

Frota & Cia

ANO XXXIII | ED. 281 | SETEMBRO DE 2026 | WWW.FROTACIA.COM.BR

CADEIRO
Ônibus
ESPECIAL LAT.BUS 2026

SEGREDOS REVELADOS

*A maior feira de ônibus da América Latina
antecipa as novidades que irão moldar o transporte
rodoviário de passageiros daqui para a frente*

SUMÁRIO

Revista Frota&Cia – Ano XXIII - Edição No 281 –Setembro/2026
Caderno ÔNIBUS – Ano XXVI - Edição No 231- Setembro/2026

12 LAT.BUS 2026

A maior feira de ônibus da América Latina reafirma seu papel de principal propagador de tendências e soluções para o transporte coletivo por ônibus

FABRICANTES DE CHASSIS E CARROCERIAS

16 MERCEDES-BENZ

18 VOLKSBUS

20 SCANIA

24 VOLVO

26 IVECO

28 BYD

30 MARCOPOLO

33 CAIO

35 BUSSCAR

36 ELETRA

37 COMIL

40 MASCARELLO

42 IRIZAR

FABRICANTES DE PEÇAS & COMPONENTES

44 BORG WARNER

46 ALLISON

48 RENAULT

49 DRIVENTIC

50 NAKATA

51 SPHEROS

53 HMMS

54 DAHUA/WDC

56 LUMINATOR



NOSSA CAPA

DESENVOLVEDORES DE SOLUÇÕES

57 BIOSTATION

58 EMPRESA 1

60 AUTOPASS

61 PRODATA

62 VAI DE BUS

64 CLICK BUS

65 MOTIVA

66 ENTREVISTA

68 EVENTOS

39º Seminário Nacional NTU discute temas de importância para o transporte urbano, do Marco Legal até a sustentabilidade econômica e ambiental

SEÇÕES

06
TRANSPORTE
ONLINE

72
PANORAMA

ESCOLHA A EVOLUÇÃO QUE TE LEVA MAIS LONGE



Na **LAT.BUS 2026**, a Marcopolo apresentou a evolução de suas principais soluções para a mobilidade.

O **G8 TEC** e o **TORINO 2027** combinam *inovação, eficiência e tecnologia* embarcada e transformam a experiência de transporte, tanto para operadores como passageiros.

RETRATO DO SETOR



José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Realizada a cada dois anos em São Paulo (SP), a Feira Latinoamericana de Transporte – Lat. Bus – já se configurou como o maior e mais importante ponto de encontro do setor de mobilidade por ônibus do Hemisfério Sul. Em sua edição 2026, ocorrida de 11 a 13 de agosto no São Paulo Expo, o evento reafirmou essa posição ao receber mais de 30 mil visitantes, de 40 diferentes nacionalidades, que vieram conferir as novidades em produtos e serviços de quase 200 expositores.

Junto com a Lat. Bus 2026, também ocorreu a realização do 39º Seminário Nacional promovido pela NTU, associação que reúne as empresas de transportes urbanos do país. O encontro serviu de palco para a promoção de seminários e painéis técnicos, que trataram de temas de interesse do setor. Como as questões ligadas ao Novo Marco Legal e o financiamento da atividade, além da renovação e descarbonização da

frota, as inovações tecnológicas como a bilhetagem eletrônica até a segurança jurídica, para atrair novos investimentos para a atividade do transporte urbano de passageiros.

Por conta da importância desses dois eventos, todas as páginas dessa edição de **Frota&Cia** e do **Caderno ÔNIBUS** foram dedicadas para a Lat. Bus 2026. Na expectativa não apenas de deixar registrado o momento atual desse importante segmento econômico como, também, levar as informações que foram destaques na exposição e no seminário, para todos aqueles que não puderam comparecer a esses grandiosos encontros.

Esse esforço jornalístico revela que a atividade do transporte rodoviário de passageiros movimenta uma vasta cadeia econômica, que reúne não apenas empresários e colaboradores de milhares de operadoras de ônibus. Como, também, um incontável número de fornecedores de insumos tecnológicos, que dão sustentação ao negócio.

Para todo esse vasto público, a Equipe de **Frota&Cia** presta sua homenagem, em reconhecimento ao importante papel que todos exercem em benefício da mobilidade humana. Bem como no desenvolvimento social, econômico e ambiental do Brasil. **FE**

Frota&Cia

Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

DIRETORIA - Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrían

REDAÇÃO

Diretor de Redação e
Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

FROTA&Cia Online

Gustavo Queiroz
gustavo.queiroz@frotacia.com.br
Victor Fagarassi
victor.fagarassi@frotacia.com.br

ARTE – Editor

Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)
smantova@uol.com.br

COMERCIAL – Diretora

Solange Sebrían
solange@frotacia.com.br

MARKETING DIGITAL

Cauã Oliveira
caua.oliveira@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Capa: Divulgação

Distribuição

Enviada através de e-mail marketing para um mailing list de mais de 200 mil empresas de transporte de todo o Brasil, além da divulgação no portal e nas redes sociais.

Assinaturas e Alterações
de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Leitor
Fone/Fax: (0**11) 2592-7000

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Tagipuru, 234 – conj. 85
Barra Funda – 01156-900
São Paulo – Brasil
Fone: +55 11 2592-7000
Home page: www.frotacia.com.br

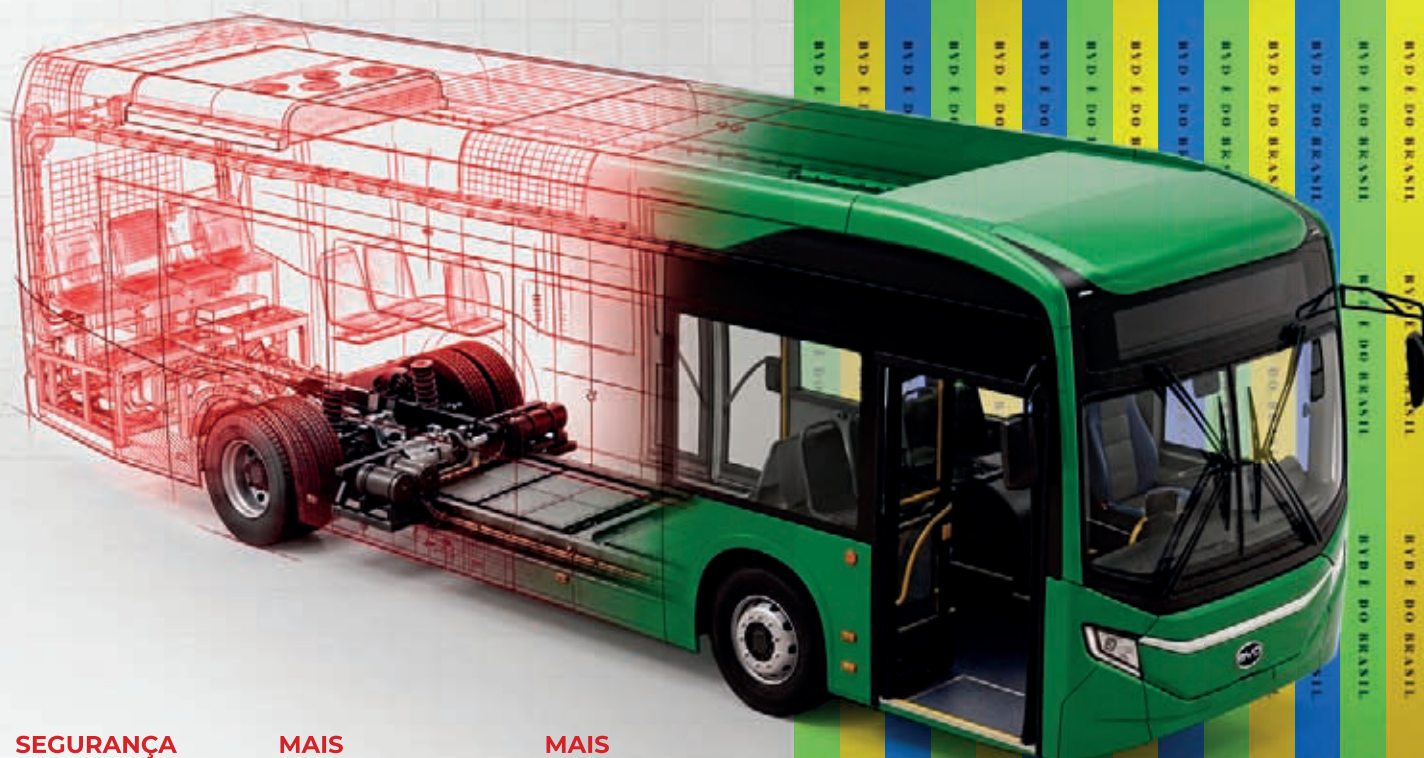
FROTA&Cia é uma publicação da SF Comunicação e Eventos Eireli, de circulação nacional e periodicidade mensal, enviada a proprietários e executivos em cargos de direção, de empresas vinculadas ao transporte rodoviário de cargas e passageiros. Sua distribuição também abrange administradores de frotas de veículos comerciais, embarcadores de cargas ligados à indústria e ao comércio, além de executivos de empresas fornecedoras de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sem a prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não têm qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

Circulação – Setembro de 2026

Dispensada de emissão de documentos
fiscais conforme Regime Especial
Processo SF-04-908092/2002

100% ELÉTRICO CHASSI É BYD.

FEITO NO BRASIL.
PARA RUAS
BRASILEIRAS.



SEGURANÇA QUE COMEÇA NA BATERIA

Bateria Blade, a mais segura do mercado, com **10 anos de garantia** para mais confiabilidade e tranquilidade durante todo o ciclo de vida da operação.

MAIS PASSAGEIROS. MAIS EFICIÊNCIA

Tecnologia exclusiva **Cell-to-Chassis**, **Bateria Blade** e **sistema integrado 6-em-1** reduzem o peso do chassi em até **1,5 tonelada**, aumentando a capacidade de passageiros sem abrir mão da robustez.

MAIS TEMPO EM OPERAÇÃO

Autonomia de **até 350 km** e recarga rápida de **até 160 kW / 300 A**, permitindo carregamento em aproximadamente **2h30** para maximizar a disponibilidade da frota.



UMA REVOLUÇÃO GLOBAL

bydbrasil.com.br/onibus

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

As características e especificações podem variar conforme a versão do chassi e a configuração do veículo. Autonomia, tempo de recarga, redução de peso e capacidade operacional dependem das condições de utilização, infraestrutura de recarga, encarroçamento, topografia, carga transportada e demais fatores operacionais. Garantia da bateria válida conforme condições estabelecidas pela BYD. Comparações referentes à segurança da Bateria Blade e ao prazo de garantia consideram informações públicas disponíveis e os principais fabricantes de chassis elétricos comercializados no Brasil na data de publicação deste material.

TRANSPORTE ONLINE

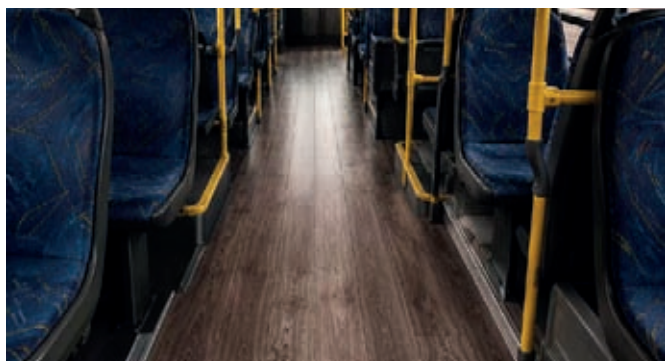


650 KM DE AUTONOMIA

A MG Commercial, vinculada à estatal chinesa SAIC Motor, apresentou na IAA Transportation 2026, em Hannover, seu novo ônibus elétrico interurbano de piso baixo. Com 12,15 metros de comprimento, o iEV12LE utiliza uma bateria de 489 kWh e tem autonomia declarada de até 650 quilômetros pelo ciclo eSORT2. O modelo pode transportar até 80 passageiros e foi desenvolvido para operações interurbanas que exigem acesso facilitado.

SUCESSO A GÁS

A Agrale apresentou o chassi MT 18.0 LE (Low Entry), um veículo urbano com motor traseiro movido a gás natural. Com mais de 7.000 unidades em operação na Argentina, esse modelo de sucesso chega agora ao Brasil ajustado às características do mercado nacional, incluindo a configuração com duas portas traseiras, requisito do sistema SPTrans em São Paulo. O coração do MT 18.0 LE é o motor Weichai WP7NG270E61, um propulsor de ciclo Otto de 7,4 litros, desenvolvido especificamente para gás. Com 270 cavalos de potência e torque de 1.150 Nm, o motor entrega desempenho mais que suficiente para as aplicações urbanas de alta demanda.



TENDÊNCIA EM ALTA

Uma novidade em pisos para ônibus e vans de passageiros vem se tornando tendência junto aos encarregadores e fabricantes de veículos. O material, que integra a linha de produtos Autolinea Pass, da Cipatex, apresenta visual amadeirado inspirado na nogueira e incorpora especificações técnicas alinhadas aos requisitos do setor automotivo. Além de resistente à abrasão, o produto tem superfície antiderrapante e está em conformidade com a Resolução nº 498 do Contran, que estabelece requisitos de reação ao fogo.

MARCO DUPLO

A Mercedes-Benz alcançou a marca histórica de 800.000 ônibus produzidos no país, considerando chassis de ônibus e os antigos monoblocos. O anúncio coincide com as comemorações dos 70 anos da empresa. “Ao longo de sete décadas, os ônibus Mercedes-Benz ajudaram a transportar trabalhadores, estudantes, famílias e comunidades, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do Brasil”, ressalta Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. Nas contas do executivo, cerca de sete em cada dez ônibus em circulação nas ruas e estradas brasileiras levam a estrela Mercedes-Benz.



PROJETO-PILOTO

A cidade de Shreveport, localizada no estado da Louisiana (EUA), deu início a um projeto-piloto para utilização do primeiro veículo de transporte coletivo autoguiado na região. O ônibus autônomo Karsan e-JEST foi escolhido pela operadora do sistema, para ser avaliado em duas áreas da cidade. As rotas foram escolhidas por conectarem hospitais, locais de trabalho, restaurantes, espaços de lazer e outros destinos urbanos. Durante a fase piloto, o ônibus irá circular com acompanhamento de supervisores, que serão responsáveis por monitorar a segurança e o desempenho do veículo e poderão auxiliar os passageiros quando necessário.



RITMO DE EXPANSÃO

A Iveco Bus anunciou um novo ciclo de investimentos para a sua operação no Brasil, de R\$ 150 milhões, para ser utilizado até 2028. O montante será aplicado no desenvolvimento de produtos, em serviços e no pós-venda, sempre com foco na mobilidade sustentável e acima de tudo viável. Em setembro, a empresa inaugurou seu novo centro de distribuição de peças em Pouso Alegre (MG), com quase 20 mil m2 de área. “O CD vai permitir entregas mais rápidas e rastreabilidade total dos produtos”, explica Mauricio Yamamoto, head da Iveco Bus para a América Latina.



1000 KM DE AUTONOMIA

A Bosch deu início à fase de testes operacionais de seu módulo de potência a célula de combustível (FCPM). O experimento utiliza um ônibus da Irizar integrado à frota da operadora Alsa, vinculada ao sistema de transporte público de Madri. O sistema em teste, modelo FCPM C190, entrega potência contínua de 190 kW a partir de uma configuração de duplo stack horizontal. Com a capacidade do tanque de hidrogênio, o veículo atinge autonomia superior a 1.000 quilômetros e tempo de reabastecimento entre 10 e 15 minutos, permitindo operação em linhas de longo percurso sem necessidade de recarga intermediária.



ÔNIBUS DO AMANHÃ

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), Ruben Bisi, resumiu como deveria o ônibus que o Brasil quer em 2030. No debate com o mesmo nome, realizado no 39º Seminário da NTU, o “ônibus do amanhã” deveria combinar acessibilidade, conforto, conectividade, segurança ativa e passiva, eficiência energética, menor emissão de poluentes e materiais recicláveis. “Com telemetria, gestão de frota, informação em tempo real e recursos de inteligência artificial, o veículo deixará de ser apenas um meio de transporte e passará a funcionar como uma plataforma digital integrada à operação e à cidade”, afirmou o dirigente.



MERCEDES-BENZ

70 ANOS MOVENDO O BRASIL

DOS PRIMEIROS CAMINHÕES E ÔNIBUS PRODUZIDOS NO PAÍS ÀS SOLUÇÕES CONECTADAS DE HOJE, A MERCEDES-BENZ EVOLUI EM SINTONIA COM O TRANSPORTE RODOVIÁRIO, PARA ENFRENTAR OS DESAFIOS DO PRESENTE E SE PREPARAR PARA O FUTURO

Caminhões Mercedes-Benz L-312, conhecidos como "Torpedo", saem da fábrica em São Bernardo do Campo (SP)



Há 70 anos, o transporte rodoviário brasileiro vivia um momento de expansão. Nesse cenário, a Mercedes-Benz participou da construção da mobilidade nacional e acompanhou a evolução de um setor que se tornaria fundamental para o desenvolvimento econômico do País.

70 ANOS DE MUDANÇAS

As necessidades dos transportadores mudaram profundamente ao longo das décadas. No início, robustez, durabilidade e desempenho

O lendário Mercedes-Benz O-321: primeiro ônibus monobloco fabricado no Brasil





Ferramentas digitais como o Fleetboard conectam serviços que auxiliam na gestão de frotas e no aumento da eficiência operacional

eram os principais diferenciais. Hoje, esses atributos caminham ao lado de produtividade, disponibilidade da frota, eficiência operacional e sustentabilidade.

Cada parada não programada impacta os resultados. Cada litro de combustível influencia os custos. Cada decisão operacional pode fazer diferença na rentabilidade. Nesse contexto, o veículo também se tornou uma fonte estratégica de dados para a gestão do negócio.

DO VEÍCULO À SOLUÇÃO

À medida que o setor evoluiu, cresceu a demanda por soluções que fossem além do veículo em si. A relação entre fabricante e cliente já não termina na entrega das chaves, mas acompanha toda a jornada operacional.



Por isso, a Mercedes-Benz enxerga que o caminho é o das multissoluções, reunindo produtos, serviços e suporte especializado. Soluções como Fleetboard, serviços financeiros, peças e serviços, conectividade embarcada e gestão de frota atuam de forma integrada para contribuir com mais eficiência, disponibilidade e competitividade para as operações.

OS PRÓXIMOS 70 ANOS

A evolução tecnológica marcou os últimos 70 anos, mas os próximos serão cada vez mais definidos pela conectividade, inteligência de dados e busca por operações mais sustentáveis.

Tecnologias digitais ampliam a capacidade de planejamento, monitoram o desempenho das operações, antecipam necessidades de manutenção e apoiam decisões mais precisas. Ao mesmo tempo, novas soluções energéticas e diferentes alternativas de propulsão contribuirão para entregas cada vez mais eficiente e alinhada às demandas da sociedade.

Ao longo dessas sete décadas, a Mercedes-Benz ajudou a construir a história do transporte brasileiro ao lado de quem movimenta o País todos os dias. Mais do que celebrar esse legado, este é um momento para olhar adiante e reforçar o compromisso de seguir apoiando transportadores e frotistas nos desafios de produtividade, eficiência e sustentabilidade que irão moldar os próximos capítulos da mobilidade e da logística no Brasil.



Mercedes-Benz eActros LongHaul e chassi e0500UA: soluções de eletromobilidade para caminhões e ônibus



TRANSPORTE ONLINE



DE MALAS PRONTAS

A Zhongtong Bus, uma das maiores fabricantes de ônibus do mundo, se prepara para iniciar suas operações comerciais no Brasil, informou à Frota&Cia uma fonte próxima da empresa. Os planos também preveem a instalação de uma fábrica no país, para afastar qualquer desconfiança e fortalecer ainda mais a marca. Em 2000, a fabricante firmou parceria estratégica com a holandesa VDL Bova para transferência de tecnologia, que resultaram no lançamento de sucesso como “ZhongTong Bova”.

INDICADORES DO TRANSPORTE

O Ministério das Cidades está desenvolvendo um sistema nacional de informações sobre mobilidade urbana, que deverá começar a operar em 2027. A plataforma vai reunir dados já produzidos pelos sistemas locais, como localização dos veículos por GPS, informações padronizadas de oferta e dados de bilhetagem. O objetivo é criar indicadores capazes de demonstrar à sociedade como os recursos públicos destinados ao transporte coletivo se convertem em qualidade, desempenho e atendimento à população.



TEMPO DE COMEMORAR

Fundada em 1946 na cidade de Colatina (ES), a Viação Água Branca completa 80 anos. Ao longo desse período, a operadora atravessou diferentes cenários econômicos, políticos, regulatórios e sociais, que fortaleceram sua capacidade de superar desafios, destaca o diretor de Negócios da empresa, Thiago Juffo. “Os obstáculos contribuíram para a formação e a expansão do Grupo Água Branca, que hoje reúne negócios em diferentes áreas”, afirma. Hoje, a frota da Água Branca soma quase 700 ônibus, que transportam cerca de 9 milhões de passageiros por ano.

SINAL DE ALERTA

Dados do Anuário NTU 2025-2026, divulgados por ocasião do 39º Seminário Nacional da entidade, revelaram fatos preocupantes. Segundo o estudo, o número de viagens realizadas no transporte coletivo por ônibus caiu 3,7% em 2025 em relação ao ano anterior. A demanda no ano em curso, por sua vez, corresponde a apenas 77,5% do volume registrado em 2019, antes da pandemia. De outro lado, o país registrou a venda recorde de 2,2 milhões de motocicletas no último ano, evidenciando um crescimento de 17,1% ante 2024. O número superou pela primeira vez o licenciamento de automóveis de passeio, contribuindo para o agravando dos congestionamentos, os acidentes de trânsito e a emissão de poluentes nas cidades.





SIGA NOVOS CAMINHOS PARA CHEGAR AO MERCADO DE TRANSPORTE

Deixe por nossa conta a produção de conteúdo sob demanda, direcionado ao mercado de transportes, com a assinatura e credibilidade de **Frotacía**.

- Banners
- Teasers
- Vídeos
- Podcast
- Revistas

Consulte nosso departamento comercial



11 99648.7708
comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br

Nossos Canais:



MOSTRA DE VANGUARDA

A MAIOR FEIRA DE ÔNIBUS DA AMÉRICA LATINA REAFIRMA SEU PAPEL DE PRINCIPAL PROPAGADOR DE TENDÊNCIAS E SOLUÇÕES PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO

A Lat.Bus 2026 (Feira Latino-Americana do Transporte), realizada de 11 a 13 de agosto no São Paulo Expo, localizado na capital paulista, reafirmou sua posição como o maior e mais relevante ponto de encontro do setor de mobilidade coletiva por ônibus das Américas. Organizado pela OTM Editora, o evento recebeu mais de 30 mil visitantes representando 6 mil empresas, de 40 diferentes nacionalida-

des, incluindo fabricantes, operadores, fornecedores e instituições financeiras. A área de exposição reuniu quase 200 fornecedores de produtos e serviços destinados ao mercado do transporte rodoviário de passageiros, que mostraram inúmeras novidades.

Em paralelo à realização da Lat.Bus 2026, o encontro foi palco do 39º Seminário Nacional NTU, que promoveu seminários e painéis técnicos relaciona-

dos à reestruturação econômica, legal e tecnológica do sistema de ônibus urbano no país, além de questões ligadas à descarbonização do transporte público, entre outros assuntos (ver quadro).

“Os números da exposição revelam a força da Lat.Bus e confirmam sua posição de segunda maior feira de ônibus do mundo”, afirma Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora. “Mostram também a importância do setor de ônibus e o acerto de



Evento reuniu mais de 30 mil visitantes e quase 200 expositores



Feira mostrou a diversidade de matrizes energéticas como os ônibus elétricos e movidos a gás natural

juntar todos os segmentos de produtos e serviços em um único hub”, completa.

ALÉM DAS EXPECTATIVAS

Operadores e gestores públicos presentes ao evento, valorizaram a diversidade de soluções práticas apresentadas na feira. E ressaltaram que, além do apelo ecológico dos veículos, os custos de infraestrutura e a eficiência garantida pelas novas tecnologias foram decisivos para os planejamentos da renovação de frotas.

O evento evidenciou, ainda, a transformação e a modernização do transporte coletivo na América Latina. A aceleração da oferta de ônibus elétricos e outras matrizes energéticas, como o gás ou biocombustíveis, associada à infraestrutura de recarga ocuparam a atenção dos visitantes. Da mesma forma que a conectividade e a inteligência artificial aplicada às operações do transporte passageiros foram destaques na feira. Em conjunto com os sistemas inteligentes de transporte, como os ecossistemas de EBRT (BRT elétrico), voltados para alta capacidade, frequência e eficiência operacional em corredores expressos. Ou, então, os sistemas em-

barcados de orientação em tempo real para os motoristas (Eco-Driving).

Não sem motivo, representantes da indústria destacaram que a feira superou as expectativas de geração de negócios, ressaltando o amadurecimento dos operadores locais em relação à adoção de tecnologias limpas e conectadas.

“Recebemos um alto volume de vi-

sitantes em nosso estande, o que proporcionou um diálogo direto e produtivo com clientes e parceiros”, comemora Maurício Cunha, Vice-Presidente Industrial da Caio. A fabricante trouxe para a feira a sexta versão do Apache VIP VI, além do eMillennium e o eApache VIP II, desenvolvidos para veículos elétricos. Além do bMillennium, destinado a

Desafios do setor

Três eixos principais nortearam as discussões e as exposições na Lat.Bus 2026, que evidenciam a preocupação do setor em relação aos desafios da mobilidade. São eles:

• **Descarbonização e Matrizes Limpas:** A eletromobilidade seguiu no centro das atenções, mas o debate se expandiu para a convivência com alternativas de transição energética, como veículos a biocombustíveis, gás natural e biometano.

• **Digitalização e Gestão Inteligente:** A integração de painéis digitais, inteligência artificial e dados de telemetria em tempo real tomou conta das apresentações, mostrando que a inteligência operacional é tão vital quanto o trem de força.

• **Mobilidade Como Serviço (MaaS) e Pagamentos:** A modernização da bilhetagem eletrônica, permitindo pagamentos por aproximação (EMV), QR Code e Pix, destacou-se como um fator chave para atração de novos passageiros para o transporte público.



Novidades em componentes e serviços digitais também atraíram a atenção dos visitantes na feira

aplicações com biometano.

Para Walter Barbosa, vice-Presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes Benz do Brasil, a participação na feira foi muito importante. “Tivemos a oportunidade de apresentar inovações como o novo eCity, versão elétrica da consagrada família OF de ônibus urbano, que será comercializado em 2027 já encarroçado de fábrica”, afirmou. O evento deste ano teve um significado ainda mais especial para a Mercedes-Benz, que celebra 70 anos de história no Brasil.

e previsibilidade para os operadores”, comentou Ricardo Portolan, diretor Comercial e Marketing da Marcopolo.

A VW Caminhões e Ônibus, de outro lado, aproveitou a LatBus 2026 para apresentar os dois mais novos integrantes da família Volksbus, os modelos e-Volksbus 22H e e-Volksbus 18H. Ambos compartilham a mesma arquitetura técnica conhecida do e-Volksbus 22L de piso baixo, com máximo aproveitamento de componentes.

A BYD também comemorou os resultados positivos na feira. “Tivemos uma ótima receptividade e percebemos um interesse relevante pelas soluções

apresentadas, especialmente pelo lançamento do BC12HF, o primeiro chassis elétrico para ônibus de piso alto da marca, equipado com bateria Blade”, afirma Bruno Paiva, Diretor de Vendas de Ônibus e Caminhões da BYD Brasil.

Além desses destaques, os leitores poderão conferir outras novidades apresentadas na Lat.Bus 2026, nas páginas seguintes dessa edição especial de **Frota&Cia**, toda ela dedicada ao evento. Uma nova edição da Lat.Bus já está oficialmente agendada para os dias 15 e 17 de agosto de 2028, no mesmo espaço do São Paulo Expo. **F**

PROGRAMA PRONTA ENTREGA

Responsável pelo maior estande da feira, a Marcopolo aproveitou o evento para fazer a avant-première do Torino 2027 e a mostrar a evolução da Geração 8 com o G8 TEC para o segmento rodoviário. Outra inovação foi o programa Pronta Entrega, que comercializou, pela primeira vez, veículos completos aos interessados, exibidos na área externa do Pavilhão. “A iniciativa resultou na venda de mais de 30 unidades, reforçando a demanda por soluções que aliem agilidade, disponibilidade



Programa Pronta Entrega, da Marcopolo, exibiu e comercializou mais de 30 unidades já encarroçadas



80 anos



MOLDANDO AS RUAS DO AMANHÃ

Há oito décadas, a Caio dá o ritmo da mobilidade urbana, como referência absoluta em encarroçamento de ônibus no Brasil e no mundo.



No trânsito,
enxergar o outro
é salvar vidas

Consulte um representante
de sua região para saber
mais sobre os modelos.



SIGA CAIO NAS REDES SOCIAIS



www.caio.com.br



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



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



[caioinduscaroficial](https://www.youtube.com/caioinduscaroficial)



[caioinduscaroficial](https://www.tiktok.com/caioinduscaroficial)

ECITY CHEGA EM 2027

VERSÃO ELÉTRICA DA FAMÍLIA OF DE ÔNIBUS URBANO COM 12 M, 150 KM DE AUTONOMIA, PARA 77 PASSAGEIROS SERÁ ENTREGUE JÁ ENCARROÇADO PELA CAIO

POR VICTOR FAGARASSI

A Mercedes-Benz agregou um importante reforço ao portfólio de chassis da marca. É o eCity, versão elétrica da consagrada família OF de ônibus urbano. O

lançamento tem previsão de chegada ao mercado em meados de 2027 e será comercializado já encarroçado de fábrica, através de uma parceria com a Caio.

“O eCity é um produto que nasce com a missão de democratizar o acesso à tecnologia elétrica e acelerar a transfor-

mação da mobilidade urbana, chegando também às cidades de médio e pequeno porte, oferecendo para isso um custo competitivo às operadoras”, explica Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Chassi eCity, da Mercedes-Benz: solução prática e econômica para cidades de pequeno e médio porte



**Chassi elétrico e500UA
oferece autonomia de 270Km e
capacidade par 135 passageiros**



A novidade da marca da estrela de três pontas tem 12 metros de comprimento e piso alto com interior totalmente plano. A autonomia média é de 150 quilômetros por carga, mas pode ser ampliada por meio de estratégias de recarga ao longo do dia. Para tanto, a fábrica informa que a viabilidade técnica será avaliada caso a caso, por meio do serviço de consultoria em mobilidade elétrica da marca.

Para auxiliar no planejamento operacional, a fabricante disponibiliza a ferramenta “eBusGo!”, desenvolvida para o cálculo preciso da autonomia por rota, além de telemetria de fábrica que permite o monitoramento em tempo real da quilometragem rodada.

Segundo Barbosa, a arquitetura do novo chassi da linha OF foi concebida para atender também as cidades de pequeno e médio porte, que buscam uma solução elétrica prática, econômica e adequada às condições locais. “Com um investimento inicial mais acessível e um custo total de operação bastante competitivo, o eCity vai ampliar as oportunidades para que opera-

dores e gestores públicos acelerem sua jornada rumo a uma mobilidade urbana mais sustentável”, garante o executivo.

Simultaneamente ao lançamento do eCity, a Mercedes-Benz iniciou as vendas do e500UA, modelo articulado elétrico destinado a operações de alta

capacidade e grandes corredores urbanos. A versão vem equipada com dois motores elétricos e baterias modulares com tecnologia NMC3, que oferecem uma autonomia de até 270 quilômetros e capacidade para 135 passageiros em sua configuração de 18 metros. **E**

Marco histórico

Em paralelo à realização da LabBus 2026, a Mercedes-Benz do Brasil aproveitou para comemorar dois importantes feitos. O primeiro foi o marco histórico de produção de 800.000 ônibus no país, incluindo os chassis de ônibus e os antigos monoblocos. O segundo foi o aniversário de 70 anos de inauguração oficial de sua primeira fábrica no país, em São Bernardo do Campo (SP), realizada em 28 de setembro de 1956. “Temos muito orgulho da trajetória exitosa que construímos no País nesses 70 anos. São décadas de investimento, inovação, desenvolvimento tecnológico e, principalmente, a confiança dos nossos clientes e operadores”, afirma Walter Barbosa. “Ao longo dessa jornada, desenvolvemos o maior portfólio de ônibus do mercado brasileiro e conquistamos a liderança no segmento. Hoje, de cada dez ônibus em circulação no Brasil, sete foram produzidos pela Mercedes-Benz”, completa o VP.

PORTFÓLIO AMPLIADO

MONTADORA APRESENTA DOIS NOVOS ELÉTRICOS DE PISO ALTO. COM DESTAQUE PARA O EVOLKSBUS 22H DESTINADO A CORREDORES BRTS E O EVOLKSBUS 18H PARA FRETAMENTO

POR GUSTAVO QUEIROZ

No exato momento em que comemorava a marca de 300 chassis elétricos comercializados no mercado brasileiro, a VW Caminhões e Ônibus aproveitou a LatBus 2026 para apresentar os dois mais novos integrantes da família Volksbus. São os modelos

e-Volksbus 22H e e-Volksbus 18H, que compartilham a mesma arquitetura técnica conhecida do e-Volksbus 22L de piso baixo, com máximo aproveitamento de componentes.

De acordo com o diretor de Vendas de Ônibus, Jorge Carrer, o e-Volksbus 22H é um chassis piso alto destinado especialmente a corredores BRT e cidades com plataforma elevada de embarque,

atendendo à categoria Padron. A novidade tem capacidade para transportar até 82 passageiros entre sentados e em pé, sendo a solução técnica para mercados como Curitiba, onde o embarque é feito em tubos que exigem veículos com piso elevado, por exemplo.

O e-Volksbus 18H, por sua vez, foi desenvolvido para aplicações de fretamento, um segmento tradicio-



*Chassi e-Volksbus 22H,
piso alto: para corredores
BRT com plataforma de
embarque elevada*



armazenamento é de 385 kWh na configuração com 12 packs.

Uma das inovações técnicas mais relevantes é a opção de instalação de dois plugs de carregamento no padrão CCS2, recurso que reduz o tempo de recarga praticamente pela metade, alcançando uma média de uma hora e 30 minutos para recarga completa, em comparação com o tempo convencional de aproximadamente três horas com um único plug.

O trem de força e os demais componentes repetem as configurações do e-Volksbus 22L. A suspensão ativa e os sistemas de segurança ativa são de série em toda a linha, incluindo controle de estabilidade, controle de tração, auxílio de partida em rampa e controle de fechamento de portas. **E**

nalmente atendido por chassis com motor dianteiro ou traseiro. Segundo Carrer, o veículo recebeu adequações técnicas específicas para essa finalidade, incluindo uma relação de eixo mais longa, pneus que suportam velocidades mais altas e um controle de peso que permite rodar com velocidade superior.

A ficha técnica dos novos e-Volksbus 22H e 18H é detalhada e reflete a engenharia desenvolvida em Resende (RJ). Os dois chassis são equipados com motor elétrico de 280 kW, o mesmo utilizado no e-Volksbus 22L, e contam com baterias de lítio-fosfato de ferro (LFP). A configuração padrão inclui 12 packs de baterias, proporcionando uma performance de até 250 quilômetros para operações urbanas e de fretamento, com uma versão opcional de oito packs que entrega autonomia de até 200 quilômetros.

CENTRO DE GRAVIDADE REBAIXADO

O sistema de baterias foi instalado abaixo do piso, o que diminui a altura

do centro de gravidade e confere estabilidade à condução, característica especialmente valorizada na versão de fretamento. A capacidade total de

Cockpit digital

Além dos lançamentos elétricos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus apresentou na Lat.Bus outra novidade tecnológica que abrange toda a família Volksbus. É o painel 100% digital, que estará disponível como opcional a partir de janeiro de 2027

para todos os modelos de ônibus da marca, após já ter sido introduzido em algumas linhas de caminhões. O novo cockpit digital conta com uma tela de 10 polegadas e oferece mais de 80 funcionalidades personalizáveis, com navegação intuitiva que permite ao motorista extrair melhor desempenho, consumo de combustível e acompanhamento de indicadores, enquanto os gestores de frota podem obter informações detalhadas sobre a condução dos operadores.



TRÊS NOVIDADES

FABRICANTE MOSTRA NOVO K 280 4×2 MILLENNIUM À GÁS, ALÉM DO NOVO TREM DE FORÇA SUPER PARA A LINHA RODOVIÁRIA E SEU NOVO ÔNIBUS ELÉTRICO DE 15 METROS

POR GUSTAVO QUEIROZ

Três novidades chamaram a atenção dos visitantes no estande da Scania na Lat.Bus 2026. A empresa aproveitou a maior feira de ônibus da América La-

tina para anunciar o início da fase final de homologação do novo K 280 4×2 Millennium, que utiliza como combustível o gás natural ou biometano. E apresentar o novo trem de força Super para ônibus rodoviário, que promete uma eficiência térmica e mecânica

muito superior em relação à geração anterior. Por fim, a montadora ainda mostrou seu segundo ônibus 100% elétrico 100% - o K 300 6x2*4 - com 15 metros de comprimento.

A estratégia da montadora sueca para a mobilidade urbana, como expli-



Novo chassi K 280 4x2 Millennium carrega 4 cilindros de gás, construídos em fibra de carbono

ca Manuel Perini, diretor de soluções de mobilidade da Scania para as Américas, é clara e ambiciosa: “Oferecer soluções de mobilidade completas, competitivas e sustentáveis em todo o mundo, mas adaptadas às necessidades dos nossos clientes, independentemente de onde eles estejam localizados”. Por esse motivo, a resposta da Scania passa pela diversificação de tecnologias, incluindo desde motores a combustão interna até veículos elétricos e movidos a gás. “Nós entendemos que a evolução tecnológica tem sido cada vez mais rápida. E temos que nos preparar para esse mundo e como nós vamos conviver durante os próximos anos”, afirma o diretor.

TANQUES DE CARBONO

O novo K 280 é a ponta de lança dessa estratégia no Brasil. Equipado com um motor de 280 cavalos de potência e torque de 1.350 Nm, acoplado a uma transmissão automática ZF Eco-life 2, o veículo foi projetado para operar tanto em corredores de BRT quanto em linhas intermunicipais, com autonomia entre 300 e 350 quilômetros. Mas é no sistema de armazenamento de combustível que o modelo revela sua verdadeira inovação. Pela primeira vez no mercado brasileiro, a Scania utiliza quatro cilindros do Tipo 4 fabricados em fibra de carbono.

Ivanovik Marx, gerente de Engenharia de Aplicações de Oferta de Soluções da Scania, explica que esses reservatórios são 70% mais leves que as versões em aço, armazenam cerca de 220 metros cúbicos de biometano e estão instalados no teto do veículo, com elevado padrão de segurança. “A leveza dos cilindros não é um detalhe estético;

Reforço na linha

O terceiro destaque da Scania na Lat.Bus 2026 é o novo ônibus K 300 6x2*4, de 15 metros (foto), que amplia a linha de ônibus urbanos de propulsão elétrica da marca. A novidade tem capacidade para cerca de 105 passageiros e autonomia de 250 a 300 km, com duas opções de packs. Na configuração com quatro baterias (três no teto e uma ROH) elas oferecem uma capacidade de 356 kWh (320 kWh Útil) e tempo de recarga de aproximadamente 62 minutos. Já na opção de cinco baterias (quatro no teto e uma ROH), a capacidade alcança 445 kWh (400 kWh Útil) e cerca de 73 minutos de tempo de recarga. As baterias são da própria Scania, montadas na Suécia com componentes chineses, com tecnologia NMC (níquel-manganês-cobalto), que oferece uma maior densidade de carga em relação às versões convencionais de LFP (lítio-ferro-fosfato). Outra grande vantagem é o fato de serem modulares, facilitando a distribuição de carga. Já a máquina elétrica conta com um motor C1-4 de 300 kW de potência (ou 410 cavalos), associado a um câmbio de quatro velocidades.



LAT.BUS 2026 – SCANIA



ela impacta diretamente o consumo de energia e a capacidade de passageiros, que chega a 88 ocupantes”, ressalta.

O chassi, que pode ser encarroçado em comprimentos de 12 a 14 metros, oferece suspensão a ar na dianteira e na traseira, garantindo conforto tanto para o motorista quanto para os passageiros. Em termos de segurança, o veículo conta com frenagem autônoma de emergência (AEB) e, como opcional, um pacote avançado que inclui piloto automático e leitor de faixa (LDW).

NOVO TREM DE FORÇA

Apresentado oficialmente no Brasil em 2026, menos de um ano após seu lançamento na Europa, o novo trem de força Super para ônibus rodoviário não é apenas uma atualização incremental.

É a materialização de uma filosofia que a Scania vem aperfeiçoando desde 1976, que considera entregar pico de torque em rotações cada vez mais baixas. No coração dessa filosofia está o novo motor de 11 litros, de cinco cilindros em linha, disponível nas potências de 350, 390 e 430 cavalos.

“O Super traz para os ônibus o motor com a maior taxa de compressão fabricado em série na história da humanidade: 23 para 1, com 250 bar na câmara de compressão. Não existe precedente em um motor que aguenta tanta pressão numa combustão”, afirma Marcelo Gallão, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Scania Operações Comerciais Brasil. O resultado, segundo ele, é uma eficiência térmica e mecânica incomparável.

O novo propulsor Super de 11 litros quebra esse paradigma ao introduzir o controle do fluxo de ar, tanto na admissão quanto no escape, em sincronia com a injeção. “Nós controlamos não somente a injeção, mas também como o motor respira, o ar que ele admite e o ar que ele emite. O resultado é uma gestão térmica aperfeiçoada, que garante mais de 2% de economia em relação ao já eficiente Super inicial”, garante o especialista.

A eficiência não se limita ao motor. O Super é um trem de força integrado, e cada componente foi redesenhado para operar em perfeita sintonia. A nova caixa de câmbio Opticruise G25 com 14 marchas abandona a carcaça de ferro fundido em favor do alumínio, resultando em uma redução de peso de 75 kg, o que equivale a um passageiro adicional no ônibus. A G25 utiliza um sistema de lubrificação por spray, que bombeia o óleo precisamente para o ponto de contato dos dentes. O resultado é um ganho de mais de 2% em eficiência, com trocas de marcha ultrarrápidas de apenas 150 milésimos de segundo.

Acompanhando a caixa, o novo eixo traseiro R756 chega com uma redução de peso de 27 kg em relação ao antecessor. “O componente introduz uma gama mais ampla de relações de transmissão, de 1.95 a 4.11, permitindo que o trem de força opere exatamente onde é mais eficiente, entre 950 e 1.300 RPM”, explica Gallão. 

SE FOR SUSTENTÁVEL em Volare

Com um portfólio diversificado e tecnologias que unem **eficiência e redução de impactos ambientais**, a Volare segue abrindo caminhos para uma mobilidade cada vez **mais inteligente e sustentável**.



Fly 10 GV

- Operação com GNV ou Biometano
- Redução na emissão de gases poluentes



Attack 10 Híbrido

- Elétrico | Etanol
- Tração 100% elétrica
- Autonomia de até 600Km



NA DIREÇÃO DO FUTURO

www.volare.com.br
f @ v /ONIBUSVOLARE

OLHO NA TRANSIÇÃO

MONTADORA APRESENTA DOIS NOVOS CHASSIS SUSTENTÁVEIS. O PRIMEIRO PARA OPERAR COM 100% DE BIOCOMBUSTÍVEL E O OUTRO QUE AMPLIA O PORTFÓLIO ELÉTRICO DA MARCA

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Volvo Buses apresentou na Lat.Bus 2026os novos chassis urbanos B320R 6×2 B100 Flex e BZR 6×2, que ampliam o portfólio de veículos da marca rumo a uma transição energética sustentável. Além do lançamento do conhecido sistema I-See, equipado com inteligência artificial, para a linha rodoviária.

O novo chassi urbano B320R 6×2 B100 Flex chega com a proposta de reduzir emissões de carbono de forma rápida e viável economicamente. Diferentemente das tecnologias que exigem pesados investimentos em infraestrutura de abastecimento, como o gás ou o elétrico, o novo modelo da Volvo é capaz de operar com 100% de biocombustível (B100) ou com diesel convencional, em qualquer proporção, graças a um sensor

de combustão de última geração que identifica a mistura no tanque e ajusta automaticamente o sistema de injeção.

“O B100 Flex é uma alternativa direta aos ônibus a gás. Com ele, operadores e gestores públicos podem alcançar metas severas de descarbonização de forma imediata, sem a necessidade de investimentos em infraestrutura de distribuição”, garante André Marques, presidente da Volvo Buses.



Novo chassi urbano B320R 6x2 B100 Flex: alternativa aos ônibus a gás



Novo chassi elétrico Volvo BZR 6x2: seis baterias e carroceria de 15 metros

6X2 ELÉTRICO DE FÁBRICA

O novo chassi elétrico BZR 6x2, por sua vez, amplia a gama de veículos totalmente elétricos da marca, que conta com modelos de 10,5 metros até as versões biarticuladas de 28 metros. A novidade foi projetada para carrocerias de 15 metros, comportando até seis baterias.

Segundo Seixas, o BZR 6x2 nasceu com suspensão, freio, motor, baterias e uma arquitetura veicular que oferece total flexibilidade para o encarroçamento. “É um veículo a mais, uma opção que complementa nosso portfólio e consolida a Volvo como a única marca a oferecer um chassi 6x2 elétrico de fábrica no mercado”. **E**

LIQUIDEZ NA REVENDA

A vantagem logística é significativa: o operador pode segregar um dos tanques existentes em sua garagem, realizar uma limpeza e iniciar a operação com o biocombustível no dia seguinte. Quando abastecido exclusivamente com B100, o veículo proporciona uma redução de até 90% nas emissões de CO₂. “Esta flexibilidade energética assegura a liquidez do veículo no momento da revenda, já que ele pode rodar tanto com diesel quanto com biocombustível, o que o torna um investimento mais seguro para o frotista”, destaca de outro lado o diretor Comercial da Volvo Buses, Ricardo Seixas.

O chassi B320R 6x2 foi desenvolvido para atender ao crescente mercado de sistemas BRT (Bus Rapid Transit). Equipado com um terceiro eixo direcional eletro-hidráulico de fábrica, o veículo permite a encarroçamento em versões de até 15 metros, com capacidade para transportar até 120 passageiros. Esta configuração oferece uma capacidade próxima à de um ônibus articulado, mas com custos de aquisição e manutenção significativamente mais baixos por passageiro transportado.

“São carros que atendem muito bem aos horários de pico, mas tam-

bém são bastante versáteis para o momento entre pico, quando a demanda é menor. Diferente de um articulado, que ‘bate lata’ o dia inteiro, esse veículo é eficiente em todas as fases da operação”, comenta Seixas.

I-See pré-mapeado

Outra novidade da Volvo Buses, dessa vez para o segmento rodoviário, ficou por conta da tecnologia I-See, já habitual nos caminhões Volvo e agora implementada nos ônibus da marca. Trata-se de um sistema de inteligência

artificial que utiliza dados de conectividade e GPS para pré-mapear as rotas da frota, antecipando subidas, descidas, curvas e rotatórias. Com base nessas informações, o sistema ajusta automaticamente as mudanças de marcha da transmissão I-Shift de sétima geração e a aceleração do veículo, otimizando o consumo de combustível. “Essa tecnologia permite que cada motorista, independentemente de sua experiência, consiga extrair o melhor desempenho possível do veículo em termos de eficiência. O I-See pré-mapeado proporciona uma redução adicional de até 3% no consumo de combustível, que somado à eficiência já existente da plataforma, representa um ganho considerável na planilha de custos do cliente”, explica André Marques.



OS SEGREDOS DE MINAS

MONTADORA INSTALADA EM SETE LAGOAS (MG) APRESENTA NOVOS CHASSIS PARA APLICAÇÕES DE CURTA E MÉDIA DISTÂNCIAS, ALÉM DE VERSÕES DA DAILY MINIBUS

POR VICTOR FAGARASSI

AIveco Bus decidiu ampliar sua presença nas aplicações de curta e média distâncias, nos segmentos urbano, fretamento e rodoviário. A novidade é o lançamento do chassi BUS 17-210 apresentado na Lat.Bus 2026, desen-

volido em conjunto com operadores do transporte de passageiros, com foco na economia, robustez e versatilidade. Além deste, a montadora instalada em Sete Lagoas (MG) apresentou duas novas versões da linha Daily, juntamente com o chassi BUS 17-210 G, movido a gás biometano.

Os lançamentos coincidem com

o melhor momento da Iveco Bus no mercado de ônibus brasileiro, desde sua entrada no segmento, com cerca de 12,6% de participação. Aliado a um novo ciclo de crescimento da marca, com o anúncio de R\$ 150 milhões em investimentos voltados ao desenvolvimento de novos produtos, serviços e pós-vendas até 2028.

*Novo Iveco Bus 17-210
marca a entrada do
fabricante no mercado
de 17 toneladas*





com foco em conforto, dirigibilidade, espaço interno e eficiência operacional.

A configuração com 17 passageiros e motorista foi desenvolvida para aumentar a capacidade do Daily Minibus 45-160 Fretamento, sem comprometer o conforto dos ocupantes e a eficiência da operação. A versão é equipada com motor FPT F1C de 160 cavalos e torque de 380 Nm. O conjunto proporciona desempenho em subidas, retomadas rápidas e baixo consumo de combustível. O rodado traseiro simples também ajuda a reduzir custos com pedágios e aumentar a rentabilidade da operação.

Por fim, a Iveco Bus ainda lançou comercialmente a linha Daily Minibus Hi-Matic, disponível nas versões 45-180 e 50-180, nas configurações Fretamento, Turismo, Executivo e Vetrato. Os modelos utilizam a transmissão automática ZF 8HP de oito velocidades, que proporciona trocas de marcha rápidas e suaves. O câmbio também conta com os modos Eco Mode, Kick Down e Creep Mode, recurso que facilita as manobras em baixa velocidade. A linha Hi-Matic é equipada com motor FPT F1C de 180 cavalos e torque de 430. **E**

NOVO MERCADO

Não sem motivo, os novos lançamentos na feira reforçam essa estratégia. No caso do Iveco Bus 17-210, o modelo marca a entrada da fabricante no mercado de 17 toneladas de PBT com motorização de quatro cilindros. O modelo conta com o motor FPT NEF N45, que entrega 210 cv de potência e torque de 720 Nm, e oferece uma perfeita relação entre torque e consumo.

O chassi também oferece opções de suspensão metálica ou pneumática, derivada do modelo BUS 17-280, que oferece mais conforto aos passageiros e melhor resposta a diferentes tipos de pavimento. A robustez da estrutura, por sua vez, passou por rigorosas provas de validação em condições reais, com mais de 80 mil quilômetros acumulados de testes em diferentes condições de terreno.

No esforço de atender a estratégia multienergia da marca, a Iveco Bus também mostrou a versão a gás do modelo 17-210, batizado de BUS 17-210 G. Produzido na planta de Córdoba, na Argentina, o modelo vem equipado com o motor FPT N60 CNG de 210 cv e torque máximo de 760 Nm, capaz de rodar tanto com gás natural comprimido (GNV) quanto com biometano. A versão carrega até nove

cilindros de gás, que permite uma autonomia de até 350 quilômetros em rotas urbanas e metropolitanas de maior extensão. Além disso, o BUS 17-210 G pode ser abastecido em cerca de 20 minutos, reduzindo sua permanência na garagem.

DAILY MINIBUS

Para completar, a linha Daily Minibus também ganhou novas configurações. Entre os destaques estão a versão 45-160 Fretamento 17+1 e o lançamento comercial da linha Daily MinibusHi-Matic, disponível nas versões 45-180 e 50-180. As novidades ampliam as opções para diferentes aplicações, como fretamento, turismo e transporte executivo,

Gestão inteligente

Durante a feira, a IVECO BUS também mostrou os serviços integrados à plataforma de telemetria NEXPRO Connect. A ferramenta permite acompanhar dados como desempenho dos veículos, consumo de combustível, comportamento dos motoristas e indicadores operacionais. Segundo a empresa, a gestão inteligente da frota pode gerar economia de até 25% no consumo de combustível, aumento de até 20% na disponibilidade dos veículos e ganho de até 10% em produtividade, conforme as condições de operação.

ESTRÉIA NO PISO ALTO

FABRICANTE APRESENTA O CHASSI BYD BC12HF NA CONFIGURAÇÃO 4X2 EQUIPADO COM A BATERIA BLADE, PARA USO NO TRANSPORTE COLETIVO E DE FRETAMENTO

POR GUSTAVO QUEIROZ

O primeiro chassi da BYD oferecido com piso alto e equipado com bateria Blade chega ao mercado brasileiro, batizado de BC12HF. O modelo chega para reforçar o portfólio de produtos da marca de configuração elétrica, para uso em operações de transporte coletivo urbano e fretamento corporativo. Além disso, o produto amplia a participação da empresa em licitações públicas que exigem essa especificação técnica.

Produzido em Campinas, o BC12HF preserva a arquitetura tecnológica dos modelos BC10LE, BC12LE e BC22LE, incluindo o sistema integrado 6 em 1 e suspensão pneumática com controle eletrônico. A bateria Blade, mesma utilizada em veículos de passeio da marca, confere ao chassi autonomia de 270 quilômetros e garantia de dez anos.

Como um veículo de zero emissão de carbono, o BYD BC12HF é equipado com a tecnologia de baterias BYD Blade (LiFe-PO4), exclusiva da BYD. O componente é reconhecido como um dos mais seguros do mercado e oferece uma capacidade de



Chassi BYD BC12HF: autonomia de até 270km e garantia de 10 anos

401kWh. O tempo de carregamento pode chegar até duas horas, através de duas tomadas CCS Combo 2 com potência máxima de carga de 2x 140 kW.

DOIS MOTORES

O BYD BC12HF utiliza dois motores síncronos de ímãs permanentes modelo BYD-TZ290XSE, que entregam uma potência máxima combinada de 2x 150 kW (equivalente a 2x 205 cv) e uma potência nominal de 2x 110 kW (2x 150 cv). O sistema gera um torque máximo de 2x 600 Nm e um torque nominal de 2x 320 Nm, com uma rotação máxima de 11.000 rpm, garantindo capacidade de

partida em rampa de até 17% e subida de 20% no PBT. A segurança e a dirigibilidade são asseguradas por um sistema de direção EHPS (Electric Hydraulic Power Steering) e um conjunto de freios a disco de serviço, que incluem ABS, EBS e freio regenerativo, além de um freio estacionário do tipo câmara de mola acumuladora acionada pneumáticamente.

Para completar, o modelo possui um PBT de 20.500 kg e suas dimensões alcançam 12.120 mm de comprimento, entre-eixos de 6.350 mm, largura de 2.550 mm e altura de estrutura de 1.930 mm, com ângulos de entrada e saída de 9 graus e um raio de giro de 12.000 mm. 



O FUTURO DA MOBILIDADE NÃO COMEÇA AMANHÃ. ELE COMEÇOU HÁ 70 ANOS.

Há 70 anos, a Mercedes-Benz chegou ao Brasil. Em 1958, começou a produzir ônibus no país e passou a participar ainda mais da transformação da mobilidade brasileira. Desde então, cada inovação ajudou a levar o transporte coletivo mais longe. E hoje, quando o mundo pede uma mobilidade mais sustentável, a Mercedes-Benz responde com inovação: o eCity, o mais recente lançamento de uma completa e moderna linha de ônibus elétricos.

Porque o futuro a gente constrói agora. E a Mercedes-Benz está, há 70 anos, construindo o futuro da mobilidade brasileira.

70 ANOS COM VOCÊ PELOS
CAMINHOS DO BRASIL.

Mercedes-Benz
Pensando no Coletivo.
Criando o Futuro.

AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO

NO MOMENTO EM QUE COMPLETA 77 ANOS DE FUNDAÇÃO, EMPRESA APROVEITA A REALIZAÇÃO DA LAT. BUS PARA REPOSICIONAR SEU PAPEL NO ECOSISTEMA DA MOBILIDADE, COM BASE EM TRÊS PILARES

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Marcopolo roubou a cena na Lat.Bus 2026, ao ocupar uma área gigante de 5.000 m², a maior entre todos os expositores presentes na maior feira de ônibus da América Latina, realizada no São Paulo Expo, na capital paulista, no período de 11 a 13 de agosto. Nos três diferentes espaços que ocupou na mostra, a encarroçadora gaúcha que comemora 77 anos de fundação, reuniu nada menos que 33 veículos das mais diversas matrizes energéticas, incluindo ônibus elétricos,

híbridos, movidos a gás natural/biometano e Euro VI. Para completar, a empresa ainda apresentou algumas importantes novidades, como o urbano Torino em versão totalmente renovada, a evolução do rodoviário Paradiso G8 Tech e também do elétrico Attivi, entre outras revelações.

Mais do que inovações em produtos e serviços, a iniciativa sinalizou uma nova postura da empresa, baseada em três pilares. “A grande mudança que estamos promovendo é efetivamente entender o nosso papel — um papel mais amplo, de ser também provocador,

promotor e integrador”, afirmou o diretor André Armaganijan, CEO da Marcopolo, ao abrir a apresentação. “Nosso propósito é maior do que simplesmente apresentar um belo produto. É envolver bancos, buscar soluções de financiamento e apoiar o cliente nesse processo”, complementa.

Destaque também para o programa Pronto-Entrega que ofereceu, pela primeira vez, veículos completos para venda aos interessados, exibidos na área externa do Pavilhão. “A iniciativa pioneira resultou na comercialização de mais de 30 unidades, incluindo todos os



Estande da Marcopolo na Lat. Bus 2026: exposição multivariada de veículos, das mais diversas matrizes energéticas

veículos em exibição, reforçando a demanda por soluções que aliam agilidade, disponibilidade e previsibilidade para os operadores”, comemora Ricardo Portolan, diretor Comercial e Marketing da Marcopolo.

Em paralelo à presença comercial, a Marcopolo também promoveu e participou de uma extensa agenda de conteúdo, com lideranças empresariais, operadores de transportes e representantes do governo. Os encontros trataram de temas como financiamento, reforma tributária, sustentabilidade, ambiente regulatório, renovação de frota e transição energética, entre outros.

NOVO TORINO

No âmbito das novidades da Marcopolo na feira, o principal destaque foi a apresentação do novo Torino, a carroçaria urbana mais bem sucedida da marca, com cerca de 120 mil unidades já comercializadas desde o seu lançamento em 1983. Mais do que uma simples atualização estética ou funcional, o novo Torino incorpora décadas de aprendizado operacional acumulado junto a operadores, motoristas e passageiros, traduzindo necessidades reais em inovações aplicadas. Segundo Portolan, “o Torino 2027 nasceu da observação da operação real. Cada evolução incorporada ao projeto foi desenvolvida para responder às necessidades de quem opera, conduz e utiliza o transporte coletivo. O resultado é um veículo mais eficiente, mais confiável e mais confortável para todos os públicos envolvidos na mobilidade urbana”.

Entre as inovações técnicas, destaque para o novo sistema elétrico Evia, que conecta toda a parte elétrica do veículo e permite diagnósticos rápidos via Bluetooth por celular, reduzindo o tempo de parada para identificação de falhas. A central elétrica foi reposicionada para facilitar o acesso do eletricitista. Enquanto a dianteira foi totalmente

redesenhada com novos faróis, iluminação dianteira e grade, utilizando materiais mais recicláveis como o DCPD, que apresenta maior resistência a impactos e oferece acabamento superior à fibra de vidro.

As portas, redesenhadas com estrutura em alumínio e soldagem robótica, agora são 30% mais leves e tiveram seu mecanismo exaustivamente testado para reduzir a necessidade de ajustes constantes. O novo sistema de climatização utiliza dutos desenvolvidos a partir de simulações virtuais de fluxo, proporcionando melhor direcionamento do ar no salão, ressalta Luciano Resner, diretor de Engenharia da Marcopolo “Além da tempera-

tura ficar agradável por mais tempo, a inovação reduziu a trepidação dentro do veículo, bem como o nível de ruído geral”.

ÍTEMS DE CONFORTO

Outra evolução importante é a nova família de poltronas desenvolvida para o Torino 2027, batizada de City, que incorpora avanços em conforto, ergonomia, acessibilidade e qualidade percebida, alinhados às necessidades atuais do transporte coletivo urbano. Os conjuntos contam com opção de entradas USB, novos apoios de cabeça, novos padrões de acabamento e pega-mão

MELHORIAS NO ATTIVI INTEGRAL

O ônibus elétrico Attivi Integral, modelo com chassi e carroceria próprios desenvolvidos integralmente pela engenharia brasileira, também foi destaque na Lat.Bus 2026. A versão atual, descrita como mais barata para determinados mercados, teve redução de 100 mm na altura do veículo, facilitando a circulação em vias com arborização. A eficiência energética do Attivi Integral igualmente incorporou melhorias. A começar pelo aumento da regeneração de energia, que subir 20% para mais de 35%, o que reduz o consumo das baterias. De outro lado, a calibração do motor elétrico, em parceria com a WEG, otimizou o torque e performance sem elevar o consumo. E, por fim, o gerenciamento do ar-condicionado, com ajustes na temperatura e no acionamento do compressor, contribuíram para diminuir o gasto energético.





Novo Torino 2027: versão ficou mais eficiente, mais confiável e mais confortável

redesenhados, ampliando o conforto e a praticidade para os passageiros.

De olho no conforto do motorista, a Marcopolo redimensionou todo espaço interior do cockpit. O acesso ao posto de condução foi facilitado, o espaço interno aumentado, a ergonomia aprimorada, com melhor acesso aos comandos e novos espaços para acomodação de pertences e garrafas. "Também adotamos um novo isolante térmico para o compartimento do motor dianteiro, que reduziu em mais de 5 graus a temperatura interna, uma das principais queixas da categoria", acrescenta o diretor.

Já os novos espelhos retrovisores contribuem para ampliar o campo de visão, reduzir pontos cegos e aumentar a segurança durante a operação. Para melhorar a ventilação

do cockpit, a Marcopolo ampliou o número de saídas de ar destinadas ao motorista. O novo sistema de ventilação forçada pode ser

equipado com Defroster refrigerado (sistema Twin), incluindo desembaçador dedicado ao para-brisa, solução que amplia a segurança,



Interior ganhou novas poltronas City e novos padrões de acabamento



Novo Paradiso G8 Tec DD: redução de 15% no arrasto e 3,5% no consumo de combustível

melhora a visibilidade e contribui para o conforto durante a operação.

Acrescente a essa lista de inovações os novos espelhos retrovisores que contribuem para ampliar o campo de visão, reduzir pontos cegos e aumentar a segurança durante a operação.

De acordo com o fabricante, o preço do Torino 2027 ficará entre 5% e 8% acima da versão anterior, dependendo da configuração. “A diferença, porém, se paga com a redução de custos operacionais ao longo da vida útil do veículo”, garante Ricardo Portolan, ao comentar que mais de 20 clientes já assinaram projetos com o novo modelo.

PARADISO G8 TEC

O Paradiso G8, lançado em 2021 e presente em mais de 20 países, também recebeu sua primeira grande atualização desde seu lançamento em 2021. Rebatizado de G8 TEC, o rodoviário incorpora um kit aerodinâmico desenvolvido em parceria com o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). O elemento central é o slat, um aerofólio inspirado na

INÍCIO DAS VENDAS

Após um ciclo de desenvolvimento, validação e testes em condições reais de uso a Volare, que integra o Grupo Marcopolo, anunciou o início da comercialização do Attack 10 Híbrido, modelo que combina tração elétrica com geração de energia a etanol. A oferta amplia o portfólio de baixa emissão da Volare, que já inclui o Fly 10 GV movido a GNV e biometano, e integra a estratégia multitecnologia da marca, ao oferecer alternativas elétricas, a gás e híbridas para diferentes perfis operacionais. O modelo foi concebido para operações que demandam avanço na redução de emissões sem exigir mudanças estruturais significativas na infraestrutura existente, posicionando-se como alternativa para operadores que buscam transição energética gradual e compatível com diferentes realidades operacionais.



LAT.BUS 2026 — MARCOPOLO

indústria aeronáutica, instalado nos pilares dianteiros. “O resultado prático é uma redução de 15% no arrasto aerodinâmico e uma economia média de 3,5% no consumo de combustível”, ressalta Resner.

A tecnologia embarcada também avançou. O espelho eletrônico perdeu o braço externo e agora fica praticamente colado à lateral do veículo, com câmeras de alta definição e maior capacidade de gravação. Opcionalmente, o G8 TEC oferece o DMS (Driver Monitoring System), sistema com inteligência artificial que monitora sinais de fadiga, uso de celular ou distração do motorista, emitindo alertas em tempo real.

Os operadores podem ainda optar pela instalação de câmeras 360° e um sistema de contagem de passageiros por visão compu-

tacional, que fornece dados precisos sobre fluxos de embarque e desembarque para auxiliar na otimização da frota. O Módulo de Armazenamento Protegido, inspirado em soluções aeronáuticas, registra imagens operacionais em tempo real e amplia a capacidade de gestão da segurança e da disponibilidade da frota.

No interior, o rodoviário ganhou nova iluminação ambiente, revestimentos laterais reformulados e poltronas da família Semi-Leito Master com maior largura nos assentos. O conforto térmico ganhou reforços com os vidros fumê dark, que reduzem em até 35% a incidência de calor. O sistema de climatização com Duto Smart, disponível como opcional, proporciona distribuição mais uniforme da vazão de ar em todo o salão de passageiros.

Para o motorista, o posto de condução

recebeu novo degrau de acesso, vidro com acionamento elétrico e sistema antiesmagamento, suporte articulável para celular e ergonomia aprimorada, aproximando o ônibus dos conceitos automotivos aplicados aos veículos leves.

Com foco na segurança de passageiros e operadores, o G8 TEC incorpora de série um sistema de retardamento de incêndio no compartimento do motor, que atua nos estágios iniciais de um princípio de incêndio e contribui para a proteção dos ocupantes e do veículo — item que antes era restrito a alguns clientes, como os do Chile, e agora se torna padrão. “Cada solução incorporada ao projeto foi desenvolvida para gerar mais segurança, mais eficiência, maior confiabilidade e uma experiência superior de viagem”, garante Ricardo Portolan.



**Programa Pronta-Entrega
comercializou mais de
30 unidades na feira**

FAMÍLIA AMPLIADA

LINHA NB1PASSA A CONTAR COM NOVAS CONFIGURAÇÕES COM OS MODELOS FT E EB 325 L, PARA USO NO FRETAMENTO E NAS OPERAÇÕES DE CURTA E MÉDIA DISTÂNCIAS

POR VICTOR FAGARASSI

A Busscar, que integra o Grupo Caio, mostrou na Lat.Bus 2026 os modelos El Buss FT e EB 325L que, em conjunto com o EB 325, ampliam a família NB1 de rodoviários para uso no fretamento, além de curtas e médias distâncias. Além desses, a fabricante de Joinville (SC) trouxe para feira duas versões conhecidas da família NB 1, o Panorâmico DD e o Panorâmico 410.

“Com a ampliação da família NB1, reafirmamos nosso compromisso em oferecer soluções que agregam eficiência operacional, conforto, confiabilidade e facilidade de manutenção aos operadores”, afirma Paulo Corso, Diretor Comercial da Busscar.

Os lançamentos mostram uma nítida evolução no design da família NB1. As linhas externas se revelam ainda mais modernas e favorecem a eficiência aerodinâmica. Os novos faróis e lanternas, por sua vez, contam com iluminação modular em LED e uma nova grade frontal.

O acesso dos passageiros foi ampliado, assim como o campo de visão



Panorâmico 410, ElBuss 325L e ElBus FT: destaques da marca na feira

do motorista, graças à maior área envidraçada. A cabine oferece mais espaço e ergonomia e o salão maior conforto térmico durante a viagem.

DESTAQUES DA FAMÍLIA

Concebido para transportar até 47 passageiros, o El Buss FT NB1busca oferecer um equilíbrio entre o preço de aquisição, aliado a um baixo custo de manutenção e um bom nível de conforto, que são as principais exigências dos operadores da modalidade fretamento.

O modelo oferece uma largura de

2,60m e pode receber chassis das marcas Mercedes-Benz, Volkswagen e Iveco.

Outra novidade apresentada foi o El Buss 325L NB1, desenvolvido especialmente para fretamento e linhas intermunicipais. O modelo conta com um salão de 1,95m de altura interna e capacidade para até 46 lugares. Destaque para o novo compartimento de bagagens, com capacidade ampliada em relação à versão 325 NB1. As poltronas foram redesenhadas, com o objetivo de oferecer melhor ergonomia e os acabamentos internos exibem novos revestimentos. **F**

NOVIDADES DE ANIVERSÁRIO

FABRICANTE CELEBRA 80 ANOS NA LAT.BUS 2026 COM MELHORIAS NA SUA LINHA DE PRODUTO. COM DESTAQUE PARA O EAPACHE VIP II E O BMILLENNIUM MOVIDO A GÁS

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Caio apresentou, durante a Lat. Bus 2026, a atualização de seu portfólio de carrocerias para transporte coletivo, alinhando o marco de 80 anos de operação à evo-

lução técnica de seus modelos elétricos e a combustão. No segmento de eletromobilidade, a empresa exibiu a segunda geração do eApache VIP e ainda o eMillennium. Ao mesmo tempo em que apresentou a sexta geração do Apache VIP VI e o bMillennium com motorização a gás.

Entre as principais novidades do eApache VIP II, modelo elétrico de piso alto, se destaca o design renovado, conjunto óptico Full LED compartilhado com a linha Apache VIP e o emblema luminoso dianteiro, elemento que reforça a identidade visual dos ônibus elétricos da marca.



eApache VIP chega à segunda geração com design renovado e melhorias internas



facilidade de higienização. Por último, a carroçadora com fábrica em Botucatu (SP) apresentou sua proposta de propulsão alternativa, na forma do bMillennium, carroceria desenvolvida especificamente para acomodar o sistema de motorização a gás, com foco no uso de biometano.

O modelo conta com saias raiadas nas laterais, novo revestimento de piso (passadeira) com identidade visual técnica, adoção de paleta cromática interna em tons escuros e poltronas com tecidos e texturas de alta durabilidade. A exemplo de seus congêneres, o bMillennium também incorpora o padrão de portas “Flor da Pele”. **E**

O modelo também apresenta componentes traseiros intercambiáveis com a linha Apache VIP, o que facilita a manutenção e pode reduzir custos operacionais. O posto do motorista foi atualizado, enquanto os anteparos de vidro inteiro ampliam a visibilidade e a sensação de espaço no interior do veículo.

O eMillennium, por sua vez, também recebeu atualizações técnicas com a introdução de saias raiadas nas laterais, conferindo nova configuração visual à carroceria. O habitáculo interno foi revisado com nova paleta de cores, revestimentos de poltronas com texturas atualizadas e novo material para a passadeira, padronizando a identidade visual dos veículos sustentáveis.

Adicionalmente, o eMillennium adota o sistema de portas “Flor da Pele”, com alinhamento total das folhas à superfície lateral, e mantém as saias raiadas como elementos de dinamismo visual aplicados à estrutura tecnológica do modelo.

APACHE GERAÇÃO SEIS

A Caio também exibiu o novo Apache VIP VI, carroceria voltada ao transporte coletivo urbano. O modelo ganhou nova dianteira, faróis Full LED com luzes diurnas e setas renovadas, além de uma assinatura luminosa mais moderna.

A traseira mantém a configuração modular, característica da linha, mas recebeu novos acabamentos. No interior, as poltronas ganharam cores, tecidos e texturas atualizados, combinando conforto, durabilidade e

Oito décadas movendo o Brasil

A Caio aproveitou a realização da Lat.Bus 2026 para comemorar os 80 anos de fundação, ocorrida no dia 19 de dezembro último. Ao longo desse período, a fabricante transformou a mobilidade urbana no país, até se consolidar como líder absoluta no segmento de ônibus urbanos. A evolução da empresa acompanha os grandes ciclos do setor. Nos anos 1950, a Caio promoveu uma virada ao introduzir carrocerias totalmente metálicas. Décadas mais tarde, modelos como o Gabriela, o Amélia e o Vitória marcaram, combinando durabilidade com design funcional. Com a padronização dos veículos e a chegada dos sistemas BRT, surgiram famílias consagradas como a Apache e a Millennium, que redefiniram parâmetros de acessibilidade, conforto e eficiência operacional. Sob a gestão da Caio Induscar, a fabricante acelerou a modernização de seus processos e suas carrocerias se tornaram referência na frota nacional e em dezenas de países para onde exporta. “Nesses 80 anos de história, a Caio sempre acompanhou a evolução do transporte de passageiros com o compromisso de entregar aos nossos clientes e passageiros ônibus urbanos modernos e eficientes, sempre de acordo com a necessidade de cada cidade”, diz Maurício Cunha, vice-presidente Industrial do Grupo Caio. “E com os avanços tecnológicos e os desafios da descarbonização, a Caio está focada em apresentar cada vez mais inovações sustentáveis”.

DE 10 A 21 METROS

FABRICANTE BRASILEIRA MOSTRA NOVIDADES PARA ATENDER A CORREDORES BRT, BEM COMO RUAS ESTREITAS EM CIDADES. ALÉM DE UMA FERRAMENTA QUE CALCULA O CO2

POR VICTOR FAGARASSI

A Eletra marcou presença na Lat.Bus 2026 com soluções voltadas à eletrificação do transporte público, à descarbonização da mobilidade urbana e ao

desenvolvimento de tecnologias nacionais para ônibus elétricos. A fabricante de São Bernardo do Campo (SP) exibiu seu novo eBRT Articulado, de piso baixo e 21,5 metros de comprimento, equipado com a tecnologia e-Trol. Bem como oMidi Elétrico de 10,1 metros,

voltado para operações urbanas. A empresa também anunciou a produção do primeiro ônibus elétrico rodoviário do país, com previsão de lançamento para o segundo semestre de 2027. E a ampliação de sua fábrica até o final do ano que vem, com capacidade para produ-

EBRT Articulado Piso Baixo:
possibilidade carregamento
através da rede elétrica





zir 1.000 chassis por ano.

O modelo Articulado eBRT vem equipado com powertrain integrado e baterias de tração nacional, concebido na medida para atender corredores urbanos de grande demanda, combinando zero emissão de poluentes com operação silenciosa e autonomia ideal para longas jornadas. O grande diferencial do modelo reside na sua arquitetura de piso baixo (lowfloor), projetada totalmente sem degraus internos para garantir acessibilidade universal e agilizar o embarque e desembarque de passageiros nas estações. A estrutura do articulado otimiza a circulação interna e o conforto, consolidando o compromisso da marca com a modernização e descarbonização das frotas de alta capacidade nos grandes centros urbanos.

A novidade está sendo oferecida com o sistema e-TROL, que combina a alimentação por rede aérea com baterias embarcadas. A configuração permite associar as características dos trólebus à flexibilidade proporcionada pelo armazenamento de energia a bordo. Na prática, a combinação pode contribuir para ampliar as possibilidades de operação em diferentes trechos e integrar corredores eletrificados a outras áreas do sistema de transporte.

OPERAÇÃO EM VIAS ESTREITAS

A empresa também mostrou na feira o seu modelo Midi Elétrico de 10,1 metros de comprimento, um veículo desenvolvido sob medida para operação em vias urbanas estreitas, bairros de difícil circulação e linhas alimentadoras de média demanda. Projetado com powertrain de tração integralmente nacional e motor elétrico WEG, o coletivo alia dimensões reduzidas a um desempenho eficiente, oferecendo zero emissão de poluentes, operação extremamente silenciosa e baterias de alta densidade energética.

O diferencial construtivo do modelo reside na sua versatilidade estrutural, oferecendo opções de piso configu-

radas para facilitar a acessibilidade e adaptar-se às diferentes infraestruturas de paradas e terminais. Equipado com suspensão pneumática, freios regenerativos que reaproveitam a energia de frenagem e um sistema inteligente de gestão de telemetria embarcado, o modelo entrega alto nível de conforto térmico e acústico para os passageiros, consolidando-se como uma alternativa ágil e sustentável para a modernização da frota complementar dos grandes e médios centros urbanos.

Outra novidade tecnológica apresentada pela Eletra foi o Carbonômetro. A ferramenta calcula em tempo real a quantidade de dióxido de carbono — CO₂ — evitada pela operação de ônibus elétricos em comparação com modelos equivalentes movidos a diesel.

O recurso transforma o benefício ambiental da eletrificação em um indicador visual e de fácil compreensão. Ao acompanhar a quantidade de emissões evitadas, operadores, gestores públicos, empresas e passageiros podem entender melhor o impacto acumulado da substituição de ônibus convencionais por veículos elétricos. **E**

Aposta no rodoviário

Durante a Lat.Bus 2026, a Eletra anunciou também que está desenvolvendo o primeiro ônibus rodoviário 100% elétrico do país, com lançamento comercial previsto para o segundo semestre de 2027. A iniciativa marca a entrada da tecnologia nacional no segmento de média e longa distância. “Achamos que temos muitas oportunidades de atender a essa demanda, em operações de até 350 Km de distância. Além de contar com o suporte das baterias nas viagens, é possível criar redes de recarga no destino”, explica Milena Braga Romano, diretora-presidente da Eletra.

NOVA GERAÇÃO

COMIL APRESENTA INOVAÇÕES NAS FAMÍLIAS VERSATILE, CAMPIONE E SVELTO, INCLUINDO UMA CONFIGURAÇÃO DO INVICTUS COM CHASSI MERCEDES-BENZ OF 1721L

POR VICTOR FAGARASSI

A Comil marcou presença na Lat.Bus 2026 destacando avanços estruturais e tecnológicos em sua linha de produtos, para fortalecer sua presença nos segmentos de fretamento contínuo, turismo e linhas de média distância. Celebrando quatro décadas de atuação, a fabricante gaúcha renovou seu portfólio intermediário com foco no equilíbrio entre baixo custo de manutenção, versatilidade e conforto.

Na mostra, a empresa destacou o Versatile V4 como a nova solução de entrada equipada com motor dianteiro, para uso no fretamento contínuo. Projetado com uma largura ampliada para 2,60 metros, o modelo entrega maior espaço interno e praticidade no fluxo diário de passageiros.

PROPOSTA VERSÁTIL

Já o Campione 330 chega como uma proposta versátil para viagens de curta e média distância, além do fretamento eventual. O veículo combina refinamento estético e ergonômico



Carroceria Versatile V4 oferece maior espaço interno, graças a largura ampliada de 2,60 m

aprimorado no salão de passageiros, garantindo maior isolamento termoaústico, poltronas modernas e total facilidade para encarroçamento sobre variadas marcas de chassis.

Outro destaque foi o lançamento do modelo Campione 350, que eleva o patamar da família, ao apresentar uma altura externa superior e bagageiros com capacidade volumétrica ampliada. A configuração atende diretamente aos operadores de turismo

receptivo e linhas intermunicipais, que buscam mais espaço para bagagens sem migrar para modelos rodoviários de grande porte.

Por fim, a empresa mostrou o modelo Svelto, que trouxe evoluções no design funcional do layout interno para facilitar o fluxo de passageiros. Além de otimizações no isolamento termoacústico e soluções prontas para integração com diferentes tipos de chassis e propulsão sustentável.



Acelerando o futuro da mobilidade sustentável

Trabalhamos lado a lado com
nossos clientes, apoiando sua
transição para a mobilidade
sustentável.



IDENTIDADE REAFIRMADA

ENCARROÇADORA LANÇA NOVA FAMÍLIA S DE MICRO-ÔNIBUS, FORMADA POR TRÊS DIFERENTES MODELOS E DESENVOLVIDA EM CONJUNTO COM OPERADORES

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Mascarello oficializou o lançamento da nova Família S, composta pelos modelos S2, S3 e S4, sendo a mais abrangente renovação de sua linha de micro-ônibus. A nova geração consolida uma identidade visual inédita e incorpora avanços significativos em engenharia e sistemas

embarcados. Bem como introduziu soluções técnicas voltadas para a ampliação da eficiência operacional, a elevação dos padrões de conforto e a redução do custo total de operação (TCO) dos veículos.

“Desde o início, entendemos que uma nova geração só faria sentido se fosse desenvolvida a partir da realidade de quem utiliza nossos veículos todos os dias. Estivemos ao lado dos operadores,

ouvimos suas demandas, acompanhamos sua rotina e transformamos esse conhecimento em soluções concretas”, conta Bruno Polak, gerente de Engenharia de Desenvolvimento da Mascarello.

Cada uma das três versões que compõem a linha foi calibrada para atender a perfis de aplicação distintos, com especificações técnicas que refletem as necessidades operacionais de



*Nova família S,
da Mascarello:
momento importante
de evolução da marca*



Novo S3 combina conforto e versatilidade; e S4 é destaca a sofisticação

cada segmento. O modelo S2 é direcionado para operações urbanas intensas, aplicações corporativas e serviços de fretamento, demandando alta agilidade e resistência. O S3 posiciona-se como uma solução de equilíbrio entre conforto, versatilidade de uso e eficiência energética, atendendo a uma gama variada de rotas. Por fim, o S4 assume o topo da linha como a versão premium, destinada ao transporte executivo, turismo de alto padrão e operações intermunicipais de longa distância, onde o conforto e a sofisticação são primordiais.

DESIGN CONSISTENTE

“A nova Família S representa um momento importante na evolução da Mascarello. Mais do que desenvolver um novo produto, buscamos construir uma linguagem de design consistente, capaz de unificar a identidade da marca e servir como base para as próximas gerações. Cada detalhe foi pensado para agregar valor ao cliente, facilitar a manufatura e traduzir, por meio do design, atributos como robustez, qualidade e eficiência operacional”, destaca João Paulo Melo, responsável pelo Design de Produto da Mascarello.

Segundo o especialista, o habitáculo interno foi completamente renovado para atender à nova padronização de conforto e ergonomia. A cabine do

motorista conta com um novo painel de instrumentos, com melhorias ergonômicas, redistribuição lógica dos comandos e soluções de isolamento que proporcionam maior conforto durante a operação. Para os passageiros, a nova geração oferece poltronas mais amplas e com melhor acabamento, iluminação interna em Full LED que contribui para a sensação de amplitude, maior capacidade de bagageiro e novos materiais de revestimento, criando um ambiente mais confortável, sofisticado e alinhado às expectativas do mercado.

Os novos conjuntos ópticos, por sua vez, foram desenvolvidos sob uma

arquitetura modular e simétrica, uma solução que, além do apelo estético, facilita a substituição de componentes individuais, reduz a necessidade de estoque de peças variadas e torna a manutenção mais rápida e eficiente.

Como um diferencial em segurança ativa, a Família S incorpora o sistema SmartBrake, desenvolvido para ampliar a comunicação visual durante as frenagens. Este sistema intensifica a sinalização luminosa traseira, tornando-a mais evidente para os veículos que trafegam atrás, contribuindo ativamente para a prevenção de acidentes por colisão traseira. **E**

Novo padrão estético

Do ponto de vista estético e de identidade de marca, a nova geração consolida a nova linguagem de design da Mascarello, cujo início se deu com o modelo Horizon. Esta evolução visual estabelece um novo padrão estético que orientará o desenvolvimento dos futuros produtos da marca. Inspirada nas tendências globais do design automotivo, a Família S exibe superfícies mais limpas e fluidas, com melhor integração entre os componentes externos, proporções revisadas para maior equilíbrio visual e uma presença marcante que eleva a percepção de qualidade. Este esforço de design não sacrifica, contudo, os atributos funcionais que historicamente caracterizam os veículos Mascarello, como a reconhecida robustez estrutural, a funcionalidade operacional e a confiabilidade mecânica.

A VEZ DO BRASIL

DEPOIS DE APRESENTADO A OUTROS MERCADOS, NOVO RODOVIÁRIO I6S EFFICIENT CHEGA AO PAÍS, COM MELHORIAS QUE REDUZEM O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL EM ATÉ 13%

POR VICTOR FAGARASSI

Lançado em 2024 e comercializado para empresas do Chile, Uruguai, Peru, América Central e Caribe, além do continente africano e Austrália, finalmente chega ao Brasil o novo ônibus rodoviário da Irizar, na versão i6S Efficient. O modelo foi a principal novidade da empresa na Lat.Bus 2026. E seus resultados de eficiência superaram todas as expectativas, segundo Abimael Parejo, diretor comercial da Irizar Brasil.

“O Irizar i6S Efficient tem comprovado, na prática, os números de eficiência que projetamos. Em algumas operações, os dados de consumo confirmam a melhora prevista, que pode chegar a 13%, dependendo da operação”.

Segundo o executivo, o produto oferece um TCO competitivo, confiabilidade e qualidade, contribuindo para uma taxa de disponibilidade e um custo de manutenção reduzido.

“O Irizar i6S Efficient foi desenvolvido para reduzir o consumo de combustível e melhorar a eficiência operacional. A resistência aerodinâmica do veículo



Novo Irizar i6S Efficient: redução de 30% na resistência aerodinâmica

foi reduzida em 30%, por meio de alterações na parte dianteira e no teto, além de mudanças na curvatura do para-brisa e dos vidros dianteiros”, explica.

SALÃO AMPLIADO

O espaço interno do Irizar i6S Efficient foi ampliado, com poltronas projetadas para apoiar a ergonomia dos passageiros. O projeto também contempla a redução de ruídos e vibrações durante a viagem. A posição do motorista foi redesenhada para melhorar o conforto, a ergonomia e o campo de visão. O modelo utiliza uma linha de equipamentos de ar-condicionado da Hispacold com

dimensões, peso e consumo reduzidos.

Além disso, o Irizar i6S Efficient incorpora inúmeros sistemas de segurança e prevenção de acidentes, como câmeras de visão digital como opcional, em lugar dos retrovisores convencionais. A estrutura foi reforçada para melhorar a resposta do veículo a esforços de torção, flexão e impacto frontal, ampliando a proteção passiva. A integração dos sistemas eletrônicos facilita o acesso aos comandos. Já o painel com instrumentos virtuais permite ao motorista consultar informações do veículo e controlar recursos de entretenimento e conforto.



SOMOS PARCEIROS DE BONS NEGÓCIOS.

Com **expertise no transporte coletivo**, o **Banco Luso Brasileiro** oferece **soluções financeiras** para apoiar cada etapa da operação.

Crédito • Investimentos • Câmbio • Seguros



Fale com nossos especialistas

☎ 11 3039-1500 • 🌐 bancoluso.com.br

**Meu, seu,
nosso BLB**

 **BANCO
LUSO BRASILEIRO**

PRONTA PARA USO

NOVA BATERIA LFP DESENVOLVIDA PELA EMPRESA ALCANÇA 6.000 CICLOS DE RECARGA RÁPIDA E ATÉ 15 ANOS DE VIDA, TRÊS VEZES MAIS QUE A VERSÃO NMC EM PRODUÇÃO

POR GUSTAVO QUEIROZ

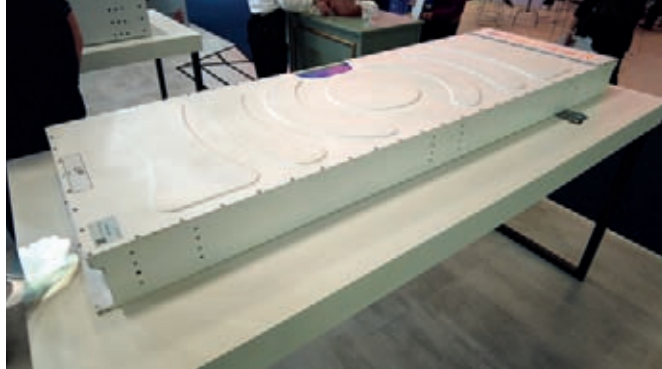
A BorgWarner, fornecedora global de sistemas de propulsão para veículos, está expandindo seu portfólio de baterias no Brasil com a introdução da tecnologia de

fosfato de ferro-lítio (LFP). O desenvolvimento, que utiliza as células Blade da FinDreams Battery (subsidiária da BYD), representa um avanço significativo na estratégia da empresa para o mercado de veículos comerciais eletrificados, com produção prevista para iniciar em 2026.

Atualmente, a empresa produz em sua unidade de Piracicaba (SP) o sistema de baterias NMC (níquel, manganês e cobalto), que equipa os ônibus elétricos Mercedes-Benz eO500U em operação no Brasil. Cada bateria NMC possui capacidade de 98 kWh, e um



Marcelo Rezende: conceito de modularidade atende a gama de necessidade dos clientes



Bateria LFP: recarga de 10% a 80% em 30 minutos



Fábrica em Piracicaba manterá produção da bateria NMC

ônibus com quatro unidades pode alcançar até 280 quilômetros de autonomia. A nova linha LFP, no entanto, foi desenvolvida para complementar esse portfólio, atendendo a aplicações onde o custo-benefício, a durabilidade e a segurança são prioridades.

“O início do desenvolvimento das baterias LFP começou no ano passado, só que agora está mais avançado e pronto. É isso que estamos trazendo para os visitantes da feira”, afirmou Marcelo Ramos Rezende, diretor Geral de Sistemas de Baterias da BorgWarner no Brasil.

PACK MAIS COMPACTO

A principal inovação do sistema LFP da BorgWarner é a utilização de células Blade, uma tecnologia que dispensa a montagem em módulos intermediários, permitindo que as células sejam instaladas diretamente no pack. “Trouxemos essa tecnologia para o pack, que ficou mais compacto e mais barato, justamente porque a célula pode ser montada diretamente no pack”, explica Rezende. Essa arquitetura, conhecida como cell-to-pack, reduz a complexidade e o peso do sistema, aproximando a densidade energética da LFP dos níveis alcançados pela NMC.

A nova bateria LFP apresenta uma série de diferenciais em relação à tecnologia NMC. Sua vida útil é estimada em no mínimo 6.000 ciclos, o que, segundo a empresa, pode alcançar aproximadamen-

te 15 anos de operação. Em comparação, o sistema NMC atual tem vida útil de até 4.000 ciclos. “A LFP tem uma vida útil maior do que é a NMC. Portanto, a bateria acompanha o tempo de vida do ônibus, estimado em 15 anos”, detalha Rezende.

Outro ponto destacado é a capacidade de recarga rápida. O sistema pode ser carregado de 10% a 80% em cerca de 30 minutos, dependendo da configuração e da potência do carregador. “Além desse planejamento para o carregamento noturno dos ônibus, as baterias também podem ser recarregadas em intervalos durante o dia”, observa o diretor.

QUATRO CONFIGURAÇÕES

A BorgWarner desenvolveu o sistema LFP em quatro configurações de tamanho, permitindo a instalação em diferentes posições do veículo, incluindo sob o piso, no teto ou em formato

cúbico para aplicações em caminhões. “Encontramos uma forma de deixar o produto escalável para abranger todo esse leque de potenciais clientes”, afirma o executivo. Essa modularidade, viabilizada pela tecnologia Blade, permite atender desde veículos urbanos de piso baixo até caminhões de médio porte, com packs que variam de 1 a 2 metros de comprimento. Segundo Rezende, “É difícil você criar variantes específicas para cada cliente. Então, com esse conceito de modularidade, conseguimos cobrir bem a gama da necessidade dos nossos parceiros”, garante o diretor.

A LFP, por sua vez, é apontada como a tecnologia ideal para mobilidade urbana, como ônibus, caminhões e vans. “A densidade energética não alcança a NMC, mas já chegou muito perto com essa tecnologia nossa”, complementa o diretor. 

Vida estendida

Embora a LFP esteja ganhando espaço, a BorgWarner não pretende abandonar a tecnologia NMC. “Ainda enxergamos muitas aplicações que precisam de altíssima densidade energética, como caminhões para longas distâncias e, até aplicações marítimas como principais mercados para a NMC”, pontua Rezende. “Por mais que essa tecnologia tenha um valor agregado maior do que a LFP, ainda terá o seu nicho e a sua aplicação”, complementa.

TESTADAS E APROVADAS

FABRICANTE EXIBE NA FEIRA DUAS TRANSMISSÕES DE SEU PORTFÓLIO. A PRIMEIRA É A CAIXA MD9, PRÓPRIA PARA VEÍCULOS LEVES, E A T3275 XFE PARA ÔNIBUS ESCOLARES

POR GUSTAVO QUEIROZ

Allison Transmission participou da Lat.Bus 2026 apresentando sua evolução de engenharia de aplicação de produto para integração veicular, com destaque para as transmissões MD9 e a T3275 XFE.

A MD9 foi exposta em corte no estande da empresa, para permitir visualizar seus componentes internos. Celso João, diretor de Engenharia de Integração Veicular da empresa, explicou que o componente é uma transmissão automática de classe intermediária para veículos leves e médios, composta por dois elementos de multiplicação hidráulica. O primeiro é o conversor de torque, composto por uma bomba conectada diretamente ao motor, um estator e uma turbina que conecta a saída do conversor ao trem de engrenagens.

Na MD9, quatro conjuntos planetários resultam em nove marchas



Caixa MD9 (em destaque) e ônibus Agrale com transmissão T3275 XFE

à frente e uma à ré, sendo três delas overdrive, com relação menor que um, multiplicando a rotação de saída. Já a parte eletrônica, incorporada via ICV, traz inovações no escalonamento de marchas, explorando as relações overdrive para manter a rotação do motor em faixas favoráveis ao consumo de combustível. “A MD9 se aplica a veículos de até aproximadamente 25 toneladas, incluindo caminhões, ônibus e ônibus escolares, com limites estabelecidos para cada aplicação em termos de torque, potência de entrada e peso”, ressalta o diretor.

ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL

Já a transmissão T3275 XFE da série 3000, em demonstração na feira, equipava o novo chassi Agrale MT 18.0 LE para uso escolar. O componente foi projetado para oferecer uma operação de lockup (travamento) mais significativa do conversor de torque. As novas relações de

marchas também permitem que o conversor de torque seja acionado em velocidades mais baixas, melhorando consideravelmente a economia de combustível.

A transmissão conta ainda com um retardador hidrodinâmico acoplado à parte traseira, freio auxiliar especialmente importante para motores a gás natural, que não possuem freio motor.

“A combinação entre transmissão automática e motor CNG é especialmente vantajosa, pois o motor de combustão interna se associa bem tanto na interface motor-transmissão quanto no ciclo operacional”, explica Celso João.

80 ANOS EM MOVIMENTO, TRANSPORTANDO SONHOS.

Há oito décadas desenvolvendo soluções em transporte de passageiros com engenharia, inovação e uma família de produtos preparada para cada operação.



BUSSCAR



No trânsito,
enxergar o outro
é salvar vidas

Uma história construída sobre confiança.
Uma engenharia desenvolvida para o presente.
Uma visão preparada para o futuro.



SIGA BUSSCAR NAS REDES SOCIAIS



www.busscar.com.br



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



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



[busscarbrasil](https://www.youtube.com/busscarbrasil)



[oficialbusscarbrasil](https://www.facebook.com/oficialbusscarbrasil)

OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA

MONTADORA MOSTRA PARA OS OPERADORES DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DUAS VERSÕES DA MASTER VITRÉ, PARA USO NO TRANSPORTE EXECUTIVO E DE FRETAMENTO

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Renault também marcou presença na Lat.Bus 2026, com a apresentação de duas unidades da Master Vitré transformadas para transporte de passageiros. Desenvolvidos em parceria com o Grupo Sinal, os modelos evidenciam a versatilidade da plataforma para as mais diferentes operações de mobilidade.

O primeiro destaque foi destinado ao transporte executivos, com ênfase no conforto e sofisticação, para proporcionar uma experiência plena para os passageiros. A segunda versão do utilitário mirou as operações de fretamento, evidenciando a capacidade da plataforma de atender diferentes demandas operacionais e perfis de clientes.

“A Lat.Busr apresentou uma oportunidade estratégica de estarmos ainda mais próximos dos clientes e parceiros que atuam no transporte de passageiros. O Master é extremamente versátil e as transformações apresentadas durante o evento mostram como conseguimos atender desde operações de transporte executivo até



Exposição aproximou clientes e parceiros e fortaleceu posicionamento da marca

aplicações de fretamento e mobilidade corporativa”, destaca Alex Dias, diretor de Vendas da Renault do Brasil.

RENAULT PRO+

Na visão do executivo, a feira possibilitou ainda reforçar a atuação da Renault Pro+, especializada no atendimento ao cliente profissional. O serviço hoje abrange mais de 42 pontos espalhados por todas as regiões do Brasil, conectando soluções de produto, serviços e pós-venda para apoiar a

rentabilidade e a eficiência operacional dos nossos clientes.

Outro benefício do evento foi a ampliação do relacionamento com operadores, transformadores, implementadores, gestores de frota e tomadores de decisão do setor. “A iniciativa fortalece o posicionamento da Renault em um mercado que segue apresentando oportunidades relevantes, impulsionadas pelo turismo, pelo fretamento corporativo, pela mobilidade regional e pela renovação de frotas”, afirma o executivo. **E**

NOVA IDENTIDADE

MARCA FAZ SUA ESTRÉIA NA FEIRA, APÓS SEPARAÇÃO DA VOITH, COM UM NOVO MOTOR ELÉTRICO PARA VEÍCULOS COMERCIAIS E A NOVA FAMÍLIA DE TRANSMISSÕES DIWA NXT

POR VICTOR FAGARASSI

A Driventic, anteriormente parte da Voith, marcou sua estreia oficial com a nova identidade durante a Lat.Bus 2026. A empresa apresentou tecnologias voltadas ao transporte rodoviário e reforçou a estratégia de atuar com mais agilidade no desenvolvimento de soluções para diferentes mercados, incluindo o Brasil.

Entre os destaques exibidos na feira estão o VDS, motor elétrico para veículos comerciais, e a nova família de transmissões automáticas DIWA NXT. A companhia também revelou o desenvolvimento de um retarder elétrico em parceria com uma montadora ainda não divulgada (ver quadro).

O VDS foi apresentado como um motor 100% elétrico para veículos comerciais, baseado na proposta de oferecer uma combinação entre autonomia e custo quilométrico. Os dois fatores são considerados prioritários por operadores e fabricantes na adoção da eletrificação.

CUSTO POR QUILOMETRO

O sistema já é aplicado em diferentes



Motor VDS elétrico e caixa DIWA NXT foram os destaques da marca na feira

fabricantes de equipamentos originais, incluindo OEMs europeus e chineses. A empresa também citou uma licitação realizada em Londres, na qual venceu a concorrência para fornecer tecnologia destinada a mais de 1 mil veículos, com base no custo por quilômetro.

Já o DIWA NXT é uma família de transmissões automáticas para veículos a diesel. O sistema pode ser acoplado a

um motor elétrico, permitindo que a transmissão desempenhe uma função híbrida.

A tecnologia aproveita a energia gerada durante as frenagens e a reinjeta no sistema, contribuindo para o reaproveitamento energético e a redução do consumo de combustível. Com a integração do motor elétrico, veículos equipados com a transmissão podem operar com uma configuração híbrida.



MOVIDO A GÁS

FABRICANTE LANÇA AMORTECEDOR A NITROGÊNIO PARA ÔNIBUS URBANOS, QUE PROMETE MELHORAR O DESEMPENHO NO USO SEVERO E MAIS CONFORTO PARA PASSAGEIROS

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Nakata, marca da Frasle Mobility, apresentou ao mercado o amortecedor pressurizado HG Nakata direcionado ao segmento de ônibus urbanos. O produto foi um dos destaques no estande da Frasle Mobility durante a LAT.BUS 2026, realizada em agosto no São Paulo Expo. Na ocasião, o consultor de Assistência Técnica da Fras-le, Edson Vieira Santos, revelou que a tecnologia pressurizada representa um avanço significativo para a linha pesada.

“Além do óleo que é comum em todos os amortecedores, a versão pressurizada utiliza o nitrogênio, que é um gás frio. Com isso, melhora a performance de funcionamento do amortecedor em condições severas. Principalmente em um ônibus urbano, isso é fundamental”, explica.

RESPOSTA MAIS RÁPIDA

A escolha do gás nitrogênio não é casual. Em amortecedores pressurizados, o gás mantém o fluido hidráulico constantemente sob pressão, o



Linha de amortecedores à gás Nakata: performance aprovada em aplicações severas

que reduz a formação de bolhas e o fenômeno da cavitação durante o funcionamento. O resultado prático, segundo Viera, é uma resposta mais rápida às irregularidades do piso e maior controle dos movimentos da suspensão, considerados atributos essenciais para o vaivém constante das rotas urbanas, repletas de obstáculos e paradas frequentes.

Com base na afirmação, o especialista acredita que a novidade pode se tornar uma tendência no setor. “Os novos

ônibus urbanos vem exigindo suspensões cada vez mais dinâmicas, com sistema de bolsa pneumática para melhorar o conforto do passageiro e aumentar a segurança do veículo”, observa.

Nesse sentido, o novo amortecedor pressurizado HG da Nakata atua como peça-chave para extrair o máximo desempenho das suspensões mais sofisticadas, garantindo estabilidade e aderência, mesmo diante das exigências do tráfego pesado.





Mais Marchas. Mais Disponibilidade. Mais Economia.

A Allison 9-Speed redefine os padrões de eficiência em transmissões automáticas — menor custo de manutenção e a confiabilidade comprovada que a sua frota exige.

9-Speed™



allisontransmission.com

© 2026 Allison Transmission Inc. Todos os
Direitos Reservados.

TECNOLOGIAS EM EVOLUÇÃO

EMPRESA APRESENTA NOVOS SISTEMAS DE CLIMATIZAÇÃO DE ÔNIBUS QUE OFERECEM GANHOS DE EFICIÊNCIA, REDUÇÃO DE PESO E CONECTIVIDADE OPERACIONAL

POR GUSTAVO QUEIROZ

Fornecedora de equipamentos de climatização e eletrônicos para veículos comerciais, a Spheros do Brasil destacou na Lat.Bus 2026 um conjunto de lançamentos, com ênfase em ganhos de eficiência, redução de peso e conectividade operacional.

Destaque para a sétima geração das famílias CC337 e CC357, destinadas a ônibus rodoviários e urbanos a diesel. A inovação amplifica a capacidade de refrigeração, oferece uma redução de 10 kg no peso e diminuição de 15 cm no comprimento em relação à geração anterior.

Para ônibus Double Decker, a Spheros lançou o sistema DD610, que incorpora solução patenteada com novo desenho dos componentes mecânicos internos. O redesenho otimiza o fluxo de ar, reduz resistências físicas e proporciona circulação mais eficiente e uniforme, com nível de ruído inferior ao da geração anterior, beneficiando ambos os pisos do veículo.

CONSUMO SOB DEMANDA

No segmento de ônibus elétricos,



Sistema de climatização CC366-E: software inteligente monitora a operação

o CC366-E foi apresentado como sistema com potência de 37 kW e software inteligente, que gerencia de forma automática a operação, incluindo o Eco Mode, módulo de ajuste do consumo das baterias conforme a demanda de climatização.

O novo Controlador SC500 oferece duas portas de abertura para telemetria, permitindo ao operador acessar dados de funcionamento, vida útil, manutenção e consumo energético. O software embarcado monitora continuamente o

desempenho por meio de sensores, incluindo um sensor de condição do filtro, que identifica a necessidade de manutenção preventiva antes da ocorrência de falhas, contribuindo para a preservação do compressor e dos ventiladores e para a qualidade do ar interno.

Como equipamento opcional para os modelos CC357 e DD610, a Spheros também lançou novos ventiladores eletrônicos com garantia de 20 mil horas, que aumentam a vida útil e reduzem o ruído de funcionamento.



GESTÃO CENTRALIZADA

BRAÇO DO GRUPO HITACHI DEDICADO À ÁREA DE MOBILIDADE DESTACA SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE, JÁ EM USO EM LONDRINA E TESTES EM SÃO PAULO

POR VICTOR FAGARASSI

Depois de concluir a compra da CleverDevices, empresa reconhecida globalmente por sua atuação em Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), a HitachiMobility Multimodal Solutions (HMMS) levou para a Lat.Bus 2026 suas plataformas de mobilidade, já utilizadas em grandes sistemas internacionais e aplicadas a projetos de transporte público no Brasil e na América Latina.

Um dos principais destaques da empresa é o projeto desenvolvido em parceria com a SPTrans, na capital paulista. O Sistema de Monitoramento da Gestão Operacional (SMGO) está em fase avançada de implementação e deverá abranger 100% da frota de ônibus da cidade.

O projeto envolve aproximadamente 14 mil ônibus e 1.300 linhas, com impacto direto sobre cerca de 9 milhões de passageiros por dia. A solução foi desenvolvida para ampliar a previsibilidade e a confiabilidade do transporte público, além de fornecer informações analíticas em tempo real para apoiar as decisões estratégicas dos operadores.



Sistema de Monitoramento da Gestão Operacional irá abranger 100% da frota paulistana

O EXEMPLO DE LONDRINA

“Enquanto São Paulo representa a escala do projeto, a plataforma da HMMS já está 100% operacional na cidade de Londrina (PR), cobrindo 100% da frota, formada por 384 ônibus e todas as linhas urbanas”, afirma Maurício Corte, vice-presidente de contas estratégicas da HMMS na América Latina.

Além da experiência no transporte coletivo por ônibus, a HMMS também

mostrou soluções destinadas aos sistemas sobre trilhos, incluindo metrô, trens e Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs).

A oferta multimodal reforça a estratégia da companhia de atuar em diferentes meios de transporte público e promover a integração inteligente da rede de mobilidade urbana. Com uma plataforma unificada, operadores e gestores podem aprimorar o planejamento, o monitoramento e a gestão dos sistemas de transporte das cidades. **E**

SEGURANÇA MONITORADA

PLATAFORMA VOLTADA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO OFERECE SOLUÇÃO DE SEGURANÇA EMBARCADA COM IA, CÂMERAS 360° E 5G PARA MONITORAR ÔNIBUS EM TEMPO REAL

POR VICTOR FAGARASSI

A Dahua, em parceria com a WDC Networks, apresentou durante a Lat.Bus 2026 uma solução de segurança embarcada voltada ao transporte público. A plataforma combina câmeras, conectividade 5G, inteligência artificial e monitoramento em tempo real, que permitem acompanhar o comportamento dos motoristas, as condições dentro dos ônibus e diferentes aspectos da operação.

O sistema foi desenvolvido para atuar em várias frentes da segurança operacional. Entre os recursos estão a identificação de sinais de fadiga, o monitoramento do uso do cinto de segurança, o controle do perímetro interno dos veículos, câmeras com visão 360 graus e a contagem de passageiros.

A tecnologia também pode emitir alertas quando identifica situações de risco, como acidentes, desatenção ou comportamento inadequado ao volante. As informações são encaminhadas à central de monitoramento, permitindo que a equipe responsável tome providências rapidamente.



Plataforma permite monitorar o comportamento do motorista durante toda a viagem

SOLUÇÃO ADAPTADA

Na demonstração realizada na feira, a transmissão das imagens foi feita por meio de um chip 5G. A solução, porém, pode ser adaptada às características de cada projeto. Além do hardware e do software, a oferta inclui alternativas de conectividade e a possibilidade de implantação de uma rede privativa.

A conectividade ainda representa um desafio em cidades menores e regiões fora dos grandes centros, onde a cobertura de internet pode ser limitada. Para esses casos, a empresa afirma oferecer alternativas como a instalação de antenas capazes de capturar os dados dos veículos quando eles passam por determinados pontos.



SPHEROS

Best bus climate

Solução completa em climatização para ônibus,
projetado para atender às exigências de todos os mercados.

Produtos em destaque



CC357

LANÇAMENTO
Nova Família



CC366-E



LANÇAMENTO
Nova Família



E-Cooler 100 BTM



25
ANOS
SPHEROS
BRASIL

www.spheros.com

LUMINOSIDADE CONTROLADA

NOVO LETREIRO SMART LED 2 UTILIZA GRAYSCALE PARA EFEITO 3D, TEM ESTRUTURA 30% MAIS LEVE, ALTA RESISTÊNCIA A VIBRAÇÕES E ATUALIZAÇÃO REMOTA POR WI-FI

POR GUSTAVO QUEIROZ

A nova geração de sua plataforma de itinerários eletrônicos para o transporte coletivo- o Smart LED 2 – foi o principal destaque da Luminator Technology Group Brasil na Lat.Bus 2026. O produto, inédito no mercado global, introduz avanços na densidade de pixels e na arquitetura de LEDs, elevando a resolução padrão do painel em relação à geração anterior. Essa evolução, segundo a empresa, amplia a capacidade de exibição de informações, melhora a definição de elementos gráficos e garante leitura mais clara em diferentes distâncias de visualização.

O equipamento incorpora a tecnologia Grayscale, que permite o controle de diferentes níveis de intensidade luminosa dos LEDs. Esse recurso viabiliza a criação de profundidade visual, animações e ícones, ampliando as possibilidades de comunicação visual sem comprometer a legibilidade das informações. A empresa também desenvolveu uma nova biblioteca tipográfica para explorar o potencial gráfico da



Novo letreiro Smart Led 2 (no detalhe): mais informação e visual mais definido

plataforma, com foco em legibilidade e personalização das mensagens.

VEDAÇÃO OTIMIZADA

No aspecto estrutural, o Smart LED 2 apresenta um projeto mecânico que resultou em redução de aproximadamente 30% no peso em comparação com a geração anterior, com cantos arredondados, tampa traseira metálica e acabamento texturizado. A vedação otimizada da estrutura au-

menta a resistência à água e à poeira, tornando o equipamento adequado para operação contínua em ambientes externos e em diferentes modalidades, incluindo transporte urbano, rodoviário, fretamento, sistemas BRT e corredores exclusivos. A conectividade do dispositivo, por sua vez, foi ampliada com a inclusão de atualização de programação via Wi-Fi, permitindo gerenciamento remoto da frota e redução da intervenção manual.



NA PALMA DA MÃO

SPINOFF DE SEGURANÇA DIGITAL LANÇA SISTEMA DE BIOMETRIA PALMAR PARA A MOBILIDADE URBANA, QUE SUBSTITUI OS CARTÕES INTELIGENTES POR APROXIMAÇÃO

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Biostation, spinoff de segurança digital do grupo DYNAMO Cyber Security Company, apresentou a sua tecnologia de autenticação por vascularização palmar, voltada ao setor de mobilidade urbana. A tecnologia propõe a substituição dos cartões inteligentes por aproximação, cuja operação apresenta limitações estruturais. Caso da impossibilidade de identificação do perfil individual do passageiro, a vulnerabilidade a repasses indevidos de benefícios tarifários e a ociosidade operacional gerada pelo travamento do fluxo nas catracas.

No novo modelo, a palma da mão funciona como chave de acesso à conta digital do usuário, permitindo que tarifas diferenciadas, descontos por frequência e integrações modais entre ônibus e metrô sejam calculados e debitados em tempo real, eliminando a dependência da recarga física.

“A mobilidade metroviária irá superar o anonimato operacional. Quando migramos do cartão físico para a biometria palmar, eliminamos a falta



Autenticação por vascularização palmar: fim das fraudes em gratuidades

de visibilidade sobre os perfis de usuários e estancamos as fraudes em gratuidades sem gerar constrangimentos no acesso, explica Leonardo Araújo de Assis, CEO da Biostation.

A biometria palmar opera em estrita conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), sob o princípio do consentimento ativo, ao condicionar o cadastro à adesão voluntária do passageiro em troca da facilidade de acesso.

“Diferente das câmeras de vigilância passiva no rosto, a biometria palmar não armazena fotos nem imagens brutas do cidadão. O padrão vascular, permite que as minúcias biométricas dos passageiros sejam criptografadas e armazenadas dentro de cofres digitais ou hardware de alta segurança (Hardware Security Module – HSM). Isso garante que a identidade biológica do passageiro esteja totalmente blindada”, garante Araújo. **E**

NOVIDADES DE SOBRA

ESPECIALISTA EM TECNOLOGIAS DE BILHETAGEM DIGITAL E MOBILIDADE URBANA APRESENTA CINCO NOVAS SOLUÇÕES EM BENEFÍCIO DE OPERADORES E PASSAGEIROS

POR VICTOR FAGARASSI

Uma das pioneiras na introdução dos sistemas de bilhetagem eletrônica no Brasil, a Empresa 1 mostrou novas soluções na Lat.Bus 2026, que facilitam a experiência dos passageiros, aumentam a eficiência das operações e contribuem para a construção de cidades mais inteligentes e conectadas.

Destaque para o aplicativo SI.GO, que concentra diferentes serviços de mobilidade em uma única plataforma. Pelo celular, o passageiro pode solicitar ou renovar o cartão de transporte, comprar créditos, pagar tarifas e acessar benefícios sociais integrados ao cartão, sem a necessidade de deslocamento até postos de atendimento.

Outra novidade é aRecarga via WhatsApp, solução que permite consultar o saldo e comprar créditos, por meio de conversa com a operadora de transporte. O atendimento também pode ser realizado por áudio, ampliando a acessibilidade para pessoas que preferem ou precisam interagir por voz.

O pagamento é feito por PIX, sem a



Aplicativo SI.GO concentra diferentes serviços em uma única plataforma

necessidade de acessar outros canais digitais ou se deslocar até um ponto físico de atendimento. Já o Validador de Passagem com PIX amplia as opções de pagamento no transporte público. Além do cartão de transporte, os passageiros podem utilizar PIX, cartão bancário ou QR Code para realizar o embarque.

VIAGENS MAIS ORGANIZADAS

A Empresa 1 também mostrou na Lat.Bus o Console Inteligente do Motorista, uma central de comando que reúne informações para o profissional durante o trajeto, como alertas sobre pistas interditadas, acidentes, condições do trânsito e previsão de tempestades, entre outros. O

equipamento contribui para viagens mais organizadas e seguras, ao permitir a comunicação em tempo real com a central de controle da operação.

Por fim, a desenvolvedora apresentou a plataforma SIGOM Intelligence, cuja principal função é organizar os dados gerados pela operação do transporte e transformar em informações para os tomadores de decisões. A central de controle pode acompanhar o desempenho dos veículos e identificar padrões de condução dos motoristas. Indicadores como frenagens bruscas e excesso de velocidade podem ser monitorados remotamente, permitindo ajustes e ações de melhoria no comportamento ao volante. 

TECNOLOGIAS PARA IMPLEMENTOS ZF



Em um caminhão, o implemento concentra o maior peso da operação e exige sistemas avançados de controle e segurança.

As tecnologias ZF elevam o padrão de frenagem, estabilidade e eficiência, garantindo mais proteção para a carga, o veículo e a operação.

O peso da
responsabilidade
exige segurança



ECOSSISTEMA DE MOBILIDADE

DESENVOLVEDORA DE SOLUÇÕES DE BILHETAGEM ELETRÔNICA DESTACA A INTEGRAÇÃO DOS PAGAMENTOS DIGITAIS, O USO DE NOVAS TECNOLOGIAS E O COMBATE A FRAUDES

POR VICTOR FAGARASSI

Com base no conceito “da bilhetagem para um ecossistema de mobilidade” (ver quadro), a Autopass apresentou na Lat. Bus 2026 um conjunto de soluções voltadas à modernização da mobilidade urbana.

Entre os destaques, a empresa mostrou o Pix Embarcado, que permite ao usuário realizar o pagamento diretamente nos validadores instalados nos ônibus. A solução amplia as possibilidades de acesso ao transporte coletivo e acompanha a expansão dos meios digitais de pagamento no dia-a-dia dos passageiros.

COMBATE A FRAUDES

Além disso, a Autopass mostrou aplicações de biometria facial, tecnologia voltada ao reforço da segurança e ao combate a fraudes, especialmente no uso de benefícios



Empresa mostrou soluções que ampliam as possibilidades de acesso ao transporte coletivo, entre outras

tarifários e gratuidades. A ferramenta pode contribuir para melhorar o controle das operações e garantir que os benefícios sejam utilizados por seus legítimos titulares.

Outro eixo da apresentação foi a integração entre aplicativos, canais digitais e sistemas de bilhetagem. A proposta é oferecer uma experiência mais conectada aos passageiros e, ao mesmo tempo, disponibilizar aos operadores e gestores públicos recursos para acompanhar e administrar as redes de transporte com mais eficiência. **F**

Processo contínuo

Na visão da Autopass, resumida no mote da feira, os sistemas de transporte deixam de funcionar apenas como mecanismos de cobrança de tarifas e passam a reunir serviços, dados, meios de pagamento, gestão operacional e soluções de segurança em uma mesma estrutura. Para representar essa transformação, a empresa criou uma ativação chamada “Museu da Mobilidade”. O espaço apresentou a evolução histórica dos transportes e conduziu os visitantes até as tecnologias atuais e as possibilidades futuras para o setor. A iniciativa reforçou a ideia de que a inovação em mobilidade é resultado de um processo contínuo, que combina mudanças nos veículos, na infraestrutura e na relação dos passageiros com o transporte público.

QUALIDADE ELEVADA

NO MOMENTO EM QUE COMEMORA 35 ANOS DE ATUAÇÃO NO MERCADO BRASILEIRO, EMPRESA DESTACA OS RESULTADOS DA INTEGRAÇÃO OPERACIONAL COM A MAIS MOBI

POR VICTOR FAGARASSI

A Prodata Mobility Brasil, especializada em bilhetagem eletrônica, validadores e soluções digitais para mobilidade urbana apresentou, durante a LatBus 2026, os resultados da integração operacional com a Mais Mobi, concluída no início do ano. A movimentação ocorre em paralelo à comemoração dos 35 anos de atuação da companhia no país e à sua trajetória global de 55 anos, iniciada na Bélgica em 1971.

Com a unificação, a empresa passa a atuar em mais de 300 municípios brasileiros, incluindo 12 capitais e uma região metropolitana. E contabilizar cerca de 28 bilhões de validações de embarque em diferentes modais de transporte. A operação conta com cerca de 300 colaboradores e está centralizada na nova sede localizada no Rio de Janeiro, enquanto a produção de equipamentos permanece na fábrica de Hortolândia (SP), unidade que também atende ao mercado internacional, com recentes exportações para a Dinamarca.

ATUAÇÃO EXPANDIDA

O portfólio resultante da fusão abran-



Incorporação da Mais Mobi expande a operação da empresa para novos mercados

ge soluções para todas as camadas da cadeia de mobilidade urbana: hardware, software, meios de pagamento, análise de dados, governança, canais de atendimento, transparência e controle, além de programas de fidelização e produtos tarifários. Com a incorporação da Mais Mobi, a Prodata expande sua atuação para além da bilhetagem eletrônica, oferecendo uma plataforma modular e auditável que integra gestão pública, operação dos transportadores e experiência do passageiro.

“A união das duas maiores empre-

sas de bilhetagem eletrônica do país representa um marco para o setor. Juntas, ampliamos nossa capacidade de conquistar novos mercados, desenvolver soluções tecnológicas inovadoras e diversificar ainda mais nosso portfólio de produtos e serviços. Essa aquisição fortalece nossa eficiência, eleva a qualidade das entregas e nos prepara para oferecer soluções cada vez mais completas aos nossos clientes”, destaca João Ronco Júnior, presidente da Prodata/Mais Mobi. **FE**

ASSISTENTES VIRTUAIS

PLATAFORMA MOSTRA NOVIDADES QUE COMBINAM A USO DA IA COM OS MEIOS DE PAGAMENTO. E DESTACA SUA ESTRATÉGIA DE EXPANSÃO PARA A COLÔMBIA

POR GUSTAVO QUEIROZ

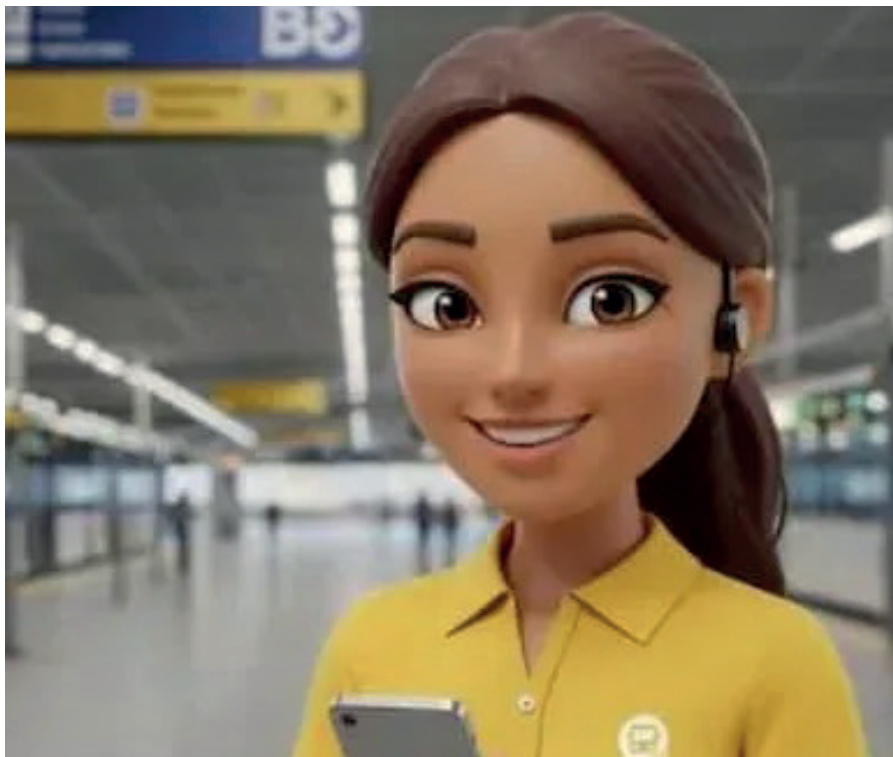
Entre as inúmeras novidades apresentadas na Lat.Bus 2026, a plataforma de jornadas digitais no WhatsApp voltada à mobilidade urbana, Vaidebus, destacou seu ecossistema focado no conceito “Conversa que Move”, que consolida o WhatsApp e a Inteligência Artificial como uma camada real de mobilidade e atendimento.

Com base nessa proposta, a empresa mostrou o Agente de IA Vitória, um assistente virtual capaz de realizar operações completas em forma de conversa natural, avançando para a era do agentcommerce.

Outra tecnologia apresentada foi a Plataforma Cidade Conectada, que integra o pagamento de passagens via Pix com inúmeros serviços urbanos e bilhetagens municipais. Bem como o Pagamentos com Biometria e Open Finance, que reduz os atritos na compra e recarga de bilhetes de transporte.

EXPANSÃO LATINA

Junto com as novidades, a Vaide Bus ainda destacou sua estratégia de expansão



Agente de IA Vitória: conversa natural que avança para a era do agentcommerce

para a América Latina. A começar da Colômbia, onde a empresa espera identificar e ampliar novas oportunidades de negócios.

A iniciativa pretende levará ao mercado latino-americano a experiência construída no Brasil em mobilidade, jornadas conversacionais e pagamentos pelo WhatsApp, combinando sua tecnologia com presença local.

Um dos diferenciais da operação será a adaptação da experiência de pagamento às características colombianas. Após integrar o PIX às jornadas de mobilidade pelo WhatsApp no Brasil, a empresa agora prepara sua tecnologia para atender aos pagamentos com o Bre-B, sistema colombiano de pagamentos imediatos.



FENATRAN

25º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

09 A 13

NOV | 2026

SÃO PAULO EXPO

midiaire.com.br



SUA JORNADA

RUMO

AOS MELHORES NEGÓCIOS.

LEIA O QR CODE PARA
MAIS INFORMAÇÕES:



CREDENCIAMENTO
GRATUITO **ATÉ DIA 07/11**

@fenatran_oficial in /fenatran

www.fenatran.com.br

Apoio Institucional:



Organização e Promoção:



PORTAL DO PARCEIRO

DESENVOLVEDORA DE SOLUÇÕES APRESENTA UMA NOVA PLATAFORMA B2B, QUE AMPLIA A GESTÃO E INTELIGÊNCIA DE DADOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

POR VICTOR FAGARASSI

A ClickBus anunciou o lançamento do Portal do Parceiro, uma nova plataforma B2B que centraliza a gestão de viagens, automatiza a análise de dados e cria um novo canal de vendas para parceiros e empresas de transporte rodoviário. A solução também unifica o ecossistema corporativo da ClickBus, permitindo analisar o comportamento de compra, as tendências de mobilidade e a demanda por viagens de ônibus no Brasil.

Com base nessas informações, as viagens poderão acessar relatórios estratégicos para planejar operações, ajustar a oferta de viagens e tomar decisões mais eficientes sobre frotas e receitas. Desenvolvido a partir de testes com empresas do mercado, o Portal do Parceiro foi criado para simplificar e otimizar a relação entre viagens, parceiros, o GDS e a OTA da ClickBus.

DUAS FRENTES

A plataforma reúne duas frentes integradas. A primeira é a Central de Reservas, que oferece autonomia



Portal do Parceiro vai unificar todo o ecossistema corporativo da ClickBus

para os parceiros gerenciarem emissões, cancelamentos e alterações de bilhetes de forma independente. A ferramenta consolida um novo canal de venda e fortalece o relacionamento direto com os parceiros comerciais.

A segunda frente é o ClickBus Insights, solução que disponibiliza dados estratégicos sob demanda sobre tendências de mercado e sazonalidades. “Com esses indicadores, as viagens

podem antecipar demandas, planejar melhor suas frotas e tomar decisões financeiras mais rentáveis, sem a necessidade de modificar sistemas legados”, ressalta Elbert Leonardo, vice-presidente comercial da ClickBus.

O lançamento do novo Portal ocorre em um momento de expansão da ClickBus, que já ultrapassou a marca de 88 milhões de passagens vendidas desde sua fundação.



COMPROMISSO SUSTENTÁVEL

CONGLOMERADO DEDICADO À INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE INVESTE R\$ 50 MILHÕES NA EXPANSÃO DA FROTA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS, NAS VÁRIAS SUBSIDIÁRIAS

POR VICTOR FAGARASSI

A Motiva, maior empresa de infraestrutura de mobilidade do Brasil, também marcou presença na Lat.Bus 2026, para tornar público seu compromisso com ações sustentáveis voltadas para a mobilidade. Prova disso é o aporte de cerca de R\$ 50 milhões na expansão da frota de veículos elétricos e híbridos, utilizada em suas concessões de rodovias e sistemas sobre trilhos.

O investimento contempla a compra de 126 veículos, sendo 59 elétricos e 67 híbridos, utilizados como carros de inspeção, guinchos leves e viaturas de resgate. Segundo a Motiva, 78 veículos eletrificados já estão em operação nas concessões rodoviárias, e outros 47 devem ser incorporados até o fim do ano.

ALCANCE DA FROTA

Os veículos estão distribuídos em operações como Anhanguera-Bandeirantes, BR-163/MS, Rodovia Presidente Dutra, RodoAnel Oeste, Raposo-Castello Branco, BR-101 Sul/SC e rodovias administradas pela ViaSul.



78 veículos elétricos já estão em operação nas concessões rodoviárias

A Motiva AutoBAn opera sete veículos eletrificados e mantém uma base operacional com guincho, viatura de resgate, veículo de inspeção e estrutura de recarga no km 118 da Rodovia Anhanguera, em Nova Odessa (SP).

As concessões Motiva Paraná e Motiva Sorocabana também já utilizam veículos eletrificados. Na Motiva MinasSP, que opera a Fernão Dias (BR-381), a previsão é chegar a 16 unidades em circulação em setembro de 2026.

A iniciativa foi ampliada para os

sistemas metroferroviários. A Linha 4-Amarela, em São Paulo, recebeu três veículos leves para atividades operacionais. Em Salvador, o Metrô Bahia utiliza três ônibus elétricos no transporte entre a estação Aeroporto e o Aeroporto Internacional de Salvador. Já o BH Airport, em Confins (MG), investiu cerca de R\$ 5 milhões na compra de dois ônibus elétricos. Para completar, o Aeroporto de Goiânia também vem utilizando um ônibus elétrico no transporte de passageiros dentro do terminal. **E**

ALINHADA COM O FUTURO

O GERENTE SÊNIOR DE VENDAS E REGIONAL LÍDER DE PRODUTO DA ZF AMÉRICA DO SUL COMENTA A CONTRIBUIÇÃO DA EMPRESA NO MERCADO DE VEÍCULOS COMERCIAIS

POR GUSTAVO QUEIROZ

Depois de atuar por mais de 20 anos na Wabco, o engenheiro mecatrônico Flávio Grippe se mudou para o Grupo ZF, onde hoje atua como gerente Sênior de Vendas e Regional Líder de Produto da ZF América do Sul. Nessa condição, o executivo se tornou um especialista em sistemas de controle de veículos comerciais oferecidos pela empresa, incluindo a área de ônibus. Por esse motivo, **Frota&Cia** aproveitou essa edição especial dedicada à Lat. Bus 2026 para conversar com o executivo, onde ele comenta as iniciativas da empresa voltadas para o mercado de ônibus, entre outros assuntos.

Frota&Cia - Como a produção local de módulos eletrônicos impacta a competitividade da ZF no mercado brasileiro de ônibus?

Flávio Grippe – Há dois aspectos a considerar nesse caso. Primeiro, a competitividade que obviamente é super importante e está dentro da nossa es-

tratégia de localização, não só do nosso produto, mas também do nosso cliente. Ou seja, a montadora busca por localização, até por questões de financiamentos e isso vai na direção de suportar os nossos clientes, de atingir os objetivos deles. Depois, tem a questão da cadeia logística, onde podemos ganhar flexibilidade, ao fabricar localmente itens que anteriormente eram importados.

Frota&Cia – Quais as principais virtudes da tecnologia Traxon para a aplicação no transporte de passageiros?

Flávio Grippe – A Traxon é uma transmissão bastante consagrada, que tem uma aplicação bastante ampla, tanto para caminhões quanto para ônibus. É uma caixa que oferece vários recursos, inclusive de conectividade, que também é uma busca do mercado de ônibus. Além do mais, é uma transmissão que tem uma um índice de manutenção muito baixo, e traz um conforto não só para o passageiro, mas também para o motorista. Nesse sentido, eu diria que a Traxon auxilia e adiciona valor nos ônibus que contam com esse componente.

Frota&Cia – Quais componentes produzidos pela empresa estão voltados para o mercado da eletromobilidade?

Flávio Grippe – Além dos produtos convencionais que equipam a linha diesel, a ZF está inserida no pool de novas tecnologias para veículos elétricos. Uma delas é o Citrax, que é um motor central elétrico para diversas aplicações, como é o caso do Attivi, da Marcopolo. Também fabricamos o Astrax, um motor elétrico utilizado diretamente nos eixos. Sem contar a conectividade, que já está preparada para compartilhar informações de veículos elétricos, como nível de bateria, por exemplo, que ajuda no planejamento da rota.

Frota&Cia – Como a empresa vem se preparando para atender os novos players que chegam ao mercado de veículos comerciais?

Flávio Grippe – As montadoras chinesas, de fato, estão chegando com bastante força na nossa região e isso vai acelerar a competição no setor. Por outro lado, também vai obrigar a investirem na nacionalização dos



“A chegada de novos players ao mercado vai acelerar a competição no setor. Mas, também obrigar a investirem na nacionalização dos produtos”

produtos, para atender aos requisitos do Finame relativas ao financiamento, já que o custo do dinheiro é muito importante para aquisição de novos veículos. A saída será a busca por fornecedores instalados, para aumentar o percentual de conteúdo local. E estamos plenamente preparados para suportá-las nessa direção.

Frota&Cia – De que forma inovações como o Citybus Assist e o e-comp Scroll, se alinham com a visão da ZF para a mobilidade urbana do futuro?

Flávio Grippe – O Citybus Assist é mais uma função que vai na direção de veículos inteligentes. O sistema auxilia o motorista, ao alinhar o veículo com a guia e ajustar a suspensão para diminuir o desnível entre o ônibus e a calça-

da, facilitando o embarque. O e-comp Scroll, de outro lado, é um compressor elétrico de ar, muito mais avançado que as versões convencionais, que reduz de forma sensível o ruído interno e a vibração do veículo, em benefício do conforto do passageiro.

Frota&Cia – Que outras tecnologias vêm sendo desenvolvidas pela empresa, com vistas a um ecossistema cada mais inteligente associado aos ônibus?

Flávio Grippe – Além dos produtos mais conhecidos, a ZF tem uma linha que chamamos de digital, cujo desenvolvimento envolve a parte de softwares. Como o Bus Connect, que é uma telemetria mais robusta para ônibus. A tecnologia permite compartilhar informações para o operador, de tudo o que

“As novas tecnologias trazem um mundo de possibilidades e um volume grandioso de dados que auxilia na tomada de decisão”

está acontecendo com o veículo. Assim, é possível antecipar manutenções ou indicar possíveis falhas futuras, o que aumenta a disponibilidade do veículo e reduz custos. A ferramenta ainda permite saber a localização exata do veículo e sugerir as melhores as rotas, com base na inteligência que está por trás. Essas novas tecnologias trazem um mundo de possibilidades e um volume grandioso de dados, que auxilia na tomada de decisão por parte do operador.

O FUTURO EM DISCUSSÃO

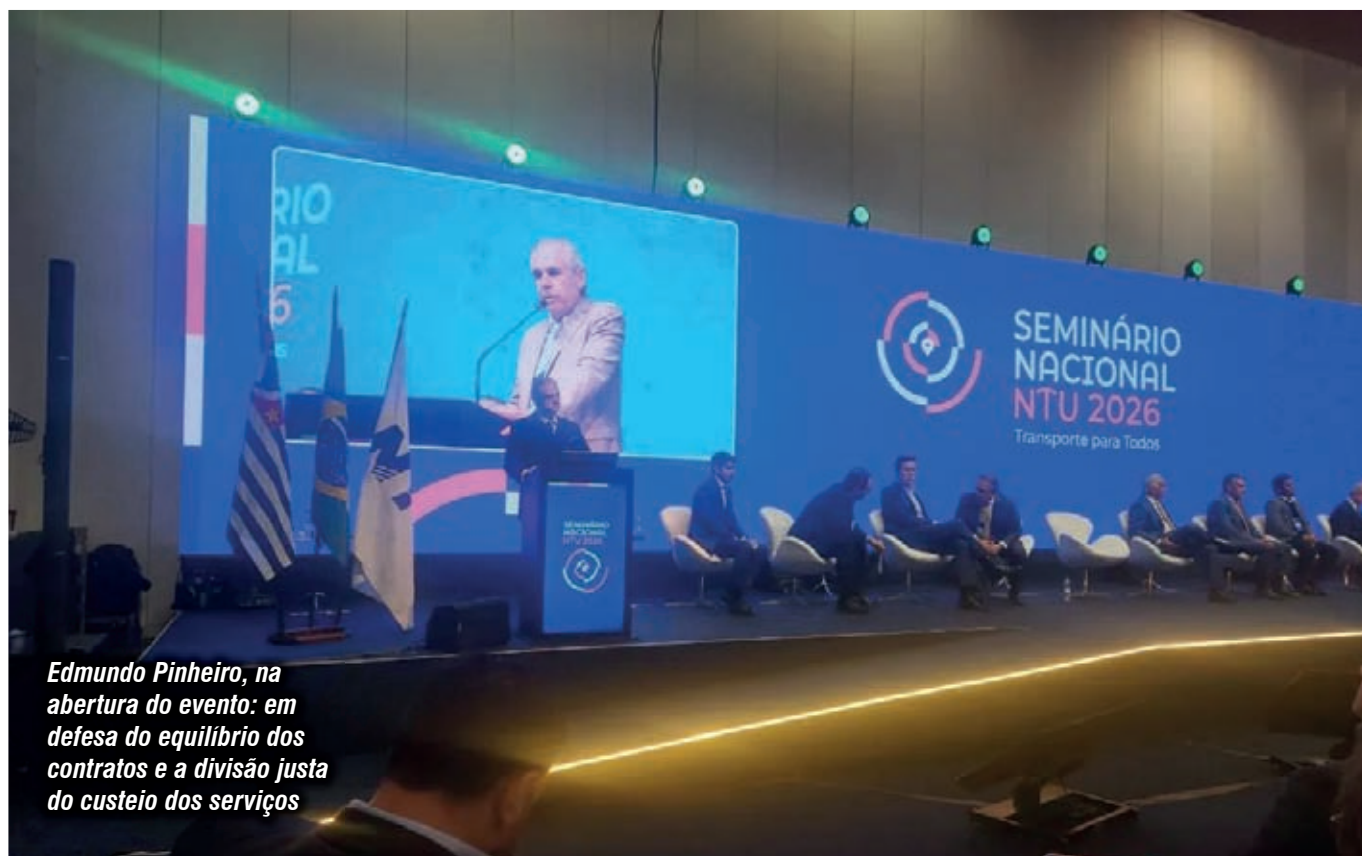
EM SUA 39ª EDIÇÃO, EVENTO DISCUTIU TEMAS DE IMPORTÂNCIA PARA O TRANSPORTE URBANO, DESDE A SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA E AMBIENTAL ATÉ O MARCO LEGAL

Sob o tema “Transporte para Todos”, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos promoveu o 39º Seminário Nacional NTU, realizado em paralelo à Lat.Bus 2026, nas dependências do São Paulo Expo, entre os dias 11 e 13 de agosto. O evento apre-

sentou uma série de painéis técnicos e seminários institucionais, que contaram com a presença de representantes do poder público, especialistas em mobilidade urbana, fabricantes da indústria automotiva e lideranças operacionais. O principal propósito foi debater a reestruturação econômica, legal e tecnológica

do sistema de ônibus urbano no país, desde a urgência da descarbonização até os impactos operacionais e legislativos no setor, com o fim de garantir um serviço inclusivo, moderno e financeiramente sustentável.

Em sua fala na sessão de abertura, o presidente do Conselho Diretor da



Edmundo Pinheiro, na abertura do evento: em defesa do equilíbrio dos contratos e a divisão justa do custeio dos serviços

NTU, Edmundo Pinheiro resumiu esses pontos, ao enfatizar que a sustentabilidade do setor depende da superação da crise de demanda enfrentada no último decênio. E pontuou que o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a divisão justa do custeio dos serviços são pré-requisitos fundamentais para garantir um serviço público acessível à população.

FINANCIAMENTO PÚBLICO

Na palestra Master baseada no tema “Transporte para Todos: a qualidade que o Brasil já pode ter, o acesso que o Brasil ainda precisa garantir”, o diretor de Planejamento e Relações Institucionais do BNDES, Nelson Henrique Barbosa Filho detalhou as diretrizes de financiamento público em projetos de mobilidade. E a urgência de uma Política Nacional de Financiamento que rompa o ciclo de perda de passageiros e garanta a sustentabilidade do serviço como infraestrutura essencial para as cidades.

No painel “Dez anos de queda, uma saída: por que o transporte público brasileiro precisa de uma política nacional de financiamento”, o Diretor-Presidente da NTU, Francisco Christovam, analisou a crise histórica de demanda no setor de transporte público brasileiro, com base nos dados do Anuário NTU 2026. Os debatedores reforçaram que “o atual modelo tarifário atingiu seu limite” e defenderam uma política pública permanente que consiga “romper o ciclo de perda de passageiros e garantir a sustentabilidade do serviço como infraestrutura essencial para as cidades”.

TARIFA PÚBLICA E REMUNERAÇÃO

O segundo dia do evento abriu com o painel “A lei que o setor conquistou:

o Marco Legal como fundamento jurídico para uma nova política nacional de financiamento do transporte público”, apresentado por Marcos Bicalho dos Santos (Diretor de Gestão da NTU). O debate abordou os impactos da Lei nº 15.432/2026, sublinhando a importância da separação entre tarifa pública e de remuneração, como o elemento-chave para fornecer a segurança jurídica necessária para a implementação de subsídios e novas fontes de custeio.

O futuro da frota nacional de ônibus, com ênfase na “transição para veículos mais modernos, confortáveis

e de baixa emissão”, marcou a palestra “O ônibus que o Brasil quer em 2030: confortável, limpo e tecnológico — e o financiamento que tornará isso realidade”, apresentada e mediada por Ruben Bisi, presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (FABUS).

Durante a apresentação, os convidados projetaram o futuro da frota nacional com base em parâmetros de excelência. E alertaram que a modernização exige “mecanismos de financiamento dos serviços de longo prazo que permitam aos operadores investir na qualidade exigida pelo passageiro”.

Brasil em Movimento

No encerramento do 39º Seminário Nacional NTU 2026, a entidade divulgou a Carta Brasil em Movimento, baseado no Programa Transporte para Todos. O documento propõe uma política permanente de custeio público que separe a tarifa paga pelo passageiro do custo real do serviço. A Carta destaca que o setor movimenta R\$ 90 bilhões ao ano, com 80% dos custos cobrados dos usuários e 20% cobertos por verbas públicas. E lembra que o transporte coletivo por ônibus perdeu 45,9% dos passageiros pagantes. Em 2025, a demanda manteve-se em 77,5% do patamar pré-pandemia, impulsionada pelo tempo de viagem, tarifas elevadas e frota envelhecida, além do recorde de 2,2 milhões de motos licenciadas. Com vistas no financiamento operacional contínuo, a NTU projeta renovar e ampliar a frota com 50 mil novos ônibus em quatro anos, garantindo sustentabilidade e migração para tecnologias limpas.



SEMINÁRIO NACIONAL NTU



Ruben Bisi: o ônibus que o Brasil que deve ser confortável, limpo e tecnológico

público transformaram sua mobilidade urbana”. Durante os debates, os palestrantes demonstraram que a excelência em mobilidade decorre de “aportes públicos estruturados”, que trazem “lições aplicáveis à realidade brasileira para superar a dependência exclusiva da tarifa”.

Para finalizar, o presidente do Conselho Diretor da NTU, Edmundo de Carvalho Pinheiro, apresentou detalhadamente o Programa Transporte para Todos, a proposta da NTU para uma política nacional de financiamento do transporte público coletivo. A proposta, estruturada nos pilares do Novo Vale-Transporte do Trabalhador, financiamento das Gratuidades e Vale-Transporte Social, oferece um caminho para uma nova pactuação nacional, que universalize o acesso ao transporte de qualidade no país. **E**

EXCELÊNCIA EM MOBILIDADE

Com base em cases de sucesso internacional, o CEO da Addax e presidente do Comitê Global de Economia e Finan-

ciamento de Transportes da UITP, Flávio Chevis, encabeçou o painel “O mundo já fez: como países e cidades que resolveram o financiamento do transporte



Francisco Christovam (ao microfone): “atual modelo tarifário” alcançou seu limite

NOVA REVENDA DAF

O **Grupo Eldorado**, concessionária DAF com forte presença no Rio Grande do Sul, iniciou as operações de uma nova unidade em Santa Maria. A unidade tem cerca de 1.200 m² de área construída e oito boxes de atendimento.



VAI E VEM



• A Mercedes-Benz nomeou **Jaqueline Hilsdorf Neves Marzola** como diretora de Pós-Venda

— Peças e Serviços ao Cliente para a região LAMEA



• A Transportadora Sulista S.A. anunciou **Ronaldo Lemes** como novo diretor-presidente (CEO)



• **Rodrigo Godinho** é o novo diretor de Compras da Ford América do Sul. O executivo substitui

Daniel Dupas, que foi nomeado diretor de Operações da empresa.



• **Daniel Moraes** foi nomeado como diretor de Inovação da Motiva.



NOVO CD

A **Amazon** e a **ID Logistics** inauguraram um centro de distribuição em São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba. A unidade possui 24 mil m² e capacidade para processar mais de 700 mil pacotes por semana. A unidade funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, com sistemas de rastreamento e integração de processos em tempo real.

EXPANSÃO A JATO

A **J&T Express**, operadora logística de entregas expressas, comemora a rápida ascensão desde a sua fundação. Em apenas quatro anos, a empresa saltou de 361 trabalhadores diretos para mais de 12 mil esse ano, 6.000 dos quais



AVANÇO DA DISTRIBUIÇÃO

A **Sada Combustíveis**, que integra o Grupo Sada, projeta abrir mais quatro filiais em 2026 e alcançar a marca de 14 unidades. Com a expansão, a empresa pretende aumentar em 20% o volume de distribuição de combustíveis em relação a 2025.

AVANÇO NA REDE

Em outra frente, a **Sada** projeta iniciar, em 2026, as operações de uma rede de postos com sua própria bandeira. A rede será formada por meio de parcerias com revendedores, sem a aquisição de imóveis.

