



Automotor

Vinicius Ferlauto

automotor@jornaldocomercio.com.br

Mercedes-Benz relança o caminhão Axor, ainda mais moderno e robusto

O modelo extrapesado recebeu motorização BlueTec 6, que atende à legislação de emissões Proconve P8, equivalente à Euro 6. Chegam ao mercado as versões 2038 4x2 e 2545 6x2, indicadas para transporte rodoviário de carga e operações logísticas de médias e longas distâncias.

A cabine do novo Axor exibe linhas modernas, que realçam a impressão de robustez. A grade frontal é nova, enquanto o para-choques ficou mais largo.

Os novos faróis, halógenos ou em LED, podem contar com grade de proteção contra impactos. Há duas opções de cabine, ambas com suspensão pneumática: Leito Teto Alto e Leito Teto Baixo.

No interior, entre as novidades estão volante multifuncional de série, painel reformulado, alavanca do câmbio combinada com o freio auxiliar e integrada na coluna de direção, e banco pneumático com 11 regulagens.

Equipado com quinta roda reforçada, o Axor oferece a maior

capacidade de carga do segmento, com capacidade máxima de tração (CMT) de até 62 toneladas, podendo chegar a 68 toneladas tendo eixos com redução nos cubos.

O novo motor é o OM 460 LA, de 13 litros de cilindrada (a geração anterior usava um de 12 li-

tros). Isso significa potência extra, com opções de 380 cv e 450 cv, além de menor consumo de diesel e menos emissões, tudo graças à tecnologia BlueTec6.

O trem de força inclui duas variantes do câmbio automatizado de 12 marchas. Com três mo-

dos de operação - Standard, Econômico e Power -, a transmissão proporciona trocas de marcha mais rápidas e ajuda a economizar combustível.

O novo Mercedes-Benz Axor 2038 4x2 pode ser utilizado como baú, sider, graneleiro, báscula,

container, tanque de combustível, frigorificado, cegonheiro e prancha "carrega tudo", bem como tração implementos como cegonheira. Já a versão 2545 6x2 consegue puxar semirreboques de dois, três ou quatro eixos, em configurações de até 58,5 toneladas.



MERCEDES-BENZ/DIVULGAÇÃO/JC

Honda introduz a embreagem automática na nova CB 650R E-Clutch

A motocicleta incorporou o sistema que dá ao piloto a opção de automatizar a função da embreagem, mantendo o comando de pedal para a troca de marchas. A tecnologia E-Clutch realiza a gestão eletrônica da embreagem por meio de atuadores e sensores, mas a embreagem e a transmissão em si não diferem das de uma moto convencional.

A operação se caracteriza pela simplicidade, eliminando a necessidade de usar o manete da embreagem para passar ou reduzir as seis marchas. Basta o piloto acionar o pedal de câmbio para efetuar as trocas - porém, se assim preferir, ele pode manusear o manete da embreagem normalmente.

O uso do manete da embreagem não é necessário nem ao arrancar ou parar. O sistema E-Clutch ativa-se assim que o motor é ligado, e é capaz de gerenciar diversos cenários de utilização, eliminando a possibilidade de o motor parar de funcionar durante a pilotagem.

A Honda CB 650R E-Clutch teve uma atualização de design, apresentando uma

nova traseira, mais elevada, com lanterna inédita, grupo óptico dianteiro com novo farol, e painel digital colorido de cinco polegadas também novo.



HONDA/DIVULGAÇÃO/JC

Equipada com motor de 649 cm³ e quatro cilindros, com 86,7 cv de potência e 56,8 Nm de torque, a motocicleta custa ao público R\$ 58.270,00, sem frete.

Aporte na Argentina

A Ford está investindo mais US\$ 40 milhões na fábrica de Pacheco, na Argentina, para o aumento da produção e lançamento de novas versões da Ranger na América do Sul. O novo aporte eleva para US\$ 700 milhões o total gasto para a fabricação da nova geração da picape, e viabilizará uma capacidade produtiva de 80 mil unidades anuais, crescimento de 30% comparado a 2024 e 45% superior a 2023, ano de estreia do veículo no mercado sul-americano.

Fato relevante

A Iveco, que já foi parte do Grupo Fiat, vendeu sua divisão de veículos comerciais (caminhões, ônibus e powertrain) para a montadora indiana Tata Motors, que já é dona das marcas Jaguar e Land Rover, em um negócio de €3,8 bilhões, que ainda depende de aprovação dos órgãos reguladores.