchas – que podem ser acionadas manualmente pelos “*paddles shifters*” no volante. O V6 entrega boas doses de potência, aceleração e agilidade para permitir ultrapassagens confiáveis. Quando o motorista achar que precisa de mais força, a turbina de geometria variável e a função Overboost acrescentam 14 cavalos durante dez segundos na faixa de 50 km/h a 140 km/h, totalizando 272 cavalos. Basta pisar fundo que o gerenciamento

eletrônico ajusta a turbina para ampliar o fluxo de ar e elevar a potência. O “*overboost*” atua em velocidades entre 50 e 120 km/h para garantir força adicional em ultrapassagens. O conjunto permite à picape de 2.191 quilos um rodar sempre esperto, de causar inveja a carros menores.



Quando deixa o asfalto para trás, a picape da Volkswagen encara eventuais obstáculos de forma convincente. Nas estradas de terra e nas trilhas, detalhes como a tração 4x4 permanente 4Motion (4x4 por demanda), o assistente de partida em subida, o controle automático de descida e o ABS off-road colaboram bastante. A tração 4Motion é integral do tipo AWD, ou seja, distribui a força entre as quatro rodas eletronicamente. Não há seletores de tração, e o conjunto não oferece reduzida. O câmbio bem escalonado simplifica a vida do motorista. A segurança da Amarok Extreme V6 é reforçada pelos freios a disco nas quatro rodas com ABS, bloqueio mecânico do diferencial e controle de estabilidade (ESP), além do assistente de condução Safer Tag – que dá alertas visuais e sonoros sobre trânsito cruzado, troca de faixa involuntária, limites de velocidade e risco de colisões frontais. Porém, o sistema não tem qualquer ação autônoma sobre o carro, como frenagem por conta própria ou correção de trajetória nas mudanças involuntárias de faixa – presentes nas versões “*top*” das picapes com arquiteturas mais recentes.

FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN AMAROK V6 EXTREME



Motor: a diesel, dianteiro, longitudinal, 2.967 cm³, seis cilindros em “V”, quatro válvulas por cilindro, com duplo comando no cabeçote. Injeção direta de combustível do tipo common rail, acelerador eletrônico e turbocompressor de geometria variável com intercooler

Transmissão: automática ZF com 8 marchas

Tração: integral permanente, bloqueio eletrônico do diferencial e controle eletrônico de tração

Potência: 258 cavalos a 4.500 rpm.

Torque: 59,1 kgfm a 1.400 rpm.

Suspensão: dianteira independente do tipo “*double wishbone*”, com braços sobrepostos, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos, traseira por eixo rígido, com feixe de molas semi-elípticas e amortecedores hidráulicos.

Pneus: 255/50 R20

Freios: discos ventilados na frente e atrás. Oferece ABS, EBD e assistente de frenagem de emergência

Carroceria: picape sobre longarinas com quatro portas e cinco lugares

Dimensões: 5,35 metros de comprimento, 1,94 metro de largura, 1,83 metro de altura e 3,09 metros de entre-eixos

Peso: 2.191 kg em ordem de marcha, com 1.104 kg de carga útil

Tanque de combustível: 80 litros

Preço: R\$ 354.990. Com o opcional capota marítima (R\$ 1.670), presente no modelo testado, chega a R\$ 356.660

NA VANGUARDA DA TRADIÇÃO

A NOVA GERAÇÃO DO MERCEDES-AMG G 63 DESEMBARCA NO BRASIL COM AUMENTO DA TECNOLOGIA EM TODOS OS NÍVEIS E QUESITOS

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Ícone automotivo há décadas, o Mercedes-AMG G 63 chega atualizado ao Brasil para reforçar sua posição de destaque no segmento off-road de luxo. O modelo tem desempenho aprimorado graças ao sistema de propulsão V8 eletrificado e aos assistentes modernos de condução, que proporcionam maior conforto e digitalização avançada. Lançado em 1979, com mais de 550 mil unidades vendidas desde que o primeiro Classe G saiu da linha de produção em Graz, na Áustria, o

veículo oferece várias opções de personalização. A nova geração do G 63 desembarca no mercado brasileiro com preço que restringirá bastante as chances de encontrá-lo nas ruas daqui: R\$ 1.989.900. Com a cor Azul Hyper Magno como destaque visual, o novo G 63 é equipado com o motor AMG 4.0 V8 biturbo a gasolina com 585 cavalos de potência a 6 mil rotações por minuto e torque de 85,5 kgfm de 2.500 a 3.500 rpm, associado à transmissão AMG SpeedShift TCT 9G de 9 marchas. O **“jipão”** de luxo traz como novidade a tecnologia de 48 volts e um gerador de partida integrado (ISG), que proporcionam um impulso adicional de 20 cavalos e 20,5 kgfm por um período determinado. Partindo da imobilidade, o novo G 63 leva apenas 4,4 segundos para acelerar até os 100 km/h, com a propulsão dinâmica continuando até a velocidade máxima de 220 km/h, limitada eletronicamente.



A suspensão AMG Active Ride Control com estabilização ativa e hidráulica de rolagem e amortecimento ajustável adaptativo desempenha um papel fundamental no comportamento do carro. Elementos hidráulicos ativos substituem os convencionais estabilizadores mecânicos transversais, enquanto os amortecedores adaptativos são equipados com duas conexões hidráulicas – uma para as fases de compressão e outra para as de retorno do amortecedor. As câmaras dos amortecedores nas quatro rodas são

conectadas por meio de linhas hidráulicas e do bloco de válvulas. Esse sistema permite características ideais de entrada em curva e de mudança de carga, moldando assim as características de condução típicas da AMG em termos de dinâmica, precisão e “*feedback*”. Associada aos programas de condução, a suspensão AMG Active Ride Control também melhora a articulação dos eixos, com as rodas mantendo contato com o solo mesmo quando o veículo está fortemente articulado, aumentando a tração, a capacidade de subida, o conforto no off-road e a redução do desgaste tanto do veículo quanto do motorista.



A transmissão AMG SpeedShift TCT 9G, dependendo do programa de condução selecionado, oferece trocas de marchas esportivas, rápidas, confortáveis e praticamente imperceptíveis. Graças às 9 velocidades disponíveis, o motor permanece frequentemente na faixa de rotação ideal. Se for necessário, a transmissão com conversor de torque reduz para uma marcha mais baixa em um tempo muito curto, utilizando múltiplas reduções para aproveitar toda a potência do motor. A transmissão pode ser influenciada via AMG Dynamic Select, com cinco diferentes programas de condução com configurações específicas. Dessa forma, parâmetros como a resposta do motor, da transmissão, da suspensão e da direção são modificados.



Com 4,97 metros de comprimento, 2,18 metros de largura, 1,97 metro de altura, longos 2,89 metros de distância de entre-eixos, 2.640 quilos de peso, de 640 a 2.010 litros de capacidade do porta-malas e cem litros no tanque de combustível, o novo Mercedes-AMG G 63 tem, por dentro e por fora, elementos de design inconfundíveis. A parte frontal é caracterizada por um novo para-choque da AMG, com três aletas verticais diante das entradas de ar e de detalhes em aço inoxidável. Os faróis Multibeam Led adaptativos têm funções de iluminação inteligentes, com os feixes acompanhando a estrada de acordo com a situação, reagindo ao tráfego do momento com a ajuda de 84 leds de alto desempenho, controláveis individualmente. As lanternas também contam tecnologia led. O emblema “**AMG**” está no capô e na



projeção dos espelho externos, com a tampa de combustível em cromo-prata com elementos de design em preto. As pinças de freio pintadas de prata, os discos perfurados e as novas rodas de liga leve AMG de 22 polegadas com design de multi-raios completam o design de fora.



O interior do novo Mercedes-AMG G 63 tem detalhes exclusivos para enfatizar seu estilo esportivo. O volante AMG Performance, com três raios duplos em couro-ropa e superfícies de controle por toque integradas sem costura, tem origem no automobilismo. As teclas redondas no volante com displays brilhantes e de operação intuitiva servem para controlar funções de condução específicas da AMG e todos os programas de direção. Os logos “AMG” no volante, no display central, nos painéis das soleiras das portas e nos descansos de braço dos bancos dianteiros fazem parte da lista de itens de série do novo modelo. Um estilo de display adicional está disponível para o motorista. O modo “**Supersport**” apresenta um tacômetro redondo central e displays horizontais à esquerda e à direita dele, criando uma impressão espacial de profundidade.



O novo G 63 traz equipamentos de comodidade, de entretenimento e de segurança completos, como o ar-condicionado Thermotronic de três zonas, o bloqueio de diferencial mecânico (frontal, central e traseiro), o sistema de tração off-road “**Low Range**”, a iluminação ambiente com 64 opções de cores, o pacote de estacionamento com câmera de 360 graus, o teto solar, o pacote Guard 360 Graus de Proteção, o sistema Keyless-Go para abertura e fechamento de portas, o acionamento do motor sem chaves e o MBUX (Mercedes-Benz User Experience) controlado por voz, gestos ou toque de tela com a interação a partir da frase “**Olá, Mercedes**” e espelhamento para Apple CarPlay e Android Auto sem fio. Acrescenta, Burmester Surround Sound System 3D com 18 alto-falantes e 760 watts, navegação com realidade aumentada, sistemas de direção semi-autônoma e assistentes de distância Distronic, de frenagem, de manutenção de faixa e de ponto cego. Adicionalmente, cada unidade do novo G 63 pode



ser personalizada com uma lista de mais de 40 opções de cores e 25 de acabamentos de bancos, além da nova cor Verde Oliva Escuro Magno para a carroceria.

CLÁSSICO REVISITADO

NAS VERSÕES CUPÊ E CONVERSÍVEL, OS NOVOS PORSCHE CARRERA S CHEGAM AO BRASIL COM O MOTOR BOXER 3.0 RECONFIGURADO

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Porsche está relançando o Carrera S no Brasil, colocando-o entre o 911 Carrera e o mais orientado para desempenho 911 Carrera GTS T-Hybrid. O novo 911 Carrera S já está disponível para pré-vendas no mercado brasileiro com preço público de R\$ 1,08 milhão para a versão cupê e R\$ 1,13 milhão para a cabriolet (convertível). As primeiras entregas do novo modelo estão previstas para o primeiro semestre deste ano. O Carrera surgiu em 1963, no Salão do Automóvel de Frankfurt, com nome de 901, passando por constantes evoluções até chegar ao 911 Carrera. O nome “Carrera” (“*corrida*”, em espanhol) é uma homenagem aos feitos da Porsche na Panamericana de 1954 com carros esportivos disputada de 19 a 23 de novembro daquele ano, unindo Tuxtla Gutiérrez, em Chiapas, à Ciudad Juárez, em Chihuahua, no México, com um percurso de 3.070 quilômetros.



De acordo com a marca alemã, o famoso motor boxer 3.0 biturbo de seis cilindros foi totalmente atualizado para o novo 911 Carrera S, com um aumento de potência e redução simultânea de emissões. A potência de 353 kW (480 cavalos) e o torque de 53,5 kgfm representam um acréscimo de 22 kW (30 cavalos) em relação ao modelo anterior. Para alcançar esse desempenho, a Porsche equipou o Carrera S com novos turbocompressores e melhorou o sistema de resfriamento do ar de admissão. O novo esportivo segue o design dos modelos 911 Turbo da geração anterior. O cupê acelera de zero a 100 km/h em 3,3 segundos e atinge velocidade máxima de 308 km/h. A transmissão Porsche de dupla embreagem (PDK) de 8 marchas transfere a potência para as rodas traseiras.



Os equipamentos de série do novo esportivo incluem rodas Carrera S de 20 e 21 polegadas com montagem escalonada, sistema de escapamento de competição e o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) – aumenta a estabilidade e a dinâmica de condução a partir da distribuição de torque variável –, não disponível no Carrera, com o Pacote Sport Chrono – permite ao motorista ajustar o modo de direção e o desempenho do carro – sendo mantido para o Brasil. O novo sistema de freios oferece uma atualização em termos de dinâmica de condução. O sistema, já conhecido no 911 Carrera GTS, é fornecido com pinças vermelhas e discos de 408 milímetros na dianteira e 380 milímetros na traseira. A marca alemã coloca como opcionais o sistema de freios de cerâmica composto Porsche, a suspensão esportiva PASM com rebaixamento adicional de dez milímetros e o eixo traseiro direcional. A hidráulica dos amortecedores do novo Carrera S foi otimizada, proporcionando dirigibilidade mais refinada, com maior precisão e respostas. Combinada ao eixo traseiro direcional, a direção fica mais direta, com a geometria do eixo dianteiro ajustada para um manuseio mais ágil e mais estabilidade em velocidades altas.



O interior do novo Carrera S tem acabamento em couro preto como padrão. Bancos, encostos de cabeça, painel de instrumentos, painéis das portas e o sistema opcional de bancos traseiros na variante cupê são revestidos com couro liso. Assim como nos outros modelos Carrera, os bancos traseiros rebatíveis estão disponíveis sem custo adicional como alternativa ao layout de dois lugares, enquanto o conversível já vem com os bancos de trás. Uma opção com uso mais intenso de couro também está disponível, cobrindo áreas do interior, incluindo a tampa do porta-luvas, os painéis laterais e a base dos assentos. Tanto o cupê quanto o conversível do novo Carrera contam com o Porsche Communication Management (PCM), sistema de controle de áudio, comunicação, entretenimento e navegação, com espelhamento para Android Auto e Apple CarPlay sem fio. O Carrera S se beneficia dos equipamentos de série encontrados em toda a família Carrera, como faróis de Led Matrix e carregador de smartphone sem fio, tendo como opcionais sistema de elevação para o eixo dianteiro e faróis de Led HD-Matrix.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

A CHINESA QUE DOMINA



Segundo a Fenabrave, o mercado de eletrificados vendeu 177.362 unidades no Brasil em 2024, com crescimento de 88,7% em comparação ao ano anterior, sendo 61.585 de 100% elétricos, alta de 218,5%, e 115.777 de híbridos, que combinam um motor a combustão interna a um ou mais elétrico, mais 55,1% em relação a 2023. A chinesa BYD, décima colocada entre todas as montadoras no Brasil, dominou os dois segmentos, com 43.872 totalmente elétricos vendidos em 2024 e 71,2% de participação de mercado, à frente da também chinesa GWM (6.326 e 10,2%), da sueca Volvo (4.339 e 7,05%), da chinesa JAC (1.991 e 3,2%) e da francesa Renault (1.418 e 2,3%). Nos híbridos, a BYD teve 32.933 unidades emplacadas e “*market share*” de 28,4%, seguida da GWM (22.892 e 19,7%), da japonesa Toyota (20.354 e 17,5%), da sino-brasileira Caoa Chery (7.258 e 6,2%) e da alemã Mercedes-Benz (6.199 e 5,3%).

O QUERIDINHO DO VAREJO



De acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), o SUV compacto Hyundai Creta foi o carro mais vendido do Brasil no varejo em 2024. Os negócios no varejo são aqueles feitos via concessionárias, enquanto as vendas diretas envolvem somente a fabricante e o cliente final (normalmente, frotista). O Creta teve no ano passado 56.081 unidades emplacadas no varejo, com 13.035 vendas diretas. Em segundo nas concessionárias ficou o hatch compacto Chevrolet Onix – um dos carros com maior equilíbrio entre as duas modalidades de vendas –, com 51.251 unidades no varejo e 46.252 via montadora, seguido pela picape compacta Strada, o veículo de passeio e/ou trabalho mais vendido do Brasil no total, com 144.684 unidades, sendo 50.453 nas concessionárias, pelos SUVs compactos Chevrolet Tracker (48.220 e 21.211) e Honda HR-V (44.448 e 5.927), pelos hatches compactos Volkswagen Polo (44.414 e 95.763) e Hyundai HB20 (43.045 e 54.165), pelo SUV compacto Volkswagen T-Cross (39.767 e 44.223), pelo SUV médio Toyota Corolla Cross (36.083 e 10.813) e pelo SUV-cupê Fiat Fastback (35.538 e 12.708).

CAVALO DE CORRIDA



Com o retorno do Salão de Detroit ao início do ano – de 10 a 20 de janeiro –, a Ford promoveu outra tradição no Cobo Center, mais precisamente na Joe Louis Arena, ao lado do local da mostra. Chamado pela marca norte-americana de “**Motor City**”, o evento deste ano apresentou duas versões especiais do Mustang, a Spirit of America e a RTR. Com 826 cavalos, 91 kgfm e máxima de 325 km/h, o GTD Spirit of America é o Mustang homologado para as ruas mais potente e rápido já projetado, enquanto o RTR é o primeiro da família a adotar o motor EcoBoost (turbo) como opção mais acessível para os fãs de competição. O nome “**Spirit of America**” é uma referência ao veículo de Craig Breedlove, técnico de engenharia aeroespacial, que foi o primeiro a quebrar as barreiras de 800 e 965 km/h em terra na década de 60, adaptando o motor de um jato de combate utilizado da Guerra da Coreia (travada de junho de 1950 a julho de 1953). A carroceria branca com duas faixas esportivas em vermelho e azul – em homenagem aos Estados Unidos, participante do combate, evidentemente – é inspirada no Mustang original de 1964, com fibra de carbono aparente nos difusores e spoilers. As pinças de freios em vermelho são de série e as capas dos retrovisores podem vir em vermelho ou em fibra de carbono. Os dois modelos especiais do Mustang seguem o design atual do “*pony car*” de 60 anos de idade.

COCKPIT DIGITAL



A BMW apresentou na CES 2025, na cidade norte-americana de Las Vegas, o BMW iDrive – tendo como ponto central o BMW Panoramic Vision. O software para sustentar o novo programa operacional do dia a dia é o BMW Operating System X, que atua como o “**hub**” de inteligência por trás do novo conceito de display. O novo sistema operacional equipará todos os próximos modelos da marca alemã a partir do final deste ano. O BMW iDrive une quatro elementos centrais em um conceito único de display e operação: o BMW Panoramic Vision – um conceito de “**head-up display**” projetando no para-brisa informações essenciais de desempenho refletidas da coluna “A” do carro –, o BMW 3D Head-Up Display (opcional) – acrescenta dados de navegação e condução autônoma acima do BMW Panoramic Vision –, o novo display central com tecnologia de “**backlight**”, com operação mais fácil e conveniente pois o dispositivo fica próximo ao volante em uma posição ergonomicamente favorável, e o novo volante multifuncional com abordagem “**shy-tech**” da BMW, no qual os botões relevantes ficam iluminados para destacar as funções disponíveis.

PORTA ABERTA PARA O FUTURO



A chinesa GWM participou pela primeira vez da Consumer Electronics Show (CES), maior feira mundial para tecnologia de consumo, realizada em Las Vegas no início de janeiro. A GWM apresentou o novo Wey 07 com Inteligência Artificial Noa. O Wey 07 é um SUV híbrido plug-in (PHEV) que combina um motor a combustão 1.5 turbo com dois elétricos, com potência e torque totais de 516 cavalos e 95,1 kfgm, respectivamente, aceleração até os 100 km/h em 4,9 segundos, autonomia puramente elétrica de 200 quilômetros e total acima dos mil quilômetros. Cotado para vir ao Brasil, o Wey 07 seria o maior carro da GWM por aqui, com 5,16 metros de comprimento, 1,98 metro de largura e 3,05 metros de entre-eixos (a empresa não divulgou a altura do veículo). De acordo com a marca chinesa, o Wey 07 incorpora as tecnologias inteligentes mais recentes e avançadas a seu alcance, suportadas por hardware de ponta e um supercomputador, criando o sistema de direção inteligente Coffee Pilot Ultra. Apoiado pela tecnologia Noa Full-Scenario (navegação com piloto automático), o carro é capaz de navegar por ruas movimentadas, vias estreitas e estradas rurais sem depender de mapas de alta definição.

NOVIDADES DISCRETAS



A linha 2025 dos Citroën C3 e Aircross, produzidos em Porto Real (RJ), trazem poucas novidades, entre elas, equipamentos de série como câmera de ré, farol de neblina e ar-condicionado automático digital a partir da versão Feel Pack do Aircross e acabamento do painel de bordo na cor cinza para as variantes mais caras, para até sete pessoas. Lançado no final de 2023, o Aircross vendeu 8.284 unidades no ano passado, não chegando nem perto das expectativas iniciais da Citroën. Já o C3 You, com motor T200 de até 130 cavalos de potência – o turbo automático mais rápido e acessível do Brasil

– conta na linha 2025 com a cor preta Perla Nera como novidade, além da câmera de ré passando a ser item de série a partir da opção Feel. O hatch compacto da marca francesa vendeu de janeiro a dezembro do ano passado 21.080 exemplares, ocupando o trigésimo primeiro lugar entre os carros de passeio no Brasil, muito longe de seus melhores dias, em 2010, quando emplacou 39.930 unidades e a décima sétima posição no segmento.

MÁQUINAS NO COMANDO



A Honda apresentou os protótipos Zero Saloon e Zero SUV e seu sistema operacional Asimo Os para veículos na CES 2025, realizada no começo de janeiro em Las Vegas. Para a próxima geração de modelos Zero Series, prevista para ser lançada no final desta década, a Honda adotará uma arquitetura centralizada que combina múltiplas UCEs (unidades de controle eletrônico), responsáveis pelo comando dos sistemas do veículo em uma única central. A UCE principal gerenciará vários sistemas do carro, como o ADAS, o “*powertrain*” e os recursos de conforto. Os modelos da Zero Series também serão equipados com o Asimo Os, originalmente, um “*robô humanoide*” capaz de fazer caminhadas autonomamente, desenvolvido como parte da pesquisa tecnológica da Honda com o objetivo de ajudar as pessoas umas com as outras na sociedade. A marca oriental iniciou a pesquisa e o desenvolvimento da robótica em 1986, introduzindo o Asimo Os em 2000.

LIDERANÇA A TODA PROVA

VENDAS DE CAMINHÕES NOVOS NO BRASIL CRESCEM 17,41% EM 2024 E O VOLVO FH 540 FECHA O ANO COMO O MAIS VENDIDO DO PAÍS, PELA SEXTA VEZ SEGUIDA

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Pelos dados da Fenabreve, a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, com os 11.159 caminhões novos comercializados em dezembro, o Brasil fechou o ano de 2024 com 122.099 unidades emplacadas. O número representa um crescimento de 17,41% em relação às 103.994 vendas de 2023. Com 7.765 emplacamentos no ano, o pesado Volvo FH 540 segue firme na preferência dos transportadores em todos os segmentos de caminhões, dos leves aos pesados. Líder do mercado de caminhões no Brasil desde 2019, o FH 540 é o modelo mais procurado pelo agronegócio brasileiro, principalmente para o transporte de grãos, em operações de longa distância, ligando o campo aos terminais portuários e às indústrias. ***“Nosso modelo se destaca pela avançada tecnologia, que resulta em mais segurança, economia e produtividade aos transportadores dos mais diversos segmentos. É um veículo extremamente robusto, com alta disponibilidade para as mais variadas operações de transporte”***, explica Alcides Cavalcanti, diretor-executivo da Volvo Caminhões.



Com mais de 200 mil unidades entregues desde seu lançamento no Brasil, o Volvo FH trouxe novidades em sua linha 2025, inclusive com recursos de Inteligência Artificial. O I-See, tecnologia capaz de prever as subidas e as descidas da estrada, agora reconhece antecipadamente também curvas e rotatórias, antecipando as marchas de forma automática para otimizar o desempenho. O leitor de placas de trânsito detecta a sinalização ao longo da via, mostrando, por exemplo, os limites de velocidade, de altura e obras na pista nos diferentes pontos do trajeto, com informações exibidas no painel de instrumentos. Os retrovisores por câmeras, associados a monitores de alta resolução dentro da cabine, alcançam uma área maior em torno do caminhão do que os espelhos tradicionais. Além dos ganhos em visibilidade, diminuem sensivelmente o arrasto aerodinâmico e proporcionam redução de consumo de combustível do que os espelhos ópticos tradicionais.



Do total de 122.099 caminhões novos vendidos no Brasil em 2024, a Volkswagen foi responsável por 31.287, desempenho que deu à marca alemã a liderança no segmento, com 25,62% de participação de mercado. Foi seguida de perto pela também germânica Mercedes-Benz, com 28.847 emplacamentos e 23,63% de “*market share*”. Na sequência, vieram as suecas Volvo, com 23.180 emplacamentos e 18,98%, e Scania, com 19.134 e 15,67% de participação. A holandesa DAF ficou em quinto lugar, com 9.624 vendas e 7,88% de participação, seguida pela italiana Iveco, com 8.798 comercializações e 7,21% de “*share*”. Bem mais distantes estão as chinesas Foton, em sétimo no ranking com 673 vendas e 0,55% de participação, e JAC, em oitavo com 156 emplacamentos e 0,13% de participação. Na nona posição, aparece a sul-coreana Hyundai, com 154 vendas e 0,13% de “*share*”. E a gaúcha Agrale ficou em décimo, com 91 emplacamentos no ano e 0,07% de participação.





O ranking dos dez caminhões novos mais comercializados no Brasil em 2024 expressa o predomínio dos pesados, que responderam por 50,77% das vendas nacionais do setor e ocuparam seis das dez posições no ranking de mais vendidos. Além do FH 540, que liderou as vendas do ano com seus 7.765 emplacamentos, aparecem na sequência o médio Volkswagen Delivery 11.180 (5.960 vendas), os pesados Volvo FH 460 (4.956) e DAF XF 530 (4.608), o médio Mercedes-Benz Accelo 1017 (4.576), o pesado Scania R450 (4.417), o semipesado Volvo VM 290 (4.026), e os pesados Scania R 460 (4.010) e DAF XF 480 (3.155), com o semipesado Mercedes-Benz Atego 1719, com 2.921 emplacamentos, fechando o “*top ten*”.



POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

ELÉTRICOS POR ASSINATURA



A Smolka Transportes, com sede em São Paulo, ampliou a sua frota com a assinatura de dez Transit Chassi fornecidas pelo Ford Go Frotas. Os veículos equipados com baú de 22 metros cúbicos serão usados no serviço de entrega *“last mile”* para grandes clientes do segmento de e-commerce em São Paulo, no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Distrito Federal. Fundada em 2015 em Curitiba, a Smolka Transportes conta atualmente com 400 veículos na frota e, além da sede em Alphaville (SP), tem centros de distribuição em Porto Alegre, Goiânia, Brasília e Itajaí. **“O mercado de veículos de entrega tem uma frota antiga, de dez, 12 anos. Com a assinatura, usamos só veículos novos, que garantem maior disponibilidade de serviço. É um grande benefício para o nosso cliente”**, afirma Eduardo Smolka, CEO e fundador da Smolka Transportes. **“Com a assinatura, o frotista tem previsibilidade de custos e pode investir o capital em outras áreas para a expansão de seu negócio”**, reforça Victor Coelho, supervisor de Mobilidade e Novos Negócios da Ford.

CONCEITO DE ZERO EMISSÃO



A Cavan, divisão da fabricante chinesa de caminhões Foton Motor, revelou o Beacon, um caminhão-conceito futurista que utiliza uma nova plataforma para veículos pesados, que tem possibilidade de ser movido por um motor elétrico a bateria ou por um sistema de célula de combustível a hidrogênio. Os designers da Foton desenvolveram o Beacon com foco na eficiência aerodinâmica, evidenciada pela frente inclinada. Por ser um veículo movido exclusivamente por eletricidade, a parte frontal da carroceria não tem entradas de ar, o que reduz o arrasto aerodinâmico. Maçanetas escamoteáveis nas portas e nos degraus das escadas de acesso à cabine, que se recolhem, foram desenvolvidos para otimizar a aerodinâmica, assim como as carenagens laterais estendidas até as rodas traseiras e os retrovisores com câmeras em substituição aos espelhos tradicionais. No interior do Beacon, o painel é uma grande tela dividida em três partes, que se estende do mostrador de instrumentos até o lado oposto da cabine. O volante tem a parte superior recordada, como em um manche de avião. O Beacon 100% elétrico é equipado com uma bateria de 600 kWh que proporciona uma autonomia de 500 quilômetros com um consumo de energia de pouco mais de um kWh por quilômetro. Na versão com sistema de

célula de combustível, os tanques podem armazenar hidrogênio em estado líquido ou gasoso, com alcance de 1.100 quilômetros. Não há definição da Foton sobre uma versão de produção do Beacon.

MOBILIDADE EM CURITIBA



A Viação Cidade Sorriso, conhecida como “**Sorriso de Curitiba**”, adquiriu 24 ônibus urbanos da Caio, modelo Millennium, sendo 13 unidades do Millennium V e 11 do Millennium Articulado. Todos os novos veículos serão usados nos sistemas Ligeirinho e Intercambiáveis de Curitiba (PR). Do lote, já foram entregues unidades do Millennium V, com 12,92 metros de comprimento, lotação total de 86 pessoas, embarque dianteiro, chassi Volvo B320R 4X2, piso alto e tecnologia Euro 6. As outras unidades já entregues são do modelo Millennium Articulado, com 18,59 metros de comprimento, lotação total para 130 pessoas e chassis Mercedes-Benz O-500 MA 2838.



VOLTA ÀS AULAS



Líder de vendas no segmento de ônibus escolares do programa “**Caminho da Escola**”, a Iveco Bus confirma a entrega de cerca de 500 novas unidades no primeiro trimestre de 2025, para atender ao programa do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Em 2024, a Iveco Bus entregou 2 mil veículos (de um total de 3.250 adesões) das 7.100 unidades habilitadas na atual edição do programa, atendendo a demandas de municípios e secretarias estaduais, como a Secretaria de Educação e Esportes de Pernambuco, com 355 unidades, a Secretaria de Educação da Bahia, com 165 unidades, e a Secretaria de Educação do Paraná, com 102 unidades. A linha Iveco Bus do “**Caminho da Escola**” oferece os modelos Bus 10-190 na categoria ORE 2 (Ônibus Rural Escolar 2) – com 190 cavalos de potência e capacidade para 44 alunos – e, pela primeira vez, o Bus 15-210 ORE 3 (Ônibus Rural Escolar 3) – com 210 cavalos e capacidade para 59 estudantes.

LÓGICA CIRCULAR

MERCADO BRASILEIRO EMPLACA 1.875.903 MOTOCICLETAS EM 2024, CRESCE 18,61% EM RELAÇÃO A 2023 E A HONDA PRESERVA A LIDERANÇA

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Com as 1.875.903 motocicletas emplacadas em 2024, o mercado brasileiro de duas rodas teve um crescimento de 18,61% em relação às 1.581.521 unidades do ano anterior. Líder de vendas de motos no Brasil desde 1977, a Honda celebra o desempenho positivo em 2024 e registra um aumento de 12% nos emplacamentos, com as 1.287.197 de motocicletas emplacadas de janeiro a dezembro. É o melhor resultado de vendas da Honda em doze anos – o recorde da marca no Brasil continua sendo em 2012, com mais de 1,3 milhão de emplacamentos. Como em 2024 a marca

japonesa cresceu menos que o mercado brasileiro, viu seu “*market share*” cair para 68,62%. É ainda um predomínio impressionante, porém, desde 1988, a participação de mercado da Honda em motocicletas não ficava abaixo dos 70% – chegou a atingir o pico de 92,2% de “*share*” em 2000 e, ao longo da década passada, beirava os 80%. Já em 2023, a marca teve uma participação de 72,4% no mercado nacional. A queda progressiva da participação da Honda se dá por conta do crescimento local de novos “*players*” globais, como as gigantes indianas Bajaj e Royal Enfield, e da expansão de marcas que importam produtos da China e da Índia e montam em CKD no Brasil com preços bastante competitivos, como a Shineray, a Mottu e a Avelloz.



Depois da Honda, com seus 1.287.197 de emplacamentos e 68,62% de “*share*” em 2024, surge a também japonesa Yamaha, com 333.146 vendas e 17,76% de participação. Na sequência de marcas de motocicletas mais vendidas, estão quatro empresas que montam no Brasil, em CKD, modelos fabricados na Ásia: Shineray (76.961 e 4,10%), Mottu (52.769 e 2,81%), Haojue (18.549 e 0,99%) e Avelloz (18.121 e 0,97%). Depois, quatro grandes marcas globais que já têm fábricas na Zona Franca de Manaus: a indiana Royal Enfield (17.253 e 0,92%), a alemã BMW (15.085 e 0,80%), a inglesa Triumph (12.209 e 0,65%) e, em décimo, a indiana Bajaj (11.087 e 0,59%).



O crescimento nos emplacamentos de motocicletas no Brasil está ligado à busca de soluções de mobilidade eficiente nas grandes metrópoles e ao uso da moto como fonte de renda. Não por acaso, em 2024, os três subsegmentos que dominaram mais de 95% das vendas são dominados por modelos de baixas cilindradas: as city, com 744.992 emplacamentos e 42,20% de participação, seguidas pelas scooter/CUB, 665.875 vendas e 33,97%, e pelas trail/fun, com 359.719 emplacamentos e 19,09%. A líder nacional continua sendo a CG 160, com 428.126 unidades vendidas, ou seja, mais de um terço do total de vendas da marca no ano – a moto city da Honda é também o veículo automotivo mais vendido em todo mercado nacional, superando com ampla margem as 144.678 unidades da picape Fiat Strada. Em segundo lugar nos emplacamentos, a scooter Honda Biz registrou 278.350 unidades durante o período, resultado que garantiu um recorde anual histórico do modelo desde seu lançamento, em 1998. A terceira moto mais vendida do Brasil em 2024 foi outra scooter da Honda, a Pop 110i, com 169.940 emplacamentos, enquanto a quarta posição foi para a líder do segmento de trail, a Honda NXR 160, com 155.055 vendas. Em quinto lugar, vem a segunda moto do segmento city mais vendida do país, a Honda CB 300F, com 60.197 unidades, seguida pela scooter Honda PCX 160, com 55.067. Em sétimo e oitavo lugares no ranking, surgem duas city, as primeiras

da lista que não são da Honda: a Mottu Sport 110I – na verdade, um modelo da marca indiana TVS montado em CKD no Brasil –, com 52.761 emplacamentos, à frente da Yamaha YBR 150, com 50.325 vendas. E o “*top ten*” de motos no Brasil é fechado por duas outras Yamaha: a trail XTZ 250, com 46.690 vendas, e a city Fazer 250, com 46.407 emplacamentos.



Se as city, as scooter/CUB e as trail/fun são responsáveis por 95,3% das vendas de motocicletas no Brasil, é nos 4,7% restantes que se concentram os modelos mais potentes e com maior valor agregado, divididos pelos segmentos naked/roadster, maxtrail, custom, sport e touring. Nas naked/roadster, a liderança anual ficou com a Yamaha MT03, com 11.046 emplacamentos. Entre as maxtrail, a Honda dominou com a CB 500X, com 5.033 unidades no ano. Nas custom, a liderança foi da Royal Enfield Hunter 350, com 5.686 comercializações. No badalado segmento de motos sport, a Yamaha chegou na frente com a YZF R15, com 6.721 unidades, enquanto nas estradeiras do



segmento touring, a norte-americana Harley Davidson fez valer sua tradição e liderou com a FLHX Street Glide, com 222 unidades vendidas em 2024.



Este é um
dos espaços publicitários
da revista RodaRio

Solicite seu Mídia Kit
pelo e-mail
publicidade@rodario.com.br



EM DUAS RODAS



A fabricante chinesa de automóveis GWM participou, pela primeira vez, da Consumer Electronics Show (CES), maior feira mundial para tecnologia de consumo, que terminou dia 9 de janeiro, na cidade norte-americana de Las Vegas. Um dos destaques do estande foi a Souo S2000, a primeira moto touring da GWM. A motocicleta de luxo traz um motor de oito cilindros opostos (“*flat-eight*”) de 2 mil cm³, combinado com uma transmissão automática de dupla embreagem de 8 marchas e uma suspensão frontal de três camadas e duplo braço oscilante. O modelo gera 154 cavalos e 19 kgfm, podendo alcançar 210 km/h de velocidade máxima. Segundo a fabricante, o único motor de motocicleta horizontalmente oposto de oito cilindros do mundo, combinado com uma transmissão DCT de 8 marchas, oferece um desempenho poderoso e uma experiência de pilotagem suave. Equipada com a plataforma eletrônica Qualcomm 8155, a Souo S2000 suporta navegação inteligente e funções de entretenimento multimídia.

PARAFUSO EM FOCO



A Honda convoca os proprietários dos modelos GL 1800 Gold Wing e Gold Wing Tour, ano/modelo 2019, a fazerem agendamento do atendimento em uma concessionária autorizada Honda Dream a partir do dia 15 de janeiro. Os reparos estão programados para se iniciarem no próprio dia 15, para substituição do parafuso da engrenagem primária de transmissão de forma gratuita. Em determinadas situações, o parafuso da engrenagem primária de transmissão pode quebrar e comprometer o funcionamento do motor. A falha pode levar à parada do propulsor com a motocicleta em movimento, sem a possibilidade de



religá-lo. Em situações extremas, poderá causar danos materiais, lesões

graves e até fatais aos ocupantes da motocicleta e/ou a terceiros. O agendamento pode ser feito pelo site www.honda.com.br/recall ou pela Central de Atendimento no 0800-701-3432 (de segunda a sexta-feira, das 8h às 17h, pelo horário de Brasília).

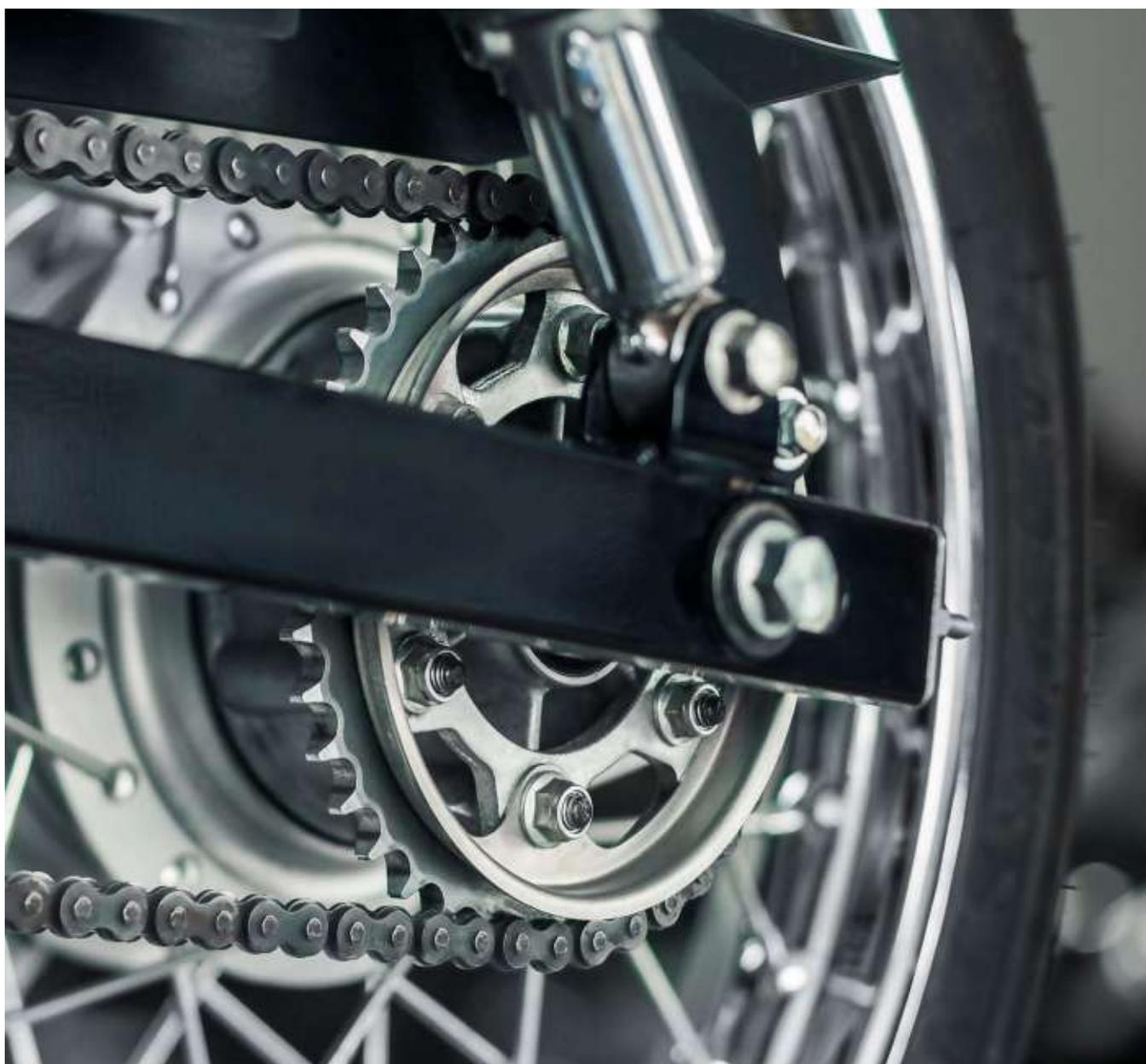
NOVA CUSTOM



A Shineray Iron 250 linha 2025 se junta à 250F, à Denver 250 e à Titanium 250 nas novidades da Shineray para o mercado brasileiro. A custom já está nas concessionárias e é equipada com motor de refrigeração líquida, câmbio de 6 marchas e sistema de iluminação full-led. Disponível nas cores vermelho, preto e branco, a Iron 250 custa R\$ 21.990, sem incluir o frete. O motor monocilíndrico, de 249,6 cc, rende 27,69 cavalos a 9 mil rpm e 2,35 kgfm de torque a 7 mil rpm. A velocidade máxima declarada pela fabricante é de 125 km/h, com chassi é do tipo berço duplo. A suspensão dianteira conta com garfo telescópico, enquanto a traseira é equipada com duplo amortecedor. O sistema de freios é composto por discos de 280 milímetros na frente e 240 milímetros atrás, com ABS de dois canais.



MOTOPEÇA LEGAL

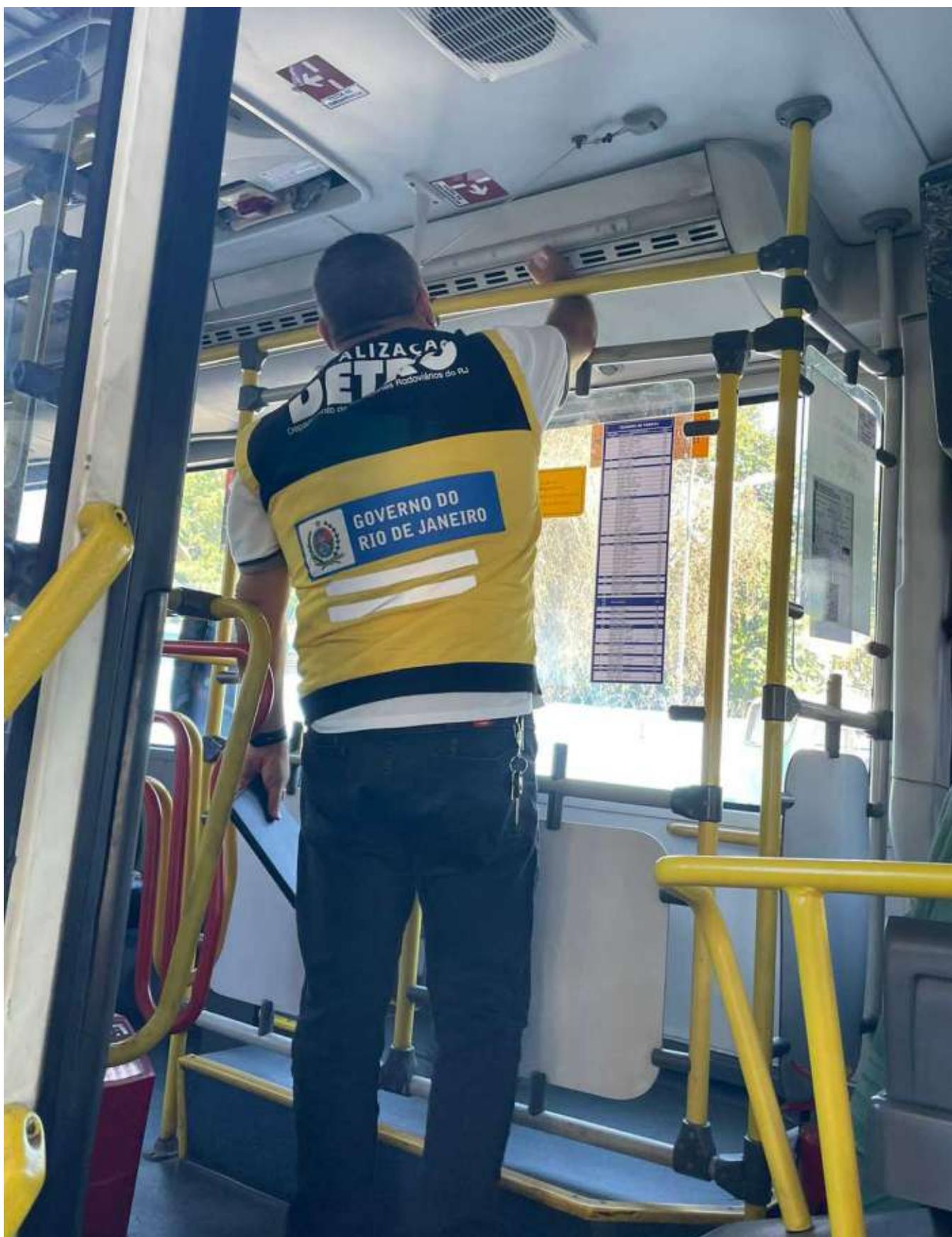


O ano de 2024 da Associação Brasileira dos Importadores de Motopeças (Abimoto) foi marcado pelo apoio à Frente Parlamentar pela Propriedade Intelectual, destacando a necessidade de proteger as inovações do mercado e combater a concorrência desleal. A entidade reforçou a importância da certificação compulsória pelo Inmetro para kits de transmissão de motocicletas, uma medida considerada essencial para garantir a segurança dos consumidores e a qualidade dos produtos comercializados no Brasil. Em 2024, foram apreendidas 23 toneladas de kits de transmissão – equivalentes a 12 mil kits – sem certificação do Inmetro no Porto do Pecém, no Ceará. ***“As pautas trabalhadas pela Abimoto em 2024 foram cruciais para ampliar a conscientização sobre segurança e qualidade no setor de motopeças. A certificação compulsória protege vidas ao assegurar a qualidade dos produtos utilizados por milhares de motociclistas no Brasil”***, afirma Eduardo Ribeiro, assessor jurídico da Abimoto.

COM FRESCURA A BORDO

DETRÔ/RJ INICIA “OPERAÇÃO CONTROLE TÉRMICO” PARA FISCALIZAR REFRIGERAÇÃO EM LINHAS INTERMUNICIPAIS E MULTA 12 VEÍCULOS

DA REDAÇÃO



O Detro-RJ deu início à “**Operação Controle Térmico 2025**”, que contará com várias ações ao longo deste verão para supervisionar o funcionamento de aparelhos de ar-condicionado em linhas intermunicipais refrigeradas. No primeiro final de semana da operação, quase 90 ônibus intermunicipais foram abordados em terminais das regiões metropolitana, serrana,

norte e sul fluminense, resultando na aplicação de 12 autos de infração e quatro recolhimentos à garagem. Um coletivo de linha refrigerada que rodava com o aparelho defeituoso ou desligado foi flagrado enquanto se preparava para partir, sendo autuado por fiscais. Outras autuações também foram emitidas por problemas em selos e certificados de autorização para tráfego (CAT), somando cinco autuações, má conservação de pneus, bancos e solado de veículos, com quatro, e descumprimento de determinações gerais, com duas. As ações ocorreram na rodoviária do Rio e nos terminais Roberto Silveira, em Niterói, Prefeito Francisco Torres, em Volta Redonda, Leonel Brizola, em Petrópolis, e Roberto Silveira, em Campos dos Goytacazes.

DESPESA NA AGENDA

O DETRAN/RJ JÁ DISPONIBILIZOU O CALENDÁRIO PARA O LICENCIAMENTO ANUAL DE VEÍCULOS EM 2025



O Detran/RJ informa que já está disponível o calendário para o licenciamento anual de veículos em 2025. De acordo com a Portaria 6737, publicada no Diário Oficial, o cronograma será dividido em três datas. Para final de placa 0, 1 e 2, o prazo vai até 31 de maio. Para final de placa 3, 4 e 5, até 30 de junho. E para final de placa 6, 7, 8 e 9, o prazo é 31 de julho. Até o encerramento desses prazos, o documento de licenciamento de 2024 estará válido, e os usuários não serão prejudicados. Motoristas com o documento de 2024 em dia não serão multados em razão de atraso no

licenciamento anual e não encontrarão problemas para circular com seus veículos.

Este ano, além do licenciamento de 2025, no valor de R\$ 281,29, está sendo cobrada a taxa referente a 2022 de emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo digital (CRLV-e), no valor de R\$ 80,38. A cobrança da taxa cumpre decisão do Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Rio (TJRJ). Em março de 2024, o TJRJ determinou a volta da cobrança da emissão do CRLV-e retroativa à data em que tinha sido suspensa, em 2022, por lei estadual declarada inconstitucional pelos desembargadores. No ano passado, o Detran/RJ cobrou as taxas de emissão do CRLV-e referentes a 2023 e 2024. O pagamento relativo a 2022 foi deixado para este ano a fim de atenuar o impacto para os donos de veículos. Quem já pagou a CRLV-e de 2022 à época, não será cobrado de novo.

O licenciamento é 100% digital. Para obter o documento de 2025, é necessário pagar a Guia de Regularização de Taxas (GRT), obtida no site do Bradesco (www.bradesco.com.br). Lá, já estão disponíveis os boletos relativos aos exercícios de 2022 e 2025. É necessário ainda ter quitado integralmente o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e as multas de trânsito vencidas. Débitos de anos anteriores também impedem a emissão do documento. Após o pagamento, o documento digital de licenciamento poderá ser acessado pelo usuário no Posto Digital Detran/RJ (no site detran.rj.gov.br), no aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou pelo portal da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). É necessário ter cadastro no gov.br – portal do Governo Federal para documentação em geral. Quem preferir, pode solicitar a impressão do CRLV-e em papel A4 em um posto de vistoria do Detran/RJ.

RODARIÓ